

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

L 2

PRAVIDLÁ LIETANIA

Prvé vydanie – jún 1998

DOPLNKY A OPRAVY

DOPLNKY			OPRAVY		
Číslo doplnku	Dátum platnosti	Dátum záznamu a podpis	Číslo opravy	Dátum platnosti	Dátum záznamu a podpis
1	1/3/1999				
2	1/1/2000				
3	1/7/2001				
4	1/11/2001				

ZÁMERNE NEPOUŽITÉ

MINISTERSTVO DOPRAVY, PÔŠT A TELEKOMUNIKÁCIÍ SLOVENSKEJ REPUBLIKY
Sekcia civilného letectva

Úprava číslo 3/98

Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky
z 11. marca 1998,

ktorou sa mení a dopĺňa predpis L 2 PRAVIDLÁ LIETANIA

Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky (ďalej len „ministerstvo“), v súlade s oznámením MZV SR č.196/1995 Z. z., ktorým bola oznámená notifikácia sukcesie Slovenskej republiky k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve, uzavretého 7. decembra 1944 v Chicagu (ďalej len „Dohovor“), ktorého znenie je publikované pod č.147/1947 Zb. v znení vyhlášky ministra zahraničných vecí č. 29/1957 Zb. a v súlade s § 56 ods. 1 zákona č. 143/1998 Z. z. o civilnom letectve (letecký zákon) a o zmene a doplnení niektorých zákonov, vydáva túto úpravu:

Čl. 1

Touto úpravou sa podľa Dodatku 2 k Dohovoru Pravidlá lietania, deviate vydanie - júl 1990 (Annex 2 to the Convention on International Civil Aviation, RULES OF THE AIR, Ninth Edition - July 1990), v znení zmien č. 1 až 36, schválených Radou Medzinárodnej organizácie civilného letectva (ICAO), mení a dopĺňa v celom rozsahu predpis L 2 PRAVIDLÁ LIETANIA.

Čl. 2

- 1) Výkon pôsobnosti vyplývajúci z tejto úpravy zabezpečuje v súlade s Dohovorom, jeho dodatkami a zmenami, zákonom č. 143/1998 Z. z. o civilnom letectve (letecký zákon) a o zmene a doplnení niektorých zákonov, jeho vykonávacími predpismi ministerstvo a Letecký úrad Slovenskej republiky prostredníctvom splnomocnených priamo riadených útvarov a organizácií. Výkon štátneho odborného dozoru nad dodržovaním ustanovení tohto predpisu v leteckej prevádzke je v pôsobnosti Leteckého úradu Slovenskej republiky.
- 2) Predpis L 2 je záväznou riadiacou normou ministerstva pre členov letových posádok, riadiacich letovej prevádzky, letecké organizácie, občianske združenia, prevádzkovateľov lietadiel a pracovníkov civilného letectva, ktorí sú zapojení do prípravy, zabezpečovania a vykonávania letov nad územím Slovenskej republiky a pri medzinárodných letoch nad územím iných štátov, pokiaľ podobné predpisy štátu, nad ktorého územím lietadlo letí nestanovujú inak.
- 3) Predpis L 2 musia ovládať členovia letových posádok, riadiaci letovej prevádzky a pracovníci poverení výkonom štátneho odborného dozoru nad dodržovaním ustanovení tohto predpisu v plnom rozsahu. Ostatní pracovníci subjektov uvedených v odseku 2 v rozsahu potrebnom na výkon pôsobnosti svojej funkcie.

Čl. 3

Predpis L 2 je vnútorne členený na nasledujúce časti:

- | | |
|---------|------------------------------|
| Hlava 1 | Definície a skratky |
| Hlava 2 | Pôsobnosť pravidiel lietania |

- Hlava 3 Všeobecné pravidlá
- Hlava 4 Pravidlá na let za viditeľnosti
- Hlava 5 Pravidlá na let podľa prístrojov
- Dodatok 1 Signály
- Dodatok 2 Zakročovanie proti civilnému lietadlu
- Dodatok 3 Tabuľky cestovných hladín
- Dodatok 4 Neobsadené voľné balóny
- Doložka A Zakročovanie proti civilnému lietadlu
- Doložka B Protiprávny zásah,

ďalej členených na jednotlivé body, ktoré vecne a technicky definujú a popisujú jednotlivé požiadavky podľa noriem a odporúčaní ICAO, ktorými je Slovenská republika viazaná.

Čl. 4

Výnimky z tohto predpisu môže v jednotlivých odôvodnených prípadoch povoliť ministerstvo.

Čl. 5

Táto úprava nadobúda účinnosť 1. júna 1998.

Ing. Ján Jasovský, v. r.
minister

OBSAH

HLAVA 1	DEFINÍCIE A SKRATKY	9
	1.1 Definície	9
	1.2 Skratky	16/a
HLAVA 2	PÔSOBNOSŤ PRAVIDIEL LIETANIA	17
	2.1 Územná pôsobnosť pravidiel lietania	17
	2.2 Dodržiavanie pravidiel lietania	17
	2.3 Zodpovednosť za dodržiavanie pravidiel lietania	17
	2.4 Právomoc veliteľa lietadla	17
	2.5 Zneužívanie psychoaktívnych látok	17
HLAVA 3	VŠEOBECNÉ PRAVIDLÁ	19
	3.1 Ochrana osôb a majetku	19
	3.2 Zabraňovanie zrážkam	20
	3.3 Letové plány	23
	3.4 Signály	25
	3.5 Čas	25
	3.6 Služba riadenia letovej prevádzky	25
	3.7 Protiprávny zásah proti lietadlu	28
	3.8 Zakročovanie proti lietadlám	28
	3.9 Minimálne dohľadnosti a vzdialenosti od oblakov za VMC	28/a
HLAVA 4	PRAVIDLÁ NA LET ZA VIDITEĽNOSTI	29
HLAVA 5	PRAVIDLÁ NA LET PODĽA PRÍSTROJOV	31
	5.1 Pravidlá uplatňované u všetkých letov IFR	31
	5.2 Pravidlá na lety IFR v riadenom vzdušnom priestore	31
	5.3 Pravidlá na lety IFR mimo riadeného vzdušného priestoru	31
DODATOK 1	SIGNÁLY	33
	1 Tiesňové a naliehavostné signály	33
	2 Signály používané pri zakročovaní proti lietadlu	33
	3 Vizuálne signály používané na varovanie lietadla, ktoré bez povolenia letí v obmedzenom, zakázanom alebo nebezpečnom priestore alebo sa javí, že do takého priestoru vletí	35
	4 Signály v letiskovej prevádzke	35
	5 Signály na riadenie lietadiel	38
DODATOK 2	ZAKROČOVANIE PROTI CIVILNÉMU LIETADLU	43
	1 Zásady, ktoré sa musia dodržať	43
	2 Činnosť lietadla, proti ktorému sa zakročuje	43
	3 Rádiové spojenie počas zakročovania	43
DODATOK 3	TABUĽKY CESTOVNÝCH HLADÍN	47
DODATOK 4	NEOBSADENÉ VOĽNÉ BALÓNY	51
	1 Klasifikácia neobsadených voľných balónov	51
	2 Všeobecné pravidlá prevádzky	52
	3 Prevádzkové obmedzenia a požiadavky na vybavenie	52

4	Ukončenie letu	53
5	Oznámenie o lete	53
6	Zaznamenávanie polohy a hlásenia	54
DOLOŽKA A	ZAKROČOVANIE PROTI CIVILNÝM LIETADLÁM	55
1	Úvod	55
2	Všeobecne	55
3	Manévry lietadla pri zakročovaní	56
4	Navádzanie lietadla, proti ktorému sa zakročuje	57
5	Činnosť lietadla, proti ktorému sa zakročuje	57
6	Vizuálne signály používané medzi lietadlami	57
7	Rádiové spojenie medzi stanovišťom riadiacim zakročovanie alebo zakročujúcim lietadlom a lietadlom, proti ktorému sa zakročuje	58
8	Nepoužívanie zbraní	59
9	Koordinácia medzi stanovišťom riadiacim zakročovanie a stanovišťom letových prevádzkových služieb	59
DOLOŽKA B	PROTIPRÁVNY ZÁSAH	61
1	Všeobecné informácie	61
2	Postupy	61

HLAVA 1 - DEFINÍCIE A SKRATKY

Poznámka: Výraz „služba“ sa používa v tomto predpise ako abstraktný pojem na označenie činností alebo vykonávaných služieb. Výraz „stanovište“ sa používa na označenie pracoviska alebo súhrnu pracovísk vykonávajúcich službu.

1.1 Definície

Výrazy použité v tomto predpise majú nasledovný význam (v zátvorkách sú uvedené anglické ekvivalenty):

Akrobatický let (*Acrobatic flight*)

Úmyselne vykonávané manévry lietadla charakterizované prudkými zmenami jeho priestorovej polohy, nezvyčajnou priestorovou polohou alebo nezvyčajnými zmenami rýchlosti.

Automatické závislé sledovanie (*Automatic dependent surveillance, ADS*)

Technika sledovania, pri ktorej lietadlo automaticky prostredníctvom prenosu dát vysiela údaje odvedené z palubných navigačných a polohových systémov vrátane identifikácie lietadla, štvorrozmernej polohy a vhodných doplnujúcich údajov.

Bod prechodu (*Change-over point*)

Bod, v ktorom sa od lietadla letiaceho na úseku trate letových prevádzkových služieb určenom zariadeniami VOR očakáva, že zmení navigačné vedenie lietadla zo zariadenia VOR za lietadlom na najbližšie navigačné vedenie lietadla zariadením VOR pred lietadlom.

Poznámka: Body prechodu sa zriaďujú na poskytovanie optimálnych podmienok s prihliadnutím na silu a kvalitu signálu medzi dvoma rádionavigačnými zariadeniami VOR vo všetkých používaných hladinách a na zabezpečenie spoločného zdroja smerového vedenia pre všetky lietadlá letiace na rovnakej časti úseku trate.

Celkový predpokladaný čas letu (*Total estimated elapsed time*)

V prípade letov IFR predpokladaný čas od vzletu do priletu nad určený bod definovaný vzťahom k rádionavigačnému zariadeniu, z ktorého sa predpokladá začatie postupu prístrojového priblíženia, alebo ak nie je bod definovaný rádionavigačným zariadením na letisku určenia predpokladaný čas letu od vzletu do priletu nad letisko

určenia. V prípade letov VFR predpokladaný čas letu od vzletu do priletu na letisko určenia.

Cestovná hladina (*Cruising level*)

Hladina udržiavaná lietadlom počas značnej časti letu.

Cestovné stúpanie (*Cruise climb*)

Technika letu lietadla, ktorá má za následok rovnomerné zväčšovanie výšky v závislosti od znižovania hmotnosti lietadla.

Člen letovej posádky (*Flight crew member*)

Člen posádky lietadla s príslušným preukazom spôsobilosti, ktorý je počas času letovej služby poverený povinnosťami potrebnými na vykonanie letu.

Dátové spojenie „riadiaci-pilot“ (*Controller-pilot data link communications, CPDLC*)

Spojenie medzi riadiacim a pilotom použitím dátového prenosu.

Dohľadnosť (*Visibility*)

Za dohľadnosť na letecké účely sa považuje väčšia z uvedených:

- najväčšia vzdialenosť, na ktorú je možné vidieť a rozoznať čierny objekt vhodných rozmerov umiestnený v blízkosti povrchu zeme, ak je pozorovaný oproti svetlému pozadiu;
- najväčšia vzdialenosť, na ktorú je možné vidieť a určiť svetlo so svetivosťou 1 000 kandel na tmavom pozadí.

Poznámka: Vo vzduchu s daným koeficientom zoslabenia uvedené dve vzdialenosti majú rozdielne hodnoty, pričom sa hodnota uvedená v b) mení v závislosti od jasnosti pozadia. Hodnota uvedená v a) predstavuje meteorologickú optickú dohľadnosť (MOR).

Dohoda ADS (*ADS agreement*)

Plán hlásení ADS, ktorý stanovuje podmienky hlásenia údajov ADS (t. j. údaje požadované stanovišťom ATS a frekvencia hlásení, ktoré sa musia odsúhlasiť pred začiatkom poskytovania služieb ADS).

Poznámka: Požiadavky dohody sa vymieňajú medzi pozemným systémom a lietadlom tzv. kontraktom alebo sériami kontraktov.

Hladina (Level)

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

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

Hlásny bod (Reporting point)

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

IFR (IFR)

Skratka používaná na označenie pravidiel letu podľa prístrojov.

IMC (IMC)

Skratka používaná na označenie meteorologických podmienok na let podľa prístrojov.

Informácia o prevádzke (Traffic information)

Informácia, vydaná stanovišťom letových prevádzkových služieb, ktorou pilota upozorňuje na inú známu alebo spozorovanú letovú prevádzku, ktorá sa môže nachádzať v blízkosti polohy alebo zamýšľanej trate lietadla a ktorá má pomôcť pilotovi zabrániť zrážke.

Koncová riadená oblasť (Terminal control area)

Riadená oblasť zriadená obyčajne v mieste, kde sa zbiehajú trate letových prevádzkových služieb v blízkosti jedného alebo viacerých hlavných letísk.

Kontrakt ADS (ADS contract)

Prostriedok, pomocou ktorého sa požiadavky dohody ADS vymieňajú medzi pozemným systémom a lietadlom a ktorým sa určuje, za akých podmienok sa má začať odovzdávanie hlásení ADS a ktoré údaje majú hlásenia obsahovať.

Poznámka: Výraz „kontrakt ADS“ je všeobecný pojem znamenajúci buď kontrakt na vysielanie nepravidelných hlásení, kontrakt na žiadosť, periodický kontrakt alebo núdzový režim. Hlásenia ADS sa môžu vymieňať medzi pozemnými sys-

témami pomocou pozemných spojovacích prostriedkov.

Kurz (Heading)

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

Let IFR (IFR flight)

Let vykonávaný podľa pravidiel letu podľa prístrojov.

Let VFR (VFR flight)

Let vykonávaný podľa pravidiel letu za viditeľnosti.

Letecká informačná príručka (Aeronautical Information Publication)

Publikácia vydaná štátom alebo ním poverenou organizáciou, obsahujúca informácie trvalého charakteru, ktoré sú dôležité pre leteckú prevádzku.

Letecká stanica (Aeronautical station)

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

Letisko (Aerodrome)

Vymedzená plocha na zemi alebo na vode (vrátane budov, zariadení a vybavenia) určená buď úplne alebo sčasti na odlety, prílety a pohyby lietadiel na zemi.

Poznámka: Výraz "letisko" v prípadoch, keď sa používa v ustanoveniach súvisiacich s letovými plánmi a správami letových prevádzkových služieb zahŕňa aj iné miesta mimo letiska, ktoré sa môžu použiť určitými typmi lietadiel, napríklad vrtuľníkmi alebo balónmi.

Letisková prevádzka (Aerodrome traffic)

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

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

**Letisková riadiaca veža
(Aerodrome control tower)**

Stanovište zriadené na poskytovanie služby riadenia letovej prevádzky letiskovej prevádzke.

**Letisková služba riadenia
(Aerodrome control service)**

Služba riadenia letovej prevádzky letiskovej prevádzke.

Letová cesta (Airway)

Riadená oblasť alebo jej časť zriadená v podobe koridoru.

Letová dohľadnosť (Flight visibility)

Dohľadnosť dopredu z kabíny lietadla počas letu.

Letová hladina (Flight level)

Hladina stáleho atmosférického tlaku (izobarická hladina) vzťahnutá k stanovenému tlakovému údaju 1013,2 hPa oddelená od ostatných takých hladín stanovenými tlakovými intervalmi.

Poznámka 1: Tlakový výškomer ciachovaný podľa štandardnej atmosféry

- ak je nastavený na QNH, indikuje nadmorskú výšku;
- ak je nastavený na QFE, indikuje výšku nad referenčným bodom QFE;
- ak je nastavený na tlak 1013,2 hPa, udáva letovú hladinu podľa štandardnej atmosféry.

Poznámka 2: Výrazy "výška" a "nadmorská výška" uvedené vyššie v poznámke 1 sa vzťahujú k tlakovým a nie ku geometrickým výškam nad terénom či nad morom.

**Letová informačná oblasť
(Flight Information Region)**

Vzdušný priestor stanovených rozmerov, v ktorom sa poskytuje letová informačná služba a pohotovostná služba.

**Letová informačná služba
(Flight Information Service)**

Služba určená na poskytovanie rád a informácií na bezpečné a efektívne vykonávanie letov.

**Letová poradná služba
(Flight advisory service)**

Služba poskytovaná v letovom poradnom vzdušnom priestore na zabezpečenie rozstupov (ak je to uskutočniteľné) medzi lietadlami letiacimi podľa letového plánu IFR.

Poznámka: V SR sa tento druh služby nepoužíva.

Letová prevádzka (Air traffic)

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

Letová prevádzková služba (Air traffic service)

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

**Letové informačné stredisko
(Flight information centre)**

Stanovište zriadené na poskytovanie letovej informačnej služby a pohotovostnej služby.

Letové povolenie (Air traffic control clearance)

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

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

Poznámka 2: Skrátenejší výraz "povolenie" sa dopĺňa označením časti letu, na ktorú sa letové povolenie vzťahuje (rolovanie, vzlet, odlet, trať, priblíženie, pristátie). Napr. "povolené rolovať", "vzlet povolený" a pod.

Letový plán (Flight plan)

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

Letún (Aeroplane)

Motorové lietadlo ťažšie ako vzduch, ktorého vztlak potrebný na let vzniká pôsobením aerodynamických síl na nosné plochy, pričom tieto plochy zostávajú pri danej konfigurácii voči lietadlu nepohyblivé.

Lietadlo (Aircraft)

Zariadenie schopné pohybu v atmosfére následkom reakcií iných ako sú reakcie vzduchu voči zemskému povrchu.

Medza povolenia (Clearance limit)

Bod, do ktorého platí letové povolenie.

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

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

Poznámka 1: Stanovené minimá sú uvedené v hlave 4 tohto predpisu.

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

Meteorologické podmienky na let za viditeľnosti (Visual meteorological conditions (VMC))

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

Poznámka: Stanovené minimá sú uvedené v hlave 4 tohto predpisu.

Nadmorská výška (Altitude)

Vertikálna vzdialenosť hladiny, bodu alebo predmetu považovaného za bod mimo povrchu zeme meraná od strednej hladiny mora (MSL).

Nadmorská výška na povrchu zeme**(Elevation)**

Vertikálna vzdialenosť hladiny alebo bodu ležiaceho na povrchu zeme, alebo spojeného s povrchom zeme meraná od strednej hladiny mora (elevation).

Nadmorská výška letiska**(Aerodrome elevation)**

Nadmorská výška najvyššieho bodu pristávacej plochy.

Náhradné letisko (Alternate aerodrome)

Letisko, na ktoré môže lietadlo pokračovať v lete, ak je buď nemožné alebo nevhodné pokračovať v lete, alebo pristáť na letisku zamýšľaného pristátia. K náhradným letiskám patria:

- Náhradné letisko pri vzlete**(Take-off alternate)**

Náhradné letisko, na ktorom môže lietadlo pristáť, ak je to potrebné krátko po vzlete a nie je možné použiť letisko vzletu.

- Náhradné letisko na trati**(En route alternate)**

Letisko, na ktorom lietadlo bude môcť pristáť, ak sa na trati dostane do mimoriadnej alebo núdzovej situácie.

- Cieľové náhradné letisko**(Destination alternate)**

Náhradné letisko, na ktoré môže lietadlo pokračovať v lete, ak je nemožné alebo nevhodné pristáť na plánovanom letisku pristátia.

Poznámka: Letisko odletu môže byť pre daný let aj náhradným letiskom na trati alebo náhradným cieľovým letiskom.

Návestná plocha (Signal area)

Plocha na letisku, na ktorú sa umiestňujú pozemné návestia.

Nebezpečný priestor (Danger area)

Vymedzený vzdušný priestor, v ktorom sa môžu v určenom čase realizovať aktivity nebezpečné pre let lietadla.

Neobsadený voľný balón**(Unmanned free balloon)**

Voľne letiace lietadlo ľahšie ako vzduch bez pohonu a bez posádky.

Poznámka: Neobsadené voľné balóny sú klasifikované ako ťažké, stredné alebo ľahké podľa špecifikácií, uvedených v dodatku 4 tohto predpisu.

Oblasť služba riadenia**(Area control service)**

Služba riadenia letovej prevádzky poskytovaná riadeným letom v riadených oblastiach.

**Oblastné stredisko riadenia
(Area control centre)**

Stanovište zriadené na poskytovanie služby riadenia letovej prevádzky riadeným letom v riadených oblastiach pod jeho právomocou.

Obmedzený priestor (Restricted area)

Vymedzený vzdušný priestor, v ktorom je letová činnosť obmedzená v súlade s určenými podmienkami.

Odbavovacia plocha (Apron)

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

**Ohlasovňa letových prevádzkových služieb
(Air traffic services reporting office)**

Stanovište zriadené na prijímanie hlásení týkajúcich sa letových prevádzkových služieb a prijímanie letových plánov predkladaných pred odletom.

Poznámka: Ohlasovňa letových prevádzkových služieb sa môže zriadiť ako samostatné stanovište alebo v spojení s iným, už existujúcim stanovištom, napríklad stanovištom letových prevádzkových služieb alebo so stanovištom leteckej informačnej služby.

Okrskok letiska (Aerodrome traffic zone)

Vzdušný priestor so stanovenými rozmermi okolo letiska na ochranu letiskovej prevádzky.

**Palubný protizrážkový systém
(Airborne collision avoidance system (ACAS))**

Palubný systém založený na využití signálov odpovedača sekundárneho prehľadového radaru (SSR), ktorý pracuje nezávisle od pozemných zariadení, poskytujúci pilotovi upozornenie na potenciálne konfliktné lietadlá vybavené odpovedačom SSR.

**Personál, od ktorého závisí bezpečnosť
v letectve****(Safety - sensitive personnel)**

Osoby, ktoré môžu pri nedôslednom plnení svojich povinností a funkcií ohroziť bezpečnosť v letectve. Ide najmä o členov posádok, personál údržby lietadiel, riadiacich letovej prevádzky a ďalšie kategórie pracovníkov.

Platný letový plán (Current flight plan)

Letový plán zahŕňajúci zmeny spôsobené neskôr vydanými povoleniami.

Poznámka 1: Platným sa letový plán stáva až po vydaní letového povolenia príslušným stanovištom riadenia letovej prevádzky.

Poznámka 2: Ak sa použije výraz "správa platného letového plánu", znamená to obsah a formát údajov platného letového plánu v podobe, v akej sa odovzdáva jedným stanovištom druhému.

