

ENR 1.14 INCIDENTY V LETOVÉM PROVOZU

1.14.1 Definice incidentů v letovém provozu

1.14.1.1 Incident v letovém provozu je souborný pojem pro vážné události v letovém provozu, vztahující se k poskytování letových provozních služeb jako jsou:

- a) sblížení letadel (AIRPROX)
- b) vážné problémy, vyústující v nebezpečí pro letadla zapříčiněné např.:
 - 1) chybnými postupy
 - 2) nedodržením postupů, nebo
 - 3) poruchou na pozemních zařízeních

1.14.1.1.1 Definice sblížení letadel a AIRPROX

Sblížení letadel: Situace, ve které podle mínění pilota nebo personálu ATS je vzdálenost mezi letadly, jakož i jejich vzájemné polohy a rychlosti jsou takové, že by bezpečnost letadel mohla být ohrožena. Sblížení letadel je klasifikováno následovně:

Nebezpečí srážky: klasifikace nebezpečí sblížení letadel, při kterém existovalo vážné nebezpečí srážky.

Bezpečnost nezajištěna: klasifikace nebezpečí sblížení letadel, při kterém mohla být ohrožena bezpečnost letadla.

Bez nebezpečí srážky: klasifikace nebezpečí sblížení letadel, při kterém neexistovalo nebezpečí srážky.

Nebezpečí nelze potvrdit: klasifikace nebezpečí sblížení letadel, při kterém byly k dispozici nedostatečné informace, které by určily spoluodpovědnost za nebezpečí nebo neprůkazný nebo konfliktní důkaz vylučující takové určení.

AIRPROX. Kódový výraz používaný v hlášeních o incidentu k označení sblížení letadel.

1.14.1.2 Incidenty v letovém provozu jsou označovány a rozlišovány v hlášeních takto:

Typ	Označení
Incident v letovém provozu jako v a) výše	Incident AIRPROX
jako v b) 1) a 2) výše	Nesprávný postup
jako v b) výše	Porucha zařízení

1.14.2 Použití formuláře Hlášení incidentu v letovém provozu (vzor formuláře na str. ENR 1.14-5 až 1.14-9)

Formulář Hlášení incidentu v letovém provozu je určen pro použití:

- a) pilotem pro podání hlášení události v letovém provozu po přistání nebo jako potvrzení hlášení podaného dříve rádiem za letu.

Pozn. Formulář, je-li k dispozici na palubě, může být použit jako předloha pro podání počátečního hlášení za letu.

- b) stanovištěm ATS pro záznam hlášení události v letovém provozu přijatého rádiem, telefonem nebo dálkopisem.

Pozn. Formulář může být použit jako předloha pro text zprávy, která bude vyslána po AFTN.

ENR 1.14 AIR TRAFFIC INCIDENTS

1.14.1 Definition of air traffic incidents

1.14.1.1 "Air traffic incident" is used to mean a serious occurrence related to the provision of air traffic services, such as:

- a) aircraft proximity (AIRPROX)
- b) serious difficulty resulting in a hazard to aircraft caused, for example, by:
 - 1) faulty procedures
 - 2) non-compliance with procedures, or
 - 3) failure of ground facilities

1.14.1.1.1 Definitions for aircraft proximity and AIRPROX.

Aircraft proximity: A situation in which, in the opinion of the pilot or the air traffic services personnel, the distance between aircraft, as well as their relative positions and speed, has been such that the safety of the aircraft involved may have been compromised. Aircraft proximity is classified as follows:

Risk of collision. The risk classification of aircraft proximity in which serious risk of collision has existed.

Safety not assured. The risk classification of aircraft proximity in which the safety of the aircraft may have been compromised.

No risk of collision. The risk classification of aircraft proximity in which no risk of collision has existed.

Risk not determined. The risk classification of aircraft proximity in which insufficient information was available to determine the risk involved, or inconclusive or conflicting evidence precluded such determination.

AIRPROX. The code word used in an air traffic incident report to designate aircraft proximity.

1.14.1.2 Air traffic incidents are designated and identified in reports as follows:

Type	Designation
Air traffic incident as a) above	Incident AIRPROX
as b) 1) and 2) above	Procedure
as b) 3) above	Facility

1.14.2 Use of the Air Traffic Incident Report Form (See model on pages ENR 1.14-5 to 1.14-9)

The Air Traffic Incident Report Form is intended for use:

- a) by a pilot for filing a report on an air traffic incident after arrival or for confirming a report made initially by radio during flight.

Note: The form, if available on board, may also be of use in providing a pattern for making the initial report in flight.

- b) by an ATS unit for recording an air traffic incident report received by radio, telephone or teleprinter.

Note: The form may be used as the format for the text of a message to be transmitted over the AFS network.

1.14.3 Postupy hlášení událostí (včetně postupů za letu)

1.14.3.1 Následující postupy, které by měly být dodrženy pilotem, který je nebo se zúčastnil incidentu:

- a) během letu použít příslušný kmitočet vzduch/země pro ohlášení události vážného významu, zvláště zúčastní-li se události jiné letadlo, aby skutečnosti mohly být okamžitě zjištěny,
- b) co nejdříve po přistání předložit kompletně vyplněný formulář Hlášení incidentů v letovém provozu
 - 1) jako potvrzující hlášení události oznámené podle bodu a) výše, nebo jako počáteční hlášení takového incidentu, který nebylo možno ohlásit rádiem,
 - 2) pro hlášení incidentu, který nevyžadoval okamžité oznámení v době události.

1.14.3.2 Počáteční hlášení podané rádiem má obsahovat následující informace:

- a) identifikaci letadla,
- b) typ incidentu, např. sblížení letadel,
- c) popis události: 1 a) a 1 b),
2 a), b), c), d), n),
3 a), b), c), i),
4 a), b),
- d) různé : 1 e).

1.14.3.3 Potvrzující hlášení incidentu závažného významu dříve ohlášeného rádiem nebo počáteční hlášení jakéhokoliv jiného incidentu by mělo být odesláno na:

Úřad pro civilní letectví
letiště Praha Ruzyně
160 08 Praha 6

Ústav pro odborně technické zjišťování příčin leteckých nehod
Beranových 130
199 01 Praha 99 - Letňany

nebo předloženo na ARO letiště prvního přistání k odeslání na Úřad pro civilní letectví ČR.

Pilot by měl vyplnit formulář Hlášení incidentu v letovém provozu. Doplnění podrobností počátečního hlášení je nezbytné.

Poznámka: Kde není ARO, hlášení může být předloženo jinému stanovišti ATS.

1.14.4 Účel hlášení a zacházení s formulářem

1.14.4.1 Účel hlášení "sblížení letadel" a jeho vyšetření je v zájmu zvýšení bezpečnosti letadel. Stupeň nebezpečí obsažený v hlášení sblížení letadel by měl být určen při vyšetřování události a označen jako "nebezpečí srážky", "bezpečnost nezajištěna", "bez nebezpečí srážky", "nebezpečí nelze určit".

1.14.4.2 Účel formuláře je poskytnutí vyšetřovacímu úřadu co nejúplnější informace k události a umožnit mu oznámit zpět s co nejmenším možným zdržením pilotovi nebo provozovateli výsledek vyšetření události a je-li vhodné, jaká nápravná opatření byla provedena.

