HLAVA 5 – LETECKÁ POHYBLIVÁ SLUŽBA – HLASOVÉ SPOJENÍ

5.1 Všeobecná ustanovení

Poznámka 1: Pro účely těchto ustanovení jsou pravidla spojení uplatňovaná v letecké pohyblivé službě ve shodných případech rovněž použita v družicové letecké pohyblivé službě.

Poznámka 2: Poradenský materiál týkající se zavádění družicové letecké pohyblivé služby je uveden v příručce Manual on the Aeronautical Mobile Satellite (Route) Service *(Doc 9925). Další podklady týkající se družicové hlasové komunikace (SATVOICE) jsou obsaženy v příručce* Satellite Voice Operations Manual *(Doc 10038) a v příručce* Performance-based Communication and Surveillance (PBCS) Manual *(Doc 9869).*

5.1.1 Při spojení musí být za všech okolností zachována přísná kázeň.

5.1.1.1 Standardizovaná frazeologie ICAO musí být používána ve všech situacích, pro něž je její použití specifikováno. Pouze v případech, kdy standardizovaná frazeologie nemůže být pro zamýšlené vysílání použita, použije se otevřená řeč.

Poznámka: Detailní požadavky na jazykové znalosti jsou uvedeny v Doplňku k Předpisu L 1.

5.1.1.2 S výjimkou zpráv uvedených v ust. 5.1.8 se zprávy, které mohou být dopraveny leteckou pevnou službou, nesmí vysílat na kmitočtech letecké pohyblivé služby.

5.1.1.3 **Doporučení.** *Při všech druzích spojení by se měla vzít do úvahy důležitost lidské výkonnosti, která může ovlivnit přesné přijetí zpráv a porozumění jim.*

Poznámka: Podrobnější materiál o lidské výkonnosti můžete najít v ICAO Doc 9683 (Human Factors Training Manual).

5.1.2 Je-li třeba, aby nějaká letadlová stanice vysílala pokusné signály nebo signály na vyladění, které mohou škodlivě rušit práci sousední letecké stanice, musí se získat souhlas této stanice dříve, než se zahájí takové vysílání. Rozsah takovýchto vysílání musí být co nejmenší.

5.1.3 Je-li třeba, aby některá stanice v letecké pohyblivé službě vysílala ještě před vlastním vysíláním pokusné signály pro vyladění nějakého vysílače nebo přijímače v radiotelefonii, nesmí vysílání takových signálů trvat déle než 10 sekund a musí se skládat z řady vyslovovaných číslic (jedna, dva, tři, atd.), načež následuje volací znak stanice, která vysílá na zkoušku. Rozsah takovýchto vysílání musí být co nejmenší.

5.1.4 Není-li stanoveno jinak, odpovědnost za navázání spojení má stanice, která si přeje vyslat zprávu.

Poznámka: Pro určité případy, kdy se používá zařízení pro výběrové volání SELCAL, jsou postupy pro navazování spojení uvedeny v ust. 5.2.4.

5.1.5 **Doporučení.** *Po volání letecké stanice by se mělo vyčkat nejméně 10 sekund, než se provede další volání. Tím by se mělo zabránit zbytečnému vysílání v době, kdy se letecká stanice připravuje k odpovědi na první volání.*

5.1.6 Zachytí-li letecká stanice volání několika letadlových stanic současně, rozhodne sama o pořadí spojení s letadlovými stanicemi.

5.1.7 Při spojení mezi letadlovými stanicemi řídí dobu spojení přijímací letadlová stanice, vyjma případů, kdy do korespondence zasáhne letecká stanice. Jestliže se takové spojení provádí na kmitočtech letových provozních služeb, musí se k němu nejprve získat povolení od letecké stanice. Pro krátkou výměnu zpráv se toto povolení nežádá.

5.1.8 Kategorie zpráv

Kategorizace zpráv dopravovaných leteckou pohyblivou službou a přednostní pořadí musí být v souladu s následující tabulkou:

Kategorie zpráv a přednostní pořadí	*Radiotelefonní signál*
a) tísňová volání, tísňové zprávy a tísňový provoz	MAYDAY
b) pilnostní zprávy, včetně zpráv kterým předchází signál sanitních letů	PAN, PAN nebo PAN, PAN MEDICAL
c) zprávy o radiovém zaměřování	—
d) zprávy pro zajištění bezpečnosti letů	—
e) meteorologické zprávy	—
f) zprávy o pravidelnosti letů	—

Poznámka 1: Zprávy týkající se činů nezákonného vměšování jsou případem výjimečných okolností, které mohou zabránit užití obvyklých spojovacích postupů k určení kategorie a priority zprávy.

Poznámka 2: Zprávy NOTAM se mohou vztahovat ke kterékoli z kategorií zpráv uvedených pod písmenem c) až f) včetně. Rozhodnutí o přednosti závisí na obsahu NOTAM a jeho důležitosti pro letadla, jichž se týká.

5.1.8.1 *Tísňové zprávy a tísňový provoz* se dopravují podle ust. 5.3.

5.1.8.2 *Pilnostní zprávy a pilnostní provoz* včetně zpráv, které předcházel signál sanitních letů, se dopravují podle ust. 5.3.

Poznámka: Výraz „sanitní lety“ („medical transports“) je definován v Ženevské konvenci z roku

1949 a Dodatkových protokolech konvence (viz také Radiokomunikační řád ITU, Článek 33, Oddíl III). Rozumí se jím „jakékoliv prostředky převozu po souši, po vodě či vzduchu, vojenské i civilní, určené stále i dočasně výhradně pro lékařsko-sanitní lety a zařízení příslušného úřadu účastníka konfliktu“.

5.1.8.3 *Zprávy týkající se rádiového zaměřování* se vysílají v souladu s Hlavou 6.

5.1.8.4 *Zprávy pro zajištění bezpečnosti letu* obsahují:

1) zprávy o řízení a pohybu letadel (viz Předpis L 4444);
2) zprávy leteckých provozovatelů nebo velitele letadla, které mají okamžitý význam pro letadla za letu;
3) meteorologické informace mající okamžitý význam pro letadla za letu nebo před startem (předávané individuálně nebo rozhlasem);
4) ostatní zprávy týkající se letadel za letu nebo před startem.

5.1.8.5 *Meteorologické zprávy* obsahují meteorologické informace letadlům nebo z letadel, jiné než v ust. 5.1.8.4 bod 3).

5.1.8.6 *Zprávy o pravidelnost letů* obsahují:

1) zprávy o provozu a údržbě prostředků, majících velký význam pro zabezpečení bezpečnosti a pravidelnosti letů;
2) zprávy o technické obsluze letadel;
3) pokyny pro zástupce leteckých provozovatelů o změnách požadavků pro cestující nebo posádku, které vyplývají z nepředvídané změny normálního letového řádu. Soukromé požadavky cestujících nebo posádky se v tomto druhu zpráv nepřipouštějí;
4) zprávy o provedení nepředvídaných přistání letadla;
5) zprávy o náhradních součástkách a materiálu pro letadla nutně požadovaných;
6) zprávy o změně letových řádů.

5.1.8.6.1 O předání zpráv o pravidelnosti letů mohou být požádána stanoviště letových provozních služeb používající pro spojení s letadly přímé komunikační kanály pouze za předpokladu, že tím nebude ovlivněna hlavní činnost těchto stanovišť a pro předání tohoto druhu zpráv nejsou k dispozici žádné jiné komunikační kanály.

Poznámka: Zprávy uvedené v ust. 5.1.8.4 bod 2) a v ust. 5.1.8.6 bod 1) až 6) jsou příkladem typických spojení pro operační kontrolu, jak je definováno v Hlavě 1.

5.1.8.7 **Doporučení.** *Zprávy, které mají stejné přednostní pořadí, by měly být vysílány ve stejném pořadí, v jakém jsou přijímány k předání.*

5.1.8.8 Spojení „letadlo – letadlo“ po kanále „INTERPILOT“ obsahuje všechny zprávy týkající se bezpečnosti a pravidelnosti letu. O kategorizaci a o pořadí těchto zpráv se rozhoduje na základě jejich obsahu v souladu s ust. 5.1.8.

5.1.9 Zrušení zpráv

5.1.9.1 *Nedokončené vyslání zprávy.* Dojde-li pokyn ke zrušení zprávy dříve, než byla úplně vyslána, uvědomí vysílací stanice přijímací, aby zrušila, co bylo vysláno. Toto se provede v radiotelefonii použitím příslušné fráze.

5.1.9.2 *Dokončení vyslání zprávy.*

Doporučení. *Byla-li zpráva úplně vyslána, ale zadrží se pro opravu, a je-li nutné uvědomit přijímací stanici, aby zprávu dále nevysílala nebo ji nedoručovala, nebo nelze-li zprávu doručit nebo dále zprostředkovat, mělo by se vyslání zrušit užitím příslušné fráze.*

5.1.9.3 Stanice, která vyslání zruší, je odpovědna za provedení dalších nutných opatření.

5.2 Radiotelefonní postupy

Poznámka: Používá-li se výběrového volání SELCAL, nahrazují se některé z následujících postupů postupy uvedenými v ust. 5.2.4.

5.2.1 Všeobecná ustanovení

5.2.1.1 **PANS.** *Když řídící nebo pilot komunikuje hlasem, potom odpověď by měla být také hlasem. S výjimkou dle ust. 8.2.12.1, když řídící nebo pilot komunikuje přes CPDLC, potom odpověď by měla být také přes CPDLC.*

5.2.1.2 *Používání jazyka*

5.2.1.2.1 Radiotelefonní spojení „letadlo – země“ se musí provádět v jazyce, ve kterém normálně komunikuje pozemní stanice, nebo v jazyce anglickém.