Podaný letový plán (Filed flight plan)

Letový plán, ktorý predložil stanovištiu ATS pilot alebo jeho určený zástupca bez akýchkoľvek neskorších zmien.

Poznámka: Ak sa použije výraz "správa podaného letového plánu", znamená to obsah a formát údajov podaného letového plánu v podobe, v akej sa vysiela.

Pohybová plocha (Movement area)

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

Pohotovostná služba (Alerting service)

Služba zabezpečujúca poskytovanie informácií príslušným orgánom a organizáciám o lietadlách, ktorým sa má poskytnúť pátracia a záchranná služba a podľa potreby spolupráca a pomoc týmto orgánom a organizáciám.

Poradná trať (Advisory route)

Stanovená trať, na ktorej je k dispozícii letová poradná služba.

Poznámka: Služba riadenia letovej prevádzky poskytuje oveľa komplexnejšiu službu ako letová poradná služba; poradné vzdušné priestory a trate sa preto nezriaďujú v riadenom vzdušnom priestore, avšak letová poradná služba sa môže poskytovať pod alebo nad riadenými priestormi.

Poradný vzdušný priestor (Advisory airspace)

Vzdušný priestor stanovených rozmerov alebo stanovená trať, kde je k dispozícii letová poradná služba.

**Postup priblíženia podľa prístrojov
(Instrument approach procedure)**

Vopred stanovené manévry lietadla vykonávané podľa údajov letových prístrojov, ktoré zabezpečujú stanovenú ochranu od prekážok od fixu počiatočného priblíženia, alebo kde je to možné, od začiatku stanovenej priletovej trate k bodu, z ktorého je možné vykonať pristátie. Ak nie je možné vykonať pristátie, do polohy, v ktorej sa aplikujú kritéria bezpečných nadmorských výšok nad prekážkami pri vyčkávaní alebo pri lete na trati.

**Predpokladaný čas priblíženia
(Expected approach time)**

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

Poznámka: Skutočný čas opustenia vyčkávacieho bodu závisí od povolenia priblíženia.

**Predpokladaný čas priletu
(Estimated time of arrival)**

V prípade letov IFR čas, v ktorom sa predpokladá, že lietadlo priletí nad stanovený bod definovaný vzťahom k rádionavigačným zariadeniam a z ktorého sa predpokladá začatie prístrojového priblíženia. Ak nie je bod vyznačený rádionavigačným zariadením na letisku, čas priletu lietadla nad letisko. V prípade letov VFR čas, v ktorom sa predpokladá, že lietadlo priletí nad letisko.

**Predpokladaný čas začatia rolovania
(Estimated off-block time)**

Čas, v ktorom sa predpokladá, že lietadlo začne pohyb v súvislosti s odletom.

Prevádzková plocha (Manoeuvring area)

Časť letiska určená na vzlety, pristátia a rolovanie lietadiel, s výnimkou odbavovacej plochy(plôch).

**Prevodná nadmorská výška
(Transition altitude)**

Nadmorská výška, v ktorej alebo pod ktorou sa vertikálny pohyb lietadla riadi v nadmorských výškach alebo tam, kde je to povolené leteckým úradom vo výškach nad letiskom.

**Približovacia služba riadenia
(Approach control service)**

Približovacia služba riadenia pre riadené lety pri-
lietavajúcich a odlietavajúcich lietadiel.

**Približovacie stanovište riadenia
(Approach control office)**

Stanovište zriadené na poskytovanie služby riadenia letovej prevádzky riadeným letom prilietavajúcim alebo odlietavajúcim z jedného alebo z viacerých letísk.

**Priestory letových prevádzkových služieb
(Air traffic services airspace)**

Abecedne označené vzdušné priestory stanovenej rozmerov, vnútri ktorých sa môžu vykonávať určité druhy letov a pre ktoré sú vymedzené leto-
vé prevádzkové služby a pravidlá prevádzky.

Poznámka: Vzdušné priestory ATS sa klasifikujú ako triedy A až G.

Pristávacia plocha (Landing area)

Časť pohybovej plochy určená na pristátia alebo vzlety lietadiel.

Prízemná dohľadnosť (Ground visibility)

Dohľadnosť na letisku hlásená oprávneným pozorovateľom.

Psychoaktívne látky

(Psychoactive substances)

Alkohol, opiáty, hašiš, sedatíva a hypnotiká, kokaín a ďalšie stimulanty, halucinogény a prchavé látky, s výnimkou kávy a tabaku.

Rada na vyhnutie (Traffic avoidance advice)

Rada poskytnutá stanovišťom letových prevádzkových služieb stanovujúca zmenu trajektórie letu, ako pomoc pilotovi vyhnúť sa zrážke.

Rádiatelefónia (Radiotelephony)

Spôsob rádiového spojenia určeného hlavne na výmenu informácií prostredníctvom reči.

Riadená oblasť (Control area)

Riadený vzdušný priestor siahajúci nahor od stanovenej výšky nad zemou.

Riadené letisko (Controlled aerodrome)

Letisko, na ktorom sa poskytuje služba riadenia letovej prevádzky letiskovej prevádzky.

Poznámka: Výraz "riadené letisko" naznačuje, že sa letiskovej prevádzke poskytuje služba riadenia letovej prevádzky, to však nemusí nutne znamenať existenciu riadeného okrsku.

Riadený let (Controlled flight)

Akýkoľvek let, ktorý je predmetom letového povolenia.

Riadený okrsok (Control zone)

Riadený vzdušný priestor siahajúci od povrchu zeme do stanovenej výšky.

Riadený vzdušný priestor (Controlled airspace)

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

Poznámka: Riadený vzdušný priestor je všeobecný výraz, ktorý zahŕňa vzdušné priestory letových prevádzkových služieb tried A, B, C, D a E, ako je uvedené v ustanovení 2.6 predpisu L 11.

Riadiaca rádiostanica pri spojení lietadlo-zem (Air-ground control radio station)

Letecká telekomunikačná stanica, ktorá má hlavnú zodpovednosť za zabezpečenie komunikácie súvisiacej s prevádzkou a riadením lietadiel v danom priestore.

Rolovacia dráha (Taxiway)

Vymedzená dráha na rolovanie lietadiel na pozemnom letisku určená na spojenie jednej časti letiska s druhou.

- Rolovacia dráha k stojisku lietadla.* Časť odbavovacej plochy označená ako rolovacia dráha určená len na rolovanie k stojiskám lietadiel.
- Rolovacia dráha odbavovacej plochy.* Časť systému rolovacích dráh umiestnených na odbavovacej ploche určených na rolovanie cez odbavovaciu plochu.
- Rolovacia dráha na rýchle odbočenie.* Rolovacia dráha pripojená k vzletovej a pristávacej dráhe v ostrom uhle a navrhnutá tak, aby umožnila pristávajúcim lietadlám odbočiť už pri väčších rýchlostiach ako rýchlostiach, ktoré sa dosahujú pri iných výjazdoch na rolovaciu dráhu a tým minimalizovať čas obsadenia vzletovej a pristávacej dráhy.

Rolovanie (Taxiing)

Pohyb lietadla po povrchu letiska použitím vlastnej sily nezahŕňajúci vzlet a pristátie.

Rolovanie vo vzduchu (Air taxiing)

Pohyb vrtuľníka alebo lietadla VTOL nad povrchom (plochou) letiska s využitím prízemného efektu pri rýchlosti spravidla menšej ako $37 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ (20 kt).

Poznámka: Skutočná výška sa môže meniť a niektoré vrtuľníky môžu žiadať rolovanie vo výške nad 8 m (25 ft) AGL na zníženie účinku turbulencie vyvolanej prízemným efektom, alebo na dosiahnutie bezpečnej výšky pri lete s podveseným nákladom.

Služba riadenia letovej prevádzky (Air traffic control service)

Služba, ktorá sa poskytuje na

- zabraňovanie zrážkam
 - medzi lietadlami,
 - medzi lietadlami a prekážkami na prevádzkovej ploche a na
- urýchlenie a udržanie usporiadaného toku letovej prevádzky.

Splnomocnený orgán (Appropriate Authority)

- Vo vzťahu k letu nad otvoreným morom - zodpovedajúci splnomocnený orgán štátu registrácie.
- Vo vzťahu k letu mimo otvoreného mora - zodpovedajúci orgán štátu, pod ktorého suverenity podlieha prelietavané územie.

Poznámka 1: Splnomocneným orgánom Slovenskej republiky vo veciach civilného letectva je ako ústredný orgán štátnej správy Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky.

Poznámka 2: Splnomocneným orgánom Slovenskej republiky vo veciach civilného letectva v stanovenom rozsahu podľa § 48 zákona č. 143/1998 Z. z. je Letecký úrad Slovenskej republiky.

Spojenie dátovým prenosom (Data link communications)

Druh spojenia na výmenu správ dátovým prenosom.

Stály letový plán (Repetitive flight plan (RPL))

Letový plán týkajúci sa série často sa opakujúcich pravidelne vykonávaných letov s rovnakými základnými charakteristikami, ktorý prevádzkovateľ

predkladá stanovištiam letových prevádzkových služieb na uschovanie a opakované použitie.

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

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

Stanovište riadenia letovej prevádzky
(*Air traffic control unit*)

Všeobecný výraz, ktorý podľa okolností znamená oblastné stredisko riadenia, približovacie stanovište riadenia alebo letiskovú riadiacu vežu.

Status letu (*Flight status*)

Označenie, že dané lietadlo vyžaduje od stanovišť letových prevádzkových služieb zvláštne zaobchádzanie.

Tlaková nadmorská výška (*Pressure-altitude*)

Nadmorská výška stanovená tlakovým výškomerom.

Trať (*Track*)

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

Trať letových prevádzkových služieb
(*ATS route*)

Stanovená trať určená na usmerňovanie toku letovej prevádzky podľa potrieb na poskytovanie letových prevádzkových služieb.

Poznámka 1: Výraz "trať ATS" sa používa v rôznych významoch, a to letová cesta, poradná trať, riadená alebo neriadená trať, príletová alebo odletová trať a pod.

Poznámka 2: Trať ATS je určená údajmi, ktoré obsahujú označenie trate, smerovanie trate k význačnému bodu alebo od neho (traťový bod), vzdialenosť medzi traťovými bodmi, požiadavky na hlásenie a údaj o minimálnej letovej nadmorskej výške.

Veliteľ lietadla (*Pilot-in-command*)

Pilot určený prevádzkovateľom alebo v prípade všeobecného letectva vlastníkom na plnenie povinností veliteľa, ktorý zodpovedná za bezpečné vykonanie letu.

VFR (*VFR*)

Skratka používaná na označenie pravidiel letu za viditeľnosti.

VMC (*VMC*)

Skratka používaná na označenie meteorologických podmienok na let za viditeľnosti.

Výška (*Height*)

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

Vzletová a pristávacia dráha (*Runway*)

Vymedzená obdĺžniková plocha na pozemnom letisku upravená na pristávanie a vzlety lietadiel.

Vyčkávacie miesto pred vzletovou a pristávacou dráhou (*Runway-holding position*)

Označené miesto určené na ochranu vzletovej a pristávacej dráhy, prekážkovej roviny, kritického alebo citlivého priestoru ILS/MLS, na ktorom rolujúce lietadlá a vozidlá musia zastaviť a vyčkať, ak neobdržali iné povolenie od letiskovej riadiacej veže.

Zakázaný priestor (*Prohibited area*)

Vymedzený vzdušný priestor, v ktorom je letová činnosť zakázaná.

Základňa oblačnosti (*Ceiling*)

Výška základne najnižšej vrstvy oblakov nad zemou alebo vodou pod 6 000 m (20 000 ft), ktorá pokrýva viac ako polovicu oblohy.

Zneužívanie psychoaktívnych látok
(*Problematic use of substances*)

Užitie jednej alebo viacerých psychoaktívnych látok leteckým personálom takým spôsobom, ktorý

- predstavuje priame nebezpečenstvo pre užívateľa alebo ohrozuje životy, zdravie a pohodu iných a (alebo)
- spôsobuje pracovné, sociálne, psychické alebo fyzické ťažkosti alebo poruchy.

Zodpovedný orgán letových prevádzkových služieb**(Appropriate ATS authority)**

Príslušný orgán určený štátom zodpovedný za poskytovanie letových prevádzkových služieb v príslušnom vzdušnom priestore.

Zvláštny let VFR (Special VFR flight)

Let VFR, ktorému služba riadenia letovej prevádzky vydala povolenie na let v riadenom okrsku v meteorologických podmienkach horších ako sú VMC.

Poznámka: Zodpovedným orgánom letových prevádzkových služieb v Slovenskej republike je Riadenie letovej prevádzky Slovenskej republiky - organizácia zriadená Ministerstvom dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky.

1.2 Skratky

Palubný protizrážkový systém	ACAS	Airborne Collision Avoidance System
Letisková letová informačná služba	AFIS	Aerodrome Flight Information Service
Výška nad zemou	AGL	Above Ground Level
Nad strednou hladinou mora	AMSL	Above Mean Sea Level
Riadenie letovej prevádzky	ATC	Air Traffic Control
Letové prevádzkové služby	ATS	Air Traffic Services
Okrskok letiska	ATZ	Aerodrome Traffic Zone
Riadený okrsok	CTR	Control Zone
Letové informačné stredisko	FIC	Flight Information Centre
Letová informačná zóna	FIZ	Flight Information Zone
Letová hladina	FL	Flight Level
Pravidlá letu podľa prístrojov	IFR	Instrument Flight Rules
Meteorologické podmienky na let podľa prístrojov	IMC	Instrument Meteorological Conditions
Meteorologická optická dohľadnosť	MOR	Meteorological Optical Range
Vzletová a pristávací dráha	RWY	Runway
Tlak vzduchu vzťahovaný k nadmorskej výške letiska (alebo k nadmorskej výške prahu RWY)	QFE	Atmospheric pressure at aerodrome elevation (or at RWY threshold)
Nastavenie tlakovej stupnice výškomeru na získanie nadmorskej výšky lietadla, ktoré je na zemi	QNH	Altimeter sub-scale setting to obtain elevation when on the ground
Systém výberového volania	SELCAL	Selective Calling System
Svetový koordinovaný čas	UTC	Co-ordinated Universal Time
Pravidlá letu za viditeľnosti	VFR	Visual Flight Rules
Meteorologické podmienky na let za viditeľnosti	VMC	Visual Meteorological Conditions

ZÁMERNE NEPOUŽITÉ

HLAVA 2 - PÔSOBNOSŤ PRAVIDIEL LIETANIA

2.1 Územná pôsobnosť pravidiel lietania

2.1.1 Tento predpis stanovuje pravidlá lietania všetkých civilných lietadiel na a nad územím Slovenskej republiky a pre lety lietadiel slovenskej štátnej príslušnosti mimo nášho územia, ak jednotlivé ustanovenia nie sú rozdielne od pravidiel publikovaných štátom, ktorý má právomoc nad územím, nad ktorým lietadlo letí.

Poznámka: Rada Medzinárodnej organizácie civilného letectva pri schvaľovaní Annex 2 v apríli 1948 a jeho zmeny č.1 k tomuto Annex v novembri 1951 rozhodla, že Annex 2 predstavuje pravidlá, týkajúce sa letov lietadiel v zmysle článku 12 Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve. Tieto pravidlá sa uplatňujú bez výnimky aj pri letoch nad otvoreným morom.

2.2 Dodržiavanie pravidiel lietania

Prevádzka lietadiel za letu ako aj na pohybovej ploche letiska musí byť v súlade so všeobecnými pravidlami a počas letu

- 1) podľa pravidiel letu za viditeľnosti sa musia dodržať podmienky stanovené v hlave 4 alebo
- 2) podľa pravidiel letu podľa prístrojov sa musia dodržať podmienky stanovené v hlave 5.

Poznámka 1: Informácie, ktoré sa týkajú služieb poskytovaných lietadlám prevádzkovaným podľa pravidiel IFR i VFR v siedmich triedach vzdušného priestoru ATS sú uvedené v ustanoveniach 2.6.1 a 2.6.3 predpisu L 11.

- Poznámka 2:* Za meteorologických podmienok na let za viditeľnosti sa veliteľ lietadla môže rozhodnúť vykonať let podľa prístrojov alebo ho o to môže požiadať príslušné stanovište ATS.

2.3 Zodpovednosť za dodržiavanie pravidiel lietania

2.3.1 Zodpovednosť veliteľa lietadla

Veliteľ lietadla bez ohľadu na to či riadi lietadlo sám alebo nie, zodpovedá za riadenie lietadla v súlade s týmto predpisom okrem prípadov, kedy si okolnosti vynúti odchýlku od uvedených pravidiel v záujme bezpečnosti.

2.3.2 Predletová príprava

Pred začatím letu je veliteľ lietadla povinný zoznámiť sa so všetkými informáciami potrebnými na vykonanie zamýšľaného letu, ktoré sú k dispozícii. Predletová príprava na lety, ktoré sa vzdialia z blízkosti letiska a na všetky lety podľa prístrojov musí okrem toho zahŕňať starostlivé preštudovanie platných meteorologických správ a predpovedí, stanovenie potreby pohonných hmôt a určenie náhradného postupu v prípade, že nebude možné let dokončiť tak, ako bol plánovaný.

2.4 Právomoc veliteľa lietadla

Veliteľ lietadla má právo rozhodnúť s konečnou platnosťou o vykonaní letu.

2.5 Zneužívanie psychoaktívnych látok

2.5.1 Žiadna osoba, od činnosti ktorej závisí bezpečnosť letov v letectve, nesmie vykonávať funkciu, ak je pod vplyvom akýchkoľvek psychoaktívnych látok obmedzujúcich ľudskú výkonnosť. Žiadna takáto osoba sa nesmie akýmkoľvek spôsobom podieľať na používaní psychoaktívnych látok.

Toto ustanovenie sa vzťahuje aj na osoby určené do posádky lietadla, aj keď nevykonávajú činnosť súvisiacu s riadením lietadla.

ZÁMERNE NEPOUŽITÉ

HLAVA 3 - VŠEOBECNÉ PRAVIDLÁ

3.1 Ochrana osôb a majetku

3.1.1 Nedbanlivé alebo neopatrné zachádzanie s lietadlom

Lietadlo nesmie byť prevádzkované nedbanlivým a neopatrným spôsobom. Let sa musí vykonať a s lietadlom sa musí zaobchádzať tak, aby nebola ohrozená bezpečnosť cestujúcich, posádky lietadla a ostatných osôb a majetku.

3.1.2 Minimálne výšky

S výnimkou vzletu a pristátia alebo s výnimkou povolenia vydaného leteckým úradom, sa lety musia vykonávať nad husto zastavanými miestami alebo nad zhromaždiskom ľudí na voľnom priestranstve v takej výške, ktorá umožní v prípade vzniknutého nebezpečenstva pristáť bez ohrozenia osôb alebo majetku na zemi.

Poznámka: Minimálne výšky na lety VFR sú uvedené v ustanovení 4.6, a minimálne hladiny na lety IFR v ustanovení 5.1.2 tohto predpisu.

3.1.3 Cestovné hladiny

Hladiny, v ktorých sa má let alebo jeho časť vykonať musia byť takéto:

- a) Letové hladiny pri letoch v najnižšej použiteľnej letovej hladine alebo nad ňou alebo nad prevodnou nadmorskou výškou.

Poznámka 1: Najnižšia použiteľná letová hladina je najbližšia letová hladina nad nadmorskou výškou 1 500 m alebo nad stanovenou minimálnou nadmorskou letovou výškou, ak je táto väčšia ako 1 500 m (5 000 ft) MSL.

Poznámka 2: Minimálna cestovná hladina je najbližšia letová hladina nad najnižšou použiteľnou letovou hladinou s výnimkou prípadov, keď lietadlo požiadava vykonať let alebo jeho časť v najnižšej použiteľnej letovej hladine.

- b) Nadmorské výšky pri letoch pod najnižšou použiteľnou letovou hladinou, alebo v prevodnej nadmorskej výške a pod ňou (ak je pre určitý priestor stanovená) a pri letoch v nadmorskej výške 1 500 m (5 000 ft).
- c) Výšky nad zemou pri letoch po trati, ktoré sa vykonávajú do 300 m nad zemou.

- d) Výšky nad letiskom (QFE), kde sa tak požaduje, napr. na vojenských letiskách.

Poznámka: Systém používania letových hladín je uvedený v predpise L 8168.

3.1.4 Zhadzovanie predmetov a rozprašovanie

Zhadzovať akékoľvek predmety za letu alebo rozprašovať chemické látky sa môže len za podmienok stanovených leteckým úradom a podľa príslušných informácií, odporúčaní a (alebo) povolení stanovišťa letových prevádzkových služieb.

3.1.5 Vleky

Lietadlo môže vliecť iné lietadlo alebo predmet len v súlade s podmienkami stanovenými leteckým úradom podľa príslušných informácií, odporúčaní a (alebo) povolení stanovišťa letových prevádzkových služieb.

3.1.6 Zoskoky padákom

Zoskoky padákom, okrem prípadov núdze, sa môžu vykonávať len za podmienok stanovených leteckým úradom a podľa príslušných informácií, odporúčaní a (alebo) povolení stanovišťa letových prevádzkových služieb.

3.1.7 Akrobatické lety

Akrobatické lety sa môžu vykonávať len za podmienok stanovených leteckým úradom a podľa príslušných informácií, odporúčaní a (alebo) povolení stanovišťa letových prevádzkových služieb.

3.1.8 Skupinové lety

Skupinové lety sa môžu vykonávať po predchádzajúcom dohovore medzi veliteľmi lietadiel tvoriacich skupinu. Ak sa skupinový let vykonáva v riadenom vzdušnom priestore musí spĺňať podmienky stanovené zodpovedným orgánom letových prevádzkových služieb. Hlavné podmienky sú tieto:

- a) Z hľadiska navigácie a hlásení o polohe vykonáva skupina let ako jedno lietadlo.
- b) Za zabezpečenie rozstupov medzi lietadlami v skupine počas letu zodpovedá vedúci skupiny a veliteľia jednotlivých lietadiel. To isté platí pri formovaní skupiny a pri jej rozchode.

- c) Skupinou zaujatý priestor nesmie presiahnuť pozdĺžne ani priečne 1 km (0,5 NM) a výškovo 30 m (100 ft) od vedúceho skupiny.

3.1.9 Neobsadené voľné balóny

Lety neobsadených voľných balónov sa môžu vykonávať len za predpokladu minimálneho nebezpečenstva pre osoby, majetok alebo pre ostatné lietadlá a za podmienok stanovených v dodatku 4.