1.14.3 Reporting procedures (including in-flight procedures)

1.14.3.1 The following are the procedures to be followed by a pilot who is or has been involved in an incident:

- a) during flight, use the appropriate air/ground frequency for reporting an incident of major significance, particularly if it involves other aircraft, so as to permit the facts to be ascertained immediately,
- b) as promptly as possible after landing, submit a completed Air Traffic Incident Report Form
 - 1) for confirming a report of an incident made initially as in a) above, or for making the initial report on such an incident if it had not been possible to report it by radio,
 - 2) for reporting an incident which did not require immediate notification at the time of occurrence.

1.14.3.2 An initial report made by radio should contain the following information:

- a) aircraft identification,
- b) type of incident, e.g. aircraft proximity,
- c) the incident: 1.a) and b),
2.a), b), c), d), n),
3. a), b), c), i),
4. a), b),
- d) miscellaneous: 1.e).

1.14.3.3 The confirmatory report on an incident of major significance initially reported by radio or the initial report on any other incident should be submitted to:

Civil Aviation Authority
aerodrome Praha Ruzyně
160 08 Praha 6

Air Accident Investigation Institute
Beranových 130
199 01 Praha 99 - Letňany

or to the ATS Reporting Office of the aerodrome of first landing for submission to the Civil Aviation Authority of the C.R.

The pilot should complete the Air Traffic Incident Report Form, supplementing the details of the initial reports as necessary.

Note: Where there is no ATS Reporting Office, the report may be submitted to another ATS unit.

1.14.4 Purpose of reporting and handling of the form

1.14.4.1 The purpose of reporting of aircraft proximity incidents and their investigation is to promote the safety of aircraft. The degree of risk involved in an aircraft proximity incident should be determined in the incident investigation and classified as "risk of collision", "safety not assured", "no risk of collision" or "risk not determined".

1.14.4.2 The purpose of the form is to provide investigatory authorities with as complete information on an air traffic incident as possible and to enable them to report back, with the least possible delay to the pilot or operator concerned, the result of the investigation of the incident and, if appropriate, the remedial action taken.

FORMULÁŘ HLÁŠENÍ UDÁLOSTI V LETOVÉM PROVOZU
AIR TRAFFIC INCIDENT REPORT FORM

Používá se při předkládání a příjmu hlášení události v let. provozu. Stínovaná okénka obsahují údaje, které se uvádějí při počátečním hlášení radiem.
For use when submitting and receiving reports on air traffic incidents. In an initial report by radio, shaded items should be included.

* Nehodící se škrtněte/Delete as appropriate

A. IDENTIFIKACE LETADLA/AIRCRAFT IDENTIFICATION	B. DRUH UDÁLOSTI/TYPE OF INCIDENT	
	AIRPROX * nesprávný postup * porucha zařízení * AIRPROX * PROCEDURE * FACILITY*	
C. UDÁLOST / THE INCIDENT		
1. Všeobecně/Generally		
a) Datum/čas události / Date/time of incident	_____ UTC	
b) Poloha/Position	_____	
2. Vlastní letadlo/Own aircraft		
a) Kurs a trať/Heading and route	_____	
b) PVR/True airspeed	_____ měřeno v/measure in	() kt () km/h
c) Hladina a nastavení výškoměru/Level and altimeter setting	_____	
d) Letadlo ve stoupání nebo klesání/Aircraft climbing or descending	<input type="checkbox"/> Hladina letu/Level flight <input type="checkbox"/> Stoupání/Climbing <input type="checkbox"/> Klesání/Descending	
e) Úhel náklonu letadla/Aircraft bank angle	<input type="checkbox"/> Horizont/Wings level <input type="checkbox"/> Mírný náklon/Slight bank <input type="checkbox"/> Střední náklon/Moderate bank <input type="checkbox"/> Prudký náklon/Steep bank <input type="checkbox"/> Obrácený/Inverted <input type="checkbox"/> Neznámý/Unknown	
f) Směr náklonu letadla/Aircraft direction of bank	<input type="checkbox"/> Levý/Left <input type="checkbox"/> Pravý/Right <input type="checkbox"/> Neznámý/Unknown	
g) Omezení dohlednosti (vyberte dle potřeby i více možností)/Restrictions to visibility (select as many as required)	<input type="checkbox"/> Oslněný sluncem/Sunglare <input type="checkbox"/> Okenním sloupkem/Windscreen pillar <input type="checkbox"/> Špinavým oknem/Dirty windscreen <input type="checkbox"/> Jinou strukturou kabiny/Other cockpit structure <input type="checkbox"/> Žádné/None	
h) Použití osvětlení letadla (vyberte dle potřeby i více možností)/Use of aircraft lighting (select as many as required)	<input type="checkbox"/> Navigační světla/Navigation lights <input type="checkbox"/> Záblesková světla/Strobe lights <input type="checkbox"/> Kabinová světla/Cabin lights <input type="checkbox"/> Červená antikolizní světla Red anti-collision lights <input type="checkbox"/> Přistávací/pojízďecí světla Landing/taxi lights <input type="checkbox"/> Osvětlení kýlové plochy Logo (tail fin) lights <input type="checkbox"/> Jiné/Other <input type="checkbox"/> Žádné/None	
i) Rady k vyhnutí vydané ATS/Traffic avoidance advice issued by ATS	<input type="checkbox"/> Ano, založené na radaru Yes, based on radar <input type="checkbox"/> Ano, založené na visuálním kontaktu Yes, based on visual sighting <input type="checkbox"/> Ano, založené na jiné informaci Yes, based on other information <input type="checkbox"/> Ne/No	
j) Informace o provozu/Traffic information issued	<input type="checkbox"/> Ano, založené na radaru Yes, based on radar <input type="checkbox"/> Ano, založené na visuálním kontaktu Yes, based on visual sighting <input type="checkbox"/> Ano, založené na jiné informaci Yes, based on other information <input type="checkbox"/> Ne/No	
k) Palubní protisrážkový systém ACAS/Airborne collision avoidance system ACAS	<input type="checkbox"/> Není na palubě/Not carried; <input type="checkbox"/> Druh/Type <input type="checkbox"/> Informace o provozu vydána Traffic advisory issued <input type="checkbox"/> Informace o zjištění vydána Resolution advisory issued <input type="checkbox"/> Informace o provozu nebo informace o zjištění nevydána Traffic advisory or resolution advisory not issued	
l) Radarová identifikace/Radar identification	<input type="checkbox"/> Radar není k dispozici/No radar available <input type="checkbox"/> Radarová identifikace/Radar identification <input type="checkbox"/> Žádná radar. identifikace No radar identification	
m) Druhé letadlo viděno/Other aircraft sighted	<input type="checkbox"/> Ano/Yes <input type="checkbox"/> Ne/No <input type="checkbox"/> Letadlo viděno špatně Wrong aircraft sighted	