Poznámka 1: Jazyk, ve kterém komunikuje pozemní stanice, nemusí být nevyhnutně jazykem státu, na jehož území se stanice nachází. Regionálně se lze domluvit na používání společného jazyka formou požadavku na pozemní stanice v daném regionu.

Poznámka 2: Úroveň jazykových znalostí požadovaných pro letecká radiotelefonní spojení je specifikována v Doplňku k Předpisu L 1.

5.2.1.2.2 Na žádost libovolné palubní stanice se u pozemních stanic poskytujících služby na vybraných letištích a tratích s mezinárodním provozem radiotelefonní spojení provede v jazyce anglickém.

5.2.1.2.3 Údaje o jazycích, používaných na dané pozemní stanici, se musí uvést v příslušné části VFR příručky, případně Letecké informační příručky a dalších publikovaných leteckých informacích týkajících se těchto prostředků spojení. Služby/informace poskytované známému provozu v anglickém jazyce musí odpovídat jazykovým znalostem na Provozní úrovni (úroveň 4) dle Hodnotící stupnice ICAO pro jazykové znalosti, jež je uvedena v Doplňku k Předpisu L 1. Pro služby/informace poskytované známému provozu v anglickém jazyce, musí být publikována doba, po kterou jsou tyto poskytovány.

5.2.1.3 *Hláskování slov v radiotelefonii.* V případě, že se při radiotelefonním spojení hláskují vlastní jména, zkratky služeb a slova, jejichž výslovnost může vyvolat pochybnost, musí se používat hláskovací abeceda (Viz Obr. 5-1.).

Písmeno	*Slovo*	*Přibližná mezinárodní fonetická abeceda*	*Výslovnost podle mezinárodní fonetické abecedy*
A	Alfa	‘ælfa	AL FAH
B	Bravo	‘bra:’vo	BRAH VOH
C	Charlie	‘tʃa:li *nebo* ‘ʃa:li	CHAR LEE *nebo* SHAR LEE
D	Delta	‘delta	DELL TAH
E	Echo	‘eko	ECK OH
F	Foxtrot	‘fɔkstrət	FOKS TROT
G	Golf	galf	GOLF
H	Hotel	ho:’tel	HO TTEL
I	India	‘india	IN DEE AH
J	Juliett	‘dɜu:li’et	JEW LEE ETT
K	Kilo	‘ki:lo	KEY LOH
L	Lima	‘li:ma	LEE MAH
M	Mike	maik	MIKE
N	November	no’vembə	NO VEM BER
O	Oscar	‘ɔska	OSS CAH
P	Papa	pə‘pa	PAH PAH
Q	Quebec	ke’bek	KEH BECK
R	Romeo	‘ro:mi:o	ROW ME OH
S	Sierra	si’era	SEE AIR RAH
T	Tango	‘tængo	TANG GO
U	Uniform	‘ju:nifə:m *nebo* ‘u:nifərm	YOU NEE FORM *nebo* OO NEE FORM
V	Victor	‘vikta	VIK TAH
W	Whiskey	‘wiski	WISS KEY
X	X-ray	‘eks’rei	ECKS RAY
Y	Yankee	‘jænki	YANG KEY
Z	Zulu	‘zu:lu:	ZOO LOO
Poznámka: *Podtržené slabiky jsou přízvučné*			

Poznámka 1: Výslovnost slov v uvedené hláskovací abecedě a taktéž čísel se může odlišovat od běžně používaných jazykových tvarů. Z důvodu odstranění značných rozdílů ve výslovnosti je účelné používat plakáty ICAO ilustrující výslovnost, které jsou k dispozici v ICAO.

Poznámka 2: Hláskovací abeceda podle ust. 5.2.1.3 je předepsána rovněž pro použití v námořní pohyblivé službě (Radiokomunikační řád ITU, Dodatek 14).

Obr. 5-1. Radiotelefonní hláskovací abeceda
(fonetická radiotelefonní abeceda, viz ust. 5.2.1.3)

5.2.1.4 *Vysílání čísel v radiotelefonii*

5.2.1.4.1 *Vysílání čísel*

5.2.1.4.1.1 Všechna čísla související s vysíláním volacího znaku letadlové stanice, kurzu, dráhy v používání a směru a síly větru, vyjma případů uvedených v ust. 5.2.1.4.1.2 až 5.2.1.4.1.6, se vysílají vyslovováním každé číslice odděleně.

Poznámka: Uvedený příklad znázorňuje použití tohoto postupu (viz ust. 5.2.1.4.3.1):

Volací znak letadlové stanice	*Vysílá se:*
CCA 238	Air Čína **dva tři osum**
OAL 242	Olympik **dva čtyry dva**
Kurz	
100 stupňů	kurz
080 stupňů	**jedna nula nula**
	kurz **nula osum nula**
Směr a síla větru	
200 stupňů 70 uzlů	vítr **dva nula nula** stupňů **sedum nula** uzlů
160 stupňů 18 uzlů poryvy 30	vítr **jedna šest nula** stupňů **jedna osum** uzlů náraz **tři nula**
Dráha v používání	
27	dráha **dva sedum**
30	dráha **tři nula**

5.2.1.4.1.2 Letové hladiny se vysílají vyslovováním každé číslice odděleně, s výjimkou letových hladin v celých stovkách, které se vysílají vyslovením číslice celých set, za kterou následuje slovo „STO (HUNDREAD)“.

Poznámka: Uvedený příklad znázorňuje použití tohoto postupu (viz ust. 5.2.1.4.3.1):

Letové hladiny	*Vysílá se:*
FL 180	letová hladina **jedna osum nula**
FL 200	letová hladina **dva sta**

5.2.1.4.1.3 Nastavení výškoměru se vysílají vyslovováním každé číslice odděleně, s výjimkou případu, kdy je nastavení 1 000 hPa, které se vysílá jako „JEDEN TISÍC (ONE THOUSAND)“.

Poznámka: Uvedený příklad znázorňuje použití tohoto postupu (viz ust. 5.2.1.4.3.1):

Nastavení výškoměru	*Vysílá se:*
1 009	QNH **jedna nula nula devět**
1 000	QNH **jeden tisíc**
993	QNH **devět devět tři**

5.2.1.4.1.4 Všechna čísla související s vysíláním kódů odpovídače se vysílají vyslovováním každé číslice odděleně, s výjimkou případů, kdy se v kódech odpovídače vyskytují pouze celé tisíce, a informace se vysílá vyslovováním číslice počtu tisíců, za kterým následuje slovo „TISÍC (THOUSAND)“.

Poznámka: Uvedený příklad znázorňuje použití tohoto postupu (viz ust. 5.2.1.4.3.1):

Kódy odpovídače	*Vysílá se:*
2 400	kód odpovídače **dva čtyry nula nula**
1 000	kód odpovídače **jeden tisíc**
2 000	kód odpovídače **dva tisíce**

5.2.1.4.1.5 Všechna čísla související s vysíláním jiných informací než těch, které jsou popsány v ust. 5.2.1.4.1.1 až 5.2.1.4.1.4, souvisejících např. s nadmořskou výškou (altitude), výškou oblačnosti, dohledností a dráhovou dohledností (RVR), se vysílají vyslovováním každé číslice odděleně, s výjimkou toho, že všechna čísla, ve kterých se vyskytují celé stovky a celé tisíce, se vysílají odděleným vyslovováním každé číslice počtu stovek a tisíců, za kterým následuje slovo „STO (HUNDRED)“ nebo „TISÍC (THOUSAD)“. Kombinace tisíců a celých stovek se vysílají odděleným vyslovováním každé číslice počtu tisíců, za kterým následuje slovo „TISÍC (THOUSAND)“ následovaným počtem stovek, za kterým následuje slovo „STO (HUNDRED)“.

Poznámka: Uvedený příklad znázorňuje použití tohoto postupu (viz ust. 5.2.1.4.3.1):

Nadmořská výška	*Vysílá se:*
800	**osum set**
3 400	**tři tisíce čtyry sta**
12 000	**jedna dva tisíce**
Výška oblačnosti	
2 200	**dva tisíce dva sta**
4 300	**čtyry tisíce tři sta**
Dohlednost	
1 000	dohlednost **jeden tisíc**
700	dohlednost **sedum set**
Dráhová dohlednost	
600	dráhová dohlednost **šest set**
1 700	dráhová dohlednost **jeden tisíc sedum set**

EU:

5.2.1.4.1.6 V případech, kdy je potřeba vyjasnit, zda vysílané číslo představuje celé tisíce a/nebo celé stovky, vysílá se číslo vyslovováním každé číslice odděleně.

5.2.1.4.1.7 Při poskytování informací týkajících se relativního zaměření vůči objektu nebo konfliktnímu provozu z hlediska 12hodinového ciferníku se informace udá vyslovováním číslic společně, jako např. „DESET HODIN (TEN O’CLOCK)“ nebo „JEDENÁCT HODIN (ELEVEN O’CLOCK)“.

5.2.1.4.1.8 Čísla obsahující desetiny se vysílají podle ust. 5.2.1.4.1.1 až 5.2.1.4.1.4 a desetiny se oddělí slovem „ČÁRKA“. V anglickém jazyce se oddělí slovem „DECIMAL“.

Poznámka1: Uvedený příklad znázorňuje použití tohoto postupu:

Číslo:	*Vysílá se:*
100,3	JEDNA NULA NULA ČÁRKA TŘI ONE ZERO ZERO DECIMAL THREE
38 143,9	TŘI OSUM JEDNA ČTYRY TŘI ČÁRKA DEVĚT THREE EIGHT ONE FOUR THREE DECIMAL NINE

Poznámka 2: Pro identifikaci VKV kmitočtů se po desetinné čárce pro rozlišení kanálů používá počet číslic (ust. 5.2.1.7.3.4.3 hovoří o kmitočtech s rozestupem 25 kHz, ust. 5.2.1.7.3.4.4 o kmitočtech s rozestupem 8,33 kHz).

