

ENR 1.6 PŘEHLEDOVÉ SLUŽBY A POSTUPY ATS

ENR 1.6 ATS SURVEILLANCE SERVICES AND PROCEDURES

1.6.1 PRIMÁRNÍ RADAR

1.6.1 PRIMARY RADAR

1.6.1.1 Radarové krytí

1.6.1.1 Radar Coverage

1.6.1.1.1 Radarové krytí primárního radaru v CTA Praha je zajištěno nad FL 85.

1.6.1.1.1 Radar coverage of primary radar in CTA Praha is ensured above FL 85.

1.6.1.1.2 Primární radary jsou umístěny na letištích Brno/Tuřany, Ostrava/Mošnov a Praha/Ruzyně.

1.6.1.1.2 Primary Radar sites are located at Brno/Turany, Ostrava/Mosnov and Praha/Ruzyně airports.

1.6.1.2 Aplikace radarových služeb

1.6.1.2 Application of Radar Services

Poznámka: Aplikace radarových služeb se vztahuje k poskytování služeb primárního i sekundárního radaru.

Note: Application of radar services is related to primary and secondary radar service provision.

1.6.1.2.1 Radarové služby se poskytují buď na základě rozhodnutí řídicího letového provozu nebo na žádost velitele letadla.

1.6.1.2.1 Radar services are provided either on the basis of the decision of the radar controller or on request of the pilot-in-command.

1.6.1.2.2 Radarová identifikace se provádí v souladu s postupy uvedenými v Hlavě 8 předpisu L 4444, s výjimkou postupu v 8.6.2.2.1 c), který není aplikován.

1.6.1.2.2 Radar identification is carried out in accordance with procedures mentioned in Chapter 8 Doc 4444, with the exception of procedure in 8.6.2.2.1 c), which is not applied.

1.6.1.2.3 Za účelem snížení četnosti spojení mezi pilotem a stanovištěm ATC ve směru letadlo-země se v letové informační oblasti Praha ve všech případech, kdy je pilot informován frází "IDENTIFIKOVÁN" nebo "RADAROVÝ KONTAKT", automaticky vynechává hlášení poloh.

1.6.1.2.3 In order to reduce air-ground communication between pilot and ATC unit in all cases when pilot is informed by the phrase "IDENTIFIED" or "RADAR CONTACT", he automatically omits position reporting while flying in FIR Praha.

1.6.1.2.4 Minimum horizontálního radarového rozstupu je 5 NM.

1.6.1.2.4 Horizontal radar separation minimum is 5 NM.

1.6.1.2.5 V prostorech radarového krytí jsou poskytovány tyto radarové služby:

1.6.1.2.5 The following radar services are provided in radar coverage areas:

- navigační pomoc,
- zajišťování radarových rozstupů,
- radarové monitorování,
- radarové vektorování,
- informace o význačném provozu a
- informace o provozu.

- navigation assistance,
- radar separation,
- radar monitoring,
- radar vectoring,
- essentials traffic information and
- traffic information.

1.6.1.2.6 Pilotovi letadla, který je vektorován radarem na kurs konečného přiblížení na jiný prostředek než radar, se při ohlášení usazení, kdy končí radarové vedení letadla, nepředává fráze "RADAROVÁ SLUŽBA SKONČENA" a informace o poloze se předává pilotovi pouze na jeho žádost.

1.6.1.2.6 An aircraft vectored by radar on to pilot interpreted final approach aids shall not be informed by the phrase "RADAR SERVICE TERMINATED" whenever pilot reports establishing at which time radar vectoring is terminated and information about position is provided on the pilot's request only.

1.6.1.2.7 Doplnkové služby

1.6.1.2.7 Supplementary Services

Radarové stanoviště za normálních okolností poskytuje radarové služby letadlům jako integrální součást mateřského stanoviště a to v maximální možné míře tak, aby vyhovělo provozním požadavkům. Tyto služby ovlivňuje mnoho faktorů, jako například zátěž řídicího, radarové krytí a možnosti přehledových zařízení, proto radarový řídicí určuje možnost poskytování nebo pokračování v poskytování radarových služeb podle aktuální situace.