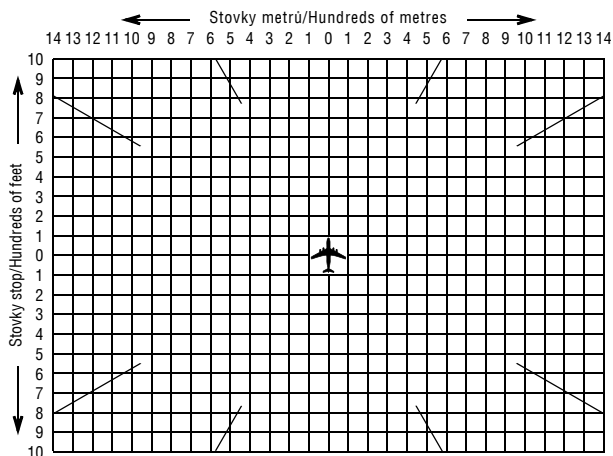
n) Opatření k vyhnutí provedení/ <i>Avoiding action taken</i>		
<input type="checkbox"/> Ano/Yes <input type="checkbox"/> Ne/No		
o) Druh letového plánu/ <i>Type of flight plane</i> ; IFR * VFR * Nebyl/ <i>none</i> *		
3. Druhé letadlo/Other aircraft		
a) Typ a volací znak/poznávací značka (jestliže je známa) <i>Type and call sign/registration (if known)</i> _____		
b) Jestliže a) není známa, popište pod/ <i>If a) above not known, describe below</i>		
<input type="checkbox"/> Hornokřídle/ <i>High wing</i>	<input type="checkbox"/> Středněkřídle/ <i>Mid wing</i>	<input type="checkbox"/> Dolnokřídle/ <i>Low wing</i>
<input type="checkbox"/> Vrtulník/ <i>Rotorcraft</i>		
<input type="checkbox"/> 1 motor/ <i>engine</i>	<input type="checkbox"/> 2 motory/ <i>engines</i>	<input type="checkbox"/> 3 motory/ <i>engines</i>
<input type="checkbox"/> 4 motory/ <i>engines</i>	<input type="checkbox"/> Více než 4 motory/ <i>More than 4 engines</i>	
Uveďte barvu nebo jiné podrobnosti/ <i>Marking, colour or other available details</i> _____		

c) Letadlo ve stoupání nebo klesání/ <i>Aircraft climbing or descending</i>		
<input type="checkbox"/> Horizont/ <i>Level flight</i>	<input type="checkbox"/> Stoupání/ <i>Climbing</i>	<input type="checkbox"/> Klesání/ <i>Descending</i>
<input type="checkbox"/> Neznámé/ <i>Unknown</i>		
d) Úhel náklonu letadla/ <i>Aircraft bank angle</i>		
<input type="checkbox"/> Horizont/ <i>Wings level</i>	<input type="checkbox"/> Mírný náклон/ <i>Slight bank</i>	<input type="checkbox"/> Střední náклон/ <i>Moderate bank</i>
<input type="checkbox"/> Strmý náклон/ <i>Steep bank</i>	<input type="checkbox"/> Obrácený/ <i>Inverted</i>	<input type="checkbox"/> Neznámý/ <i>Unknown</i>
e) Směr náklonu letadla/ <i>Aircraft direction of bank</i>		
<input type="checkbox"/> Levý/ <i>Left</i>	<input type="checkbox"/> Pravý/ <i>Right</i>	<input type="checkbox"/> Neznámý/ <i>Unknown</i>
f) Zapnutí světel/ <i>Lights displayed</i>		
<input type="checkbox"/> Navigační světla/ <i>Navigation lights</i>	<input type="checkbox"/> Záblesková světla/ <i>Strobe lights</i>	<input type="checkbox"/> Kabinová světla/ <i>Cabin lights</i>
<input type="checkbox"/> Červená antikolizní světla <i>Red anti-collision lights</i>	<input type="checkbox"/> Přistávací/Pojižděcí světla <i>Landing/taxi lights</i>	<input type="checkbox"/> Osvětlení kýlové plochy <i>Logo (tail fin) lights</i>
<input type="checkbox"/> Jiná/ <i>Other</i>	<input type="checkbox"/> Žádná/ <i>None</i>	<input type="checkbox"/> Neznámé/ <i>Unknown</i>
g) Rady k vyhnutí vydané ATS/ <i>Traffic avoidance advice issued by ATS</i>		
<input type="checkbox"/> Ano, založené na radaru <i>Yes, based on radar</i>	<input type="checkbox"/> Ano, založené na vizuálním kontaktu <i>Yes, based on visual sighting</i>	<input type="checkbox"/> Ano, založený na jiné informaci <i>Yes, based on other information</i>
<input type="checkbox"/> Ne/No	<input type="checkbox"/> Žádné/ <i>Unknown</i>	
h) Vydané informace o provozu/ <i>Traffic information issued</i>		
<input type="checkbox"/> Ano, založené na radaru <i>Yes, based on radar</i>	<input type="checkbox"/> Ano, založené na vizuálním kontaktu <i>Yes, based on visual sighting</i>	<input type="checkbox"/> Ano, založený na jiné informaci <i>Yes, based on other information</i>
<input type="checkbox"/> Ne/No	<input type="checkbox"/> Žádné/ <i>Unknown</i>	
i) Provedená opatření k vyhnutí/ <i>Avoiding action taken</i>		
<input type="checkbox"/> Ano/Yes	<input type="checkbox"/> Žádná/ <i>No</i>	<input type="checkbox"/> Neznámá/ <i>Unknown</i>
4. Vzdálenost/Distance		
a) Nejbližší horizontální vzdálenost/ <i>Closest horizontal distance</i> _____		
b) Nejbližší vertikální vzdálenost/ <i>Closest vertical distance</i> _____		
5. Povětrnostní letové podmínky/Flight weather conditions		
a) IMC * VMC *		
b) Nad/ <i>Above</i> * pod/ <i>below</i> * mraky/ <i>clouds</i> * mlhou/ <i>fog</i> * zákallem/ <i>haze</i> * nebo/or mezi vrstvami/ <i>between layers</i> *		
c) Vertikální vzdálenost od mraků/ <i>Distance vertically from cloud</i> _____ m * ft * pod/ <i>below</i> _____ m * ft * nad/ <i>above</i>		
d) V mracích/ <i>In cloud</i> * dešti/ <i>rain</i> * sněhu/ <i>snow</i> * plískanici/ <i>sleet</i> * mlze/ <i>fog</i> * zákalu/ <i>haze</i> *		
e) Letící proti/ <i>Flying into</i> * po slunci/ <i>out of sun</i> *		
f) Letová dohlednost/ <i>Flight visibility</i> _____ m * km *		