Poznámka 3: Informace o vzájemném párování kanálů/kmitočtů pro rozestupy kmitočtů 8,33 kHz a 25 kHz je uvedená v tabulce 4-1 (bis) Předpisu L 10/V.

5.2.1.4.1.9 **PANS**. *Čas se může vyjádřit jen minutami každé hodiny. Každá číslice se vyslovuje odděleně. Je-li však nebezpečí vzniku omylu, vyjádří se čas hodinami i minutami.*

Poznámka: Příklad uvádí použití tohoto postupu při dodržení ust. 5.2.1.2.2:

Čas:	*Vysílá se (výslovnost):*
0920	DVA NULA (*nebo*) NULA DEVĚT DVA NULA TOO ZE-RO (or) ZE-RO NIN-er TOO ZE-RO
1643	ČTYŘI TŘI (*nebo*) JEDNA ŠEST ČTYRY TŘI FOW-er TREE (or) WUN SIX FOW-er TREE

5.2.1.4.2 *Ověřování čísel*

5.2.1.4.2.1 Je-li nutné ověřit správnost přijímaných čísel, musí osoba vysílající zprávu požádat osobu přijímající zprávu o opakování každého čísla.

5.2.1.4.3 *Výslovnost čísel*

EU:

5.2.1.4.3.1 Je-li při spojení použit anglický jazyk, výslovnost čísel musí být následující:

Číslice nebo část čísla	*Výslovnost*	
	česky	*anglicky*
0	NULA	ZE-RO
1	JEDNA	WUN
2	DVA	TOO
3	TŘI	TREE
4	ČTYRY	FOW-er
5	PĚT	FIFE
6	ŠEST	SIX
7	SEDUM	SEV-en
8	OSUM	AIT
9	DEVĚT	NIN-er
10	DESET	TEN
11	JEDENÁCT	EE-LE-VEN
12	DVANÁCT	TWELF
desetinná čárka	ČÁRKA	DAY-SEE-MAL
sto	STO	HUN-dred
tisíc	TISÍC	TOU-SAND

Poznámka: Slabiky napsané velkými písmeny jsou přízvučné, například ve slově ZE-RO jsou obě slabiky přízvučné, naopak ve slově FOW-er je přízvuk pouze na prvé slabice.

5.2.1.5 *Technika vysílání*

5.2.1.5.1 **PANS.** *Každá psaná zpráva se musí před začátkem vysílání přečíst, aby se předešlo nežádoucímu zdržení při spojení.*

5.2.1.5.2 Vysílání musí být stručná a vedená normálním hovorovým tónem.

Poznámka: Požadavky na jazykové znalosti jsou uvedeny v Doplňku k Předpisu L 1.

5.2.1.5.3 **PANS.** *Způsob hovoru musí zaručovat nejvyšší stupeň srozumitelnosti každého vysílání. Ke splnění tohoto požadavku, musí posádky letadla a pozemní personál:*

a) vyslovovat každé slovo jasně a srozumitelně;
b) udržovat stejnou rychlost hovoru, nepřekračující 100 slov za minutu. Je-li zpráva vysílána letadlu a je nutno provést záznam jejího obsahu, musí se přizpůsobením hovoru umožnit provedení písemného záznamu. Krátká přestávka před a po číslicích usnadňuje jejich srozumitelnost;
c) zachovávat stejnou výši hlasu ve všech fázích hovoru;
d) být seznámeni s provozní technikou mikrofonu ve vztahu k udržování konstantní vzdálenosti od mikrofonu, není-li používán modulátor s konstantní úrovní;
e) přerušit hovor po dobu, kdy je nutné odvrátit hlavu od mikrofonu.

5.2.1.5.4 Technika řeči by se měla přizpůsobovat převládajícím spojovacím podmínkám.

5.2.1.5.5 **PANS.** *Zprávy přijaté k vysílání musí být vysílány v otevřené řeči nebo ve frazeologii ICAO a jejich obsah nesmí být v žádném případě změněn. Schválené zkratky ICAO, obsažené v textu zprávy letadlu, se obvykle převádějí do nezkrácených slov nebo frází, které tyto zkratky v používaném jazyku představují, vyjma těch zkratek, které jsou běžně používány a jsou všeobecně srozumitelné pro všechen letecký personál.*

Poznámka: Zkratky, které tvoří výjimky podle ust. 5.2.1.5.5, jsou speciálně vyznačeny v dekódovacích částech Předpisu L 8400, Zkratky a kódy.

5.2.1.5.6 **PANS.** *K urychlení spojení může být při dobrých podmínkách pro spojení upuštěno od fonetického hláskování. Nesmí tím však být ohrožen správný příjem a srozumitelnost zprávy.*

5.2.1.5.7 **PANS**. *Vysílání dlouhých zpráv se občas na okamžik přeruší, aby si vysílající operátor mohl ověřit, že používaný kmitočet je čistý, a aby, je-li to potřebné, bylo přijímacímu operátorovi umožněno požádat o opakování částí, které nepřijal*.

5.2.1.5.8 Při radiotelefonním spojení se dle vhodnosti musí užívat následujících slov a frází, přičemž jejich význam je následující:

Fráze	*Význam*
POTVRZUJI AFFIRM	„Ano.“
ČEKEJTE STANDBY	„Čekejte, zavolám Vás.“ *Poznámka: Volající by měl obvykle obnovit kontakt, jestliže je prodleva delší. STANDBY-ČEKEJTE není schválení nebo odmítnutí.*
JAK SLYŠÍTE HOW DO YOU READ	„Jaká je čitelnost /srozumitelnost mého vysílání?“ (viz. ust. 5.2.1.8.4).
KONEC OUT	„Rozhovor je skončen a neočekává se odpověď.“ *Poznámka: Normálně se při VKV spojení nebo družicové hlasové komunikaci nepoužívá.*
MEZERA BREAK	„Tímto vyznačuji oddělení dvou částí zprávy.“ *Poznámka: Používá se jen tehdy, není-li text zřetelně oddělen od ostatních částí zprávy.*
MEZERA MEZERA BREAK BREAK	„Tímto vyznačuji oddělení dvou zpráv vysílaných různým letadlům při velmi hustém provozu.“
MLUVTE POMALEJI SPEAK SLOWER	„Snižte rychlost Vaší řeči.“ *Poznámka: Pro normální rychlost řeči viz ust. 5.2.1.5.3 b).*
MONITORUJTE MONITOR	„Poslouchejte na *(kmitočet)*.“
NEBERTE V ÚVAHU DISREGARD	„Ignorovat.“ – Považujte toto vysílání, jako kdyby nebylo vysíláno.
NEGATIV NEGATIVE	„Ne“ *nebo* „Povolení není potvrzeno“ *nebo* „To není správné“ *nebo* „Neschopen“.
NEJSEM SCHOPEN UNABLE	„Nemohu splnit vaši žádost, instrukci nebo povolení.“ *Poznámka: Za frází „NEJSEM SCHOPEN“ je obvykle uveden důvod.*
OPAKUJI I SAY AGAIN	„Opakuji pro objasnění nebo zdůraznění.“
OPAKUJTE SAY AGAIN	„Opakujte vše“ *nebo* „Opakujte následující část Vašeho posledního vysílání".
OPAKUJTE ZPRÁVU READ BACK	„Opakujte zpět vše“ *nebo* „Opakujte určitou část této zprávy přesně tak, jak byla přijata."
OPRAVA CORRECTION	„V tomto vysílání *(nebo v označené zprávě)* byla učiněna chyba, správné znění je …“
OHLASTE REPORT	„Předejte mi následující informaci …“
POTVRĎTE ACKNOWLEDGE	„Potvrďte, že jste zprávu přijal a rozuměl jí.“
POTVRĎTE CONFIRM	„Požaduji ověření: *(povolení, instrukce, opatření, informace)*.“
POVOLENO CLEARED	„Oprávněn pokračovat za určitých podmínek.“
PROVEDU WILCO (zkratka z „will comply“)	„Rozumím Vaší zprávě a budu podle ní postupovat.“
PŘEJDĚTE CONTACT	„Navažte rádiové spojení s …“
PŘÍJEM OVER	„Moje vysílání skončilo, očekávám Vaši odpověď.“ *Poznámka: Normálně se při VKV spojení nebo družicové hlasové komunikaci nepoužívá.*

Fráze	*Význam*
ROZUMÍM ROGER	„Přijal jsem vše z Vašeho posledního vysílání.“ *Poznámka: Za žádných okolností nesmí být použito jako odpověď na frázi „OPAKUJTE ZPRÁVU“ nebo jako přímá odpověď na souhlas „POTVRZUJI“ nebo nesouhlas „NEGATIV“.*
SCHVÁLENO APPROVED	„Povolení pro požadovaný úkon je schváleno.“
SLOVA DVAKRÁT WORDS TWICE	a) *jako žádost*: „Spojení je obtížné. Prosím vysílejte každé slovo nebo skupinu slov dvakrát.“ b) *jako informace*: „Jelikož spojení je obtížné, vysílám v této zprávě každé slovo nebo skupinu slov dvakrát.“
SPRÁVNĚ CORRECT	„Správný“ *nebo* „přesný".
UDRŽUJTE MAINTAIN	„Pokračujte v souladu s danými podmínkami“ *nebo* v přesném významu, např. „Udržujte VFR“
ZKONTROLUJTE CHECK	„Prověřte systém nebo postup.“ *(Nepoužít v jakémkoliv jiném kontextu. Obvykle se neočekává odpověď.)*
ZNOVU POVOLENO RECLEARED	„Vaše předcházející povolení bylo změněno a toto nové povolení nahrazuje Vaše předcházející povolení nebo jeho část.“
ZRUŠTE CANCEL	„Anulujte předcházející vyslané povolení.“
ŽÁDÁM REQUEST	„Rád bych věděl“ *nebo* „Přeji si obdržet.“

5.2.1.6 *Složení zpráv*

5.2.1.6.1 Zprávy dopravované zcela leteckou pohyblivou službou se musí skládat z těchto částí v následujícím pořadí:

a) volání s vyznačením adresáta a odesilatele (viz ust. 5.2.1.7.3);
b) text (viz ust. 5.2.1.6.2.1.1).