A radar unit normally operates as an integral part of the parent unit and provides radar service to aircraft, to the maximum extent practicable, to meet the operational requirement. Many factors, such as radar coverage, controller workload and equipment capabilities, may affect these services, and the radar controller shall determine the practicability of providing or continuing to provide radar services in any specific case.

1.6.1.2.8 Primární radar (PSR) a sekundární přehledový radar (SSR) mohou být použity v kombinaci nebo samostatně pro poskytování letových provozních služeb.

1.6.1.2.8 The primary surveillance radar (PSR) and the secondary surveillance radar (SSR) may be used separately or together to provide Air traffic services.

1.6.1.3 Porucha radaru

1.6.1.3.1 Dojde-li k poruše radarového zařízení, postupuje radarový řídicí podle předpisu L4444, Hlava 8, ustanovení 8.8.4.

1.6.1.4 Ztráta spojení

1.6.1.4.1 Dojde-li ke ztrátě spojení ve směru země-letadlo, je velitel letadla, které bylo řízeno radarem, povinen vrátit se co nejdříve na původní trať a pokračovat podle vlastní navigace.

1.6.2 SEKUNDÁRNÍ PŘEHLEDOVÝ RADAR (SSR)**1.6.2.1 Provozní postupy****1.6.2.1.1 Povinnosti velitele letadla**

Velitel letadla, které vstupuje do řízeného vzdušného prostoru ze sousední letové informační oblasti, musí udržovat v činnosti odpovídač s kódem nastaveným podle pokynů předcházejícího střediska řízení letového provozu až do doby, než bude přidělen nový kód (přidělování kódů viz. odstavec 1.6.2.4).

1.6.2.2 Postupy v případě poruchy palubního odpovídače SSR

1.6.2.2.1 V případě poruchy palubního odpovídače SSR, ke které dojde po vzletu, může velitel letadla očekávat, že příslušné stanoviště řízení letového provozu učiní opatření k pokračování letu na první letiště zamýšleného přistání v souladu s letovým plánem. Po přistání musí velitel letadla zajistit, aby byl palubní odpovídač uveden do provozuschopného stavu.

1.6.2.3 Postupy při ztrátě rádiového spojení a protiprávního činu

1.6.2.3.1 V případě ztráty rádiového spojení musí velitel letadla nastavit odpovídač SSR na mód A kód 7600.

1.6.2.3.2 V případě protiprávního činu velitel letadla nastaví odpovídač SSR na mód A kód 7500.

1.6.2.4 Rozdělení a přidělování kódu SSR

1.6.2.4.1 Rozdělení a přidělování kódů SSR se v České republice uplatňuje v souladu s postupy uvedenými v dokumentu The European Secondary Surveillance Radar Code Management Plan (EUR Doc 023) a jeho příloze SSR Code Allocation List for the ICAO EUR Region (CAL), jež podrobně popisují požadavky, které musí státy ICAO EUR regionu splňovat, aby vyhověly ustanovením European Basic Air Navigation Plan (EUR ANP) (Doc 7745, Volume I) a the European Facilities and Services Implementation Document (EUR FASID) (Doc 7754, Volume II).

1.6.1.3 Radar failure

1.6.1.3.1 In the event of radar failure the radar controller proceeds in accordance with Doc 4444, Chapter 8, 8.8.4.

1.6.1.4 Radio Communication Failure

1.6.1.4.1 In the event of ground-to-air communication failure the pilot-in-command of the aircraft controlled by radar is obliged to return to the original track as soon as possible and to resume his own navigation.

1.6.2 SECONDARY SURVEILLANCE RADAR (SSR)**1.6.2.1 Operating Procedures****1.6.2.1.1 Pilot-in-command duties**

A pilot-in-command of aircraft entering controlled airspace from an adjacent FIR shall operate the SSR transponder with the Code according to the instructions of preceding control centre unit a new Code is assigned (Code assignment see paragraph 1.6.2.4).