3.1.10 Zakázané a obmedzené priestory

Lietadlo nesmie letieť v zakázanom alebo obmedzenom priestore, ktorý bol náležite publikovaný, s výnimkou letov vykonávaných v súlade s podmienkami obmedzení, alebo so súhlasom leteckého úradu a podľa pokynov príslušného stanovišťa ATS.

3.2 Zabraňovanie zrážkam

Poznámka: Bez ohľadu na druh letu a kategóriu vzdušného priestoru sa od veliteľa lietadla vyžaduje, aby za letu a pri rolovaní po pohybovej ploche letiska nepoľavil v pozornosti aby mohol včas reagovať na prípadné nebezpečenstvo zrážky.

3.2.1 Blížkosť

Lietadlo nesmie letieť v takej vzdialenosti od iného lietadla, ktorá by vytvárala nebezpečenstvo zrážky.

3.2.2 Pravidlá prednosti a vyhýbania

Lietadlo, ktoré má prednosť, musí udržiavať svoj kurz a rýchlosť. Toto pravidlo však nezabavuje veliteľa lietadla zodpovednosti vykonať také opatrenia, ktoré zabránia zrážke vrátane manévrov na základe rady na vyhnutie z palubného protizrážkového systému ACAS.

Poznámka 1: Pravidla používania systému ACAS sú uvedené v predpise L 8168, zväzok I.

Poznámka 2: Požiadavky na vybavenie lietadiel zariadením ACAS sú uvedené v predpise L 6.

3.2.2.1 Lietadlo, ktoré má podľa nasledujúcich pravidiel dať prednosť inému lietadlu to vykoná tak, že toto druhé lietadlo nadletí, podletí alebo križuje jeho trať v bezpečnej vzdialenosti. Musí však pri tom brať do úvahy vplyv turbulencie v úplave za sebou.

3.2.2.2 Pri letoch na protismerných tratiach

Ak letia dve lietadlá na protismerných tratiach alebo približne protismerných, každé z nich sa vyhne zmenou kurzu doprava.

3.2.2.3 Pri letoch na zbiehajúcich sa tratiach

Ak letia dve lietadlá na zbiehajúcich sa tratiach v približne rovnakej hladine, musí sa vyhnúť lietadlo, ktoré má druhé lietadlo po svojej pravej strane. Ustanovenie neplatí v týchto prípadoch:

- Motorové lietadlá ťažšie ako vzduch sa musia vyhnúť vzducholodiam, vetroňom a balónom.
- Vzducholode sa musia vyhnúť vetroňom a balónom.
- Vetrone sa musia vyhnúť balónom.
- Motorové lietadlá sa musia vyhnúť lietadlám, ktoré majú vo vleku iné lietadlá alebo predmety.

3.2.2.4 Pri predlietavaní

Predlietavajúce lietadlo je to, ktoré sa približuje k inému lietadlu zo zadu po trati, ktorá zvierá s traťou predlietavaného lietadla uhol menší ako 70 stupňov, t. j. v takej polohe, že v noci pilot predlietavajúceho lietadla nemôže vidieť ani ľavé ani pravé svetlo predlietavaného lietadla (vidí len biele zadné svetlo). Predlietavané lietadlo má prednosť a predlietavajúce lietadlo, ak stúpa alebo klesá alebo je vo vodorovnom lete, musí sa vyhnúť zmenou kurzu vpravo. Žiadna nasledujúca zmena vo vzájomnej polohe oboch lietadiel nezabavuje veliteľa predlietavajúceho lietadla povinnosti vyhnúť sa, pokiaľ úplne nepredletel a nie je v bezpečnej vzdialenosti od predlietavaného lietadla.

3.2.2.5 Pri pristáti

3.2.2.5.1 Lietadlo za letu alebo pohybujúce sa po zemi alebo na vode musí dať prednosť lietadlu, ktoré pristáva alebo je v poslednej fáze priblíženia na pristátie.

3.2.2.5.2 Ak sa približujú dve alebo viac lietadiel ťažších ako vzduch na pristátie na jednom letisku, musí vyššie letiace lietadlo dať prednosť lietadlu letiacemu nižšie. Veliteľ nižšie letiaceho lietadla však nesmie využiť tohto pravidla na to, aby sa zaradil pred iné lietadlo, ktoré je v poslednej fáze priblíženia na pristátie alebo aby toto lietadlo predletel. Motorové lietadlá ťažšie ako vzduch musia dať prednosť vetroňom.

3.2.2.5.3 Núdzové pristátie. Veliteľ lietadla, ktorému je známe, že iné lietadlo je nútené núdzovo pristáť, musí dať tomuto lietadlu prednosť.

3.2.2.6 Vzlet. Lietadlo rolujúce na prevádzkovej ploche letiska musí dať prednosť lietadlu, ktoré vzlieta alebo sa nachádza v polohe na vzlet.

3.2.2.7 Rolovanie lietadiel

3.2.2.7.1 Na zabránenie zrážke dvoch lietadiel na pohybovej ploche letiska platia nasledovné pravidlá:

- Ak rolujú dve lietadlá proti alebo približne proti sebe, piloti oboch lietadiel sú povinní zastaviť alebo ak je to možné, vyhnúť sa vpravo tak, aby medzi lietadlami bola zabezpečená dostatočná vzdialenosť.
- Ak sa križujú dráhy rolujúcich lietadiel, prednosť má lietadlo rolujúce sprava.
- Lietadlo, ktoré je predbiehané iným lietadlom má prednosť a pilot predbiehajúceho lietadla je povinný udržiavať dostatočnú vzdialenosť od predbiehaného lietadla.

Poznámka: Pravidlá na predlietavanie sú uvedené v ustanovení 3.2.2.4.

3.2.2.7.2 Pokiaľ letisková riadiaca veža nepovolí inak, musí lietadlo, ktoré roluje po prevádzkovej ploche zastaviť a čakať na všetkých vyčkávacích miestach pred vzletovou a pristávacou dráhou.

Poznámka: Označenie vyčkávacích miest pred vzletovou a pristávacou dráhou a ich značky sú uvedené v ustanoveniach 5.2.9 a 5.4.2 predpisu L 14 Letiská, časť I.

3.2.2.7.3 Lietadlo, ktoré roluje po prevádzkovej ploche, musí zastaviť a čakať pred všetkými rozsvietenými stop priečkami a smie pokračovať až po zhasnutí svetiel.

3.2.3 Svetelné označenie lietadiel

Poznámka 1: Charakteristiky svetiel, ktoré majú spĺňať požiadavky ustanovenia 3.2.3 pre letúny sú stanovené v predpise L 8. Technické požiadavky na svetlá pre letúny sú uvedené v predpisoch L 6/I a L 6/II. Podrobné technické požiadavky na svetlá letúnov sú uvedené v Airworthiness Technical Manual, Part III (Doc 9051) a pre vrtuľníky v Part IV.

Poznámka 2: V kontexte s ustanoveniami 3.2.3.2 c) a 3.2.3.4 a) sa rozumie, že lietadlo je v prevádzke, ak roluje alebo je ťahané alebo dočasne zastavené počas rolovania alebo ťahania.

Poznámka 3: Lietadlá nachádzajúce sa na vo-de pozri ustanovenie 3.2.6.2.

3.2.3.1 S výnimkou prípadov uvedených v ustanovení 3.2.3.5 musia mať všetky lietadlá za letu v čase medzi západom a východom slnka alebo v inom čase nariadenom leteckým úradom rozsvietené tieto svetlá:

- protizrážkové svetlá určené na upútanie pozornosti na lietadlo a
- polohové svetlá vyznačujúce relatívnu dráhu pohybu lietadla vzhľadom k pozorovateľovi, ale žiadne iné svetlá, ktoré by sa mohli za tieto svetlá zameniť sa nesmú na lietadle rozsvietiť.

Poznámka: Na zlepšenie viditeľnosti sa môžu spolu s protizrážkovými svetlami špecifikovanými v Doc 9051 použiť aj svetlá, ktoré sú určené na iné účely, napr. pristávacie svetlomety a trupové svetlá.

3.2.3.2 S výnimkou prípadov, uvedených v ustanovení 3.2.3.5 sa musia v čase medzi západom a východom slnka alebo v inej dobe nariadenej leteckým úradom použiť tieto svetlá:

- Všetky lietadlá pohybujúce sa po pohybovej ploche letiska musia mať rozsvietené polohové svetlá vyznačujúce relatívnu dráhu pohybu lietadla vzhľadom k pozorovateľovi. Žiadne iné svetlá, ktoré by sa mohli za tieto svetlá zameniť sa nesmú rozsvietiť.
- Všetky lietadlá na pohybovej ploche letiska musia mať rozsvietené svetlá označujúce okraje ich konštrukcie ak nie sú trvale alebo inak primerane osvetlené.
- Všetky lietadlá, ktoré sú v prevádzke na pohybovej ploche letiska musia mať rozsvietené svetlá, ktorými na seba upútajú pozornosť.
- Všetky lietadlá na pohybovej ploche letiska, ktorých motory sú v chode, musia mať rozsvietené svetlá.

Poznámka: Ak sú na lietadle vhodne umiestnené polohové svetlá uvedené v ustanovení 3.2.3.1 b) môžu tiež spĺňať požiadavky ustanovenia 3.2.3.2 b). Červené protizrážkové svetlá umiestnené na lietadle pre splnenie požiadavky ustanovenia 3.2.3.1 a) môžu tiež spĺňať požiadavky ustanovenia 3.2.3.2 c) a d) ak pozorovateľa neoslňujú.

3.2.3.3 S výnimkou prípadov uvedených v ustanovení 3.2.3.5 musia všetky lietadlá vybavené protizrážkovými svetlami podľa požiadavky ustanovenia 3.2.3.1 a) za letu mať rozsvietené tieto

svetlá aj mimo času stanoveného v ustanovení 3.2.3.1.

3.2.3.4 S výnimkou prípadov uvedených v ustanovení 3.2.3.5 musia všetky lietadlá

- vybavené protizrážkovými svetlami pri prevádzke na pohybovej ploche letiska splniť požiadavky ustanovenia 3.2.3.2 c), alebo
- vybavené svetlami na pohybovej ploche letiska splniť požiadavky ustanovenia 3.2.3.2 d) a musia mať rozsvietené tieto svetlá i mimo času stanovený v ustanovení 3.2.3.2 (pozri poznámku 1 k ustanoveniu 3.2.3).

***Poznámka:** V prípade, ak je lietadlo ťahané, nahradzuje túto povinnosť zábleskové svetlo ťažného zariadenia.*

3.2.3.5 Pilotovi lietadla je povolené vypnúť alebo znížiť intenzitu ktoréhokoľvek zo zábleskových svetiel umiestnených na lietadle v súlade s požiadavkami ustanovení 3.2.3.1, 3.2.3.2, 3.2.3.3 a 3.2.3.4, ak tieto svetlá môžu

- nepriaznivo ovplyvniť výkon jeho povinností alebo
- vonkajšieho pozorovateľa nebezpečne oslniť.

3.2.4 Lety za simulovaných podmienok na let podľa prístrojov

Lietadlo môže letieť za simulovaných podmienok na let podľa prístrojov, ak

- v lietadle je nainštalované funkčné zdvojené riadenie a ak
- na kontrolnom sedadle sedí inštruktor alebo pilot s kvalifikáciou pre danú triedu a (alebo) typ lietadla plniaci úlohu bezpečnostného pilota pre osobu vykonávajúcu let za simulovaných podmienok na let podľa prístrojov. Bezpečnostný pilot musí mať primeraný výhľad dopredu a na obe strany lietadla.

3.2.5 Prevádzka na letisku a v jeho blízkosti

Velitelia lietadiel letiacich v blízkosti letiska alebo pohybujúcich sa na letisku sú povinní podľa jednotlivých fáz letu

- pozorovať ostatnú letiskovú prevádzku aby sa zabránilo zrážkam;
- zaradiť sa do letiskového okruhu, ktorý tvoria ostatné lietadlá alebo sa tomuto okruhu vyhnúť;

- vykonávať všetky zatáčky doľava pri priblížení na pristátie alebo po vzlete, (ak nie je prikázané ináč);
- pristávať a vzlietať len zo schválených vzletových a pristávacích plôch (dráh);
- pristávať a vzlietať proti vetru, ak bezpečnosť, konfigurácia vzletovej a pristávacej dráhy alebo prevádzková situácia nenaznačuje, že je výhodnejší iný smer.

***Poznámka 1:** Pozri ustanovenie 3.6.5.1.*

***Poznámka 2:** V okrskoch letísk sa môžu stanoviť doplňujúce pravidlá.*

3.2.5.1 Veliteľ lietadla vybaveného rádiostanicou pri prilete na letisko, na ktorom sa poskytuje letisková letová informačná služba (AFIS) musí na príslušnej frekvencii (buď zverejnenej pre jednotlivé letiská alebo na frekvencii určenej pre všeobecné letectvo, ak letisku nebola pridelená frekvencia) podľa vhodnosti hlásiť

- polohu lietadla pri vstupe do letiskovej informačnej zóny,
 - miesto zamýšľaného vstupu do letiskového okruhu,
 - ďalšie prípadne požadované hlásenia,
 - finále,
 - uvoľnenie vzletovej a pristávacej dráhy.
- Velitelia lietadiel, ktoré odlietavajú z takéhoto letiska musia hlásiť
- pripravenosť na rolovanie,
 - pripravenosť na vyčkávacom mieste,
 - vstup na vzletovú a pristávaciu dráhu,
 - vykonanie vzletu,
 - opustenie okruhu,
 - opustenie letiskovej informačnej zóny.

Velitelia lietadiel letiacich v blízkosti takéhoto letiska musia využívať tieto informácie na zabránenie zrážkam za letu.

3.2.6 Prevádzka lietadiel na vode

***Poznámka:** Okrem ustanovenia 3.2.6.1 možno v určitých prípadoch aplikovať pravidlá uvedené*

v *The International Regulations for Preventing Collisions at Sea (London 1972)*.

3.2.6.1 Ak sa približujú dve lietadlá alebo lietadlo a plavidlo a existuje nebezpečie zrážky, lietadlo musí pokračovať v pohybe opatrne rešpektujúc existujúce okolnosti a podmienky vrátane obmedzení druhého plavidla.

3.2.6.1.1 Približovanie. Lietadlo, ktoré má iné lietadlo alebo plavidlo po pravej strane, musí dať prednosť tak, aby sa dodržala bezpečná vzdialenosť.

3.2.6.1.2 Protismerné približovanie. Lietadlo, ktoré sa približuje k druhému lietadlu alebo plavidlu v protismere sa musí vyhnúť doprava tak, aby sa dodržala bezpečná vzdialenosť.

3.2.6.1.3 Predbiehanie. Lietadlo alebo plavidlo, ktoré je predbiehané, má prednosť. Predbiehajúce lietadlo alebo plavidlo musí zmeniť kurz tak, aby sa dodržala bezpečná vzdialenosť.

3.2.6.1.4 Pristátie a vzlet. Lietadlo, ktoré pristáva alebo vzlieta na vode, musí dodržať bezpečnú vzdialenosť od všetkých plavidiel a nesmie ovplyvniť ich prevádzku.

3.2.6.2 Svetelné označenie lietadiel na vode. V čase medzi západom a východom slnka alebo v inom čase nariadenom leteckým úradom, musia mať všetky lietadlá na vode rozsvietené svetlá podľa *The International Regulations for Preventing Collisions at Sea (London 1972)*. Ak tak nemôžu urobiť, musia rozsvietiť také svetlá, ktoré sú čo najviac podobné svojim charakterom a umiestnením svetlám, ktoré určujú medzinárodné predpisy.

Poznámka 1: Podrobnosti o svetlách, ktoré má mať lietadlo pri prevádzke na vode, sú uvedené v dodatkoch predpisu L 6.

Poznámka 2: Medzinárodné predpisy o predchádzaní kolíziám na mori stanovujú, že predpisy týkajúce sa osvetlenia sa vzťahujú na časový úsek medzi západom a východom slnka. Žiadny časový úsek medzi západom a východom slnka ako je uvedené v ustanovení 3.2.6.2 nemožno aplikovať v tých oblastiach, kde platia medzinárodné predpisy o predchádzaní kolíziám na mori, napr. na otvorenom mori.

3.3 Letové plány

3.3.1 Predkladanie letových plánov

3.3.1.1 Informácie týkajúce sa zamýšľaného letu alebo časti letu sa musia predložiť stanovištiu

letových prevádzkových služieb vo forme letového plánu.

3.3.1.1.1 Predloženie letového plánu sa nevyžaduje na vnútroštátne lety VFR vo vzdušnom priestore triedy G, pri ktorých pilot nepožaduje poskytovanie žiadnej z letových prevádzkových služieb, ak to zodpovedný orgán ATS nestanoví inak.

3.3.1.1.2 Postupy na predkladanie letových plánov na vnútroštátne lety VFR v CTR/TMA určí letecký úrad v spolupráci so zodpovedným orgánom ATS.

3.3.1.2 Letový plán sa musí predložiť

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

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

3.3.1.3 Ak nie je zodpovedným orgánom letových prevádzkových služieb stanovené inak, letový plán, s výnimkou stálych letových plánov sa musí predložiť pred odletom ohlasovní letových prevádzkových služieb alebo za letu príslušnému stanovištiu letových prevádzkových služieb.

3.3.1.4 Ak nie je zodpovedným orgánom letových prevádzkových služieb stanovené inak, letový plán na let, ktorému sa poskytuje služba riade-

nia letovej prevádzky alebo letová poradná služba sa musí predložiť najmenej 60 minút pred odletom. Za letu sa musí predložiť v takom čase, aby bolo umožnené jeho odoslanie a prijatie všetkými stanovišťami letových prevádzkových služieb, ktorých sa takýto let bude týkať, najmenej však 10 minút pred dosiahnutím

- a) plánovaného miesta vstupu do riadeného alebo poradného vzdušného priestoru alebo
- b) miesta križovania letovej cesty alebo poradnej trate.

3.3.2 Obsah letového plánu

Letový plán musí obsahovať všetky alebo niektoré z uvedených informácií, ktoré sú pre daný let požadované orgánom letových prevádzkových služieb. Úplné údaje sú tieto (pozri dodatok 2 predpisu L 4444):

- identifikácia lietadla
- pravidlá letu a druh letu
- počet a typ(typy) lietadla(lietadiel) a kategória turbulencie v úplave
- vybavenie
- letisko odletu (pozri poznámku 1)
- predpokladaný čas začatia rolovania (pozri poznámku 2)
- cestovná rýchlosť (cestovné rýchlosti)
- cestovná hladina (cestovné hladiny)
- trať letu
- letisko určenia a celkový vypočítaný čas letu
- náhradné letisko (náhradné letiská)
- vytrvalosť letu
- celkový počet osôb na palube
- núdzové vybavenie a vybavenie na prežitie
- iné informácie.

Poznámka 1: V letových plánoch podávaných za letu sa uvádza v tomto bode miesto, v ktorom je možné získať doplňujúce informácie o lete (ak sa požadujú).

Poznámka 2: V letových plánoch podávaných za letu sa uvádza v tomto bode čas vstupu do priestoru, v ktorom sa povolenie požaduje.

Poznámka 3: Výraz "letisko" použitý v letovom pláne zahŕňa tiež iné miesta ako letiská, ktoré sa môžu použiť určitými typmi lietadiel, napr. vrtuľníkmi alebo balónmi.

3.3.3 Vyplňovanie letového plánu

3.3.3.1 Nezávisle od toho, s akým úmyslom sa letový plán podáva s ohľadom na trať alebo na jej časť, musí obsahovať (ak je to použiteľné) informácie príslušných polí až po pole "Náhradné letisko (Náhradné letiská)" vrátane.

3.3.3.2 Letový plán musí navyše obsahovať (ak je to použiteľné) všetky iné údaje, ktoré sú pre daný let požadované zodpovedným orgánom ATS alebo údaje, ktorých uvedenie uzná za vhodné osoba predkladajúca letový plán.

3.3.4 Zmeny v letovom pláne

V súlade s ustanovením 3.6.2.2 všetky zmeny letového plánu, ktorý bol podaný na let IFR alebo na riadený let VFR, musia byť čo najskôr ohlásené príslušnému stanovišťu letových prevádzkových služieb. Ostatné lety VFR musia príslušnému stanovišťu letových prevádzkových služieb ohlásiť čo najskôr významné zmeny letového plánu.

Poznámka 1: Ak dôjde v čase odletu k zmene údajov o vytrvalosti letu alebo o celkovom počte osôb na palube, predložených pred odletom, považuje sa to za významnú zmenu letového plánu, ktorá sa musí hlásiť najneskôr pred vzletom.

Poznámka 2: Postupy na predkladanie zmien k stálym letovým plánom sú uvedené v hlave 2 predpisu L 4444.

3.3.5 Skončenie platnosti letového plánu

3.3.5.1 Ak nie je zodpovedným orgánom letových prevádzkových služieb stanovené inak, veliteľ lietadla je povinný pri každom lete, na ktorý bol predložený letový plán, čo najskôr ohlásiť prítstátie príslušnému stanovišťu letových prevádzkových služieb osobne, rádiom, telefonicky alebo dátovým prenosom. V prípade série letov pri miestnej letovej činnosti sa platnosť letového plánu končí ohlásením posledného prítstátia.

3.3.5.2 V prípade, ak bol letový plán podaný len na časť letu inú ako na zostávajúcu časť letu na letisko určenia, platnosť letového plánu sa ukončí

oznámením príslušnému stanovištiu letových prevádzkových služieb (ak sa to požaduje).

3.3.5.3 Ak na letisku pristátia nie je stanovište letových prevádzkových služieb, musí sa hlásenie o pristátí (ak sa vyžaduje) podať čo najskôr po pristátí najrýchlejšími prostriedkami najbližšiemu stanovištiu letových prevádzkových služieb. V prípade, ak nie je možné nadviazať spojenie, hlásenie sa podá ktorémukolvek stanovištiu letových prevádzkových služieb.

3.3.5.4 Ak je vopred známe, že komunikačné prostriedky na letisku pristátia sú nedostatočné a iný spôsob ohlásenia pristátia pozemnými prostriedkami nie je možný, musí pilot odovzdať správu o pristátí (ak je to možné) tesne pred pristátím príslušnému stanovištiu letových prevádzkových služieb. Ak je známe, že tento postup nie je možné použiť, je veliteľ lietadla povinný pri predložení letového plánu alebo počas letu dohodnúť s príslušným stanovištom letových prevádzkových služieb spôsob ohlásenia pristátia a čas, od ktorého sa začne počítať čas vyhlásenia obdobia neistoty.

3.3.5.5 Hlásenie o pristátí odovzdávané lietadlom musí obsahovať tieto údaje:

- a) identifikáciu lietadla;
- b) letisko vzletu;
- c) letisko určenia (len v prípade pristátia na náhradnom letisku);
- d) letisko pristátia;
- e) čas pristátia.