Poznámka: Dále uvedené příklady znázorňují použití uvedeného postupu:

(volání) NEW YORK RADIO SWISSAIR JEDNA JEDNA NULA
NEW YORK RADIO SWISSAIR ONE ONE ZERO

(text) ŽÁDÁM KONTROLU SELCAL
REQUEST SELCAL CHECK

nebo

(volání) SWISSAIR JEDNA NULA NULA NEW YORK RADIO
SWISSAIR ONE ZERO ZERO NEW YORK RADIO

(text) PŘEJDĚTE NA SAN CHUAN PĚT ŠEST
CONTACT SAN JUAN FIVE SIX

5.2.1.6.2 Zprávy vyžadující v části svého směrování dopravu po letecké pevné telekomunikační síti (AFTN) a ty, které se nedoručují podle předem sjednané dohody o určeném rozesílání zpráv (viz ust. 3.3.7.1), se sestavují následovně:

5.2.1.6.2.1 *Je-li zpráva podána z letadla*:

1) volání (viz ust. 5.2.1.7.3);
2) slovo „PRO“ (FOR);
3) jméno organizace adresáta;
4) jméno stanice určení;
5) text.

5.2.1.6.2.1.1 Text zprávy musí být natolik krátký, nakolik to dovolí nezbytnost informace; v plné míře se musí použít předepsané frazeologie ICAO.

Poznámka: Dále uvedený příklad uvádí použití tohoto postupu:

(volání) BOSTON RADIO SWISSAIR JEDNA DVA OSUM
BOSTON RADIO SWISSAIR ONE TWO EIGHT

(adresa) PRO SWISSAIR BOSTON
FOR SWISSAIR BOSTON

(text) ŽÁDÁM VÝMĚNU MOTORU ČÍSLO JEDNA
NUMBER ONE ENGINE CHANGE REQUIRED

5.2.1.6.2.2 *Je-li zpráva adresována letadlu*. Předává-li se zpráva sepsaná v souladu s ust. 4.4.2 leteckou stanicí letadlu za letu, vynechá se při předávání zprávy na leteckou pohyblivou službu záhlaví a adresní část ve formátu zprávy AFTN.

5.2.1.6.2.2.1 Při uplatnění ust. 5.2.1.6.2.2 musí zpráva vyslaná v letecké pohyblivé službě obsahovat:

a) text (včetně oprav (COR) obsažených ve zprávě AFTN);
b) slovo OD (FROM);
c) jméno odesílající organizace a její poloha (převzaté ze zprávy AFTN z části týkající se odesílatele).

5.2.1.6.2.2.2 **PANS.** *Obsahuje-li text zprávy, která má být vyslána leteckou stanicí letadlu za letu, smluvené zkratky ICAO, musí se tyto obvykle při*

vysílání převést do nezkrácených slov nebo frází, které tyto zkratky nahrazují v používaném jazyce, vyjma těch, které jsou běžně používány a jsou všeobecně srozumitelné pro všechen letecký personál.

Poznámka: Zkratky, o kterých hovoří ust. 5.2.1.6.2.2.2 jsou uvedeny v Předpisu L 8400, Zkratky a kódy.

5.2.1.7 *Volání*

5.2.1.7.1 *Radiotelefonní volací znaky leteckých stanic*

Poznámka: Formát volacího znaku je definován v Radiokomunikačním řádu ITU, vydání 2008; Článek 19, Oddíl III, Oddíl IV a Oddíl VII.

5.2.1.7.1.1 Letecké stanice letecké pohyblivé služby musí být identifikovány:

a) názvem místa polohy;

b) stanovištěm nebo službou, která je k dispozici.

5.2.1.7.1.2 Stanoviště nebo služba se musí identifikovat v souladu s následující tabulkou s výjimkou, kdy název místa nebo stanoviště služby se smí vynechat za předpokladu, že bylo navázáno uspokojivé spojení.

Stanoviště/služba	*volací znaky služby*	
oblastní středisko řízení*		CONTROL
přibližovací stanoviště řízení*		APPROACH
přibližovací stanoviště řízení příletů za pomoci radaru	PŘÍLET	ARRIVAL
přibližovací stanoviště řízení odletů za pomoci radaru	ODLET	DEPARTURE
letištní řízení	VĚŽ	TOWER
řízení pohybu na zemi		GROUND
stanoviště řízení letového provozu (obecně), když poskytuje přehledové služby ATS	RADAR	RADAR
přesný přibližovací radar	PŘESNÝ	PRECISION
zaměřovací stanice*		HOMER
letová informační služba (FIC/AFIS)		INFORMATION
výdej odletových povolení		DELIVERY
řízení na odbavovací ploše		APRON
operační kontrola provozovatele	DISPEČINK	DISPATCH
letecká stanice		RADIO

Poznámka: Kde není uvedený český výraz, používá se pouze anglický název stanoviště. Stanoviště označená hvězdičkou se v ČR nepoužívají.

5.2.1.7.2 *Radiotelefonní volací znaky letadel*

5.2.1.7.2.1 *Úplné volací znaky*

5.2.1.7.2.1.1 V radiotelefonii se musí k označení letadla použít některého z těchto typů volacích znaků:

Typ a) – skupina písmen a/nebo číslic, odpovídající poznávací značce letadla; nebo

Typ b) – radiotelefonní označení provozovatele letadla, za kterým následují poslední čtyři znaky poznávací značky letadla; nebo

Typ c) – radiotelefonní označení provozovatele letadla, za kterým následuje označení letu.

Poznámka 1: Označení výrobce letadla nebo označení typu letadla může být použito jako radiotelefonní prefix volacího znaku typu a) (viz tabulka 5-1).

Poznámka 2: Radiotelefonní zkratky leteckých provozovatelů, uvedené v bodech b) a c), jsou obsaženy v publikaci ICAO Doc 8585 (Dohodnutá označení provozovatelů, leteckých úřadů a služeb) (Designators for Aircraft Operation Agencies, Aeronautical Authorities and Services).

Poznámka 3: Libovolný počet výše uvedených volacích znaků je možno uvést v odpovídajícím poli podaného letového plánu týkajícím se identifikace letadla, jako je Pole 7 ve FPL. Instrukce pro vyplňování letového plánu jsou uvedeny v Předpisu L 4444.

5.2.1.7.2.2 *Zkrácené volací znaky*

5.2.1.7.2.2.1 Radiotelefonní volací znaky letadel uvedené v ust. 5.2.1.7.2.1.1 mohou být s výjimkou bodu c) zkráceny za okolností uvedených v ust. 5.2.1.7.3.3. Zkrácené volací znaky musí mít některou z těchto forem:

Typ a) – prvé písmeno nebo číslice a nejméně poslední dvě písmena volacího znaku;

Typ b) – radiotelefonní označení provozovatele letadla a nejméně poslední dvě písmena volacího znaku;

Typ c) – není ve zkráceném tvaru.

Poznámka: Označení výrobce letadla nebo označení typu letadla může být použito místo prvého znaku volacího znaku typu a).

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

Tab. 5-1. Příklady nezkrácených a zkrácených volacích znaků
(viz ust. 5.2.1.7.2.1 a 5.2.1.7.2.2)

		Typ a)		Typ b)	Typ c)
Nezkrácený volací znak	N57826	*CESSNA FABCD	*CITATION FABCD	VARIG PVMA	SCANDINAVIAN 937
Zkrácený volací znak	N26	CESSNA CD	CITATION CD	VARIG MA	(není zkrácená forma)
	nebo	nebo	nebo	nebo	
	N826	CESSNA BCD	CITATION BCD	VARIG VMA	

** Příklady ilustrují uplatnění Poznámky 1 k ust. 5.2.1.7.2.1.1.*

5.2.1.7.3 *Radiotelefonní postupy*

5.2.1.7.3.1 Letadlo nesmí za letu měnit svůj radiotelefonní volací znak, s výjimkou dočasné změny nařízené stanovištěm řízení letového provozu v zájmu bezpečnosti letu.

5.2.1.7.3.1.1 Letadlu nesmí být během vzletu, poslední části konečného přiblížení a výběhu po přistání předávány žádné zprávy a informace vyjma odůvodněných potřeb k zajištění bezpečnosti letu.

5.2.1.7.3.2 *Navázání radiotelefonního spojení*

5.2.1.7.3.2.1 Při navazování spojení musí být vždy použity úplné volací znaky. Postup volání letadel navazujících spojení musí odpovídat postupům uvedeným v Tab. 5-2.

5.2.1.7.3.2.2 **PANS.** *Stanice, která chce vyslat zprávu všem stanicím, které jsou pravděpodobně na příjmu, musí zahájit vysílání všeobecným voláním „VŠEM STANICÍM“, následovaným volacím znakem volající stanice.*

Poznámka: Zpráva takto vyslána nevyžaduje odpovědi, pokud nejsou posléze jednotlivé stanice vyzvány k potvrzení příjmu.

EU:

5.2.1.7.3.2.3 Postup při odpovědi na výše uvedené volání musí odpovídat Tab. 5-3. Použití volacího znaku vysílající stanice s následným uvedením volacího znaku odpovídající stanice musí být považováno za žádost k pokračování ve vysílání vysílající stanicí. U předání spojení v rámci jednoho stanoviště ATS může být volací znak stanoviště ATS vynechán, pokud tak povolí příslušný úřad.