1.6.2.2 Procedures for SSR Transponder Failure

1.6.2.2.1 In case of SSR transponder equipment failure after take-off the pilot-in-command may expect that appropriate ATC unit shall endeavour to provide for continuation of the flight to the aerodrome of first intended landing in accordance with the flight plan. Pilot-in-command shall ensure after landing that the SSR transponder will be restored to normal operation.

1.6.2.3 Radio Communication Failure and Unlawful Interference Procedures

1.6.2.3.1 In case of radio communication failure a pilot-in-command of aircraft equipped with a SSR transponder shall operate the transponder on Mode A, Code 7600.

1.6.2.3.2 In case of unlawful interference a pilot-in-command of aircraft shall set the SSR transponder to Mode A, Code 7500.

1.6.2.4 Allocation and Assignment of the SSR Codes

1.6.2.4.1 Allocation and assignment of SSR codes in the Czech Republic is applied in accordance with the procedures presented in the document The European Secondary Surveillance Radar Code Management Plan (EUR Doc 023) and its Attachment, SSR Code Allocation List for the ICAO EUR Region (CAL), detailing the requirements to be met by the States of the ICAO EUR Region to comply with the provisions of the European Basic Air Navigation Plan (EUR ANP) (Doc 7745, Volume I) and the European Facilities and Services Implementation Document (EUR FASID) (Doc 7754, Volume II).

Poznámka: Požaduje se, aby zkoušky Módu A nebyly prováděny bez současné imitace hodnoty módu C s nastavením alespoň nadmořské výšky letiště nebo, je-li zkouška prováděna mimo CTR, minimální hladiny.

Note: It is required that ground tests of SSR transponders in Mode A be carried out simultaneously with imitation of Mode C value by setting at least aerodrome elevation or minimum level, if the tests are carried out outside CTR/MCTR.

1.6.2.6 Radarové krytí

1.6.2.6.1 Radarové krytí SSR je zajištěno v celé CTA Praha nad 5000 ft AMSL.

1.6.2.6 Radar Coverage

1.6.2.6.1 Radar coverage of SSR is ensured in the whole CTA Praha above 5000 ft AMSL.

1.6.2.7 Sekundární radary:

BUKOP, PÍSEK, PRAHA

Všechny radary jsou součástí multiradarové informace.

1.6.2.7 Secondary radars:

BUKOP, PÍSEK, PRAHA

All radars are part of multi radar information.

1.6.2.8 ACAS postupy

1.6.2.8.1 Odpovědnost při používání palubních protisrážkových systémů (ACAS) ve vzdušném prostoru České republiky.

Pokud se pilot na základě rady k vynutí poskytnuté protisrážkovým zařízením ACAS odchýlí od letového povolení nebo od pokynů řízení letového provozu, nenese služba řízení letového provozu odpovědnost za zabránění srážky až do okamžiku, kdy je průběh letu uveden opět do souladu s letovým povolením nebo instrukcemi řízení letového provozu.

1.6.2.8 ACAS Procedures

1.6.2.8.1 Responsibility during Airborne Collision Avoidance (ACAS) operation within the airspace of the Czech Republic.

When a pilot deviates from an air traffic control clearance or instruction in response to an ACAS resolution advisory, the air traffic control service is not responsible for preventing collisions until the flight path is returned to the limits of air traffic control clearance or instructions.

1.6.3 Automatický závislý přehledový systém - vysílání (ADS-B)

1.6.3.1 Úvod

1.6.3.1.1 Palubní zařízení schopné funkce ADS-B OUT periodicky odesílá informace o identifikaci, poloze, rychlosti apod. Pro tyto účely se v Evropě využívá data link 1090 MHz Extended Squitter. Poloha letadla je určena palubními systémy pomocí GNSS.