Poznámka: Ak sa vyžaduje ohlásenie pristátia, neohlásené pristátie môže vážne narušiť činnosť letových prevádzkových služieb a spôsobiť vynaloženie veľkých nákladov vykonávaním zbytočných pátracích a záchranných akcií.

3.4 Signály

3.4.1 Veliteľ lietadla pri spozorovaní alebo prijatí niektorého signálu uvedeného v dodatku 1 musí vykonať to, čo sa daným signálom podľa dodatku 1 požaduje.

3.4.2 Signály uvedené v dodatku 1 sa môžu použiť len na stanovené účely a podľa ich stanoveného významu. Žiadne iné podobné signály, ktoré by sa s nimi mohli zameniť sa nesmú použiť.

3.5 Čas

3.5.1 Na vyjadrenie času sa musí používať svetový koordinovaný čas (UTC) v hodinách

a minútach a ak sa požaduje aj v sekundách 24 hodinového dňa začínajúceho o polnoci.

3.5.2 Kontrola času sa musí vykonať pred začatím riadeného letu a vždy počas letu, ak je to potrebné.

Poznámka: Údaj na kontrolu času sa obyčajne obdrží od stanovišťa letových prevádzkových služieb, okrem prípadov, keď to príslušný orgán letových prevádzkových služieb alebo prevádzkovateľ zariadi inak.

3.5.3 V prípadoch, keď sa čas používa pri spojení dátovým prenosom, musí byť s presnosťou 1 sekunda UTC.

3.6 Služba riadenia letovej prevádzky

3.6.1 Letové povolenie

3.6.1.1 Letové povolenie na riadený let alebo na časť letu, kedy je let riadený, musí veliteľ lietadla získať vždy pred jeho začatím. Letové povolenie sa musí vyžiadať po podaní letového plánu stanovištiu letových prevádzkových služieb.

Poznámka 1: Letový plán môže pokrývať len časť letu, na ktorú je nevyhnutné opísanie časti letu alebo manévrov, ktoré sú predmetom letového povolenia. Letové povolenie môže pokrývať len časť platného letového plánu, vyjadrenú medzou povolenia alebo sa môže vzťahovať na konkrétne manévry napr. rolovanie, pristátie alebo vzlet.

Poznámka 2: Ak letové povolenie veliteľovi lietadla nevyhovuje, môže požiadať o jeho zmenu. Ak je zmena možná, vydá sa mu opravené povolenie.

3.6.1.2 Ak veliteľ lietadla požaduje letové povolenie s požiadavkou prednosti, musí svoju žiadosť, ak to príslušné stanovište riadenia letovej prevádzky požaduje, odôvodniť.

3.6.1.3 Vydanie zmeneného letového povolenia za letu

Ak sa pred vzletom očakáva, že v závislosti od vytrvalosti letu s ohľadom na možnosť zmeny letového povolenia za letu môže dôjsť k letu na zmenené letisko určenia, musí sa to oznámiť stanovištiu riadenia letovej prevádzky uvedením informácie týkajúcej sa zmenenej trate (ak je známa) a zmeneného letiska určenia v letovom pláne.

Poznámka: Úmyslom tohto opatrenia je uľahčenie vydania letového povolenia na zmenené letisko

určenia, ktoré je obyčajne uvedené v letovom pláne za letiskom určenia.

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

3.6.2 Dodržiavanie letového plánu

3.6.2.1 S výnimkou prípadov uvedených v ustanoveniach 3.6.2.2 a 3.6.2.4 musí veliteľ lietadla dodržiavať platný letový plán alebo použiteľné časti platného letového plánu podaného na riadený let, ak si nevyžiada a nezíska povolenie zmeny u príslušného stanovišťa riadenia letovej prevádzky alebo pokiaľ vzniknutý stav núdze si nevyvíja jeho okamžitý zákrok. V takomto prípade musí veliteľ lietadla čo najskôr ohlásiť príslušnému stanovišťu ATS vykonané opatrenia, ktoré boli vynútené stavom núdze.

3.6.2.1.1 Ak nie je stanovené príslušným stanovišťom riadenia letovej prevádzky inak, riadený let sa musí vykonať takto:

- a) na trati ATS po definovanej osi trate alebo
- b) pri lete na inej trati - priamo medzi navigačnými zariadeniami a (alebo) bodmi, vyznačujúcimi túto trať.

3.6.2.1.2 Na zabezpečenie požiadaviek ustanovenia 3.6.2.1.1 musí lietadlo letiace na úseku trate letových prevádzkových služieb určenej zariadeniami VOR zmeniť navigačné vedenie lietadla pomocou zariadenia VOR za lietadlom na navigačné vedenie lietadla pomocou najbližšieho zariadenia pred lietadlom nad bodom prechodu alebo čo najbližšie k bodu prechodu, ak je stanovený.

3.6.2.1.3 Odchýlky od ustanovenia 3.6.2.1.1 sa musia ohlásiť príslušnému stanovišťu letových prevádzkových služieb.

3.6.2.2 Neúmyselné zmeny

Ak u riadeného letu dôjde k neúmyselnej odchýlke od platného letového plánu, musia sa vykonať nasledovné opatrenia:

- a) *Pri odchýlke od plánovanej trate* - ak je lietadlo mimo plánovanej trate, musia sa ihneď vykonať opatrenia na opravu kurzu tak, aby sa lietadlo vrátilo na plánovanú trať čo najskôr.
- b) *Pri odchýlke od pravej vzdušnej rýchlosti* - ak sa priemerná pravá vzdušná rýchlosť v cestovnej hladine medzi hlásnymi bodmi odchyľuje alebo sa predpokladá, že sa bude od-

chyľovať o plus alebo mínus 5 % a viac od pravej vzdušnej rýchlosti uvedenej v letovom pláne, musí veliteľ lietadla vyrozumieť príslušné stanovište riadenia letovej prevádzky.

- c) *Pri zmene vypočítaného času* - ak sa vypočítaný čas preletu ďalšieho určeného hlásneho bodu, hranice letovej informačnej oblasti alebo priletu na letisko určenia, podľa toho čo bude skôr, oznámený letovým prevádzkovým službám odlišuje o 3 minúty alebo o iný čas stanovený zodpovedným orgánom ATS, musí veliteľ lietadla čo najskôr oznámiť príslušnému stanovišťu letových prevádzkových služieb nový vypočítaný čas.

3.6.2.2.1 Okrem toho, v prípade uplatňovania dohody ADS, kedykoľvek dôjde k zmenám nad prahové hodnoty určené v kontrakte na vysielanie nepravidelných hlásení ADS, stanovište letových prevádzkových služieb musí byť o tom informované automaticky dátovým prenosom.

3.6.2.3 Zamýšľané zmeny

Žiadosti o zmenu letového plánu musia obsahovať nasledovné informácie:

- a) *Pri zmene cestovnej hladiny* - identifikáciu lietadla, požadovanú novú cestovnú hladinu a cestovnú rýchlosť v tejto hladine, opravené vypočítané časy (ak je to nutné) na nasledujúce hranice letových informačných oblastí.
- b) *Pri zmene trate*
 - 1) *bez zmeny letiska určenia* - identifikáciu lietadla, pravidiel letu, opis novej trate letu vrátane príslušných údajov letového plánu začínajúc polohou, v ktorej sa má požadovaná zmena vykonať, opravené vypočítané časy, akékoľvek iné vhodné informácie.
 - 2) *pri zmene letiska určenia* - identifikáciu lietadla, pravidiel letu, zmenenú trať letu na zmenené letisko určenia vrátane príslušných údajov letového plánu začínajúc polohou, v ktorej sa má požadovaná zmena na trati vykonať (začať), opravené vypočítané časy letu, náhradné letisko(-á), akékoľvek iné vhodné informácie.

3.6.2.4 Zhoršenie meteorologických podmienok pod VMC

Ak je zrejmé, že let v podmienkach VMC nebude možné vykonať v súlade s platným letovým plánom, pilot riadeného letu VFR je povinný:

- a) vyžiadať zmenu povolenia, umožňujúceho lietadlu pokračovať v lete v podmienkach

VMC na letisko určenia alebo na náhradné letisko, alebo opustiť vzdušný priestor, v ktorom sa na let vyžaduje letové povolenie alebo

- b) ak nie je možné obdržať letové povolenie podľa a), pokračovať v lete v podmienkach VMC a oznámiť príslušnému stanovištiu riadenia letovej prevádzky rozhodnutie, že lietadlo buď opustí daný vzdušný priestor, alebo pristane na najbližšom vhodnom letisku alebo
- c) pri lete vnútri riadeného okrsku vyžiadať povolenie na vykonanie zvláštného letu VFR alebo
- d) vyžiadať povolenie na vykonanie letu podľa pravidiel letu podľa prístrojov.

3.6.3 Hlásenie polohy

3.6.3.1 Ak zodpovedný orgán letových prevádzkových služieb alebo príslušné stanovište letových prevádzkových služieb nestanoví inak, musí posádka lietadla riadeného letu čo najskôr hlásiť príslušnému stanovištiu ATS čas a hladinu preletu každého povinného hlásneho bodu spolu so všetkými ďalšími požadovanými informáciami. Rovnakým spôsobom sa hlásia prelety ďalších hlásnych bodov, ktoré sa vyžadujú príslušným stanovištom letových prevádzkových služieb. V prípadoch, keď nie sú stanovené povinné hlásne body, musí posádka lietadla hlásiť polohy v časových intervaloch požadovaných príslušným stanovištom letových prevádzkových služieb.

3.6.3.1.1 Posádky riadených letov odovzdávajúcich informácie o polohe príslušnému stanovištiu letových prevádzkových služieb dátovým prenosom hlásia informácie o polohe rádiotelefonicky len na vyžiadanie.

Poznámka: V predpise L 4444 sú uvedené podmienky a okolnosti, za ktorých vysielanie informácií o hladine v móde C vyhovuje požiadavkám na informácie o hladine v hláseniach o polohe.

3.6.4 Skončenie riadenia

S výnimkou pristátia na riadenom letisku musí posádka riadeného letu čo najskôr ohlásiť príslušnému stanovištiu riadenia letovej prevádzky pristátie, čím prestáva byť predmetom poskytovania služby riadenia letovej prevádzky.

3.6.5 Spojenie

3.6.5.1 Posádka lietadla pri riadenom lete musí nepretržite bdieť na príslušnom hlasovom kanáli lietadlo-zem a v prípade potreby nadviazať obojsmerné spojenie s príslušným stanovištom riadenia letovej prevádzky. Výnimkou sú prípady letov

lietadiel tvoriacich súčasť letiskovej prevádzky na riadenom letisku, pre ktoré môže zodpovedný orgán letových prevádzkových služieb stanoviť iný postup.

Poznámka 1: Na splnenie požiadavky nepretržitého bdenia na hlasovom kanáli lietadlo-zem sa môže použiť systém výberového volania SELCAL alebo podobné automatické signalizačné zariadenie.

Poznámka 2: Požiadavky bdenia na hlasovom kanáli lietadlo-zem trvá aj po nadviazaní dátového spojenia riadiaci-pilot (CPDLC).

3.6.5.2 Strata spojenia

Ak porucha spojovacieho zariadenia zabráni dodržiavať ustanovenie 3.6.5.1, musí posádka lietadla dodržiavať postupy pri strate spojenia uvedené v predpise L 10/II a príslušné ďalšie postupy podľa podmienok letu. Okrem toho musí posádka lietadla tvoriaceho súčasť letiskovej prevádzky na riadenom letisku sledovať inštrukcie, ktoré sa môžu vydať pomocou vizuálnych signálov.

3.6.5.2.1 Ak lietadlo letí v meteorologických podmienkach na let za viditeľnosti lietadlo musí:

- a) pokračovať v lete v meteorologických podmienkach na let za viditeľnosti;
- b) pristáť na najbližšom vyhovujúcom letisku;
- c) ohlási svoje pristátie najrýchlejšími prostriedkami na príslušnému stanovištiu riadenia letovej prevádzky.

3.6.5.2.2 Ak lietadlo letí v meteorologických podmienkach na let podľa prístrojov, alebo keď sú podmienky také, že pravdepodobne nebude možné let dokončiť podľa ustanovenia 3.6.5.2.1 (pozri poznámku 3), pilot musí postupovať takto:

- a) ak obdržal povolenie stúpať do inej hladiny ako je cestovná hladina uvedená v platnom letovom pláne (tzv. medzipovolenie), musí v prípade straty obojsmerného spojenia udržiavať počas 3 minút po dosiahnutí hladinu naposledy pridelenú a potvrdenú, resp. minimálnu letovú nadmorskú výšku (ak je táto väčšia) a potom stúpať do cestovnej hladiny podľa platného letového plánu; v prípade, že platný letový plán neobsahoval cestovnú hladinu, musí po tomto čase stúpať do cestovnej hladiny podľa podaného letového plánu;
- b) pokračovať v lete po trati v súlade s platným letovým plánom k príslušnému navigačnému zariadeniu letiska určenia a keď sa požaduje

podľa c) tohto ustanovenia, vyčkávať nad týmto zariadením do začatia klesania;

- c) začať klesanie nad navigačným zariadením uvedeným v b) tohto ustanovenia v čase alebo čo najbližšie ako je to možné k predpokladanému času priblíženia naposledy prijatému a potvrdenému, alebo ak čas nebol prijatý a potvrdený, čo najbližšie ako je to možné k vypočítanému času priletu vyplývajúceho z platného letového plánu;
- d) vykonať normálny postup priblíženia podľa prístrojov určený na uvedené navigačné zariadenie a
- e) ak je to možné pristáť do 30 minút od vypočítaného času priletu určeného v c) tohto ustanovenia, alebo od vypočítaného času priblíženia naposledy potvrdeného (podľa toho, ktorý z nich je neskorší).

Poznámka 1: Podľa meteorologických podmienok je zrejmé, že ustanovenie 3.6.5.2.1 platí pre všetky riadené lety, zatiaľ čo ustanovenie 3.6.5.2.2 platí len pre lety IFR.

Poznámka 2: Poskytovanie služby riadenia ostatným letom v danom vzdušnom priestore sa bude zakladať na predpoklade, že lietadlo so stratou spojenia bude postupovať podľa pravidiel stanovených v ustanovení 3.6.5.2.2.

Poznámka 3: Pozri tiež ustanovenie 5.1.2.

Poznámka 4: Ak je lietadlo vybavené prevádzkyschopným odpovedačom SSR, musí pilot na označenie straty spojenia nastaviť kód 7600. V tomto prípade sa časový úsek 3 minút začne počítať od času nastavenia tohto kódu.

Poznámka 5: Ak bola v letovom povolení uvedená medza povolenia (časová alebo zemepisná) týkajúca sa hladín, pilot musí postupovať v súlade s povolením.

3.7 Protiprávny zásah proti lietadlu

Ak dôjde k protiprávnemu zásahu proti lietadlu musí posádka lietadla vyvinúť úsilie aby o tejto skutočnosti upovedomila príslušné stanovište riadenia letovej prevádzky a aby mu oznámila

- dôležité okolnosti so zásahom spojené;
- všetky zmeny platného letového plánu, ktoré vznikli v súvislosti so zásahom, aby toto stanovište mohlo zabezpečiť prednosť danému lie-

tdlu a zabrániť konfliktným situáciám voči ostatnej prevádzke.

Poznámka 1: Zodpovednosť stanovišť letových prevádzkových služieb v prípade protiprávného zásahu je stanovená v predpise L 11.

Poznámka 2: Návod ako postupovať v prípadoch, keď dôjde k protiprávnemu zásahu a lietadlo nemôže túto skutočnosť oznámiť stanovištu letových prevádzkových služieb, je obsiahnutý v doložke B tohto predpisu.

Poznámka 3: Postupy, ktoré sa majú použiť v prípade protiprávného zásahu proti lietadlu vybavenému odpovedačom sekundárneho radaru, sú uvedené v predpisoch L 11, L 4444 a L 8168.

Poznámka 4: Postupy, ktoré sa majú použiť v prípade protiprávného zásahu proti lietadlu vybavenému zariadením na dátové spojenie CPDLC, sú uvedené v predpisoch L 11, L 4444 a v dokumente Manual of Air Traffic Services Data Link Applications (Doc 9694).

3.8 Zakročovanie proti lietadlám

Poznámka: Výraz "zakročovanie" v tejto súvislosti nezahŕňa zákrok a sprievodnú službu, poskytovanú na žiadosť lietadla v tiesni, podľa Search and Rescue Manual (Doc 7333).

3.8.1 Zakročovanie proti civilnému lietadlu je stanovené týmto predpisom a normami, ktoré musia byť v súlade s Dohovorom o medzinárodnom civilnom letectve najmä s čl. 3 d). Pri zakročovaní sa musí vždy klásť hlavný dôraz na bezpečnosť civilného lietadla.

Poznámka: V záujme bezpečnosti letu je nevyhnutné aby vizuálne signály stanovené na zakročovanie proti lietadlu, ktoré sa vykonáva len v krajnom prípade, sa správne použili a boli všeobecne zrozumiteľné pre civilné a štátne lietadlá. Je predovšetkým nutné zabezpečiť presné dodržiavanie schválených vizuálnych signálov uvedených v dodatku 1 tohto predpisu štátnymi lietadlami. Zakročovanie proti civilnému lietadlu znamená totiž vo všetkých prípadoch potenciálne nebezpečenstvo a preto sa musia dodržiavať ustanovenia uvedené v doložke A tohto predpisu.

3.8.2 Veliteľ civilného lietadla, proti ktorému sa zakročuje, musí dodržiavať postupy uvedené v dodatku 2, ustanoveniach 2 a 3, sledovať, vyhodnocovať a reagovať na vizuálne signály, ako je stanovené v dodatku 1, ustanovenie 2.

Poznámka: Pozri ustanovenia 2.1.1 a 3.4.

3.9 Minimálne dohľadnosti a vzdialenosti od oblakov za VMC

Minimálne dohľadnosti a vzdialenosti od oblakov za VMC sú uvedené v tabuľke 3 - 1.

Tabuľka 3 - 1* (pozri ustanovenie 4.1)

Trieda vzdušného priestoru	A*** B C D E	F G	
		Nad 900 m (3 000 ft) AMSL alebo 300 m (1 000 ft) nad terénom, podľa toho, čo je vyššie	V 900 m (3 000 ft) AMSL a nižšie alebo 300 m (1 000 ft) nad terénom, podľa toho čo je vyššie
Vzdialenosť od oblakov	1 500m horizontálne, 300 m (1 000 ft) vertikálne	Mimo oblakov a za viditeľnosti zeme	
Letová dohľadnosť	8 km v 3 050 m (10 000 ft) AMSL alebo vyššie 5 km pod 3 050 m (10 000 ft) AMSL	5 km **	

* Tam, kde je prevodná výška menšia ako 3 050 m (10 000 ft) AMSL sa použije letová hladina 100.

** Na základe súhlasu zodpovedného splnomocneného orgánu ATS:

- a) Menšie letové dohľadnosti do 1 500 m môžu byť povolené pre lety prevádzkované:
- 1) rýchlosťou, pri takej prevažnej dohľadnosti, ktorá umožní včas spozorovať inú prevádzku alebo prekážky a umožní včas sa vyhnúť zrážke alebo
 - 2) za okolností, pri ktorých pravdepodobnosť stretnutia s inou prevádzkou je malá, napr. v priestoroch s malou hustotou prevádzky alebo pri leteckých prácach v malých výškach.
- b) Vrtuľníkmi sa môže let povoliť pri letovej dohľadnosti menšej než 1 500 m, ak letí rýchlosťou, ktorá umožní včas spozorovať inú prevádzku alebo prekážky a umožní vyhnúť sa zrážke.

*** VMC minimá vo vzdušnom priestore triedy A sú vedené na usmernenie pilotov a neznamená to, že lety VFR vo vzdušnom priestore triedy A sú povolené.

ZÁMERNE NEPOUŽITÉ

HLAVA 4 - PRAVIDLÁ NA LET ZA VIDITEĽNOSTI

4.1 S výnimkou zvláštnych letov VFR sa lety VFR musia vykonávať tak, aby lietadlo letelo za dohľadnosti a vo vzdialenosti od oblakov rovnakej alebo väčšej ako je stanovené v tabuľke 3 - 1.

4.1.1 Zvláštne lety VFR sa môžu vykonávať len v riadenom okrsku, mimo oblakov za stálej viditeľnosti zeme pri minimálnej prízemnej aj letovej dohľadnosti 1 500 m (800 m u vrtuľníkov) pri dodržaní ustanovenia 4.1. Na vykonanie zvláštného letu VFR sa musí získať povolenie od stanovišťa ATC.

4.2 Ak sa nezíska letové povolenie od stanovišťa riadenia letovej prevádzky na vykonanie zvláštného letu VFR, vzlety alebo pristátia lietadiel letiacich podľa pravidiel VFR, vrátane ich zaraďovania do letiskového okruhu alebo letu po ňom na danom letisku vnútri riadeného okruhu sa smú vykonať len vtedy ak nie je:

- a) základňa oblačnosti nižšia ako 450 m (1 500 ft) a (alebo)
- b) prízemná dohľadnosť nie je menšia ako 5 km.

4.1.2 V prípade letov VFR vrátane zvláštnych letov VFR, zodpovedá za dodržanie podmienok stanovených na tieto lety v plnom rozsahu veliteľ lietadla.

4.3 Lety VFR medzi západom a východom slnka alebo v inom časovom úseku medzi východom a západom slnka stanovenom splnomocneným orgánom, sa musia vykonávať v súlade s podmienkami stanovenými leteckým úradom.

4.4 Ak letecký úrad nestanoví inak, lety VFR sa nesmú vykonávať:

- a) nad letovou hladinou 6 100 m (FL 200);
- b) pri transonických a supersonických rýchlostiach.

4.5 Povolenie na vykonávanie letov VFR nad letovou hladinou 8 850 m (FL 290) sa nesmie vydať v priestoroch, kde nad letovou hladinou 290 sa používa minimum vertikálneho rozstupu 300 m (1 000 ft).

4.6 Okrem vzletu alebo pristátia a prípadov povolených leteckým úradom sa musí let VFR vykonávať takto:

- a) Nad husto zastavanými miestami alebo nad zhromaždením osôb na voľnom priestranstve alebo nad územím s faunou citlivou na hluk - národnými parkami vo výške, ktorá nesmie byť menšia ako 300 m (1 000 ft) nad najvyššou prekážkou v okruhu 600 m od lietadla.
- b) Kdekoľvek inde než je uvedené v ustanovení 4.6 a) vo výške nie menšej ako 150 m nad zemou alebo nad vodou.

Poznámka: Pozri tiež ustanovenie 3.1.2.