Tab. 5-2. Postup při radiotelefonním volání*
(viz ust. 5.2.1.7.3.2.1)

	Typ a)	Typ b)	Typ c)
Volací znak volané stanice	NEW YORK RADIO	NEW YORK RADIO	NEW YORK RADIO
Volací znak volající stanice	GABCD**	SPEEDBIRD ABCD**	AEROFLOT 321**

* *V určených případech, kdy je volání určeno letecké stanici, toto může být uskutečněno přenosem kódových signálů na tónovém kmitočtu na radiotelefonních kanálech.*

** *Vyjma dohodnutých telefonních volacích znaků a označení typu letadla, každý znak ve volání se vyslovuje odděleně. Když se slova hláskují, používá se radiotelefonní fonetická abeceda, uvedená v ust. 5.2.1.3. Čísla se vyslovují v souladu s předpisem, uvedeným v ust. 5.2.1.4.*

Tab. 5-3. Postup při radiotelefonní odpovědi
(viz ust. 5.2.1.7.3.2.3)

	Typ a)	Typ b)	Typ c)
Volací znak volané stanice	GABCD*	SPEEDBIRD ABCD*	AEROFLOT 321*
Volací znak odpovídající stanice	NEW YORK RADIO	NEW YORK RADIO	NEW YORK RADIO

* *Vyjma dohodnutých telefonních volacích znaků a označení typu letadla, každý znak ve volání se vyslovuje odděleně. Když se slova hláskují, používá se radiotelefonní fonetická abeceda uvedená v ust. 5.2.1.3. Čísla se vyslovují v souladu s předpisem uvedeným v ust. 5.2.1.4.*

5.2.1.7.3.2.4 **PANS.** *Zachytí-li stanice volání, avšak má pochybnosti o volacím znaku volající stanice, vyšle následující:*

„STANICE VOLAJÍCÍ … *(volací znak volané stanice)* OPAKUJTE SVŮJ VOLACÍ ZNAK.“

Poznámka: Příklad použití předcházejícího postupu:

(stanice PRAHA RADAR odpovídá)

„STANICE VOLAJÍCÍ PRAHA RADAR *(krátká přestávka)* OPAKUJTE SVŮJ VOLACÍ ZNAK.“

5.2.1.7.3.2.5 Spojení začíná zpravidla voláním a odpovědí. Je-li jisté, že volaná stanice volání zachytí, může volající stanice zahájit vysílání zprávy, aniž čeká odpověď volané stanice.

5.2.1.7.3.2.6 Spojení „letadlo – letadlo“ po kanále „INTERPILOT“ se uskutečňuje na příslušném kmitočtu „letadlo – letadlo“ buď přímým voláním konkrétní letadlové stanice, nebo všeobecným voláním počítajícím s podmínkami, které se týkají využití tohoto kanálu.

Poznámka: Podmínky použití kanálu „letadlo – letadlo“ viz Předpis L 10/V, ust. 4.1.3.2.1 a Předpis L 10/II, ust. 5.2.2.1.1.4.

5.2.1.7.3.2.6.1 **PANS.** *Může-li letadlo bdít na více než jednom kmitočtu, počáteční volání musí obsahovat rozeznávací značku kanálu „INTERPILOT“.*

Poznámka: Následující příklad ukazuje použití tohoto volacího postupu:

CLIPER 123 – SABENA 901 – INTERPILOT – JAK SLYŠÍTE

CLIPPER 123 – SABENA 901 – INTERPILOT – HOW DO YOU READ

nebo

VŠEM LETADLŮM V BLÍZKOSTI 30 SEVER 160 VÝCHOD – JAPANAIR 401 – INTERPILOT – PŘÍJEM

ANY AIRCRAFT IN THE VICINITY OF 30 NORTH 160 EAST – JAPANAIR 401 – INTERPILOT – OVER

5.2.1.7.3.3 *Pokračování radiotelefonního spojení*

5.2.1.7.3.3.1 Zkrácené radiotelefonní volací znaky podle ust. 5.2.1.7.2.2 se použijí jedině po navázání spolehlivého spojení a za předpokladu, že nemůže dojít k omylu. Letadlo použije svůj zkrácený volací znak pouze v případě, že bylo tímto způsobem osloveno leteckou stanicí.

EU:

5.2.1.7.3.3.2 Při vydávání letových povolení musí řídící letového provozu i piloti při doslovném opakování těchto povolení vždy připojit volací znak letadla, jemuž je povolení určeno. Při jiných příležitostech než jsou tyto lze, jakmile je spojení navázáno, nepřetržitě korespondovat v obou směrech bez dalšího použití volacích znaků nebo volání až do ukončení spojení.

5.2.1.7.3.3.3 Aby se zabránilo možným omylům při vydávání letových povolení, musí řídící letového provozu i piloti při doslovném opakování těchto povolení vždy připojit volací znak letadla, jemuž je povolení určeno.

5.2.1.7.3.4 *Označení vysílacího kanálu*

5.2.1.7.3.4.1 **PANS.** *Protože radiotelefonista letecké stanice obvykle bdí na více než jednom kmitočtu, musí se po volání vyslat označení použitého kmitočtu, vyjma kdy je známo, že existují jiné vhodné způsoby pro rozpoznávání kmitočtu.*

5.2.1.7.3.4.2 **PANS.** *Není-li pravděpodobnost vzniku omylu, lze použít k označení vysílacího kanálu jen prvních dvou čísel KV kmitočtů (kHz).*

Poznámka: Příklad uvádí použití tohoto postupu:

(PAA 325 volá stanici KINGSTON na KMITOČTU 8 871 kHz)

„KINGSTON CLIPPER TŘI DVA PĚT – NA OSUM OSUM.“

EU:

5.2.1.7.3.4.3 **PANS.** *Vyjma případu uvedeného v ust. 5.2.1.7.3.4.4 by při radiotelefonním spojení v pásmu VKV se pro označení vysílacího kanálu použije všech šest číslic číselného označení. V případě, že pátá i šestá číslice jsou nuly, použijí se pouze první čtyři číslice.*

Poznámka 1: Následující příklady uvádějí použití postupu uvedeného v ust. 5.2.1.7.3.4.3:

Kanál	*Vysílá se*
118,000	JEDNA JEDNA OSUM ČÁRKA NULA ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO
118,005	JEDNA JEDNA OSUM ČÁRKA NULA NULA PĚT ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO ZERO FIVE
118,010	JEDNA JEDNA OSUM ČÁRKA NULA JEDNA NULA ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO ONE ZERO
118,025	JEDNA JEDNA OSUM ČÁRKA NULA DVA PĚT ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO TWO FIVE
118,050	JEDNA JEDNA OSUM ČÁRKA NULA PĚT NULA ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO FIVE ZERO
118,100	JEDNA JEDNA OSUM ČÁRKA JEDNA ONE ONE EIGHT DECIMAL ONE

Poznámka 2: Při radiotelefonním spojení v pásmu VKV musí být věnována pozornost označení vysílacích kanálů v případě, kdy se ve vzdušném prostoru, kde se používají rozestupy radiokomunikačních kanálů 25 kHz, používá všech šest číslic číselného označení, neboť u letadlových zařízení s možností rozestupů kanálů 25 a více kHz je možné na panelu ovladačů rádiové soustavy zadat pouze prvních pět číslic číselného označení.

Poznámka 3: Číselné označení odpovídá označení kanálu v tabulce 4-1 (bis) Předpisu L 10/V.

EU:

5.2.1.7.3.4.4 **PANS.** *Ve vzdušném prostoru, kde všechny kanály radiokomunikačního spojení v pásmu VKV mají rozestupy 25 nebo více kHz a použití šesti číslic jako v ust. 5.2.1.7.3.4.3 není doloženo provozním požadavkem určeným příslušnými úřady, použije se prvních pět číslic číselného označení vyjma*

případu, kdy pátá i šestá číslice jsou nuly. V takovém případě se použijí pouze první čtyři číslice.

Poznámka 1: Následující příklady uvádějí použití postupu uvedeného v ust. 5.2.1.7.3.4.4 a příslušná nastavení na panelu ovladačů rádiové soustavy u telekomunikačního vybavení s možností rozestupů kanálů 25 kHz a 8,33/25 kHz:

Kanál	*Vysílá se*	*Nastavení na panelu ovladačů rádiové soustavy u telekomunikačního vybavení s rozestupy*	
		25 kHz (5 číslic)	*8,33/25 kHz (6 číslic)*
118,000	JEDNA JEDNA OSUM ČÁRKA NULA ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO	118,00	118,000
118,025	JEDNA JEDNA OSUM ČÁRKA NULA DVA ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO TWO	118,02	118,025
118,050	JEDNA JEDNA OSUM ČÁRKA NULA PĚT ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO FIVE	118,05	118,050
118,075	JEDNA JEDNA OSUM ČÁRKA NULA SEDUM ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO SEVEN	118,07	118,075
118,100	JEDNA JEDNA OSUM ČÁRKA JEDNA ONE ONE EIGHT DECIMAL ONE	118,10	118,100

Poznámka 2: Při radiotelefonním spojení v pásmu VKV musí být věnována pozornost označení vysílacích kanálů v případě, kde se ve vzdušném prostoru, kde jsou provozována také letadla s možností rozestupů kanálů 8,33/25 kHz, používá pět číslic číselného označení. U letadlových zařízení s možností rozestupů kanálů 8,33 a více kHz je možné na panelu ovladačů rádiové soustavy zadat šest číslic. Mělo by se proto zajistit, aby u kanálů 25 kHz byla nastavena pátá i šestá číslice (viz Poznámka 1 nahoře).

Poznámka 3: Číselné označení odpovídá označení kanálu v tabulce 4-1 (bis) Předpisu L 10/V.