1.6.3 Automatic dependent surveillance - broadcast (ADS-B)

1.6.3.1 Introduction

1.6.3.1.1 ADS-B OUT is a function on-board an aircraft that periodically transmits data such as identification, position, velocity and other information. The data link used for ADS-B messages in Europe is 1090 MHz Extended Squitter. The aircraft ADS-B position is derived from onboard GNSS-based systems.

1.6.3.2 Provozní postupy

1.6.3.2.1 Letadlo vybavené ADS-B umožňující vlastní identifikaci musí vysílat identifikaci letadla, jak je uvedena v poli 7 letového plánu ICAO nebo, pokud letový plán nebyl podán, poznávací značku letadla.

1.6.3.2.2 Systémy ATM zpracovávají a přehledové službě ATS prezentují pouze data vysílaná ze zařízení ADS-B verze 2, spárovaná s odpověďmi SSR a/nebo WAM.

Poznámka: Zprávy ADS-B OUT jsou v ATM systémech zpracovávány od FL305 výše.

1.6.3.2 Operating procedures

1.6.3.2.1 Aircraft equipped with ADS-B having an aircraft identification feature shall transmit the aircraft identification as specified in the field 7 of the ICAO flight plan or, when no flight plan has been filed, the aircraft registration.

1.6.3.2.2 ATM systems process and present to the ATS surveillance services only data broadcasted from ADS-B version 2, paired with responses from SSR and/or WAM.

Note: ADS-B OUT messages are processed in ATM systems from FL305 higher.

1.6.3.3 Nouzové a pilnostní módy ADS-B

1.6.3.3.1 Z důvodu technických omezení systémů ATM při zpracovávání dat ze zařízení ADS-B jsou přehledové službě ATS prezentovány pouze následující módy:

- a nouze,
- b ztráta spojení,
- c protiprávní čin.

1.6.3.3 Emergency and/or urgency modes of ADS-B

1.6.3.3.1 Due to ADS-B processing limitations by ATM systems, only the following ADS-B emergency modes will be presented to the ATS surveillance services:

- a emergency,
- b communication failure,
- c unlawful interference.

Poznámka: Módy ADS-B "minimální palivo" a "sanitní let" nejsou přehledové službě ATS prezentovány.

Note: "Minimum fuel" and "medical" ADS-B modes are not presented to the ATS surveillance services.

1.6.4 Meteorologický radar

1.6.4 Weather radar

1.6.4.1 Krytí

1.6.4.1 Coverage

1.6.4.1.1 Krytí meteorologických radarů, které jsou využívány ACC Praha a FIC Praha pro poskytování informací o význačné oblačnosti je zajištěno v prostoru FIR Praha. Interval obnovy informace je 5 minut. Informace je k dispozici na příslušném stanovišti ATS s prodlevou 1 - 2 minuty po skončení měřícího cyklu meteorologického radaru.

1.6.4.1.1 The coverage by weather radars which are used by ACC Praha and FIC Praha to provide information about significant clouds is ensured in the area of FIR Praha. Update rate of information is 5 minutes. Information is available on appropriate ATS unit in 1 - 2 minutes after completion of weather radar measurement cycle.

1.6.4.2 Aplikace služeb

1.6.4.2 Application of services

V prostoru krytí meteorologických radarů se poskytuje letová informační služba o význačném počasí. To kromě jiného znamená, že poskytnutí takové služby nezbavuje velitele letadla od jakékoli odpovědnosti, včetně přijetí konečného rozhodnutí týkajícího se navrhované změny letového plánu.

There is provided flight information service about significant weather in area of weather radar's coverage. It means that a provision of that service does not exempt a pilot-in-command from whatever responsibility including an acceptance of final decision concern a suggested change of a flight plan.

Tato služba se poskytuje pouze na základě rozhodnutí řídicího letového provozu nebo na žádost velitele letadla.

This service is provided only on base of air traffic controller's decision or on pilot-in-command's request.