4.7 Let VFR, ktorý sa vykonáva v cestovnej hladine vyššej ako 5 000 ft (1 500 m) MSL alebo vyššej ako 1 000 ft (300 m) nad zemou alebo vodou (ak je táto vyššia ako 5 000 ft (1 500 m) MSL), s výnimkou letov vetroňov, závesných klzákov, padákových klzákov, horúco-vzdušných balónov a s výnimkou, keď je v letovom povolení alebo leteckým úradom povolené inak, sa musí vykonávať v letovej hladine, ktorá zodpovedá letenej trati predpísanej tabuľkou cestovných hladín v dodatku 3.

4.8 Piloti letov VFR musia dodržiavať ustanovenie 3.6 ak

- a) letia vo vzdušnom priestore triedy B, C a D;
- b) tvoria súčasť letiskovej prevádzky na riadenom letisku alebo
- c) vykonávajú zvláštny let VFR.

4.9 V prípade letov VFR vykonávaných v určených priestoroch alebo smerujúcich do nich alebo na tratiach, ktoré sú vyhlásené zodpovedným orgánom letových prevádzkových služieb v súlade s ustanovením 3.3.1.2 c) alebo d), musia piloti nepretržite bdieť na stanovenom hlasovom kanáli lietadlo-zem a v prípade potreby hlásiť svoju polohu stanovišťa letových prevádzkových služieb poskytujúcemu letovú informačnú službu.

Poznámka: Pozri poznámky za ustanovením 3.6.5.1.

4.10 Ak má veliteľ lietadla v úmysle zmeniť pravidlá letu z letu VFR na let IFR musí

- a) ak bol predložený letový plán oznámiť potrebné zmeny, ktoré sa majú vykonať v platnom letovom pláne, alebo

- b) ak sa tak požaduje podľa ustanovenia 3.3.1.2, predložiť letový plán príslušnému stanovišťa letových prevádzkových služieb a získať od neho povolenie pred zmenou na let IFR v riadenom vzdušnom priestore.
-

HLAVA 5 - PRAVIDLÁ NA LET PODĽA PRÍSTROJOV

5.1 Pravidlá uplatňované u všetkých le- tov IFR

5.1.1 Vybavenie lietadla

Na let podľa prístrojov musí byť lietadlo vybavené prevádzkyschopným prístrojovým rádionavigačným a spojovacím zariadením zodpovedajúcim letenej trati.

5.1.2 Minimálne hladiny

S výnimkou vzletu a pristátia alebo s výnimkou schválenou leteckým úradom sa musí let IFR vykonať v hladine, ktorá nie je nižšia ako minimálna letová nadmorská výška stanovená leteckým úradom pre územie, ktoré sa prelietava. Tam kde nie je minimálna letová nadmorská výška stanovená musí sa let IFR vykonať takto:

- nad vysokým terénom alebo hornatým priestorom v hladine nie nižšej ako 600 m (2 000 ft) nad najvyššou prekážkou v okruhu 8 km od predpokladanej polohy lietadla;
- v iných prípadoch ako v a), vo výške najmenej 300 m (1 000 ft) nad najvyššou prekážkou v okruhu 8 km od predpokladanej polohy lietadla.

***Poznámka 1:** U predpokladanej polohy lietadla sa berie do úvahy navigačná presnosť, ktorá sa môže dosiahnuť na danom úseku trate, s ohľadom na použiteľné navigačné zariadenia na zemi a v lietadle.*

***Poznámka 2:** Pozri tiež ustanovenie 3.1.2.*

5.1.3 Zmena pravidiel letu IFR na VFR

5.1.3.1 Veliteľ lietadla, ktorý má v úmysle zmeniť pravidlá letu podľa prístrojov na let podľa pravidiel VFR, na ktorý bol podaný letový plán, musí oznámiť svoje rozhodnutie príslušnému stanovištiu letových prevádzkových služieb s výslovným uvedením, že ruší let podľa prístrojov a odovzdať zmeny, ktoré sa musia vykonať v jeho platnom letovom pláne.

5.1.3.2 Ak sa vykonáva let podľa prístrojov v meteorologických podmienkach na let za viditeľnosti alebo lietadlo do takých podmienok vstúpi, veliteľ lietadla nesmie zrušiť svoj let podľa prístrojov, ak neočakáva a nezamýšľa pokračovať v lete po primeraný čas v neprerušovaných meteorologických podmienkach na let za viditeľnosti.

5.2 Pravidlá na lety IFR v riadenom vzdušnom priestore

5.2.1 Pri letoch IFR v riadenom vzdušnom priestore sa musí dodržiavať ustanovenie 3.6.

5.2.2 Lety IFR v cestovnom režime v riadenom vzdušnom priestore sa musia vykonávať v cestovných hladinách alebo v prípade obdržania letového povolenia na cestovné stúpanie medzi dvoma hladinami alebo nad hladinou stanovených podľa

- tabuľky cestovných hladín v dodatku 3 alebo podľa
- upravenej tabuľky cestovných hladín v dodatku 3 pre lety nad letovou hladinou 410,

s výnimkou, keď vzťah medzi hladinami a traťou stanovený v dodatku 3 sa neaplikuje vydaním letového povolenia alebo je tak publikované v leteckej informačnej príručke.

5.3 Pravidlá na lety IFR mimo riadeného vzdušného priestoru

5.3.1 Cestovné hladiny

Lety IFR mimo riadeného vzdušného priestoru sa vykonávajú v cestovných hladinách predpísaných pre trať podľa

- tabuliek cestovných hladín uvedených v dodatku 3, s výnimkou tých prípadov, keď je zodpovedným orgánom letových prevádzkových služieb povolené inak, v prípade letov vo výške 900 m (3 000 ft) alebo nižšie nad strednou hladinou mora, alebo
- upravenej tabuľky cestovných hladín v dodatku 3 pre lety nad letovou hladinou 410.

***Poznámka:** Toto ustanovenie nevylučuje cestovné stúpanie lietadla, ak ide o nadzvukové lietadlo.*

5.3.2 V prípade letov IFR vykonávaných mimo riadeného vzdušného priestoru, avšak v hraniciach oblastí alebo pri letoch smerujúcich do nich, alebo na tratiach určených zodpovedným orgánom letových prevádzkových služieb v súlade s ustanovením 3.3.1.2 c) alebo d), musia piloti bdiť na stanovenom hlasovom kanáli lietadlom a v prípade potreby nadviazať obojsmerné spojenie so stanovištom letových prevádzkových služieb poskytujúcim letovú informačnú službu.

***Poznámka:** Pozri poznámky za ustanovením 3.6.5.1.*

5.3.3 Hlásenie polohy

Piloti letov IFR mimo riadeného vzdušného priestoru, u ktorých sa zodpovedným orgánom letových prevádzkových služieb vyžaduje

- predložiť letový plán,
- bdieť na príslušnom hlasovom kanáli lietadlom a v prípade potreby nadviazať obojsmerné spojenie so stanovišťom letových prevádzkových služieb poskytujúcim letovú informačnú službu,

musia hlásiť polohy tak, ako je uvedené v ustanovení 3.6.3 v prípade riadených letov.

Poznámka: Očakáva sa, že lietadlá, ktoré sa rozhodli využívať poradnú službu počas letu IFR v určenom vzdušnom priestore, dodržia ustanovenie 3.6 s výnimkou toho prípadu, že letový plán a jeho zmeny nepodliehajú povoleniam a že sa bude udržiavať obojsmerné spojenie so stanovišťom poskytujúcim letovú poradnú službu.

DODATOK 1 - SIGNÁLY

Poznámka: Pozri ustanovenie 3.4 hlavy 3 tohto predpisu.

1 Tiesňové a naliehavostné signály

Poznámka 1: Žiadne z ustanovení tejto časti nezabraňuje veliteľovi lietadla použiť v núdzi akýkoľvek prostriedok, ktorý má k dispozícii, aby upútal pozornosť, upozornil tak na svoje lietadlo a získal pomoc.

Poznámka 2: Podrobné postupy vysielania tiesňových a naliehavostných signálov sú uvedené v predpise L 10, časť II, hlava 5).

Poznámka 3: Podrobnosti o signáloch na pátranie a záchranu sú uvedené v predpise L 12.

1.1 Tiesňové signály

Nasledujúce signály použité buď spolu alebo jednotlivo znamenajú, že lietadlu hrozí vážne a bezprostredné nebezpečenstvo a že požaduje okamžitú pomoc. Sú to tieto signály:

- a) signál SOS vyslaný rádiotelegraficky alebo akýmkoľvek iným signalizačným spôsobom zložený zo značiek Morseovej abecedy (...---...);
- b) tiesňový signál obsahujúci slová MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY vyslaný rádiotelefonicky;
- c) tiesňová správa vyslaná dátovým prenosom, ktorá má význam slova MAYDAY;

d) rakety, alebo strely vydávajúce červené svetlo, popr. dym, vystreľované jednotlivo v krátkych časových intervaloch;

e) padákové svetlice vydávajúce červené svetlo.

1.2 Naliehavostné signály

1.2.1 Nasledujúce signály použité buď spolu alebo jednotlivo znamenajú, že posádka lietadla si želá vyslať správu o ťažkostiach, ktoré ju nútia pristáť, nevyžaduje však okamžitú pomoc. Sú to:

- a) opakované rozsvecovanie a zhášanie pristávacích svetiel, alebo
- b) opakované rozsvecovanie a zhášanie polohových svetiel takým spôsobom, aby sa signály rozoznali od zábleskových polohových svetiel.

1.2.2 Nasledujúce signály použité buď spolu alebo jednotlivo znamenajú, že posádka lietadla chce vyslať veľmi naliehavú správu týkajúcu sa bezpečnosti lietadla, lode alebo iného dopravného prostriedku alebo osôb na palube alebo v dohľade. Je to signál

- a) zložený zo skupiny písmen XXX vyslaný rádiotelegraficky alebo iným signalizačným spôsobom;
- b) naliehavostný signál obsahujúci slová PAN PAN , PAN PAN, PAN PAN vyslaný rádiotelefonicky;
- c) naliehavostná správa vyslaná dátovým prenosom, ktorá má význam slov PAN PAN.

2 Signály používané pri zakročovaní proti lietadlu

2.1 Signály zakročujúceho lietadla a odpovede lietadla proti ktorému sa zakročuje

Signály zakročujúceho lietadla	Význam	Odpovede lietadla proti ktorému sa zakročuje	Význam
1) DEŇ alebo NOC		DEŇ alebo NOC	
Kývanie z krídla na krídlo a záblesky navigačných svetiel v nepravidelných intervaloch (a	Zakročuje sa proti vám. Nasledujte ma!	Kývanie z krídla na krídlo a záblesky navigačných svetiel v nepravidelných intervaloch a nasledovanie.	Rozumiem. Vykonám.

<p>pristávacích svetiel vrtuľníkov) vykonávané v polohe mierne nad a pred lietadlom a obvykle vľavo od lietadla proti ktorému sa zakročuje (alebo vpravo ak sa zakročuje proti vrtuľníku). Po potvrdení mierna zatáčka vľavo (alebo vpravo ak sa zakročuje proti vrtuľníku) do požadovaného kurzu.</p> <p><i>Poznámka 1: Poveternostné podmienky alebo konfigurácia terénu môžu spôsobiť, že zakročujúce lietadlo musí zaujať polohu na opačnej strane a následnú zatáčku vykonať opačným smerom ako je uvedené vyššie.</i></p> <p><i>Poznámka 2: Ak lietadlo proti ktorému sa zakročuje nemôže udržiavať rýchlosť zakročujúceho lietadla, zakročujúce lietadlo vykoná sériu okruhov a kýva krídlami vždy, keď míňa lietadlo proti ktorému sa zakročuje.</i></p>		<p><i>Poznámka: Ďalšie postupy pre lietadlo proti ktorému sa zakročuje sú uvedené v hlave 3, ustanovenie 3.8.</i></p>	
--	--	---	--

<p>2)</p> <p>DEŇ alebo NOC</p> <p>Ostrý odpútavací manéver od lietadla proti ktorému sa zakročuje, pozostávajúci zo stúpavej zatáčky o 90 stupňov alebo viacej, bez križovania smeru dráhy lietadla.</p>	<p>Môžete pokračovať.</p>	<p>DEŇ alebo NOC</p> <p>Kývanie z krídla na krídlo.</p>	<p>Rozumiem. Vykonám.</p>
<p>3)</p> <p>DEŇ alebo NOC</p> <p>Vysunutie podvozka (ak je to možné), zapnutie pristávacích svetiel a prelet nad dráhou v smere pristátia. Ak sa zakročuje proti vrtuľníku, musí preletieť nad pristávacou plochou pre vrtuľníky. Ak je zakročujúcim lietadlom vrtuľník, vykoná priblíženie na pristátie a zavesí sa v blízkosti pristávacej plochy.</p>	<p>Pristaňte na tomto letisku.</p>	<p>DEŇ alebo NOC</p> <p>Vysunutie podvozka (ak je to možné), zapnutie pristávacích svetiel a nasledovanie zakročujúceho lietadla a ak po prelete nad dráhou v používaní alebo nad pristávacou plochou pre vrtuľníky sa pristátie považuje za bezpečné, pokračovať na pristátie.</p>	<p>Rozumiem. Vykonám.</p>

2.2 Signály lietadla proti ktorému sa zakročuje a odpovede zakročujúceho lietadla

Signály lietadla proti ktorému sa zakročuje	Význam	Odpovede zakročujúceho lietadla	Význam
<p>4)</p> <p>DEŇ alebo NOC</p> <p>Zasunutie podvozka (ak je to možné) a blikanie pristávacími svetlami pri prelete nad dráhou v používaní vo výške medzi 300 m až 600 m (vrtuľníky vo výške 50 m až 100 m) nad letiskom a pokračovanie po okruhu dráhy v používaní alebo pristávacej plochy pre vrtuľníky. Ak nie je možné použiť záblesky pristávacích svetiel, použiť akékoľvek iné prerušované svetlá.</p>	Určené letisko nevyhovuje.	<p>DEŇ alebo NOC</p> <p>Ak je žiadúce, aby lietadlo sledovalo zakročujúce lietadlo na iné letisko, zasunie zakročujúce lietadlo svoj podvozok (ak je to možné) a použije signály podľa bodu 1), stanovené pre zakročujúce lietadlá.</p> <p>Ak je rozhodnuté prepustiť lietadlo proti ktorému sa zakročuje použije zakročujúce lietadlo signály podľa bodu 2), stanovené pre zakročujúce lietadlá.</p>	<p>Rozumiem, nasledujte ma!</p> <p>Rozumiem. Môžete pokračovať!</p>
<p>5)</p> <p>DEŇ alebo NOC</p> <p>Pravidelné zapínanie a vypínanie všetkých svetiel, aké sú k dispozícii takým spôsobom, aby sa dali rozlíšiť od svetiel zábleskových.</p>	Nemôžem vykonať.	<p>DEŇ alebo NOC</p> <p>Použitie signálov podľa bodu 2) predpísaných pre zakročujúce lietadlá.</p>	Rozumiem.
<p>6)</p> <p>DEŇ alebo NOC</p> <p>Nepravidelné rozsvetcovanie a zhasínanie všetkých svetiel, aké sú k dispozícii.</p>	Som v tiesni.	<p>DEŇ alebo NOC</p> <p>Použitie signálov podľa bodu 2) predpísaných pre zakročujúce lietadlá.</p>	Rozumiem.

3 **Vizuálne signály, používané na varovanie lietadla, ktoré bez povolenia letí v obmedzenom, zakázanom alebo nebezpečnom priestore alebo sa javí, že do takého priestoru vletí**

Vo dne i v noci predstavuje takéto signály séria svetelných striel, vystreľovaných v intervaloch 10 sekúnd, z ktorých dáva každá pri explózii červené a zelené svetlo alebo hviezdice. Pre lietadlo, ktoré nemá povolenie to znamená, že letí v obmedzenom, zakázanom alebo nebezpečnom priestore alebo sa k takému priestoru približuje.

Veliteľ takého lietadla musí vykonať opatrenie na opustenie alebo vyhnutie sa takému priestoru.

Poznámka: Tieto signály sa môžu dávať buď zo zeme, alebo z iného lietadla.

4 **Signály v letiskovej prevádzke**

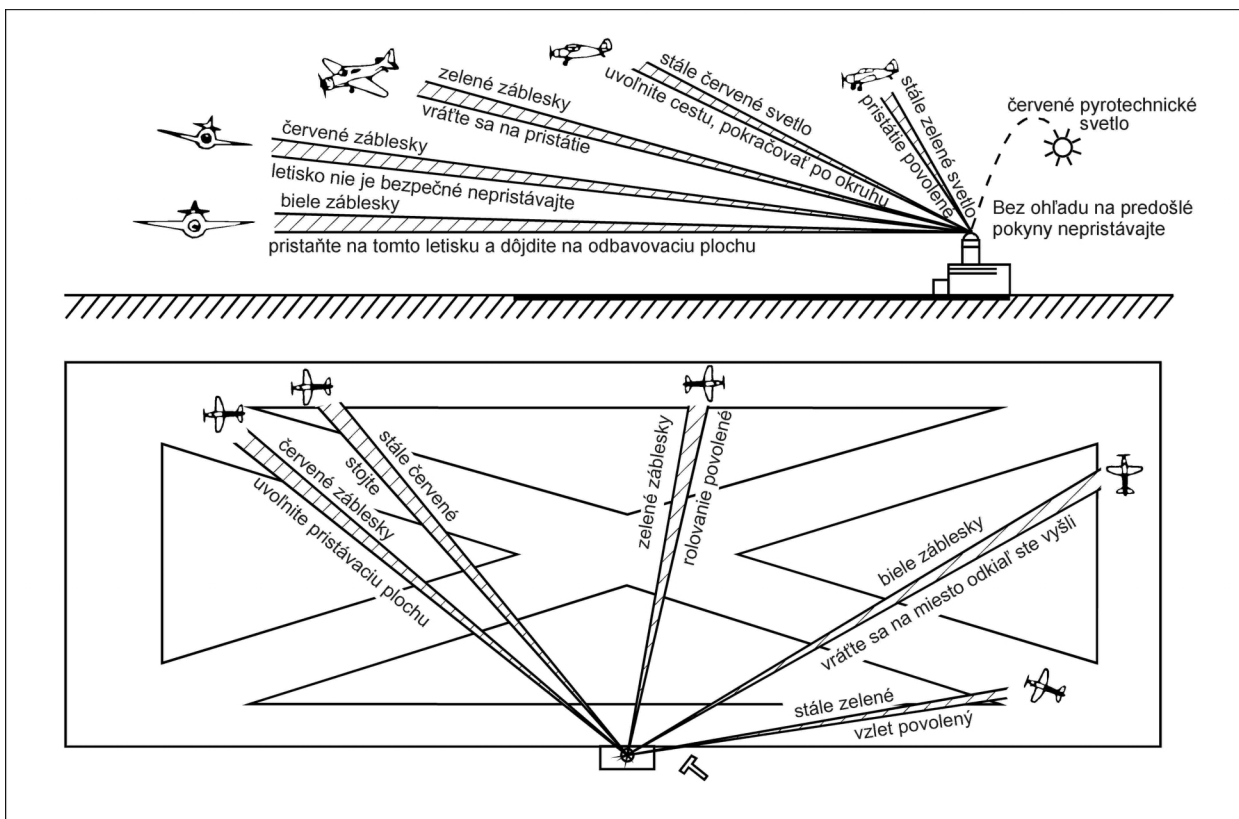
4.1 Svetelné a pyrotechnické signály

4.1.1 Príkazy, ktoré dáva lietadlám orgán letiskovej služby riadenia

Svetlo	Signál lietadlu za letu!	Signál lietadlu na zemi!
* Stále zelené	Pristátie povolené	Vzlet povolený
* Stále červené	Dajte prednosť inému lietadlu a pokračujte v lete po okruhu	Stojte
* Rad zelených zábleskov	** Vráťte sa na pristátie	Rolovanie povolené
* Rad červených zábleskov	Letisko nie je bezpečné, nepristávajte	Opustite pristávaciu plochu
* Rad bielych zábleskov	Pristaňte na tomto letisku a pokračujte na odbavovaciu plochu	Vráťte sa na miesto odkiaľ ste vyšli
Červené pyrotechnické svetlo	Bez ohľadu na predchádzajúce pokyny zatiaľ nepristávajte	

* Zamerané na dotyčné lietadlo (obr.1).

** Povolenie na pristátie bude potom dané stálym zeleným svetlom.



Obr. 1

4.1.2 Potvrdenie svetelných signálov lietadlom

a) Za letu

- 1) za denného svetla:
 - kývaním lietadla z krídla na krídlo;

***Poznámka:** Takéto potvrdenie sa neočakáva od lietadla pred poslednou zatáčkou a na konečnom priblížení.*

2) za tmy:

- dvojnásobným rozsvietením a zhasnutím pristávacích svetiel alebo ak nimi nie je lietadlo vybavené, dvojnásobným zhasnutím a rozsvietením polohových svetiel.

b) Na zemi

- 1) za denného svetla:
 - pohybovaním krídelkami alebo smerovým kormidlom.

2) za tmy:

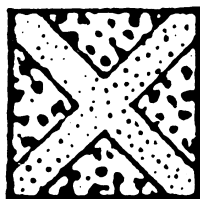
- dvojnásobným rozsvietením a zhasnutím pristávacích svetiel alebo ak nimi nie je lietadlo vybavené, dvojnásobným zhasnutím a rozsvietením polohových svetiel.

4.2 Pozemné vizuálne návesti

***Poznámka:** Podrobnosti o pozemných vizuálnych prostriedkoch sú uvedené v predpise Letiská (L 14).*

4.2.1 Zákaz pristátia

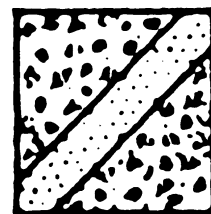
Horizontálna červená štvorcová doska so žltými uhlopriečkami (obr. 2) vyložená na návestnej ploche znamená, že pristátie na dotyčnom letisku je zakázané a zákaz sa pravdepodobne predĺži.



Obr. 2

4.2.2 Nutnosť osobitnej opatrnosti pri priblížení a pristátí

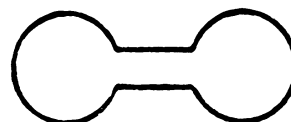
Horizontálna červená štvorcová doska s jednou žltou uhlopriečkou (obr. 3), vyložená na návestnej ploche znamená, že s ohľadom na zlý stav prevádzkovej plochy alebo z akékoľvek inej príčiny, sa musí priblíženie a pristátie vykonávať osobitne opatrne.