5.2.1.8 *Postupy pro zkušební vysílání*

5.2.1.8.1 **PANS.** *Zkušební vysílání musí obsahovat:*

a) volací znak volané stanice;

EU:

b) volací znak volající stanice;

c) slova „ZKOUŠKA RÁDIA (RADIO CHECK)“;

d) používaný kmitočet.

5.2.1.8.2 **PANS.** *Odpověď na zkušební vysílání musí obsahovat:*

EU:

a) volací znak stanice požadující zkušební vysílání;

b) volací znak odpovídající stanice;

c) informace týkající se čitelnosti stanice požadující zkušební vysílání.

5.2.1.8.3 **PANS.** *Zkušební vysílání a odpověď na ně musí být na letecké stanici zaznamenáno.*

5.2.1.8.4 **PANS.** *Čitelnost zkušebního vysílání se udává podle této stupnice:*

1 Nečitelné;
2 Chvílemi nečitelné;
3 Čitelné, ale s obtížemi;
4 Čitelné;
5 Dokonale čitelné.

5.2.1.9 *Výměna zpráv*

5.2.1.9.1 Spojení musí být stručné a srozumitelné, přičemž se vždy, když je to možné, používá standardní frazeologie.

5.2.1.9.1.1 Zkrácených postupů by se mělo používat jen až po navázání spojení a za předpokladu, že nemůže dojít k omylu.

5.2.1.9.2 *Potvrzení příjmu*. Operátor, jenž přijímá, se musí přesvědčit o správném přijetí zprávy dříve, než potvrdí příjem.

Poznámka: Potvrzování příjmu nesmí být zaměněno s potvrzením odposlouchané zprávy při provozu v radiotelefonní síti.

EU:

5.2.1.9.2.1 Vysílá-li potvrzení příjmu letadlo, musí potvrzení obsahovat volací znak letadla.

5.2.1.9.2.2 **PANS.** *Letadlová stanice potvrzuje příjem důležitých zpráv služby řízení letového provozu, nebo jejich částí jejich opakováním ukončeným vlastním volacím znakem.*

Poznámka 1: Povolení služby řízení letového provozu, příkazy a informace, které musí být opakovány, jsou stanoveny Předpisem L 4444.

Poznámka 2: Následující příklad uvádí použití tohoto postupu:

(Povolení služby řízení letového provozu předávané letadlu stanicí sítě).

Stanice:
TWA DEVĚT ŠEST TŘI – MADRID RADAR

Letadlo:
MADRID RADAR – TWA DEVĚT ŠEST TŘI

Stanice:
TWA DEVĚT ŠEST TŘI MADRID RADAR – ATC POVOLUJE TWA DEVĚT ŠEST TŘI KLESAT DO DEVĚT TISÍC STOP.

Letadlo (potvrzuje):
POVOLENO KLESÁNÍ DO DEVĚT TISÍC STOP – TWA DEVĚT ŠEST TŘI

Stanice (pokud potvrzuje správnost přijaté zprávy):
MADRID RADAR

5.2.1.9.2.3 Potvrzování příjmu leteckou stanicí:

1) *letadlové stanici*: vysílání musí obsahovat volací znak letadla, za kterým následuje, je-li to nutné, volací znak letecké stanice;
2) *jiné letecké stanici*: vysílání musí obsahovat volací znak letecké stanice, která potvrzuje příjem.

5.2.1.9.2.3.1 **PANS.** *Letecká stanice potvrzuje zprávy o poloze a další zprávy o průběhu letu opakováním zprávy, za kterým následuje vlastní volací znak. Aby se zabránilo přetížení spojovacích kanálů, může dočasně od opakování upustit.*

5.2.1.9.2.4 **PANS.** *Přijímací stanice může pro ověření opakovat doslova zprávu jako doplněk potvrzení příjmu. V tomto případě by měla stanice, která přijímá opakování zprávy, potvrdit správnost opakování vysíláním svého volacího znaku.*

5.2.1.9.2.5 **PANS.** *Jestliže hlášení o poloze a jiné informace (např. hlášení o počasí) jsou součástí jedné zprávy, provede se potvrzení opakováním hlášení o poloze, po kterém následují slova „POČASÍ PŘIJAL“, vyjma případů, kdy je příjem podobných informací požadován od jiných stanic sítě. Ostatní zprávy se potvrzují vysláním vlastního volacího znaku letecké stanici*.

EU:

5.2.1.9.3 *Konec hovoru*. Radiotelefonní spojení ukončuje přijímající stanoviště ATS nebo letadlo použitím vlastního volacího znaku.

5.2.1.9.4 *Opravy a opakování*

5.2.1.9.4.1 Došlo-li k chybě ve vysílání, použije se slovo „OPRAVA“, potom se opakuje poslední správně vyslaná skupina nebo fráze, načež se vyšle správné znění textu.

5.2.1.9.4.2 Je-li opravu možno nejlépe provést opakováním celé zprávy, musí operátor před druhým vysíláním zprávy použít frázi „OPRAVA, OPAKUJI“ – „CORRECTION, I SAY AGAIN“.

5.2.1.9.4.3 Předpokládá-li operátor vysílající zprávu, že příjem bude obtížný, měl by vyslat důležité části zprávy dvakrát.

EU:

5.2.1.9.4.4 Pochybuje-li přijímací stanice o správnosti přijaté zprávy, musí požádat o úplné nebo částečné opakování zprávy.

5.2.1.9.4.5 Je-li vyžadováno opakování celé zprávy, vyšle se slovo „OPAKUJTE“. Je-li vyžádáno opakování části zprávy, vyšle se „OPAKUJTE VŠE PŘED … *(první slovo správně přijaté)*“, *nebo* „OPAKUJTE … *(slovo před chybějící části)* DO … *(slovo za chybějící částí)*“, *nebo* „OPAKUJTE VŠE PO … *(poslední správně přijaté slovo)*“.

5.2.1.9.4.6 Opakování některých prvků zprávy by se mělo provádět podle potřeby jako např. „OPAKUJTE TLAK“, „OPAKUJTE VÍTR“.

5.2.1.9.4.7 Zjistí-li operátor při kontrole správnosti opakování ve zprávě nesprávné prvky, musí vyslat po ukončení opakování slova „NEGATIV, OPAKUJI“, po nichž následuje správné znění příslušných prvků.

5.2.1.9.5 *Zprávy o normálním průběhu letu*

5.2.1.9.5.1 **PANS.** *Je-li letadlem vysílána zpráva o normálním průběhu letu, musí za voláním následovat slova „LET NORMÁLNÍ“.*

5.2.2 Navázání a zajištění spojení

5.2.2.1 *Bdění, provozní doba*

EU:

5.2.2.1.1 Za letu musí letadlo udržovat stálé bdění podle požadavku příslušného úřadu a vyjma bezpečnostních důvodů nesmí bdění přerušit, aniž by o tom informovala příslušné stanoviště ATS.

5.2.2.1.1.1 Letadla při dlouhotrvajících letech nad vodní hladinou nebo při letech nad určenými oblastmi, kde je předepsáno vybavení letadel polohovým majákem nehody (ELT), musí nepřetržitě udržovat bdění na VKV tísňovém kmitočtu 121,5 MHz, vyjma doby, kdy letadlo pracuje na jiných VKV kanálech nebo když palubní vybavení nebo činnost posádky nedovolí současný poslech na dvou kanálech.

5.2.2.1.1.2 Letadlo musí nepřetržitě bdít na VKV tísňovém kmitočtu 121,5 MHz v prostorech nebo na tratích, kde je možnost zakročování proti letadlu nebo mohou vzniknout jiné nebezpečné situace, a tento požadavek je vydán příslušným úřadem.

5.2.2.1.1.3 Letadla při letech jiných, než je uvedeno v ust. 5.2.2.1.1.1 a ust. 5.2.2.1.1.2, by měla, nakolik je to možné, udržovat bdění na VKV tísňovém kmitočtu 121,5 MHz.

5.2.2.1.1.4 Uživatel VKV komunikačního kanálu pro spojení „letadlo – letadlo“ musí zajistit udržování přiměřeného bdění na určených kmitočtech letových provozních služeb, na tísňovém kmitočtu a na jiných povinných bděcích kmitočtech.

5.2.2.1.2 Letecká stanice musí udržovat bdění podle požadavků příslušného úřadu.

EU:

5.2.2.1.3 Letecké stanice musí udržovat nepřetržitě bdění na VKV tísňovém kmitočtu 121,5 MHz během provozních hodin služby stanovišť, kde je instalován. V případě, kdy se několik těchto stanic vyskytuje současně, použití bdění na kmitočtu 121,5 MHz pro jednu z nich zajistí splnění daného účelu.

Poznámka: Viz Předpis L 10/V, ust. 4.1.3.1.1 vztahující se k užívání kmitočtu 121,5 MHz leteckými stanicemi.

EU:

5.2.2.1.4 Hodlá-li letadlo nebo stanoviště ATS z nějakého důvodu přerušit provoz, musí podle možnosti uvědomit o této skutečnosti ostatní zúčastněné stanice a udat čas, ve kterém předpokládá obnovení provozu. Rovněž tak musí uvědomit zúčastněné stanice o obnovení provozu.

5.2.2.1.4.1 Je-li zapotřebí přerušit provoz na dobu delší, než která byla původně oznámena, musí být opravený čas obnovení provozu vyslán pokud možno v původně oznámeném nebo blízkém čase.

5.2.2.1.5 Pokud řídící letového provozu obsluhuje dva nebo více kmitočtů letových provozních služeb, měl by používat zařízení, které umožňuje, aby se vysílání letových provozních služeb a letadel na kterémkoliv z těchto kmitočtů současně vysílalo i na ostatních používaných kmitočtech, čímž se letadlovým stanicím, které se nacházejí v prostoru působnosti, umožní slyšet jak všechna vysílání řídícího letového provozu, tak i jemu adresovaná vysílání.