<p>6. Jakékoliv jiné informace považované velitelem letadla jako důležité/Any other information considered important by the pilot-in-command</p> <p>-----</p> <p>-----</p> <p>-----</p> <p>-----</p> <p>-----</p> <p>-----</p>
<p>D. RŮZNÉ/MISCELLANEOUS</p> <p>1. Informace týkající se letadla, které událost hlásí/Information regarding reporting aircraft</p> <p>a) Poznávací značka letadla/Aircraft registration -----</p> <p>b) Typ letadla/Aircraft type -----</p> <p>c) Provozovatel/Operator -----</p> <p>d) Letiště odletu/Aerodrome of departure -----</p> <p>e) Letiště prvního přistání/Aerodrome of first landing ----- určení/destination -----</p> <p>f) Oznámeno radiem nebo jinak (jméno ATS stanoviště) v čase Reported by radio or other means to ----- (name of ATS unit) at time ----- UTC</p> <p>g) Datum/čas/místo podání formuláře/Date/time/place of completion of form -----</p>
<p>2. Funkce, adresa a podpis osoby předkládající hlášení/Function, address and signature of person submitting report</p> <p>a) Funkce/Function -----</p> <p>b) Adresa/Address -----</p> <p>c) Podpis/Signature -----</p> <p>d) Telefonní číslo/Telephone number -----</p>
<p>3. Funkce a podpis osoby přijímající hlášení/Function and signature of person receiving report</p> <p>a) Funkce/Function ----- b) Podpis/Signature -----</p>
<p>E. DOPLŇUJÍCÍ INFORMACE STANOVISŤE ATS, KTERÉHO SE UDÁLOST TÝKÁ/SUPPLEMENTARY INFORMATION BY ATS UNIT CONCERNED</p> <p>1. Příjem hlášení/Receipt of report</p> <p>a) Hlášení přijmuto via AFTN * radiem/radio * telefonem/telephone * jiným způsobem (upřesněte)/other(specify) * -----</p> <p>b) Hlášení přijmuto/Report received by ----- (název stanoviště ATS)/(name of ATS unit)</p>
<p>2. Podrobnosti zjištěné ATS/Details of ATS action</p> <p>Povolení, událost pozorována (radarem/visuálně, vydána výstraha/výsledek místního zjištění atd.) Clearance, incident seen (radar/visually, warning given, result of local enquiry, etc.)</p> <p>-----</p> <p>-----</p> <p>-----</p> <p>-----</p> <p>-----</p> <p>-----</p>

DIAGRAMY AIRPROX

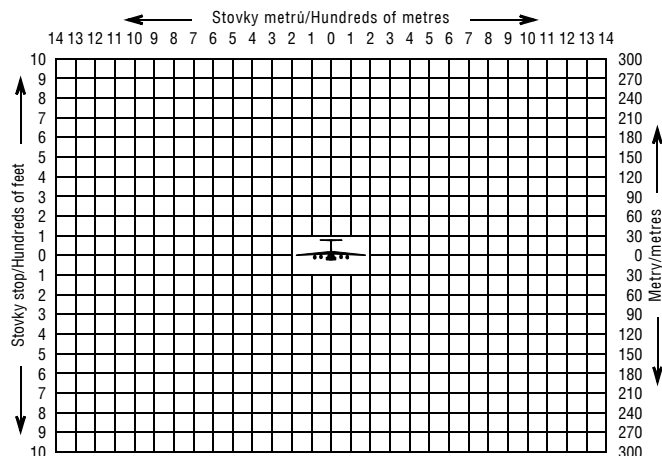
Označte trajektorii druhého letadla vzhledem k Vám v plánu nalevo a převýšení napravo s tím, že vy sám jste ve středu diagramu. Vyznačte místo, kdy jste jej poprvé uviděl a následnou vzdálenost.



Pohled ze shora
View from above

DIAGRAMS OF AIRPROX

Mark passage of other aircraft relative to you, in plan on the left and in elevation on the right, assuming YOU are at the centre of each diagram. Include first sighting and passing distance.



Pohled ze zadu
View from astern

Instrukce pro vyplnění formuláře o incidentu v letovém provozu:

- A Identifikace letadla podávajícího hlášení.
- B Hlášení AIRPROX by mělo být neprodleně podáno rádiem.
- C1 Datum/čas UTC a poloha ve směru a vzdálenosti od navigačního prostředku nebo v zeměpisných souřadnicích.
- C2 Informace týkající se letadla podávajícího hlášení - označte co je nezbytné.
- C2 c) Např. FL 350/1013 hPa nebo 2500 ft/QNH 1007 hPa nebo 1200 ft/QFE 998 hPa.
- C3 Informace týkající se druhého letadla.
- C4 Vzdálenost v okamžiku minutí - uveďte používané jednotky.
- C6 Přidejte další listy podle potřeby. K vyznačení poloh letadel lze použít diagramy.
- D1 f) Uveďte název stanoviště ATS a datum/čas v UTC.
- D1 g) Datum a čas UTC.
- E2 Připojte podrobnosti o stanovišti ATS jako např. o poskytovaných službách, radiotelefonním kmitočtu, přidělených kódech SSR a nastavení výškoměru. K vyznačení poloh letadel použijte diagram a přiložte další listy podle potřeby.

Instructions for the completion of the Air Traffic Incident Report Form:

- A Aircraft identification of the aircraft filing the report.
- B An AIRPROX report should be filed immediately by radio.
- C1 Date/time UTC and position in bearing and distance from a navigation aid or in LAT/ LONG.
- C2 Information regarding aircraft filing the report, tick as necessary.
- C2 c) E.g. FL 350/1013 hPa or 2500 ft/QNH 1007 hPa or 1200 ft/QFE 998 hPa.
- C3 Information regarding the other aircraft involved.
- C4 Passing distance - state units used.
- C6 Attach additional papers as required. The diagrams may be used to show aircraft's positions.
- D1 f) State name of ATS unit and date/time in UTC.
- D1 g) Date and time in UTC.
- E2 Include details of ATS unit such as service provided, radiotelephony frequency, SSR Codes assigned and altimeter setting. Use diagram to show the aircraft's position and attach additional papers as required

1.14.5 HLÁŠENÍ TURBULENCE V ÚPLAVU V EVROPSKÉM RVSM VZDUŠNÉM PROSTORU

1.14.5.1 Turbulence v úplavu v EUR RVSM vzdušném prostoru

Každý pilot, který se setká s turbulencí v úplavu, když letí v EUR RVSM vzdušném prostoru nebo v sousedním přechodovém RVSM prostoru, by měl předat do Eurocontrol a ÚCL podrobné hlášení o střetu s turbulencí v úplavu s využitím připojeného formuláře.

1.14.5.2 Střety s turbulencí v úplavu

Činnosti pilota

Když se letadlo při letu v EUR RVSM vzdušném prostoru střetne se silnou turbulencí způsobenou počasím nebo úplavem a velitel letadla je přesvědčen, že není možné udržet schopnost vertikální navigační přesnosti požadovanou pro EUR RVSM vzdušný prostor, musí pilot:

- Co nejdříve informovat ATC (**“UNABLE RVSM DUE TURBULENCE”**).
- Získat opravené povolení od ATC před tím, než zahájí jakoukoli změnu povolené trati nebo hladiny.
- Kde není možné získat opravené povolení před provedením změny, musí získat opravené povolení co nejdříve poté.

Tyto postupy neznamenají v žádném případě omezení pravomoci a odpovědnosti velitele letadla přijmout konečné rozhodnutí pro bezpečné provedení letu.

Činnosti řídicího

Řídicí musí:

- Zajistit buď horizontální rozstup nebo zvětšený vertikální rozstup 600 m (2000 ft).
- Maximálně vyhovět žádosti pilota o změnu hladiny a/nebo změnu trati a předat informaci o provozu požadovaným způsobem.
- Potvrdit připravenost pilota obnovit RVSM provoz (**“REPORT ABLE TO RESUME RVSM”**).

1.14.5.3 Formulář hlášení se zasílá na:

Ústav pro odborně technické zjišťování příčin leteckých nehod
(Viz GEN 1.1.11)

Úřad pro civilní letectví
(Viz GEN 1.1.1 b)

1.14.5 EUROPEAN RVSM WAKE VORTEX REPORT

1.14.5.1 Wake vortices in EUR RVSM Airspace

Any pilot who encounters a wake turbulence incident when flying in EUR RVSM Airspace or within an adjacent RVSM transition area should ensure that a detailed report is provided to EUROCONTROL and State Regulation Authorities using the attached report form.