Obr. 3

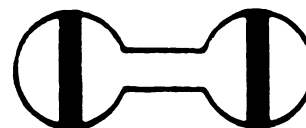
4.2.3 Povinnosť používať rolovacie, vzletové a pristávacie dráhy

4.2.3.1 Horizontálna biela činka (obr. 4), vyložená na návestnej ploche znamená, že lietadlá musia pristávať a vzlietať len na vzletových a pristávacích dráhach a rolovať len na rolovacích dráhach.



Obr. 4

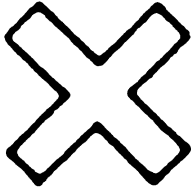
4.2.3.2 Rovnaká horizontálna biela činka ako v ustanovení 4.2.3.1, avšak s čiernymi pruhmi kolmo k pozdĺžnej osi na oboch kruhových koncoch činky (obr. 5), vyložená na návestnej ploche znamená, že lietadlá musia pristávať a vzlietať len na vzletových a pristávacích dráhach, avšak ostatné pohyby nemusia byť obmedzené len na vzletové a pristávacie alebo rolovacie dráhy.



Obr. 5

4.2.4 Uzavretie prevádzkovej plochy

Kríže jednej nápadnej farby, žlté alebo biele (obr. 6), vyložené horizontálne na prevádzkovej ploche alebo jej časti, vyznačujú plochu uzavretú pre pohyby lietadiel.

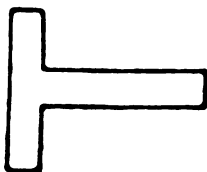


Obr. 6

4.2.5 Smer na pristátie alebo vzlet

4.2.5.1 Horizontálne biele alebo oranžové pristávacie T (obr. 7) určuje smer, ktorý sa má použiť na pristátie alebo vzlet lietadla. Určený smer musí byť rovnobežný s driekom T a kolmý na jeho priečne rameno.

Poznámka: Ak sa používa v noci, je pristávacie T buď osvetlené alebo vyznačené bielymi svetlami.



Obr. 7

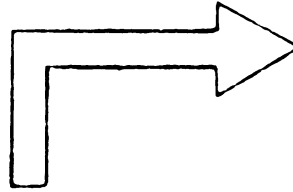
4.2.5.2 Skupina dvoch číslic (obr. 8) umiestnená zvisle na letiskovej riadiacej veži alebo blízko nej ukazuje lietadlám na prevádzkovej ploche smer vzletu vyjadrený v desiatkach stupňov k najbližšej desiatke stupňov magnetického kompasu.

09

Obr. 8

4.2.6 Pravý okruh

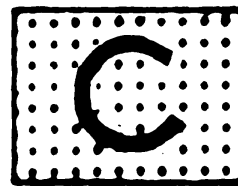
Ak je na návestnej ploche alebo na konci vzletovej a pristávacej dráhy alebo na vzletovom a pristávacom páse v používaní, horizontálne umiestnený doprava lomený šíp nápadnej farby (obr. 9), znamená to, že zatáčky pred pristátím alebo po vzlete sa musia vykonávať doprava.



Obr. 9

4.2.7 Ohlasovňa letových prevádzkových služieb

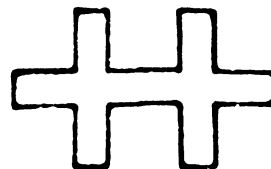
Čierne písmeno C na žltom podklade (obr. 10) vertikálne umiestnené ukazuje posádkam lietadiel miesto ohlasovne letových prevádzkových služieb.



Obr. 10

4.2.8 Prevádzka vetroňov na letisku

Dvojitý biely kríž umiestnený horizontálne na návestnej ploche (obr. 11) znamená, že na letisku je prevádzka vetroňov.



Obr. 11

5 Signály na riadenie lietadiel

5.1 Signály určené pilotovi

Poznámka 1: Tieto signály sú určené na vydávanie pokynov pomocou rúk alebo na uľahčenie ich pozorovania pilotom pomocou nočných svetiel. Riadiaci odbavovacej plochy, poprípade iný poverený pracovník pozemného leteckého personálu, musí stáť čelom k lietadlu takto:

- v prípade lietadiel s pevnými nosnými plochami pred koncom ľavého krídla tak, aby ho pilot videl;
- v prípade lietadiel s pohyblivými nosnými plochami (vrtuľníkov) na mieste, kde ho pilot lietadla môže najlepšie vidieť.

Poznámka 2: Význam týchto signálov zostáva rovnaký, ak sa použijú ručné signálne terče, svietiace tyče alebo ručné elektrické svietidlá.

Poznámka 3: Riadiaci odbavovacej plochy, prípadne iný poverený pracovník pozemného leteckého personálu, ktorý stojí pred lietadlom čelom k lietadlu, čísluje motory lietadla sprava doľava (t.j. ľavý vonkajší motor je motor číslo 1).

Poznámka 4: Signály označené znamienkom * sú určené pre vrtuľníky.

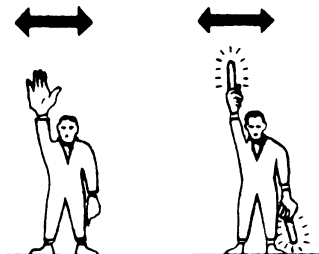
5.1.1 Pred použitím nasledujúcich signálov sa musí riadiaci odbavovacej plochy, prípadne iný poverený pracovník pozemného leteckého personálu, presvedčiť, či na ploche, po ktorej bude lietadlo navádzať, nie sú predmety, do ktorých by mohlo lietadlo pri dodržaní ustanovenia 3.4.1 naráziť.

Poznámka: Konštrukcia väčšiny lietadiel je taká, že pri pohyboch lietadla po zemi nie je vždy možné z kabíny vizuálne pozorovať dráhu pohybu koncov krídel, motorov a iných koncových častí.

1. Ďalšie úkony vykonávajte podľa pokynov riadiaceho odbavovacej plochy!

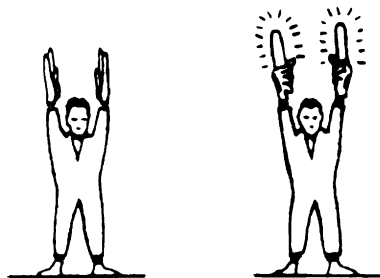
Riadiaci odbavovacej plochy riadi pilota, ak to prevádzkové podmienky na letisku vyžadujú.

Pravá ruka vzpažená, ľavá pripažená.



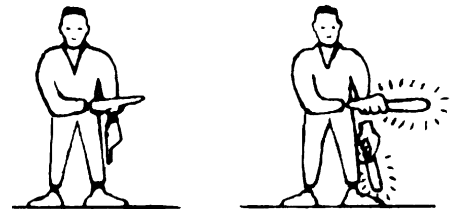
2. Na toto stojisko!

Ruky vzpažené nad hlavou dlaňami obrátenými do vnútra.



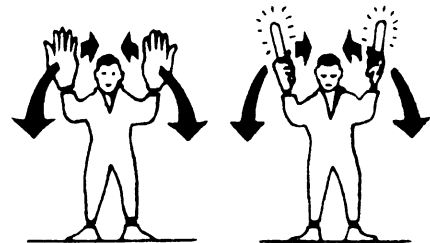
3. Pokračujte k nasledujúcemu riadiacemu odbavovacej plochy!

Pravá alebo ľavá ruka pripažená, druhá naprieč pred telom ukazuje smer k ďalšiemu riadiacemu odbavovacej plochy.



4. Rolujte priamo vpred!

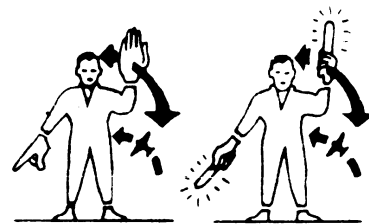
Ruky čiastočne rozpažené dlaňami dozadu, opakujú pohyb hore a dozadu z výšky ramien.



5. Točte!

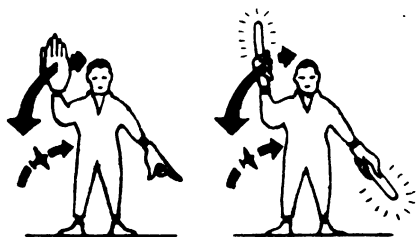
a) Točte doľava!

Pravá ruka smeruje dolu, ľavá dlaňou dozadu opakuje pohyb nahor a dozadu z predpaženia.



b) Točte doprava!

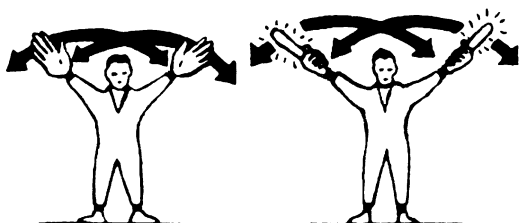
Ľavá ruka smeruje dolu, pravá dlaňou dozadu opakuje pohyb nahor a dozadu z predpaženia.



Rýchlosť pohybu naznačuje rýchlosť otáčania.

6. Stojte!

Opakované kríženie rúk vpredu nad hlavou. Rýchlosť pohybu má priamy vzťah k nutnosti zastavenia, t.j. čím rýchlejší je pohyb rúk, tým rýchlejšie je zastavenie.



7. Brzdy

a) Zatiahnite brzdy!

Otvorené prsty ruky, ktorá je ohnutá pred telom do vodorovnej polohy sa zovrú do pästi.



b) Uvoľnite brzdy!

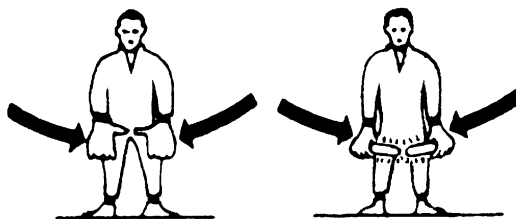
Prsty zovreté do päste ruky, ktorá je zohnutá v lakti do vodorovnej polohy pred telom, sa roztvoria.



8. Klíny

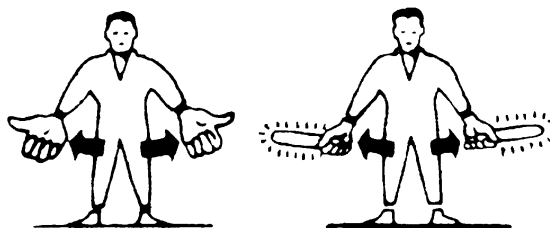
a) Klíny založené

Ruky smerujú nadol, päste sú zovreté, palce sú napnuté, ruky sú otočené dľaňami dozadu a pohybujú sa z rozpaženia k sebe.



b) Klíny odstránené

Ruky smerujú nadol dľaňami dopredu, päste sú zovreté, palce napnuté, ruky sa pohybujú od seba do strán (rozpaženie).



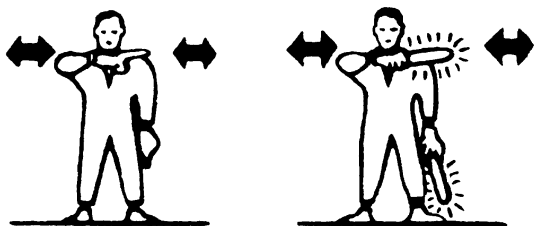
9. Spúšťajte motory!

Ľavá ruka vzpažená s príslušným počtom vztýčených prstov, ktoré udávajú číslo motora, ktorý sa má spustiť a pravá ruka krúži v úrovni hlavy.



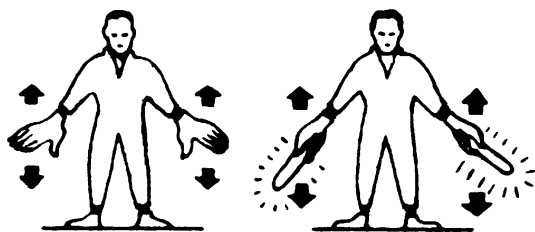
10. Vypnite motory!

Jedna ruka pripažená a druhá ruka ohnutá v lakti na úrovni ramien. Ruka pred hrdlom dľaňou dolu sa pohybuje na úrovni ramien do strán, ruka zostáva ohnutá.



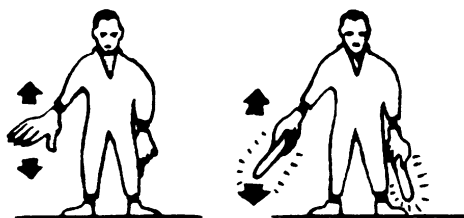
11. Spomaľte!

Ruky smerujú dolu dlaňami k zemi a pohybujú sa niekoľkokrát hore a dolu.



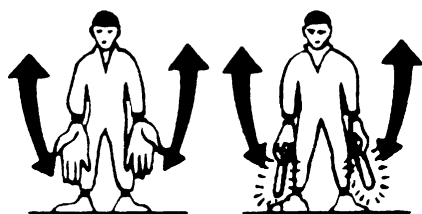
12. Znížte otáčky motorov na označenej strane!

Ruky smerujú dolu dlaňami k zemi, pravá alebo ľavá ruka sa zdvíha podľa toho, ktoré motory majú znížiť otáčky.



13. Priamo dozadu!

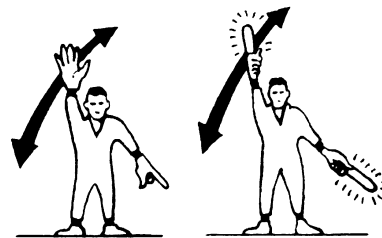
Ruky po stranách tela dlaňami obrátenými vpred sa niekoľkokrát pohybujú vpred a hore do výšky ramien.



14. Točenie pri pohybe dozadu

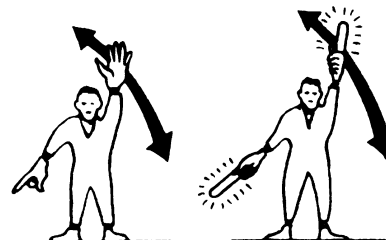
a) Zadná časť lietadla doprava!

Ľavá ruka ukazuje k zemi, pravá dlaňou vpred klesá opakovaným pohybom zo vzpaženia do predpaženia.



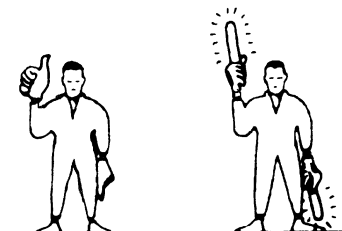
b) Zadná časť lietadla doľava!

Pravá ruka ukazuje k zemi, ľavá dlaňou vpred klesá opakovaným pohybom zo vzpaženia do predpaženia.



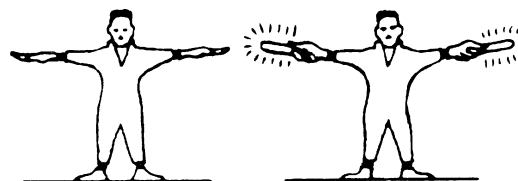
15. Voľno

Pravé predlaktie zdvihnuté s dlaňou obrátenou vpred a so ztýčeným palcom.



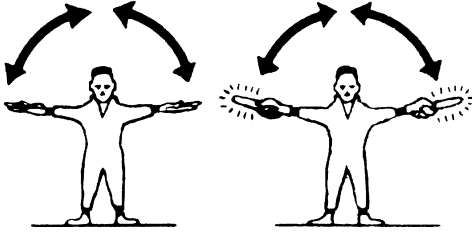
*16. Vznášajte sa!

Ruky vodorovne rozpažené dlaňami nadol.

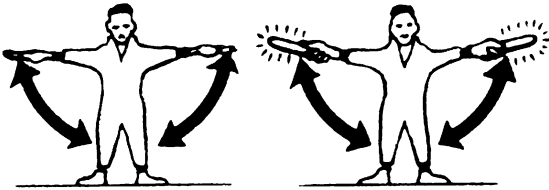
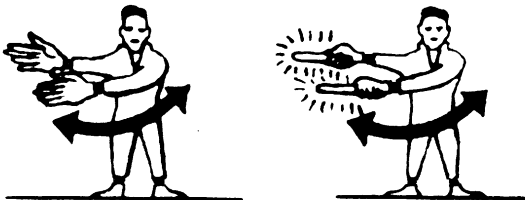


***17. Stúpajte!**

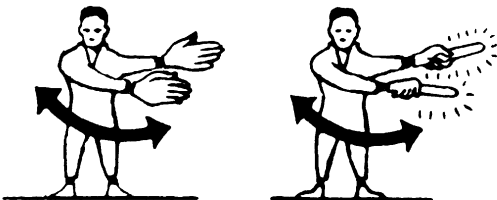
Ruky vodorovne rozpažené sa pohybujú z rozpaženia nahor a späť. Rýchlosť pohybu naznačuje rýchlosť stúpania.

***18. Klesajte!**

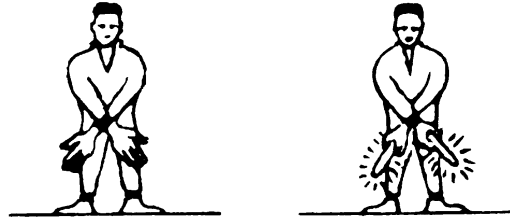
Ruky vodorovne rozpažené dlaňami dolu sa pohybujú z rozpaženia nadol a späť.

***19. Pohybujte sa vodorovne!**

Príslušná ruka je upažená v smere pohybu a druhá sa pohybuje pred telom do príslušného smeru.

***20. Pristaňte!**

Napäté ruky skrížené dolu pred telom.

**5.2** Signály používané pilotom určené riadiacim odbavovacej plochy

Poznámka 1: Tieto signály dáva pilot v kabíne lietadla pomocou rúk, v prípade potreby osvetlených a zreteľne viditeľných, riadiacemu odbavovacej plochy alebo poverenému pracovníkovi pozemného leteckého personálu.

Poznámka 2: Motory lietadiel sú číslované riadiacim odbavovacej plochy, prípadne iným povereným pracovníkom pozemného leteckého personálu, ktorý stojí pred lietadlom čelom k lietadlu, sprava doľava. Pre pilota to znamená, že motor č. 1 je ľavý vonkajší motor.

5.2.1 Brzdy

Poznámka: Okamih, kedy sa prsty zovrú do pästi alebo sa rozovrú, znamená okamih zatahnutia alebo uvoľnenia brzd.

a) Zatahnuté brzdy

Rozovreté prsty ohnuté vodorovne pred tvárou sa zovrú do pästi.

b) Uvoľnené brzdy

Prsty zovreté do pästi ruky ohnuté vodorovne pred tvárou sa rozovrú.

5.2.2 Klíny**a) Vložte klíny!**

Upažené ruky (palce smerujú von) sa pohybujú do skríženej polohy pred tvárou.

b) Odstráňte klíny!

Ruky skrížené pred tvárou (palce smerujú von), sa pohybujú do upaženia.

5.2.3 Som pripravený spúšťať.

Zodvihnutie príslušného počtu prstov jednej ruky udáva číslo motora, ktorý sa má spustiť.

DODATOK 2 - ZAKROČOVANIE PROTI CIVILNÉMU LIETADLU

(Pozri hlavu 3, ustanovenie 3.8 tohto predpisu)

1 Zásady, ktoré sa musia dodržať

1.1 Na dosiahnutie jednotnosti v predpisoch, ktoré sú potrebné na zabezpečenie bezpečnosti civilných lietadiel, sa musí pri tvorbe postupov a vykonávacích smerníc prihliadať na dodržiavanie nasledovných zásad:

- a) Zakročovanie proti civilnému lietadlu sa použije len ako krajná možnosť.
- b) Ak sa vykonáva zakročovanie, obmedzuje sa na zistenie identifikácie lietadla, ak nie je treba vrátiť lietadlo na plánovanú trať, nasmerovať ho za hranice slovenského vzdušného priestoru, vyvieť ho zo zakázaného, obmedzeného alebo nebezpečného priestoru alebo mu dať pokyn na pristátie na určenom letisku.
- c) Cvičné zakročovanie proti civilnému lietadlu je zakázané.
- d) Ak sa môže nadviazať rádiové spojenie, navigačné vedenie a príslušné informácie sa lietadlu, proti ktorému sa zakročuje, odovzdávajú rádiotelefonicky.
- e) V prípade, že sa požaduje, aby lietadlo, proti ktorému sa zakročuje, pristálo na území, ktoré prelietava, musí sa určiť letisko vhodné na bezpečné pristátie lietadla daného typu.

Poznámka: Článok 3 Dohody o medzinárodnom civilnom letectve uvádza: "Každý štát sa musí zdržať použitia zbraní proti civilnému lietadlu za letu". (Jednomyseľne schválené na 25. zasadaní Valného zhromaždenia Medzinárodnej organizácie civilného letectva 10.5.1984).

1.2 Spôsob manévrovania zakročujúceho lietadla proti civilnému lietadlu sa musí zverejniť v leteckej informačnej príručke a musí vylúčiť akékoľvek nebezpečenstvo pre lietadlo, proti ktorému sa zakročuje.

Poznámka: Pozri doložku A, ustanovenie 3 tohto predpisu.

1.3 Pri používaní sekundárneho prehľadového radaru sa musia stanoviť postupy na zistenie identifikácie lietadiel v priestoroch, v ktorých sa proti týmto lietadlám môže zakročovať.

2 Činnosť lietadla, proti ktorému sa zakročuje

2.1 Lietadlo, proti ktorému zakročuje iné lietadlo, musí okamžite:

- a) plniť pokyny odovzdávané zakročujúcim lietadlom, sledovať a odpovedať na vizuálne signály v súlade s postupmi uvedenými v dodatku 1 k tomuto predpisu;
- b) informovať príslušné stanovište letových prevádzkových služieb (ak je to možné);
- c) pokúsiť sa nadviazať rádiové spojenie so zakročujúcim lietadlom alebo s príslušným stanovišťom riadiacim zakročovanie, pomocou všeobecného volania na núdzovej frekvencii 121,5 MHz s udaním svojej identifikácie a povahy letu; ak sa spojenie nenadviaže, pokúsiť sa opakovať volanie na núdzovej frekvencii 243 MHz;
- d) ak je vybavené odpovedačom sekundárneho radaru, nastaviť mód A kód 7700, ak neobdrží iné pokyny od príslušného stanovišťa letových prevádzkových služieb.

2.2 Ak sa pokyny odovzdané lietadlu pomocou rádiového spojenia z akýchkoľvek zdrojov líšia od vizuálnych signálov inštrukcií zakročujúcim lietadlom, lietadlo, proti ktorému sa zakročuje, musí okamžite žiadať o vysvetlenie a pritom sa i naďalej riadiť vizuálnymi signálmi odovzdávanými zakročujúcim lietadlom.