5.2.2.2 *Zásady provozu v síti (KV spojení)*

5.2.2.2.1 **PANS.** *Letecké stanice radiotelefonní sítě musí spolupracovat se všemi druhými stanicemi v souladu s následujícími zásadami, aby poskytly oboustranné spojení „letadlo – země“, požadované letícími letadly na tratích, za které síť odpovídá.*

5.2.2.2.2 **PANS.** *Má-li síť větší počet stanic, musí se v rámci sítě zabezpečit spojení s letadly na jednotlivých úsecích trati vybranými stanicemi, označenými pro tyto úseky jako „pravidelná stanice“.*

Poznámka 1: Výběr stanic, které mají pracovat jako „PRAVIDELNÉ STANICE“ pro určitý traťový úsek se provádí, je-li to třeba, oblastní nebo místní dohodou, a je-li to nutné, po poradě mezi státy odpovědnými za síť.

Poznámka 2: Pravidelnými stanicemi jsou v zásadě ty, které jsou v místech, kterými lety na traťovém úseku probíhají, tj. v místech vzletu a přistání, v místech letových informačních středisek a oblastních středisek řízení a v některých případech další vhodně umístěné stanice, potřebné k zajištění úplného krytí příslušného prostoru spojení nebo odposlouchávání.

Poznámka 3: Při výběru pravidelných stanic se musí brát v úvahu charakteristiky šíření elektromagnetických vln na použitých kmitočtech.

5.2.2.2.3 **PANS.** *V prostorech nebo na tratích, kde rádiové podmínky, délka letu nebo vzdálenost mezi leteckými stanicemi vyžadují další opatření k zajištění plynulosti spojení mezi letadly a zemí na celém traťovém úseku, rozdělí si pravidelné stanice odpovědnost za hlavní bdění tím, že každá pravidelná stanice převezme hlavní bdění na té části letu, ve které je schopna co nejúčinněji zvládnout spojení s letadly.*

5.2.2.2.4 **PANS.** *Při hlavním bdění musí každá pravidelná stanice mezi jiným:*

a) odpovídat za stanovení vhodných hlavních a vedlejších kmitočtů pro své spojení s letadlem;
b) přijímat hlášení poloh a zprostředkovávat jiné zprávy z letadla a do letadla nezbytné pro bezpečné provádění letů;
c) odpovídat za provedení potřebných opatření při selhání spojení (viz ust. 5.2.2.7.2).

5.2.2.2.5 **PANS.** *Předání hlavního bdění druhé stanici se provádí obvykle v době přeletu hranic řízené oblasti nebo letové informační oblasti. Toto bdění, pokud je to možné, má udržovat stanice, která obstarává službu pro oblastní středisko řízení letového provozu, nebo letové informační středisko toho prostoru, ve kterém letadlo letí. Vyžadují-li to podmínky spojení, může být stanice požádána, aby udržovala hlavní bdění i za hranicemi prostoru, nebo aby své bdění ukončila dříve, než letadlo dosáhne hranice prostoru, zlepší-li se tím podstatně spojení mezi zemí a letadly.*

5.2.2.3 *Použití kmitočtů*

5.2.2.3.1 Letadlové stanice musí pracovat na příslušných kmitočtech.

5.2.2.3.1.1 Řídící stanice spojení „letadlo – země“ musí stanovit kmitočet (kmitočty), který (které) mají letadlové stanice, pracující pod jejím řízením, za obvyklých podmínek používat.

5.2.2.3.1.2 **PANS.** *Při provozu v síti určí hlavní a vedlejší kmitočty nejprve stanice sítě, se kterou letadlo provádí předletovou zkoušku nebo která jako první naváže s letadlem po vzletu spojení. Tato stanice také musí zajistit, aby ostatní stanice byly podle potřeby informovány o stanoveném kmitočtu (kmitočtech).*

5.2.2.3.2 Letecká stanice by měla při určení kmitočtu podle ust. 5.2.2.3.1.1 nebo 5.2.2.3.1.2 brát v úvahu příslušné charakteristiky šíření signálu a vzdálenosti, na které je spojení požadováno.

5.2.2.3.3 Jestliže kmitočet určený leteckou stanicí není pro spojení vyhovující, měla by letadlová stanice navrhnout jiný kmitočet.

5.2.2.3.4 **PANS.** *Pokud přes ust. 5.1.1 jsou kmitočty pro spojení „letadlo – země“ použity pro výměnu zpráv nezbytných pro koordinaci a spolupráci mezi stanicemi sítě, má se takové spojení pokud možno uskutečnit na kmitočtech sítě, kterých se právě pro převážnou část provozu „letadlo – země“ nepoužívá. Ve všech případech má spojení s letadly přednost před spojením mezi pozemními stanicemi.*

5.2.2.4 *Navázání spojení*

5.2.2.4.1 Letadlové stanice mají, je-li to možné, udržovat přímé spojení s řídící stanicí spojení „letadlo – země“ příslušnou prostoru, ve kterém letadlo letí. Není-li to možné, musí letadlové stanice použít jakýchkoliv vhodných prostředků zprostředkování, které jsou k dispozici pro předání zpráv řídící stanici spojení „letadlo – země“.

5.2.2.4.2 Nemůže-li letecká stanice navázat běžným způsobem spojení s letadlovou stanicí, musí použít jakýchkoliv vhodných prostředků zprostředkování, které jsou k dispozici pro předání zpráv letadlové stanici. Jsou-li tyto pokusy bezvýsledné, musí být vyrozuměn odesílatel v souladu s postupy nařízenými příslušným úřadem.

5.2.2.4.3 **PANS.** *Nenaváže-li se při provozu v síti, po volání na hlavních a vedlejších kmitočtech, spojení mezi letadlovou stanicí a pravidelnou stanicí, musí letadlu poskytnout pomoc jedna z ostatních pravidelných stanic pro tento let buď tím, že upozorní na volání prvně volanou stanici, nebo v případě, že*

volání provedla letadlová stanice, odpoví na volání a převezme zprávu.

5.2.2.4.3.1 **PANS.** *Jiné stanice sítě poskytnou pomoc stejným způsobem tehdy, jsou-li opakované pokusy pravidelných stanic o navázání spojení bezvýsledné*.

5.2.2.4.4 **PANS**. *Ust. 5.2.2.4.3 a ust. 5.2.2.4.3.1 musí být rovněž použita:*

a) na žádost příslušného stanoviště letových provozních služeb;

b) když očekávaná zpráva od letadla nedošla v určitém časovém rozmezí, takže vzniká podezření ztráty spojení.

Poznámka: Příslušný úřad letových provozních služeb může pro uvedené účely stanovit konkrétní časový interval.

5.2.2.5 *Přechod při KV spojení*

5.2.2.5.1 **PANS.** *Má-li letadlová stanice přejít z jednoho kmitočtu nebo sítě na druhý kmitočet nebo síť, musí jí toto oznámit příslušná letecká stanice. Neobdrží-li letadlová stanice takové sdělení, musí svůj úmysl oznámit příslušné letecké stanici dřív, než bude přechod proveden.*

5.2.2.5.2 **PANS.** *V případě přechodu z jedné sítě do druhé je pro zajištění nepřetržitého spojení nejvýhodnější jeho provedení v době, kdy je letadlo ve spojení se stanicí pracující v obou sítích. Jestliže změna sítě musí být provedena současně s přechodem na stanici jiné sítě, musí obě příslušné stanice sítě zkoordinovat přechod dříve, než je doporučena nebo povolena změna kmitočtu. Letadlu se sdělí hlavní a vedlejší kmitočty, kterých má po přechodu používat.*

5.2.2.5.3 Letadlová stanice, která přechází z jednoho bděcího kmitočtu na jiný, musí, je-li tak požadováno příslušným úřadem letových provozních služeb, informovat příslušnou leteckou stanici, že bdění bylo zahájeno na novém kmitočtu.

5.2.2.5.4 **PANS.** *Vstoupí-li letadlo po vzletu do sítě, musí příslušné pravidelné stanici vyslat čas vzletu nebo čas přeletu posledního kontrolního bodu.*

5.2.2.5.5 **PANS.** *Vstupuje-li letadlová stanice do nové sítě, musí vyslat příslušné pravidelné stanici čas přeletu posledního kontrolního bodu nebo poslední hlášenou polohu*.

5.2.2.5.6 **PANS.** *Dříve než letadlová stanice opustí síť, musí v každém případě uvědomit příslušnou pravidelnou stanici o svém úmyslu tím, že podle potřeby vyšle jednu z níže uvedených frází:*

a) přechází-li letadlová stanice na kanál letových provozních služeb pro spojení „pilot – řídící letového provozu“:
Letadlo: „PŘECHÁZÍM NA *… (příslušné stanoviště letových provozních služeb)“;*

b) po přistání:
Letadlo: „PŘISTÁNÍ *… (místo) … (čas)*“.

5.2.2.6 *Přechod při VKV spojení*

EU:

5.2.2.6.1 Letadlo přechází z jednoho radiového kmitočtu na druhý z příkazu příslušného stanoviště ATS v souladu s dohodnutými postupy. Pokud se takový příkaz nevydá, musí letadlo oznámit přechod příslušnému stanovišti ATS dříve, než k přechodu dojde.

5.2.2.6.2 Po navázání počátečního spojení na VKV nebo při přechodu na jiný kmitočet letadlo předává informace předepsané poskytovatelem letových navigačních služeb odpovědným za poskytování služeb a schválené příslušným úřadem.