1.14.5.2 Wake vortex encounters

Pilot actions

When an aircraft is operating in the EUR RVSM Airspace and encounters severe turbulence due to weather or wake vortex, and the pilot-in-command believes the vertical navigation performance requirements for EUR RVSM Airspace cannot be maintained, the pilot shall:

- Inform ATC as soon as possible (**“UNABLE RVSM DUE TURBULENCE”**).
- Obtain a revised ATC clearance prior to initiating any deviation from cleared route or flight level.
- Where such revised ATC clearance could not be obtained prior to such a deviation, obtain a revised clearance as soon as possible thereafter.

These procedures should not be interpreted in any way that prejudices the final authority and responsibility of the pilot-in-command for the safe operation of the aircraft.

Controller actions

The ATC controller:

- Shall establish either an appropriate horizontal separation or an increased vertical separation of 600 m (2000 ft).
- Shall, to the extent possible, accommodate the pilots request for flight level and/or route changes and pass traffic information as required.
- Confirm that the pilot is ready to resume RVSM operations (**“REPORT ABLE TO RESUME RVSM”**).

1.14.5.3 Form shall be submitted to:

Air Accident Investigation Institute
(See GEN 1.1.11)

Civil Aviation Authority
(See Gen 1.1.1 b)

Záměrně nepoužito
Intentionally Left Blank

ANNEX A - WAKE VORTEX REPORT FORM

For use by pilots involved in Wake Vortex, natural air turbulence or mountain wave incidents which have occurred in EUR RVSM Airspace.

This information is requested by the RVSM Programme and will be forwarded for inclusion in the Wake Vortex database as part of the RVSM Pre and Post Implementation Safety Cases.

SECTION A

DATE OF OCCURRENCE	TIME (UTC) *DAY/NIGHT	OPERATOR	FLIGHT NUMBER
AIRCRAFT TYPE & SERIES		REGISTRATION	AIRCRAFT WEIGHT (KG)
ORIGIN & DESTINATION	GEOGRAPHICAL LOCATION	AIR ROUTE	
FLIGHT LEVEL	SPEED/MACH NBR.	FLIGHT PHASE: *CRUISE/CLIMB/DESCENT	WERE YOU TURNING? *YES/NO/ PROBABLY
AT THE TIME OF THE INCIDENT DID YOU?			
REQUEST A FLIGHT LEVEL CHANGE? *YES/NO	REQUEST A CHANGE OF HEADING? *YES/NO	INFORM ATC? *YES/NO	
MET CONDITIONS IMC VMC	ACTUAL WEATHER WIND VISIBILITY CLOUD TEMPERATURE / km / °C	DEGREE OF TURBULENCE *LIGHT/MODERATE/SEVERE	
OTHER SIGNIFICANT WEATHER?			

(*Circle the appropriate reply only)

SECTION B

- 1 What made you suspect Wake Vortex as the cause of the disturbance? _____

- 2 Did you experience vertical acceleration/velocity? *YES/NO
If YES please describe briefly _____

3 What was the change in attitude? (please estimate angle)
Pitch _____° Roll _____° Yaw _____°

4 What was the change in height if any? _____ *INCREASE/DECREASE

5 Was there buffeting? *YES/NO

6 Was there stick shake? *YES/NO

7 Was the Autopilot engaged? *YES/NO

8 Was the Autothrottle engaged? *YES/NO

9 What control action was taken?

Please describe briefly _____

10 Could you see the aircraft suspected of causing the wake vortex? *YES/NO

11 Did you contact the aircraft suspected of causing the vortex? *YES/NO

If YES to questions 10 & 11, what type of aircraft was it? _____
and where was it relative to your position? _____
(Estimated separation distance) _____

Were you aware of the preceding aircraft before the incident? *YES/NO

OTHER INFORMATION

12 Have you any other comments which you think may be useful? _____

Signed _____

Name (BLOCK CAPITALS) _____ DATE _____

(*Circle the appropriate reply only)

When complete please send this form to:

RVSM Programme Support Office

EUROCONTROL

Rue de la Fusée, 96

B-1130 Brussels

Belgium

Fax number ++322.729.4629

or by e-mail to: rvsm.office@eurocontrol.int

1.14.6 SLEDOVÁNÍ ČINNOSTI PALUBNÍHO PROTISRÁŽKOVÉHO SYSTÉMU ACAS

1.14.6.1 Postupy pro piloty

Provozní postupy ICAO "používání indikace ACAS" jsou obsaženy v PANS-OPS (Doc 8168). Piloti musí dodržovat provozní postupy schválené příslušným státním úřadem.

1.14.6.2 Odpovědnost za zajištění rozstupu mezi letadly v době manévrování podle RA

Postupy pro poskytování služby řízení letového provozu stanovené ICAO jsou obsaženy v PANS-RAC (Doc 4444). Používání ACAS nenahrazuje příslušné odpovědnosti pilotů a řídicích za bezpečný provoz letadel.

1.14.6.3 Sledování zavádění ACAS II

Pokračování spolupráce provozního personálu, který věnuje čas vyplnění a zaslání formulářů hlášení RA, je důležité, neboť to poskytuje jediný spolehlivý prostředek ke sledování zavádění ACAS a k posuzování provozních schopností vylepšených softwarových verzí TCAS II v prostředí evropského vzdušného prostoru. Udržování databáze o výskytu RA v regionu severního Atlantiku (NAT) je důležité, aby umožnilo pokračování posuzování provozních dopadů RA v evropském vzdušném prostoru. Navíc je rovněž důležité posuzovat dopady RA v NAT zvláště z hlediska plánovaného zavedení snížených vertikálních rozstupů (RVSM). Z těchto důvodů jsou piloti a řídicí vyzýváni, aby hlásili všechny RA a je-li to vhodné i TA, včetně těch, které se vyskytnou v NAT regionu.

Vzory ACAS formulářů pro hlášení RA jsou přiloženy v Příloze A a B zvlášť pro piloty a řídicí.

1.14.6.4 Postupy pro hlášení RA

Provozovatelé letadel a stanoviště ATS se žádají, aby vyplněné ACAS formuláře pro hlášení RA zaslali na:

EUROCONTROL Experimental Centre
ACAS Implementation Monitoring
BP 15
F-91222 Brétigny-sur-Orge
Telex: aireuro: 602150f
☎ 00 331 60 85 15 04
SITA: PAREUCR

Ústav pro odborně technické zjišťování příčin leteckých nehod
(Viz GEN 1.1.11)

Úřad pro civilní letectví
(Viz GEN 1.1.1 b)

Jednotlivé údaje budou použity pouze pro analýzy ACAS a bude s nimi zacházeno jako s důvěrnými. Hlášení RA v tomto případě nenahrazuje hlášení AIRPROX a jiné postupy pro hlášení událostí v letovém provozu

1.14.6 AIRBORNE COLLISION AVOIDANCE SYSTEM (ACAS) MONITORING

1.14.6.1 Pilot procedure

ICAO operating procedures "provisions for the use of ACAS indications", are contained in PANS-OPS (Doc 8168). Pilots shall comply with the operating procedures approved by the appropriate State authority:

1.14.6.2 Responsibility for separation of aircraft during manoeuvres in compliance with an RA

The ICAO Air Navigation Services ATC provisions for ACAS equipped aircraft are contained in PANS-RAC (Doc 4444). The use of ACAS does not alter the respective responsibilities of pilots and controllers for the safe operation of aircraft.