2.3 Ak sa pokyny, odovzdané lietadlu pomocou rádiového spojenia z akýchkoľvek zdrojov líšia od rádiotelefonických pokynov zakročujúceho lietadla, lietadlo, proti ktorému sa zakročuje, musí okamžite žiadať o vysvetlenie a pritom sa i naďalej riadiť pokynmi odovzdávanými rádiotelefonicky zakročujúcim lietadlom.

3 Rádiové spojenie počas zakročovania

Ak sa počas zakročovania nadviaže obojsmerné rádiové spojenie, ale nie je možné korešpondovať v spoločnom jazyku, musia sa vyjadriť pokyny, ich potvrdenie a dôležité informácie pomocou fráz a výslovnosti uvedených v tabuľke 2.1, ktoré sa vysielajú dvakrát.

Tabuľka 2.1

a) Frázy používané zakročujúcim lietadlom

Fráza	Výslovnosť a prízvuk	Význam
CALL SIGN ¹	KÓL SAIN	Aká je vaša volacia značka? (What is your call sign?)
FOLLOW	FOLOU	Nasledujte ma! (Follow me !)
DESCEND	DÍSEND	Klesajte na pristátie! (Descend for landing !)
YOU LAND	JÚ LEND	Pristaňte na tomto letisku! (Land at this aerodrome!)
PROCEED	PROSÍD	Môžete pokračovať! (You may proceed !)

Poznámka: Žiadaná volacia značka je značka používaná pri rádiovom spojení so stanovišťami letových prevádzkových služieb a zodpovedajúca identifikácii lietadla uvedená v letovom pláne.

b) Frázy používané lietadlom proti ktorému sa zakročuje:

Fráza	Výslovnosť a prízvuk	Význam
CALL SIGN ¹	KÓL SAIN	Moja volacia značka je ... (My call sign is ...)
WILCO	VILKOU	Rozumiem, vykonám. (Understood. Will comply)
CAN NOT	KENNOT	Nemôžem splniť. (Unable to comply)
REPEAT	RIPÍT	Opakujete vaše pokyny. (Repeat your instruction)
AM LOST	EM LOST	Poloha neznáma. (Position unknown)

MAYDAY	MEIDEI	Som v tiesni. (I am in distress)
HIJACK ²	HAIÐŽEK	Som predmetom únosu. (I have been hijacked)
LAND (place name)	LEND (pleis neim)	Žiadam pristáť v (názov miesta). (I request to land at)
DESCEND	DÍSEND	Žiadam klesať. (I require descend)

Poznámka 1: Žiadaná volacia značka je značka používaná pri rádiovom spojení so stanovišťami letových prevádzkových služieb a zodpovedajúca identifikácii lietadla uvedená v letovom pláne.

Poznámka 2: Podmienky nemusia byť vždy vhodné pre použitie frázy HIJACK.

ZÁMERNE NEPOUŽITÉ

DODATOK 3 - TABUĽKY CESTOVNÝCH HLADÍN

Cestovné hladiny, ktoré sa majú podľa tohto predpisu dodržiavať, sú:

- a) v oblastiach, kde na základe regionálnej navigačnej dohody a v súlade s podmienkami v nej špecifikovanými sa používajú minimálne vertikálne rozstupy 300 m (1 000 ft) medzi FL 290 a FL 410 vrátane: *

Zemepisná trať **											
Od 000 stupňov do 179 stupňov ***						Od 180 stupňov do 359 stupňov ***					
Lety IFR			Lety VFR			Lety IFR			Lety VFR		
Nadmorské výšky			Nadmorské výšky			Nadmorské výšky			Nadmorské výšky		
FL	metre	stopy	FL	metre	stopy	FL	metre	stopy	FL	metre	stopy
-90			-	-	-	0			-	-	-
10	300	1 000	-	-	-	20	600	2 000	-	-	-
30	900	3 000	35	1 050	3 500	40	1 200	4 000	45	1 350	4 500
50	1 500	5 000	55	1 700	5 500	60	1 850	6 000	65	2 000	6 500
70	2 150	7 000	75	2 300	7 500	80	2 450	8 000	85	2 600	8 500
90	2 750	9 000	95	2 900	9 500	100	3 050	10 000	105	3 200	10 500
110	3 350	11 000	115	3 500	11 500	120	3 650	12 000	125	3 800	12 500
130	3 950	13 000	135	4 100	13 500	140	4 250	14 000	145	4 400	14 500
150	4 550	15 000	155	4 700	15 500	160	4 900	16 000	165	5 050	16 500
170	5 200	17 000	175	5 350	17 500	180	5 500	18 000	185	5 650	18 500
190	5 800	19 000	195	5 950	19 500	200	6 100	20 000	205	6 250	20 500
210	6 400	21 000	215	6 550	21 500	220	6 700	22 000	225	6 850	22 500
230	7 000	23 000	235	7 150	23 000	240	7 300	24 000	245	7 450	24 500
250	7 600	25 000	255	7 750	25 500	260	7 900	26 000	265	8 100	26 500
270	8 250	27 000	275	8 400	27 500	280	8 550	28 000	285	8 700	28 500
290	8 850	29 000				300	9 150	30 000			
310	9 450	31 000				320	9 750	32 000			
330	10 050	33 000				340	10 350	34 000			
350	10 650	35 000				360	10 950	36 000			
370	11 300	37 000				380	11 600	38 000			
390	11 900	39 000				400	12 200	40 000			

410	12 500	41 000	430	13 100	43 000
450	13 700	45 000	470	14 350	47 000
490	14 950	49 000	510	15 550	51 000
atď.	atď.	atď.	atď.	atď.	atď.

* Okrem prípadov, keď sa na základe regionálnej navigačnej dohody použije upravená tabuľka cestovných hladín, ktorá je založená na minimálnych vertikálnych rozstupoch 300 m (1 000 ft), podľa špecifikovaných podmienok na lety lietadiel letiacich nad FL 410 v určených častiach vzdušného priestoru.

** Magnetické trate alebo v polárnych oblastiach nad zemepisnou šírkou 70 stupňov a v oblastiach stanovených príslušným stanovišťom ATS sieť tratí sa stanoví čiarami rovnobežnými s greenwichským poludníkom nanesenými na mapu s polárnou stereografickou projekciou, na ktorej sa smer k severnému pólu vyjadruje sieťovým severom.

*** Okrem prípadov, keď na základe regionálnej navigačnej dohody, je predpísané smerovanie od 090 do 269 stupňov a od 270 do 089 stupňov, s ohľadom na prevládajúce smerovanie letovej prevádzky a príslušné špecifické prechodové postupy.

Poznámka: Sprievodný materiál vzťahujúci sa na vertikálne rozstupy je obsiahnutý v Manual on Implementation of a 300 m (1 000 ft) Vertical Separation Between FL 290 and FL 410 Inclusive (Doc 9574).

b) v iných oblastiach:

Zemepisná trať *											
Od 000 stupňov do 179 stupňov **						Od 180 stupňov do 359 stupňov **					
Lety IFR			Lety VFR			Lety IFR			Lety VFR		
Nadmorské výšky			Nadmorské výšky			Nadmorské výšky			Nadmorské výšky		
FL	metre	stopy	FL	metre	stopy	FL	metre	stopy	FL	metre	stopy
-90			-	-	-	0			-	-	-
10	300	1 000	-	-	-	20	600	2 000	-	-	-
30	900	3 000	35	1 050	3 500	40	1 200	4 000	45	1 350	4 500
50	1 500	5 000	55	1 700	5 500	60	1 850	6 000	65	2 000	6 500
70	2 150	7 000	75	2 300	7 500	80	2 450	8 000	85	2 600	8 500
90	2 750	9 000	95	2 900	9 500	100	3 050	10 000	105	3 200	10 500
110	3 350	11 000	115	3 500	11 500	120	3 650	12 000	125	3 800	12 500
130	3 950	13 000	135	4 100	13 500	140	4 250	14 000	145	4 400	14 500
150	4 550	15 000	155	4 700	15 500	160	4 900	16 000	165	5 050	16 500
170	5 200	17 000	175	5 350	17 500	180	5 500	18 000	185	5 650	18 500
190	5 800	19 000	195	5 950	19 500	200	6 100	20 000	205	6 250	20 500
210	6 400	21 000	215	6 550	21 500	220	6 700	22 000	225	6 850	22 500
230	7 000	23 000	235	7 150	23 500	240	7 300	24 000	245	7 450	24 500

250	7 600	25 000	255	7 750	25 500	260	7 900	26 000	265	8 100	26 500
270	8 250	27 000	275	8 400	27 500	280	8 550	28 000	285	8 700	28 500
290	8 850	29 000	300	9 150	30 000	310	9 450	31 000	320	9 750	32 000
330	10 050	33 000	340	10 350	34 000	350	10 650	35 000	360	10 950	36 000
370	11 300	37 000	380	11 600	38 000	390	11 900	39 000	400	12 200	40 000
410	12 500	41 000	420	12 800	42 000	430	13 100	43 000	440	13 400	44 000
450	13 700	45 000	460	14 000	46 000	470	14 350	47 000	480	14 650	48 000
490	14 950	49 000	500	15 250	50 000	510	15 550	51 000	520	15 850	52 000
atd.	atd.	atd.	atd.	atd.	atd.	atd.	atd.	atd.	atd.	atd.	atd.

* Magnetická trať alebo v polárnych oblastiach nad zemepisnou šírkou 70 stupňov a v oblastiach stanovených príslušným stanovišťom ATS sieť tratí je stanovená čiarami rovnobežnými s greenwichským poludníkom nanesenými na mapu s polárnou stereografickou projekciou, na ktorej smer k severnému pólu je daný sieťovým severom.

** Okrem prípadov, keď na základe regionálnej navigačnej dohody je predpísané smerovanie od 090 do 269 stupňov a od 270 do 089 stupňov, s ohľadom na prevládajúce smerovanie letovej prevádzky a príslušné špecifické prechodové postupy.

Poznámka: Sprievodný materiál vzťahujúci sa k vertikálnym rozostupom je obsiahnutý v Manual on Implementation of a 300 m (1 000 ft) Vertical Separation Minimum Between FL 290 and FL 410 Inclusive (Doc 9574).

ZÁMERNE NEPOUŽITÉ

DODATOK 4 - NEOBSADENÉ VOĽNÉ BALÓNY

Poznámka: Pozri hlavu 3, ustanovenie 3.1.9.

1 Klasifikácia neobsadených voľných balónov

Neobsadené voľné balóny sa klasifikujú ako ľahké, stredné a ťažké.

- a) Ľahký: neobsadený voľný balón, ktorý je schopný uniesť užitočnú záťaž v jednom alebo viacerých obaloch, ktorých celková hmotnosť je menšia ako 4 kg, ak sa neklasifikuje ako ťažký podľa c) 2, 3 alebo 4.
- b) Stredný: neobsadený voľný balón, ktorý je schopný uniesť užitočnú záťaž v dvoch alebo viacerých obaloch, ktorých celková hmotnosť je od 4 kg do 6 kg, ak sa neklasifikuje ako ťažký podľa c) 2, 3 alebo 4.
- c) Ťažký: neobsadený voľný balón, ktorý je schopný uniesť:

- 1) užitočnú záťaž s celkovou hmotnosťou 6 kg alebo väčšou, alebo
- 2) užitočnú záťaž vrátane obalu, ktorého hmotnosť je 3 kg alebo väčšia, alebo
- 3) užitočnú záťaž vrátane obalu, ktorého hmotnosť je 2 kg alebo väčšia a plošné zaťaženie je väčšie ako 13 gramov na cm^2 , alebo
- 4) užitočnú záťaž s použitím lana prípadne iného závesného zariadenia a na oddelenie záťaže od balóna je potrebná sila 230 newtonov alebo väčšia.

Poznámka 1: Plošné zaťaženie uvedené v c) 3 sa určí tak, že celková hmotnosť užitočnej záťaže uvedená v gramoch sa delí najmenšou plochou obalu uvedenou v cm^2 .

Poznámka 2: Pozri diagram 4.1.

CHARAKTERISTIKY		UŽITOČNÉ ZAŤAŽENIE (kg)					
		1	2	3	4	5	6 a viac
LANO alebo INÉ ZÁVESNÉ ZARIADENIE 230 N alebo VIAC							
JEDNOTLIVÉ ZAŤAŽENIE	PLOŠNÉ ZAŤAŽENIE väčšie ako 13 g/cm^2			ŤAŽKÝ			
VÝPOČET PLOŠNÉHO ZAŤAŽENIA Hmotnosť (g) Najmenšia plocha obalu (cm^2)	PLOŠNÉ ZAŤAŽENIE menšie ako 13 g/cm^2						
CELKOVÁ HMOTNOSŤ (ak sa nesledujú jej jednotlivé zložky)					STREDNÝ		

Diagram 4. 1 Klasifikácia neobsadených voľných balónov

2 Všeobecné pravidlá prevádzky

2.1 Neobsadený voľný balón sa nesmie prevádzkovať bez príslušného povolenia leteckého úradu štátu, nad ktorého územím sa vypúšťa.

2.2 Neobsadený voľný balón, iný ako ľahký balón používaný výhradne na meteorologické účely a prevádzkovaný spôsobom stanoveným príslušným orgánom, sa nesmie prevádzkovať nad územím iného štátu bez povolenia tohto štátu.

2.3 Povolenie podľa ust. 2.2 sa musí získať pred vypustením balóna, ak sa pri plánovaní letu predpokladá, že balón by mohol byť zanesený do vzdušného priestoru druhého štátu. Takéto povolenie sa môže získať pre sériu letov alebo pre špeciálny druh letov, ako sú lety na výskum atmosféry.

2.4 Neobsadené voľné balóny sa musia prevádzkovať v súlade s podmienkami stanovenými štátom zápisu do registra a štátom (štátmi) predpokladaného preletu.

2.5 Neobsadené voľné balóny sa nesmú prevádzkovať ak predstavuje zrážka balóna alebo jeho časti vrátane nákladu s povrchom zeme nebezpečenstvo aj pre cudzie osoby alebo majetok.

2.6 Ťažké neobsadené balóny sa nesmú prevádzkovať nad voľným morom bez predchádzajúcej koordinácie s príslušným zodpovedným orgánom letových prevádzkových služieb.

3 Prevádzkové obmedzenia a požiadavky na vybavenie

3.1 Ťažké neobsadené voľné balóny sa nesmú prevádzkovať bez povolenia zodpovedného orgánu letových prevádzkových služieb v hladinách nižších ako je tlaková výška 18 000 m vrátane

- a) pokrytia oblohy oblačnosťou viac ako 4/8,
- b) horizontálnej dohľadnosti menšej ako 8 km.

3.2 Ťažký alebo stredný neobsadený voľný balón sa musí vypustiť takým spôsobom, aby nad husto zastavanými miestami alebo zhromaždením osôb na voľnom priestranstve, ktoré nemajú vzťah k letu, bol let balóna vykonaný vo výške, ktorá nesmie byť menšia ako 300 m (1 000 ft).

3.3 Ťažký neobsadený voľný balón sa smie prevádzkovať len za nasledujúcich podmienok:

- a) Balón je vybavený aspoň dvoma zariadeniami alebo systémami na odhodenie nákladu za letu, ktoré sú riadené automaticky alebo na diaľku a pracujú nezávisle od seba.

- b) Na ukončenie letu polyetylenových balónov prevádzkovaných v hladinách s tlakom rovným vnútornému tlaku balóna musia byť k dispozícii aspoň dva spôsoby alebo systémy prípadne ich kombinácia, ktoré pracujú navzájom nezávisle.

***Poznámka:** V prípade balóna s pretlakom sa takéto zariadenia nepožadujú, nakoľko tieto balóny po odhodení nákladu rýchlo stúpajú nahor a prasknú bez použitia zariadení alebo systémov na uvoľnenie plynu z obalu balóna. V tejto súvislosti treba uviesť, že balón s pretlakom predstavuje jednoduchý nerozširujúci sa obal, schopný vydržať rozdiel tlaku, pričom je tlak vnútri väčší ako vonku. Nafukuje sa tak, aby menší tlak plynu v noci stále plne rozťahoval obal. Balón s pretlakom udržiava v podstate rovnakú hladinu dovtedy, kým z neho neunikne priveľké množstvo plynu.*

- c) Obal balóna je vybavený buď radarovým odrážacím zariadením alebo radarovým odrážacím materiálom, ktorý zabezpečuje odraz radarového signálu pozemného radaru pracujúceho vo frekvenčnom pásme od 200 MHz do 2 700 MHz, alebo je balón vybavený inými podobnými zariadeniami, ktoré zabezpečujú možnosť jeho trvalého sledovania za hranicu dosahu pozemného radaru.

3.4 Ťažký neobsadený voľný balón sa nesmie prevádzkovať v oblasti, kde sa používa zariadenie SSR, ak nie je vybavený odpovedačom sekundárneho radaru schopným odovzdávať údaje o výške, ktorý trvale pracuje s prideleným kódom, alebo ktorý sa môže zapnúť sledovacou stanicou.

3.5 Neobsadený voľný balón s vlečenou anténou, u ktorej je treba na pretrhnutie v ktoromkoľvek bode väčšiu silu ako 230 newtonov, sa nesmie prevádzkovať, ak na anténe nie sú zužujúce sa farebné vlajčky alebo pružky pripevnené vo vzdialenostiach nie väčších ako 15 m.

3.6 Ťažký, neobsadený voľný balón sa nesmie prevádzkovať pod tlakovou výškou 18 000 m (60 000 ft) medzi západom a východom slnka alebo v inom čase medzi západom a východom slnka (podľa výšky letu), ktorú môže stanoviť zodpovedný orgán letových prevádzkových služieb, ak balón, jeho príslušenstvo a náklad, (nezávisle od toho, či sa oddeľujú jednotlivo počas letu), nie je osvetlený.

3.7 Ťažký neobsadený voľný balón vybavený závesným zariadením (okrem jasne sfarbeného otvoreného padáku) dlhším ako 15 m sa nesmie prevádzkovať medzi západom a východom

slnka pod tlakovou výškou 18 000 m ak závesné zariadenie nie je sfarbené pruhmi jasných farieb alebo k nemu nie sú pripevnené farebné pružky.

4 Ukončenie letu

Prevádzkovateľ ťažkého neobsadeného voľného balóna musí uviesť do činnosti príslušné zariadenia požadované podľa 3.3 a) a b) uvedených vyššie

- a) ak je známe, že poveternostné podmienky sú horšie ako podmienky stanovené na prevádzku
- b) ak sa pre poruchu alebo akejkoľvek inej príčiny ďalší let stane nebezpečným pre letovú prevádzku alebo pre osoby alebo majetok na zemi, alebo
- c) ak pred vstupom do vzdušného priestoru nad územím iného štátu, nebolo získané povolenie na vstup.

5 Oznámenie o lete

5.1 Predletové oznámenie

5.1.1 Oznámenie o zamýšľanom lete neobsadeného voľného balóna strednej alebo ťažkej kategórie sa musí odovzdať príslušnému stanovištiu letových prevádzkových služieb najneskôr 7 dní pred dátumom zamýšľaného letu.

5.1.2 Oznámenie o zamýšľanom lete musí podľa potrieb príslušného stanovišťa letových prevádzkových služieb obsahovať nasledujúce informácie:

- a) identifikáciu letu balóna alebo kódové označenie činnosti;
- b) kategóriu balóna a jeho opis;
- c) kód SSR alebo frekvenciu NDB (ak sa používajú);
- d) meno prevádzkovateľa a jeho telefónne číslo;
- e) miesto vypustenia;
- f) predpokladaný čas vypustenia (alebo čas začatia a ukončenia vypúšťania v prípadoch opakovaného vypúšťania);
- g) počet vypúšťaných balónov a plánovaný interval medzi jednotlivými vypúšťaniami (pri opakovanom vypúšťaní);

- h) predpokladaný smer letu;
- i) cestovné hladiny (tlakové výšky);
- j) vypočítaný čas preletu tlakovej výšky 18 000 m (60 000 ft) alebo dosiahnutie cestovnej hladiny v prípade, že táto je vo výške alebo pod výškou 18 000 m (60 000 ft) a predpokladanú polohu;

***Poznámka:** Ak sa vykonáva nepretržité vypúšťanie, uvádza sa vypočítaný čas, kedy prvý a posledný balón série dosiahnu príslušnú hladinu (napr. 122136 - 130330).*

- k) predpokladaný dátum a čas ukončenia letu a predpokladané miesto dopadu prípadne nálezu; v prípadoch dlhotrvajúcich letov, pri ktorých dátum a čas trvania letu a miesto pádu nemožno vopred určiť sa použije výraz "dlhé trvanie".

***Poznámka:** Ak sa predpokladá viac miest dopadu prípadne nálezu, každé miesto sa musí uviesť spolu s predpokladaným časom pádu. U série pádov nasledujúcich za sebou sa uvádza predpokladaný čas prvého a posledného dopadu série (napr. 070330 - 072300).*

5.1.3 Akékoľvek zmeny informácií v predletovom oznámení uvádzané v ustanovení 5.1.2 sa musia odovzdať príslušnému stanovištiu letových prevádzkových služieb najneskôr 6 hodín pred predpokladaným časom vypustenia alebo v prípade výskumu slnečných alebo kozmických porúch závisiacich i od rozhodujúceho času najneskôr 30 minút pred predpokladaným začatím prevádzky.

5.2 Oznámenie o vypúšťaní

Okamžite po vypustení stredného alebo ťažkého neobsadeného voľného balóna, musí prevádzkovateľ oznámiť príslušnému stanovištiu letových prevádzkových služieb nasledujúce údaje:

- a) identifikáciu balóna;
- b) miesto vypustenia;
- c) skutočný čas vypustenia;
- d) vypočítaný čas preletu tlakovej výšky 18 000 m (60 000 ft) alebo vypočítaný čas dosiahnutia cestovnej hladiny, ak je táto 18 000 m (60 000 ft) alebo nižšie a predpokladanú polohu a
- e) akékoľvek zmeny informácií skôr odovzdaných v súlade s ustanovením 5.1.2 g) a h).

5.3 Oznámenie o zrušení

Prevádzkovateľ musí okamžite ako sa to dozvie oznámiť príslušnému stanovištiu letových prevádzkových služieb, že zamýšľaný let stredného alebo ťažkého neobsadeného voľného balóna, na ktorý bolo podané predletové oznámenie podľa ustanovenia 5.1, sa ruší.

6 Zaznamenávanie polohy a hlásenia

6.1 Prevádzkovateľ ťažkého neobsadeného voľného balóna prevádzkovaného v tlakovej výške 18 000 m alebo menšej musí sledovať trajektóriu letu balóna a odovzdávať správy o polohe balóna podľa požiadaviek letových prevádzkových služieb. Ak letové prevádzkové služby nevyžadujú hlásenie o polohe balóna v kratších intervaloch, zaznamenáva prevádzkovateľ polohy každé 2 hodiny.

6.2 Prevádzkovateľ ťažkého neobsadeného voľného balóna nad tlakovou výškou 18 000 m musí sledovať postup letu balóna a odovzdávať správy o polohe balóna podľa požiadaviek letových prevádzkových služieb. Ak letové prevádzkové služby nevyžadujú hlásenie o polohe balóna v kratších intervaloch, zaznamenáva prevádzkovateľ polohy každých 24 hodín.

6.3 Ak sa poloha nemôže zaznamenať v súlade s ustanoveniami 6.1 a 6.2, musí prevádzkovateľ o tom okamžite informovať príslušné stanovište letových prevádzkových služieb. Toto oznámenie musí zahŕňať poslednú zaznamenanú polohu. Príslušné stanovište letových prevádzkových služieb musí byť okamžite informované o obnovení záznamu o priebehu letu balóna.

6.4 Jednu hodinu pred začiatkom plánovaného zostupu ťažkého neobsadeného voľného balóna musí prevádzkovateľ odovzdať príslušnému stanovištiu letových prevádzkových služieb nasledujúce informácie o balóne:

- a) aktuálnu zemepisnú polohu;
- b) aktuálnu hladinu;
- c) predpokladaný čas preletu tlakovou výškou 18 000 m (ak je to potrebné);
- d) predpokladaný čas a miesto dopadu na zem.

6.5 Prevádzkovateľ ťažkého alebo stredného balóna musí oznámiť príslušnému stanovištiu letových prevádzkových služieb ukončenie letu.

Poznámka: Všetky údaje o čase sa vyjadrujú v súlade s ustanovením 3.5.1 tohto predpisu.

DOLOŽKA A - ZAKROČOVANIE PROTI CIVILNÝM LIETADLÁM

(Pozri hlava 3, ustanovenie 3.8 tohto predpisu)

Poznámka: V záujme úplnosti sú do tejto prílohy zahrnuté ustanovenia dodatku 2 k tomuto predpisu.

1 Úvod

V súlade s článkom 3 d) Dohody o medzinárodnom civilnom letectve členské štáty ICAO „pri stanovovaní pravidiel pre svoje štátne lietadlá sa zaväzujú venovať náležitú pozornosť bezpečnosti civilných letov“. V súvislosti s tým, že zakročovanie proti civilným lietadlám je vo všetkých prípadoch nebezpečné, ICAO vydalo nasledujúce postupy, ktoré členské štáty musia rešpektovať pri tvorbe predpisov a postupov. Jednotné uplatňovanie postupov všetkými zainteresovanými stranami je významné na zaistenie bezpečnosti civilných lietadiel a ľudí v nich. Z tohto dôvodu ICAO vyzvalo členské štáty, aby akékoľvek rozdiely medzi národnými predpismi alebo praxou a stanovenými postupmi oznámili ICAO.

2 Všeobecne

2.1 Zakročovanie proti civilnému lietadlu sa používa len ako krajná možnosť. Ak sa vykonáva zakročovanie, obmedzuje sa na zistenie identifikácie lietadla, ak nie je nutné vrátiť lietadlo na jeho plánovanú trať, nasmerovať ho za hranice slovenského vzdušného priestoru, vyviešť ho zo zakázaného, obmedzeného alebo nebezpečného priestoru alebo mu dať pokyn na pristátie na určenom letisku. Cvičné zakročovanie proti civilnému lietadlu je zakázané.

2.2 Na vylúčenie alebo zmenšenie nutnosti zakročovať proti civilným lietadlám je dôležité, aby sa vykonali nasledovné opatrenia:

- Stanovište riadiace zakročovanie musí vyvinúť všetko úsilie na zistenie identity lietadla, ktoré môže byť civilným lietadlom a vydať mu potrebné informácie i prostredníctvom stanovišťa letových prevádzkových služieb. Medzi stanovištom riadiacim zakročovanie a stanovištom letových prevádzkových služieb musí byť zabezpečené rýchle a spoľahlivé spojenie a uzavretá dohoda o výmene informácií o pohyboch civilných lietadiel v súlade s predpisom L 11.
- Priestory zakázané na civilné lety a priestory, v ktorých civilný let nie je dovolený bez zvláštného povolenia, sa musia jasne publikovať

v Leteckej informačnej príručke SR v súlade s predpisom L 15. Pri stanovení takýchto priestorov v tesnej blízkosti tratí ATS alebo iných často používaných tratí sa musí brať do úvahy vybavenosť a presnosť rádionavigačných systémov používaných civilnými lietadlami a ich schopnosť udržať sa v stanovenej vzdialenosti od nich.

- Uvážiť vybudovanie doplňujúcich rádionavigačných prostriedkov tam, kde je potrebné zabezpečiť, aby civilné lietadlá boli schopné bezpečne sa vyhnúť zakázanému, prípadne obmedzenému priestoru.

2.3 Na vylúčenie alebo zmenšenie nebezpečia, ktoré je spojené so zakročením použitým ako krajná možnosť, je treba vyvinúť maximálne úsilie na zabezpečenie koordinácie činnosti medzi pilotmi a zainteresovanými pozemnými stanovišťami. Preto je dôležité, aby:

- všetci piloti civilných lietadiel poznali postupy ktoré majú vykonať a vizuálne signály, stanovené v hlave 3 a v dodatku 1 k tomuto predpisu,
- prevádzkovatelia alebo velitelia civilných lietadiel plnili ustanovenia predpisu L 6, časť I, II a III týkajúce sa schopnosti lietadla vysielat' a prijímať na frekvencii 121,5 MHz a zabezpečili, aby postupy zakročenia a vizuálne signály boli k dispozícii na palube lietadla,
- všetci pracovníci letových prevádzkových služieb poznali postupy, ktoré majú vykonať, stanovené v predpise L 4444 a v hlave 2 predpisu L 11,
- všetci piloti zakročujúcich lietadiel brali do úvahy obmedzené výkony civilných lietadiel a možnosť, že lietadlo proti ktorému sa zakročuje môže byť v stave núdze pre technické ťažkosti alebo protiprávny zásah proti lietadlu,
- stanovištiar riadiacim zakročovanie a pilotom zakročujúcich lietadiel boli vydané jasné a jednoznačné inštrukcie zahŕňajúce zakročovací manévrovanie, navádzanie a činnosť lietadla proti ktorému sa zakročuje, vizuálne signály lietadlo-lietadlo, rádiové spojenie s lietadlom proti ktorému sa zakročuje a nutnosť zdržať sa použitia zbraní,

Poznámka: Pozri ustanovenia 3 až 8 tejto doložky.

- f) stanovište riadiace zakročovanie a zakročujúce lietadlo boli vybavené rádiovým zariadením, ktoré im umožní spojenie s lietadlom proti ktorému sa zakročuje na frekvencii 121,5 MHz,
- g) zariadenie sekundárneho prehľadového radaru bolo k dispozícii tak, aby stanovišťa riadiacemu zakročovaniu umožnilo identifikovať civilné lietadlo v priestoroch, kde sa proti nemu môže zakročovať. Toto zariadenie musí umožniť rozpoznanie individuálnych štvorčíslíkových kódov v móde A vrátane okamžitého rozoznania kódu 7500, 7600 a 7700.

3 Manévry lietadla pri zakročovaní

3.1 Na manévrovanie zakročujúceho lietadla sa musí stanoviť štandardný spôsob s cieľom vylúčiť akékoľvek nebezpečenstvo pre lietadlo proti ktorému sa zakročuje. Tento spôsob musí brať do úvahy obmedzené výkony civilných lietadiel, nutnosť letieť od lietadla proti ktorému sa zakročuje v takej vzdialenosti, ktorá vylučuje nebezpečenstvo zrážky, nutnosť vylúčiť krížovanie letovej dráhy lietadla alebo vykonávanie takých manévrov, že by mohlo vzniknúť nebezpečenstvo ohrozenia turbulenciou za lietadlom, najmä ak je lietadlo proti ktorému sa zakročuje ľahké lietadlo.

3.2 Manévry na vizuálne zisťovanie identity

Na vizuálne zisťovanie identifikácie civilného lietadla je stanovený nasledovný spôsob manévrovania:

Fáza I

Zakročujúce lietadlo sa približuje k lietadlu proti ktorému sa zakročuje zozadu. Vedúci skupiny zakročujúcich lietadiel alebo zakročujúceho lietadla spravidla zaujíma polohu vľavo, mierne nad a pred lietadlom, proti ktorému sa zakročuje, v priestore výhľadu pilota lietadla zo začiatku vo vzdialenosti nie menšej ako 300 m. Ostatné zakročujúce lietadlá musia byť v dostatočnej vzdialenosti od lietadla proti ktorému sa zakročuje, prednostne nad a za ním. Po vyrovnaní rýchlosti a zaujatí polohy, ak je treba, použije postup uvedený pre fázu II.

Fáza II

Veliteľ skupiny zakročujúcich lietadiel alebo zakročujúceho lietadla sa opatrne približuje k lietadlu, proti ktorému sa zakročuje v rovnej hladine do

takej vzdialenosti, ktorá je nevyhnutne potrebná na získanie potrebných informácií. Pritom musí dávať pozor, aby posádka alebo cestujúcich lietadla nenafakal a byť si vedomý toho, že manéver, ktorý je pre zakročujúce lietadlo normálny, sa môže zo strany cestujúcich a posádky civilného lietadla považovať za nebezpečný. Ostatné zakročujúce lietadlá zostávajú v dostatočnej vzdialenosti od lietadla proti ktorému sa zakročuje. Po zistení identifikácie sa zakročujúce lietadlo vzdiali od lietadla proti ktorému sa zakročuje postupom uvedeným pre fázu III.

Fáza III

Vedúci skupiny zakročujúcich lietadiel alebo zakročujúceho lietadla sa opatrne vzdiali od civilného lietadla miernym klesavým letom. Ostatné zakročujúce lietadlá zostávajú v dostatočnej vzdialenosti a potom sa pripoja k veliteľovi skupiny.

3.3 Manévry pri navigačnom vedení

3.3.1 Ak po vykonaní manévrov na zistenie identifikácie podľa fázy I a II sa považuje za potrebné zasiahnuť do navigácie civilného lietadla, veliteľ skupiny zakročujúcich lietadiel alebo zakročujúceho lietadla obvykle zaujme polohu vľavo od lietadla proti ktorému sa zakročuje, mierne nad a pred lietadlom, čím umožní veliteľovi tohto lietadla vidieť odovzdávané vizuálne signály.

3.3.2 Je nevyhnutné, aby sa pilot zakročujúceho lietadla presvedčil, že veliteľ lietadla proti ktorému sa zakročuje si je toho vedomý a potvrdzuje signály, ktoré mu odovzdáva. Ak je opakovaný pokus upútať pozornosť veliteľa lietadla proti ktorému sa zakročuje pomocou signálov podľa bodu 1) v dodatku 1, ustanovenie 2 neúspešný, môže sa na tento účel použiť iný spôsob signalizovania zahŕňajúci ako poslednú možnosť vizuálny efekt prídavného spaľovania za predpokladu, že nevznikne žiadne nebezpečenstvo pre druhé lietadlo.

3.4 Je možné, že poveternostné podmienky alebo konfigurácia terénu môžu v niektorých prípadoch spôsobiť, že veliteľ skupiny zakročujúcich lietadiel alebo zakročujúceho lietadla musí zaujať polohu z pravej strany od daného lietadla mierne nad a pred lietadlom. V takomto prípade je veliteľ zakročujúceho lietadla povinný zabezpečiť, aby jeho lietadlo mohol veliteľ lietadla proti ktorému sa zakročuje, stále a dobre vidieť.

4 Navádzanie lietadla, proti ktorému sa zakročuje

4.1 Navigačné vedenie a príslušné informácie sa musia (ak je to možné) odovzdávať lietadlu proti, ktorému sa zakročuje rádiotelegraficky.

4.2 Ak sa vykonáva navigačné vedenie lietadla proti ktorému sa zakročuje, musí sa dbať na to, aby sa lietadlo nevedlo v podmienkach zmenšenej dohľadnosti tam, kde sa na let vyžadujú podmienky VMC a aby manévry požadované zakročujúcim lietadlom nezväčšovali už existujúce nebezpečie v prípadoch, keď letová schopnosť lietadla proti ktorému sa zakročuje je zmenšená.

4.3 Vo výnimočných prípadoch, keď sa požaduje pristátie civilného lietadla, proti ktorému sa zakročuje na prelietavanom území, musí sa dbať, aby

- a) určené letisko bolo vhodné na bezpečné pristátie daného typu lietadla, najmä v prípadoch, keď sa letisko bežne nepoužíva na prevádzku civilných dopravných lietadiel;
- b) terén v blízkosti vyhovoval na let po okruhu, na priblíženie a na nevydarené; priblíženie
- c) lietadlo proti ktorému sa zakročuje malo dostatočnú zásobu pohonných látok na dolet na určené letisko;
- d) v prípade, že je lietadlo proti ktorému sa zakročuje civilné dopravné lietadlo, dĺžka VPD na určenom letisku bola ekvivalentná dĺžke VPD najmenej 2500 m na úrovni strednej hladiny mora a aby únosnosť dráhy vyhovovala danému typu lietadla;
- e) vždy ak je to možné, určené letisko bolo letisko, o ktorom sú publikované informácie v leteckej informačnej príručke.

4.4 Ak sa požaduje, aby civilné dopravné lietadlo pristálo na neznámom letisku, je dôležité poskytnúť mu dostatočný čas na prípravu pristátia, nakoľko len veliteľ civilného lietadla môže posúdiť bezpečnosť pristátia s ohľadom na dĺžku VPD a okamžitú hmotnosť lietadla.

4.5 Je dôležité, aby sa všetky informácie na uľahčenie bezpečného priblíženia a pristátia odovzdávali lietadlu rádiotelefonicky.

5 Činnosť lietadla proti ktorému sa zakročuje

Postupy v dodatku 2, ustanovenia 2 stanovujú tieto postupy:

"2.1 Lietadlo, proti ktorému zakročuje iné lietadlo, musí okamžite:

- a) plniť pokyny zakročujúceho lietadla, sledovať a odpovedať na vizuálne signály v súlade s postupmi uvedenými v dodatku 1 k tomuto predpisu;
- b) informovať príslušné stanovište letových prevádzkových služieb (ak je to možné);
- c) pokúsiť sa nadviazať rádiové spojenie so zakročujúcim lietadlom alebo s príslušným stanovišťom riadiacim zakročovanie, pomocou všeobecného volania na núdzovej frekvencii 121.5 MHz s udaním svojej identifikácie a povahy letu; ak sa spojenie nenadviaže, pokúsiť sa opakovať volanie na núdzovej frekvencii 243 MHz;
- d) ak je vybavené odpovedačom sekundárneho radaru, nastaviť mód A kód 7700, ak neobdrží iné pokyny od príslušného stanovišťa letových prevádzkových služieb.

2.2 Ak sa pokyny odovzdané lietadlu pomocou rádiového spojenia z akýchkoľvek zdrojov líšia od vizuálnych signálov inštrukcií zakročujúcim lietadlom, lietadlo, proti ktorému sa zakročuje musí okamžite žiadať o vysvetlenie a pritom sa i naďalej riadiť vizuálnymi signálmi odovzdanými zakročujúcim lietadlom.

2.3 Ak sa pokyny, odovzdané lietadlu pomocou rádiového spojenia z akýchkoľvek zdrojov líšia od rádiotelefonických pokynov zakročujúceho lietadla, lietadlo, proti ktorému sa zakročuje musí okamžite žiadať o vysvetlenie a pritom sa i naďalej riadiť pokynmi odovzdanými rádiotelefonicky zakročujúcim lietadlom.“

6 Vizualné signály používané medzi lietadlami

Zakročujúce lietadlo a lietadlo, proti ktorému sa zakročuje musí používať vizuálne signály stanovené v dodatku 1 tohto predpisu. Je nutné, aby obe lietadlá presne dodržiavali tieto signály a správne potvrdzovali vzájomne odovzdané signály, najmä zakročujúce lietadlo musí venovať osobitnú pozornosť signálom, odovzdaných lietadlom proti ktorému sa zakročuje, ktoré naznačujú stav tiesne alebo naliehavosti na palube.

7 Rádiové spojenie medzi stanovišťom riadiacim zakročovanie alebo zakročujúcim lietadlom a lietadlom proti ktorému sa zakročuje

7.1 Ak dôjde k zakročovaniu stanovište riadiace zakročovanie a zakročujúce lietadlo musí postupovať takto:

- a) Najskôr sa pokúsiť nadviazať obojsmerné spojenie s lietadlom proti ktorému sa zakročuje v spoločnom jazyku, na núdzovej frekvencii 121,5 MHz použitím volacích znakov "INTERCEPT CONTROL" (stanovište riadiace zakročovanie), "INTERCEPTOR" (zakročujúce lietadlo) a "INTERCEPTED AIRCRAFT" (lietadlo proti ktorému sa zakročuje).

- b) Ak sa nedosiahne splnenie bodu a), pokúsiť sa nadviazať obojsmerné spojenie s lietadlom proti ktorému sa zakročuje na inej frekvencii, stanovenej zodpovedným orgánom letových prevádzkových služieb alebo nadviazať kontakt prostredníctvom príslušného stanovišťa letových prevádzkových služieb.

7.2 Ak sa počas zakročovania podarí nadviazať obojsmerné spojenie, ale korešpondenciu nie je možné vykonávať v spoločnom jazyku, musí sa vykonať pokus odovzdať základné pokyny, ich potvrdenie a dôležité informácie pomocou dvakrát vysielaných fráz s výslovnosťou uvedenou v nasledujúcej tabuľke.

a) Frázy používané zakročujúcim lietadlom

Fráza	Výslovnosť a prízvuk	Význam
CALL SIGN ¹	KÓL SAIN	Aká je vaša volacia značka? (What is your call sign?)
FOLLOW	FOLOU	Nasledujte ma! (Follow me !)
DESCEND	DÍSEND	Klesajte na pristátie! (Descend for landing !)
YOU LAND	JÚ LEND	Pristaňte na tomto letisku! (Land at this aerodrome!)
PROCEED	PROSÍD	Môžete pokračovať! (You may proceed !)

Poznámka: Žiadaná volacia značka je značka používaná pri rádiovom spojení so stanovišťami letových prevádzkových služieb a zodpovedajúca identifikácii lietadla uvedená v letovom pláne.

b) Frázy používané lietadlom proti ktorému sa zakročuje:

Fráza	Výslovnosť a prízvuk	Význam
CALL SIGN ¹	KÓL SAIN	Moja volacia značka je ... (My call sign is ...)

WILCO	VILKOU	Rozumiem, vykonám. (Understood. Will comply)
CAN NOT	KENNOT	Nemôžem splniť. (Unable to comply)
REPEAT	RIPÍT	Opakujete vaše pokyny. (Repeat your instruction)
AM LOST	EM LOST	Poloha neznáma. (Position unknown)
MAYDAY	MEIDEI	Som v tiesni. (I am in distress)
HIJACK 2	HAIÐŽEK	Som predmetom únosu. (I have been hijacked)
LAND (place name)	LEND (pleis neim)	Žiadam pristáť v (názov miesta). (I request to land at)
DESCEND	DÍSEND	Žiadam klesať. (I require descend)

Poznámka 1: Žiadaná volacia značka je značka používaná pri rádiovom spojení so stanovišťami letových prevádzkových služieb a zodpovedajúca identifikácii lietadla uvedená v letovom pláne.

Poznámka 2: Podmienky nemusia byť vždy vhodné pre použitie frázy HIJACK.

8 Nepoužívanie zbraní

Poznámka: Článok 3 Dohody o medzinárodnom civilnom letectve uvádza: "Každý štát sa musí zdržať použitia zbraní proti civilnému lietadlu za letu". (Schválené jednomyseľne 25. zasadaním Valného zhromaždenia Medzinárodnej organizácie civilného letectva dňa 10.5.1984).

Použitie svietacích striel na upútanie pozornosti je nebezpečné a v SR proti civilným lietadlám v záujme neohrozenia životov osôb na palube a bezpečnosti lietadla sa nepoužíva.

9 Koordinácia medzi stanovišťom riadiacim zakročovanie a stanovišťom letových prevádzkových služieb

Je dôležité, aby sa medzi stanovišťom riadiacim zakročovanie a príslušným stanovišťom letových prevádzkových služieb koordinovali všetky fázy zakročovania proti lietadlu, ktoré je alebo by mohlo byť civilným lietadlom a aby stanovište letových prevádzkových služieb bolo dôkladne informované o priebehu a akciách žiadaných od lietadla proti ktorému sa zakročuje.

ZÁMERNE NEPOUŽITÉ

DOLOŽKA B - PROTIPRÁVNY ZÁSAH**1 Všeobecné informácie**

Nasledujúce postupy slúžia ako návod, ako má lietadlo postupovať, keď je predmetom protiprávneho zásahu a nemôže o tejto skutočnosti informovať stanovište letových prevádzkových služieb.

2 Postupy

2.1 Ak si závažnosť situácie na palube nevyžaduje iný postup, musí sa veliteľ lietadla snažiť pokračovať v lete po pridelenej trati a v pridelenej cestovnej hladine, dovtedy kým nebude môcť upovedomiť stanovište letových prevádzkových služieb alebo kým nebude lietadlo v dosahu radaru.

2.2 Ak sa musí lietadlo, ktoré je predmetom protiprávneho zásahu odchýliť od pridelenej trate alebo musí opustiť pridelenú cestovnú hladinu a nemá možnosť nadviazať spojenie s letovou prevádzkovou službou, musí pilot, vždy keď je to možné, postupovať takto:

- a) Ak si situácia na palube nevyžaduje iný postup pokúsiť sa vyslať výstrahy na núdzovej frekvencii VKV a na ďalších príslušných frekvenciách. Ak je to vhodné a situácia to umožňuje je treba využiť ďalšie vybavenie na palube, ako napr. odpovedače sekundárneho radaru, prenos dát (mód S) a pod.
- b) Pokračovať v lete podľa postupov na lety vo zvláštnych prípadoch, ak sú také postupy vypracované a publikované v dokumente Do 7030 (Regional Supplementary Procedures).
- c) Ak postupy podľa b) neexistujú, pokračovať v lete v hladine, ktorá sa odlišuje od cestovných hladín obvyčajne používaných pri letoch IFR v danej oblasti o 300 m (1 000 ft) pri lete v hladine 290 a vyššej alebo o 150 m (500 ft) v hladinách pod 290.

Poznámka: Činnosť posádky lietadla v čase, kedy je predmetom protiprávneho zásahu, je uvedená v ustanovení 3.8 tohto predpisu.

ZÁMERNE NEPOUŽITÉ