1.14.6.3 ACAS II implementation monitoring

The continued contribution of operational personnel who take the time to complete and return RA report forms is essential because it provides the only reliable means to monitor the ACAS implementation and to assess the operational performance of improved TCAS II software versions in the European airspace environment. The maintenance of a database of RA events in North Atlantic (NAT) Region is vital to enable the continued assessment of the operational implications of RAs in the European airspace. In addition, it is also necessary to assess operational implications of RAs in NAT Region airspace particularly in view of the planned implementation of Reduced Vertical Separation Minima (RVSM). For these reasons, flight crew and controllers are encouraged to report all RAs, and if appropriate TAs, including those which occur in the NAT Region.

Specimen ACAS RA report forms for pilots and controllers are attached at Annexes A and B respectively.

1.14.6.4 RA reporting procedure

Aircraft operators and ATS authorities are requested to despatch complete ACAS RA report forms to the:

EUROCONTROL Experimental Centre
ACAS Implementation Monitoring
BP 15
F-91222 Brétigny-sur-Orge
Telex: aireuro: 602150f
☎ 00 331 60 85 15 04
SITA: PAREUCR

Air Accident Investigation Institute
(See GEN 1.1.11)

Civil Aviation Authority
(See Gen 1.1.1 b)

Individual data will only be used for ACAS analysis and will be treated as confidential. Note that RA reporting should be used independently of AIRPROX and other incident reporting procedures, which remain unchanged.

Záměrně nepoužito
Intentionally Left Blank

Příloha A

Annex A

**ACAS IMPLEMENTATION MONITORING
PILOT REPORT FORM**

(Fill in blanks / Circle correct answers)

Aircraft operator: _____	
Name: _____	Telephone: _____
(Information requested on this line is optional)	
Aircraft Call Sign: _____	Registration: _____
Type: _____	
Aerodrome of departure: _____	Destination: _____
Date of event: _____	Time (UTC): _____
Own altitude: _____ ft/FL	Cleared altitude: _____ ft/FL
Own aircraft position	FIR: _____ VOR: _____
Radial: _____ DME: _____	
or	
LAT: _____	
LONG: _____	
or	
TMA: _____	SID/STAR Procedure: _____
Radar vectoring?: _____	YES/NO
ATC unit: _____	Frequency: _____ SSR Code: _____
Phase of flight: Take-off/Climb/Cruise/Initial Descent/Hold/Approach/Final/Missed approach	
TA information (before RA)	TA issued?: YES/NO Visual contact as a result of TA?: YES/NO
RA information	
Intruder information	bearing: _____ o'clock range: _____ NM
	Relative altitude: _____ ft above/below Climbing/Level/Descending
Original RA:	Climb/Crossing/Climb/Descend/Crossing/Descend
	Reduce Climb/Reduce Descent/Monitor Vertical Speed
	If Reduce/Monitor Vertical Speed, limits: _____ fpm to _____ fpm
Subsequent advisory(ies):	Climb Now/Descend Now/Increase Climb/Increase Descent/Monitor Vertical Speed
Did you follow the RA?: YES/NO	If appropriate, estimated deviation from clearance: _____ ft
RA was:	Necessary/Useful/Nuisance
ATC information	ATC traffic information issued?: YES/NO
	ATC avoiding action issued?: YES/NO If YES, consistent with RA?: YES/NO
Flight conditions	IMC/VMC Day/night Visibility: _____ NM
Remarks (if necessary, continue overleaf): 	

Příloha B

Annex B

ACAS IMPLEMENTATION MONITORING FORM FOR ATS

Name of reporting unit:
Date and time of occurrence: UTC

Sector/Position:

Workload: low (.....) normal (.....) high (.....)

Is the occurrence related
to a TA or a RA TA (.....) RA (.....) ? (.....)

Description of the occurrence:

.....
.....
.....
.....

Position and altitude of the occurrence: ft/FL

INVOLVED AIRCRAFT

No 1

Call sign: SSR Code: ACAS-equipped: Yes (.....) No (.....) ? (.....)

No 2 Unknown? (.....), otherwise:

Call sign: SSR Code: ACAS-equipped: Yes (.....) No (.....) ? (.....)

VFR (.....) Military (.....) ther (.....)

R/T with a/c No 1? Yes (.....) No (.....)

R/T with a/c No 2? Yes (.....) No (.....)

Did either pilot report an airmis? Yes (.....) No (.....)

Did either pilot ask for traffic information? Yes (.....) No (.....)

If "yes", was it before manoeuvring? (.....) after manoeuvring? (.....)

Was the action taken by the pilot justified in your view? Yes (.....) No (.....)

(if "yes" comment under "Remarks below)

Will recorded radar data become available? Yes (.....) No (.....) ? (.....)

Did the occurrence disrupt your activities? Yes (.....) No (.....)

(if "yes" comment under "Remarks below)

REMARKS

1.14.7 HLÁŠENÍ SRÁŽKY S PTÁKEM

1.14.7.1 Formulář Hlášení srážky s ptákem je určen pro použití pilotem pro podání hlášení srážky s ptákem po přistání nebo jako potvrzení hlášení podaného dříve rádiem za letu.

1.14.7.2 Doplnující hlášení srážky s ptákem - informace o nákladech provozovatele a poškození motoru

Tento formulář může být podán příslušným oddělením údržby letadel.

1.14.7.3 Postupy pro hlášení

Provozovatelé letadel a stanoviště ATS se žádají, aby vyplněné formuláře pro hlášení zaslali na:

Ústav pro odborně technické zjišťování příčin leteckých nehod
(Viz GEN 1.1.11)

Úřad pro civilní letectví
(Viz GEN 1.1.1 b)

1.14.7 BIRDSTRIKE REPORT

1.14.7.1 The Bird Strike Reporting Form is intended for use by a pilot for filling a report on a bird strike after arrival or for confirming a report made initially by radio during flight.

1.14.7.2 Supplementary Bird Strike Reporting Form operator costs and engine damage information

Maintenance personnel should complete this form.

1.14.7.3 Reporting procedure

Aircraft operators and ATS authorities are required to despatch complete report forms to the:

Air Accident Investigation Institute
(See GEN 1.1.11)

Civil Aviation Authority
(See Gen 1.1.1 b)

Záměrně nepoužito
Intentionally Left Blank

BIRD STRIKE REPORTING FORM

Send to: ÚZPLN, ÚCL (AAII CZ, CAA CZ)

Operator	Effect on Flight
Aircraft Make/Model	none <input type="checkbox"/>
Engine Make/Model	aborted take-off <input type="checkbox"/>
Aircraft Registration	precautionary landing <input type="checkbox"/>
Date day month year	forced landing <input type="checkbox"/>
Local Time	vision obscured <input type="checkbox"/>
dawn <input type="checkbox"/> A day <input type="checkbox"/> B dusk <input type="checkbox"/> C night <input type="checkbox"/> D	engines shut down <input type="checkbox"/>
Aerodrome Name	fire <input type="checkbox"/>
Runway Used	other (specify) <input type="checkbox"/>
Location if En Route	Sky Condition
Height AGL ft	no cloud <input type="checkbox"/> A
Speed (IAS) kt	some cloud <input type="checkbox"/> B
Phase of Flight	overcast <input type="checkbox"/> C
parked <input type="checkbox"/> A en route <input type="checkbox"/> E	Precipitation
taxi <input type="checkbox"/> B descent <input type="checkbox"/> F	fog <input type="checkbox"/>
take-off run <input type="checkbox"/> C approach <input type="checkbox"/> G	rain <input type="checkbox"/>
climb <input type="checkbox"/> D landing roll <input type="checkbox"/> H	snow <input type="checkbox"/>
Part(s) of Aircraft	Bird Species*
radome <input type="checkbox"/> Struck <input type="checkbox"/> Damaged <input type="checkbox"/>	Number of Birds
windshield <input type="checkbox"/> Struck <input type="checkbox"/> Damaged <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> A
nose (excluding above) <input type="checkbox"/> Struck <input type="checkbox"/> Damaged <input type="checkbox"/>	2-10 <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> B
engine no. 1 <input type="checkbox"/> Struck <input type="checkbox"/> Damaged <input type="checkbox"/>	11-100 <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> C
2 <input type="checkbox"/> Struck <input type="checkbox"/> Damaged <input type="checkbox"/>	more <input type="checkbox"/> D <input type="checkbox"/> D
3 <input type="checkbox"/> Struck <input type="checkbox"/> Damaged <input type="checkbox"/>	Size of Bird
4 <input type="checkbox"/> Struck <input type="checkbox"/> Damaged <input type="checkbox"/>	small <input type="checkbox"/> S
propeller <input type="checkbox"/> Struck <input type="checkbox"/> Damaged <input type="checkbox"/>	medium <input type="checkbox"/> M
wing/rotor <input type="checkbox"/> Struck <input type="checkbox"/> Damaged <input type="checkbox"/>	large <input type="checkbox"/> L
fuselage <input type="checkbox"/> Struck <input type="checkbox"/> Damaged <input type="checkbox"/>	Pilot Warned of Birds
landing gear <input type="checkbox"/> Struck <input type="checkbox"/> Damaged <input type="checkbox"/>	yes <input type="checkbox"/> Y no
tail <input type="checkbox"/> Struck <input type="checkbox"/> Damaged <input type="checkbox"/>	Remarks (describe damage, injuries and other pertinent information)
lights <input type="checkbox"/> Struck <input type="checkbox"/> Damaged <input type="checkbox"/>
antenna <input type="checkbox"/> Struck <input type="checkbox"/> Damaged <input type="checkbox"/>
pilot/static <input type="checkbox"/> Struck <input type="checkbox"/> Damaged <input type="checkbox"/>
tail rotor (helicopter) <input type="checkbox"/> Struck <input type="checkbox"/> Damaged <input type="checkbox"/>
other (specify) <input type="checkbox"/> Struck <input type="checkbox"/> Damaged <input type="checkbox"/>

Reported by:
(Optional)

*Send all bird remains including feather fragments to: NIL

THIS INFORMATION IS REQUIRED FOR AVIATION SAFETY

**SUPPLEMENTARY BIRD STRIKE REPORTING FORM
OPERATOR COSTS AND ENGINE DAMAGE INFORMATION**

A. BASIC DATA

Operator

Aircraft Make/Model

Engine Make/Model

Aircraft Registration

Date of strike *day* *month* *year*

Aerodrome/Location if known

B. COST INFORMATION

Aircraft time out of service *hours*

Estimated cost of repairs or replacement *U.S.\$ (in thousands)*

Estimated other costs
(e.g. loss of revenue, fuel, hotels) *U.S.\$ (in thousands)*

C. SPECIAL INFORMATION ON ENGINE DAMAGE STRIKES

Engine position number	1	2	3	4
Reason for failure/shutdown				
<i>uncontained failure</i>	<input type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> A
<i>fire</i>	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> B
<i>shutdown — vibration</i>	<input type="checkbox"/> C	<input type="checkbox"/> C	<input type="checkbox"/> C	<input type="checkbox"/> C
<i>shutdown — temperature</i>	<input type="checkbox"/> D	<input type="checkbox"/> D	<input type="checkbox"/> D	<input type="checkbox"/> D
<i>shutdown — fire warning</i>	<input type="checkbox"/> E	<input type="checkbox"/> E	<input type="checkbox"/> E	<input type="checkbox"/> E
<i>shutdown — other (specify)</i>	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y
.....				
<i>shutdown — unknown</i>	<input type="checkbox"/> Z	<input type="checkbox"/> Z	<input type="checkbox"/> Z	<input type="checkbox"/> Z
Estimated percentage of thrust loss*	---	---	---	---
Estimated number of birds ingested	---	---	---	---

Bird species

* These may be difficult to determine but even estimates are useful.

Send all bird remains including feather fragments to:

Reported by

1.14.8 HLÁŠENÍ OSLNĚNÍ LASEREM

1.14.8.1 Oslnění člena letové posádky, palubních průvodčů, řídicích letového provozu nebo cestujících směřovaným paprskem světla je událostí v civilním letectví podléhající hlášení v souladu s § 55 zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů, prováděcí vyhláškou č. 108/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů a leteckým předpisem L 13 - O odborném zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů.

1.14.8.2 Vzhledem k množícím se případům cíleného zaměřování oslnujících světelných zdrojů na letící letadla, vzhledem k závažnosti potenciálního ovlivnění bezpečnosti letového provozu a k negativnímu vlivu na zrak, které tyto aktivity mohou mít a dále v souladu s doporučeními organizací ICAO a Eurocontrol se pro FIR Praha stanovuje následující bezpečnostní postup.

1.14.8.3 Pokud člen letové posádky, palubní průvodčí nebo řídicí letového provozu zaznamená oslnění pravděpodobně cíleně zaměřeným paprskem světla, je třeba učinit následující aplikovatelné kroky, není-li jimi dále snížena bezpečnost letu:

- a) chránit si zrak; odvrátit pohled od zdroje světla; zvážit možnost použití slunečních clon či rozsvícení osvětlení pilotní kabiny/kabiny/pracovního prostoru pro snížení kontrastu; nedohledávat zdroj oslnění (zapamatování alespoň přibližné polohy zdroje však může pomoci jeho dopátrání);
- b) uvážit předání řízení letadla pilotovi, který není oslněn;
- c) zaznamenat polohu letadla v době oslnění, tj. okamžitě použít squawk IDENT nebo jiné dostupné vybavení pro záznam polohy, jako např. zapisovač (EVENT) nebo přijímač GNSS;
- d) předat informaci o oslnění společně s odhadovanou polohou zdroje světla, pokud byla zaznamenána, dle tohoto postupu:
 - 1) případné oznámení od cestujícího přebírá palubní průvodčí;
 - 2) palubní průvodčí předává informaci vedoucí(mu) kabiny;
 - 3) vedoucí kabiny předává informaci veliteli letadla;
 - 4) velitel letadla předává informaci stanovišti ŘLP ČR, s.p., s nímž je na spojení;
 - 5) obdržel-li hlášení středisko oblastních navigačních služeb (ACC) ŘLP ČR, s.p., předává informaci Operačnímu středisku Policie České republiky na telefonu 974 834 001; středisko přibližovacích a letištních služeb (APP/TWR) ŘLP ČR, s.p. předává informaci místnímu oddělení cizinecké policie, společně s těmito údaji:
 - přesný čas (UTC), kdy k oslnění došlo;
 - volací znak letu;
 - hladina letu v době oslnění;
 - zeměpisné souřadnice (WGS84) polohy letadla v době oslnění, případně polohy světelného zdroje nebo zeměpisný název místa na základě upřesnění posádky;
 - dráha v používání (v případě příletu na / odletu z letiště);
 - 6) zaznamená-li oslnění řídicí letového provozu střediska TWR, předává informaci vedoucímu směny, který rozhodne o případném omezení poskytování letových provozních služeb a informuje místní oddělení cizinecké policie a provozovatele letiště;

1.14.8 LASERSTRIKE REPORT

1.14.8.1 A flight crew member, flight attendant, air traffic controller or passenger dazzle by a directed light beam is considered to be an occurrence subject to reporting according to the § 55 of Act No. 49/1997 Coll. on civil aviation, as amended, to the implementing Decree No. 108/1997 Coll., as amended and to the Regulation L 13 - Aircraft Accident and Incident Investigation.

1.14.8.2 Due to increasing number of occurrences of dazzling light source being directed at flying aircraft, due to the seriousness of potential impact on air traffic safety and to the negative impact on visual sense related to these activities and also in accordance with the recommendations of the ICAO and Eurocontrol organizations, the following safety procedure is prescribed for the Praha FIR.

1.14.8.3 If a flight crew member, flight attendant or air traffic controller registers a dazzle by probably intentionally directed light beam it is necessary to take following applicable measures, unless they would additionally deteriorate the flight safety:

- a) protect own sight; turn away from the light source; consider the possibility of using the sun shields or turning on the cockpit/cabin/workspace lights for contrast reduction; do not look for the dazzling source (but remembering of at least approximate source position may help the investigation);
- b) consider the control transfer to the undazzled pilot;
- c) record the aircraft position in the moment of dazzle, i.e. immediately use squawk IDENT or other available position recording equipment, e.g. recorder (EVENT) or GNSS receiver;
- d) pass the information about dazzle together with the estimated light source position, if recorded, according to the following procedure:
 - 1) a flight attendant receives a potential report from a passenger;
 - 2) a cabin service manager receives the report from the flight attendant;
 - 3) the cabin service manager reports the information to a pilot-in-command;
 - 4) the pilot-in-command passes the information to the actually contacted ANS unit;
 - 5) the Area Control Centre ANS unit passes the information to the Czech Republic Police Operational Centre at phone number +420 974 834 001; the Approach/Tower ANS unit passes the information to the local department of the Czech Republic Police together with following information:
 - the exact time (UTC) of the dazzle;
 - the flight callsign;
 - the aircraft level during the dazzle;
 - the geographical coordinates (WGS84) of aircraft position during the dazzle, possibly including the light source position or the geographical name of the locality as reported by the crew;
 - the runway in use (in case of arrival or departure);
 - 6) if a tower air traffic controller registers a dazzle he/she passes the information to the senior controller, who may decide possible restrictions in provision of the air traffic services and informs the local department of the Czech Republic Police and the airport operator;

e) jsou-li k dispozici dostatečné informace o poloze zdroje světla nebo vyžaduje-li tak velitel letadla nebo vedoucí směny, předá příslušné středisko ŘLP ČR, s.p. tyto informace bezodkladně Policii ČR s požadavkem na výjezd a dopátrání zdroje;

f) jedná-li se o oslnění letadla na přeletu do ČR, předá příslušné středisko ŘLP ČR, s.p. Policii ČR vždy informaci o letišti přeletu a předpokládaný čas přeletu (ETA) z důvodu umožnění získání doplňujících informací od velitele letadla a případně pozorovatele po přeletu.

V případě letadel odlétávajících z ČR nebo přelétávajících ČR předá provozovatel Policii ČR zprávu o incidentu vyplněnou po přeletu.

1.14.8.4 Kontaktní informace k využití

✉ POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY
Ředitelství služby cizinecké policie
Inspektorát cizinecké policie Praha – Ruzyně
ul. Aviatická 1050/16
P.O. BOX 30
160 08 Praha 6
☎ 974 883 535, 974 883 536, 220 114 444
(místní linka pro letiště Praha/Ruzyně: 4444)
☎ 974 883 579
✉ iaprg@mvcr.cz

1.14.8.5 Členové letových posádek mohou být po přistání kontaktováni příslušníky Policie ČR s žádostí o spolupráci poskytnutím informací v níže uvedeném rozsahu.

e) if sufficient information about the light source position is available or if requested by the pilot-in-command or senior controller, the appropriate ANS unit passes this information immediately to the Czech Republic Police together with the request for investigation launch.

f) if aircraft is dazzled on its arrival to the Czech Republic, the appropriate ANS unit passes to the Czech Republic Police the information of airport of arrival and estimated time of arrival (ETA) for facilitating the supplementary information acquisition after arrival from the pilot-in-command and prospective observer.

In case of overflying aircraft or aircraft departing from the Czech Republic the aircraft operator passes the incident report to the Czech Republic Police after arrival.

1.14.8.4 Usable contact information

✉ POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY
Ředitelství služby cizinecké policie
Inspektorát cizinecké policie Praha – Ruzyně
ul. Aviatická 1050/16
P.O. BOX 30
160 08 Praha 6
☎ +420 974 883 535, +420 974 883 536, +420 220 114 444
(Praha/Ruzyně airport local line: 4444)
☎ +420 974 883 579
✉ iaprg@mvcr.cz

1.14.8.5 After landing flight crew members may be contacted by the Czech Republic Police with a request for cooperation by providing information in the following scope.

1	Datum události / Date of Occurrence		Čas události (UTC) / Time of Occurrence (UTC)	
	Číslo linky / Flight Number		Poznávací značka / Aircraft Registration	
2	Typ letadla / Aircraft Type		Provozovatel letadla / Aircraft Operator	
	Velitel letadla / Pilot-in-command		Druhý pilot / First Officer	
	Letiště vzletu / Departure Aerodrome		Letiště přistání / Arrival Aerodrome	
	Dráha v používání (pokud k oslnění došlo ve fázi přiblížení či odletu) / Runway in use (if dazzled during approach or departure)			
3	Zeměpisné souřadnice letadla (WGS84) / Aircraft Geographic Coordinates (WGS84)		Hladina letadla / Aircraft level	
	Nákres polohy letadla a zdroje oslnění (nebo popis pozorované polohy zdroje) / Outline of aircraft and dazzle source positions (or description of observed location of dazzle source)			
	Zasažené části letadla (pilotní kabina, kabina cestujících, ostatní) / Aircraft parts struck (cockpit, passenger cabin, other)			
	Doba oslnění / Dazzle duration		Časové intervaly oslnění / Dazzle Intervals	
	Barva světelného paprsku / Light Beam Color			
4	Poznámky (např. způsobené zrakové obtíže) / Remarks (e.g. visual difficulties caused)			

Tyto informace jsou vyžadovány pro účely Policie ČR pro usnadnění dopátrání zdroje oslnění.
This information is required for Czech Police tracking of the dazzle source.

Záměrně nepoužito
Intentionally Left Blank