5.2.2.7 *Selhání hlasového spojení*

5.2.2.7.1 *Spojení „letadlo – země“*

EU:

5.2.2.7.1.1 Jestliže letadlo není schopno navázat spojení s příslušným stanovištěm ATS na určeném kanálu, musí se pokusit o navázání spojení na předchozím kanálu, a nebude-li to úspěšné, na jiném kanálu příslušném pro danou trať. Jsou-li tyto pokusy neúspěšné, musí se letadlo pokusit navázat spojení s příslušným stanovištěm ATS, jinými stanovišti ATS nebo jinými letadly pomocí všech dostupných prostředků a musí letecké stanici oznámit, že spojení není na přiděleném kanálu možné navázat. Kromě toho má být letadlo operující v rámci sítě na poslechu na příslušném VKV kanálu pro případ, že by jej volala letadla letící v blízkosti.

5.2.2.7.1.2 Jestliže pokusy uvedené v ust. 5.2.2.7.1.1 jsou neúspěšné, musí letadlo vyslat svou zprávu dvakrát na určeném kanálu (kanálech) s předesláním fráze „VYSÍLÁM NA SLEPO“, a je-li to zapotřebí, včetně označení adresáta (adresátů), kterému (kterým) je zpráva určena.

5.2.2.7.1.2.1 **PANS.** *Při provozu v síti musí být zpráva předávaná naslepo vyslána dvakrát na hlavním i vedlejších kanálech. Před změnou kmitočtu musí letadlová stanice oznámit kanál, na který přechází*.

5.2.2.7.1.3 *Selhání přijímače*

EU:

5.2.2.7.1.3.1 Nemůže-li letadlo navázat spojení pro poruchu přijímače, musí vysílat na příslušném kanálu hlášení ve stanovených časech nebo polohách. Před zprávou uvede frázi „VYSÍLÁM NASLEPO PRO PORUCHU PŘIJÍMAČE“ –„TRANSMITTING BLIND DUE TO RECEIVER FAILURE“. Každou takovouto zprávu stanice ihned opakuje. Při tomto postupu musí letadlová stanice vyslat také čas příštího zamýšleného vysílání.

5.2.2.7.1.3.2 Letadlo, kterému je poskytována služba řízení letového provozu nebo poradní služba, musí kromě dodržení ust. 5.2.2.7.1.3.1 vyslat informace o úmyslu velitele letadla, jak bude pokračovat v letu.

5.2.2.7.1.3.3 Pokud letadlo nemůže navázat spojení pro poruchu letadlové stanice, musí, je-li tak vybaveno, nastavit příslušný kód odpovídače SSR k označení poruchy rádia.

Poznámka: Všeobecná pravidla platná při ztrátě spojení jsou uvedena v Předpisu L 2.

5.2.2.7.2 *Jednostranné spojení ve směru „země – letadlo“*

EU:

5.2.2.7.2.1 Nemůže-li stanoviště ATS navázat spojení s letadlem po volání na kmitočtech, o kterých předpokládá, že na nich letadlo udržuje poslech, musí:

a) požádat ostatní stanoviště ATS o poskytnutí pomoci voláním letadla, a je-li to zapotřebí, zprostředkováním spojení;
b) požádat letadlo na trati, aby se pokusilo navázat spojení s daným letadlem, a je-li to zapotřebí, zprostředkovalo spojení.

5.2.2.7.2.2 Ust. 5.2.2.7.2.1 musí být rovněž použito:

a) na žádost příslušného stanoviště ATS;
b) když očekávaná zpráva od letadla nedošla v takovém časovém rozmezí, že lze předpokládat ztrátu spojení.

Poznámka: Příslušný úřad letových provozních služeb může pro uvedené účely stanovit konkrétní časový interval.

5.2.2.7.2.3 Jsou-li postupy podle ust. 5.2.2.7.2.1 neúspěšné, měla by letecká stanice vyslat zprávy adresované letadlu, jiné než zprávy obsahující letové povolení, vysíláním „naslepo“ na kmitočtu (kmitočtech), na němž (na nichž) se předpokládá, že letadlo udržuje poslech.

5.2.2.7.2.4 Vysílání letových povolení letadlům „naslepo“ se smí uskutečnit jen na vlastní žádost odesílatele.

5.2.2.7.3 *Oznámení o selhání spojení*. Řídící stanice spojení „letadlo – země“ musí o selhání tohoto spojení co nejdříve vyrozumět příslušné stanoviště letových provozních služeb a provozovatele letadla.

5.2.3 Zpracování zpráv na KV

5.2.3.1 *Všeobecná ustanovení*

5.2.3.1.1 **PANS.** *Při provozu v síti, vždy kdy to podmínky spojení dovolí, má letadlová stanice vysílat své zprávy zásadně těm stanicím sítě, ze kterých mohou být nejsnadněji doručeny do míst jejich konečného určení. Hlášení letadel požadovaná letovými provozními službami se mají vysílat té stanici sítě, která slouží letovému informačnímu středisku nebo oblastnímu středisku řízení, v jehož oblasti letadlo letí. Naproti tomu zprávy letadlu za letu má vyslat, kdykoliv je to možné, přímo stanice vykonávající služby v místě odesilatele*.

Poznámka: Výjimečně se může letadlo spojit s leteckou stanicí mimo síť, která je vyhrazena příslušnému traťovému úseku. Nesmí však přerušit plynulé bdění ve spojovací síti vyhrazené úseku trati, je-li to předepsáno příslušným úřadem letových provozních služeb, a nesmí rušit provoz jiných leteckých stanic.

5.2.3.1.2 **PANS.** *Zprávy předávané z letadla do stanice sítě mají vždy podle možnosti odposlouchávat a potvrzovat i další stanice sítě, které poskytují služby místům, která informace obsažené ve zprávě potřebují*.

Poznámka 1: Opatření pro rozšiřování zpráv „letadlo – země“ bez adresy se provádějí podle vícestranných nebo místních dohod.

Poznámka 2: V zásadě se počet stanic potřebných k odposlouchávání udržuje co nejmenší a ve shodě s provozními požadavky.

5.2.3.1.2.1 **PANS.** *Potvrzení o odposlechu má být provedeno ihned po potvrzení příjmu stanicí, které byla zpráva předána.*

5.2.3.1.2.2 **PANS.** *Potvrzení odposlouchávané zprávy se provede vysláním volacího znaku stanice, která zprávu odposlechla, za kterou případně následuje slovo „ROZUMÍM“ a volací znak stanice, která zprávu vysílala.*

5.2.3.1.2.3 **PANS.** *Nedojde-li k potvrzení o odposlechu zprávy dalšími stanicemi během jedné minuty, musí stanice, která zprávu z letadla přijala, tuto předat (zpravidla po letecké pevné síti) stanici nebo stanicím, které odposlech nepotvrdily*.

5.2.3.1.2.3.1 **PANS.** *Je-li za mimořádných okolností nutné použít pro předání zprávy kanály pro spojení „letadlo – země“, musí se dodržet ust. 5.2.2.3.4*.

5.2.3.1.2.4 **PANS.** *Předává-li se zpráva po kanálech letecké pevné telekomunikační sítě, musí se adresovat příslušné stanici (stanicím) sítě*.

5.2.3.1.2.5 **PANS.** *Stanici (stanicím), které (kterým) byly zprávy zaslány, musí být další doprava uskutečněna v takovém pořadí, jako byly zprávy přijaty z letadla po kanálu spojení „letadlo – země“.*

5.2.3.1.2.6 Letecká stanice, která přijala zprávu nebo hlášení obsahující meteorologické informace vysílané z letadla za letu musí bez zdržení předat tyto zprávy:

1) stanovišti letových provozních služeb a příslušné meteorologické služebně;
2) příslušnému provozovateli letadla nebo jeho zástupci, pokud si příjem těchto zpráv vyžádá.

5.2.3.1.3 **PANS.** *Ustanovení 5.2.3.1.2 má být použito, je-li to prakticky možné, rovněž při provozu mimo síť.*

5.2.3.1.4 Obdrží-li letecká stanice, která je uvedena v adrese, zprávu určenou letadlu za letu a není-li možno v danou dobu navázat spojení s tímto letadlem, měla by zaslat zprávu leteckým stanicím na trati, které mohou navázat spojení s daným letadlem.

Poznámka: To nebrání, aby letecká stanice, která zprávu postoupila jiné stanici k doručení, tuto nevyslala letadlu, kterému je adresována, je-li později schopná s tímto letadlem navázat spojení.

5.2.3.1.4.1 Nemá-li letecká stanice, které je zpráva adresována, možnost zprávu postoupit podle ust. 5.2.3.1.4, měla by vyrozumět podací stanici.

5.2.3.1.4.2 Letecká stanice, která zasílá zprávu dále, musí změnit její adresu tak, že nahradí vlastní zkratku místa zkratkou místa letecké stanice, které zprávu zasílá.

5.2.3.2 *Předávání zpráv letových provozních služeb (ATS) letadlu*

5.2.3.2.1 **PANS.** *Nelze-li doručit zprávu letových provozních služeb (ATS) letadlu v čase stanoveném orgánem ATS, musí o tom letecká stanice zpravit odesílatele a další opatření provádět jen podle pokynů letových provozních služeb (ATS).*

5.2.3.2.2 **PANS.** *Není-li jisté, že zpráva ATS byla přijata, protože není potvrzení, předpokládá letecká stanice, že letadlo zprávu nepřijalo. Musí proto ihned vyrozumět odesílatele, že zpráva byla vyslána, ale nebyla potvrzena.*

5.2.3.2.3 **PANS.** *Letecká stanice, která přijme zprávu od ATS, nesmí přenést odpovědnost za doručení zprávy letadlu na jinou stanici. Vyskytnou-li se však obtíže při spojení, mají jiné stanice poskytnout pomoc při zprostředkování zprávy letadlu. V takovém případě musí prvá stanice obdržet ujištění, že letadlo zprávu správně potvrdilo.*

5.2.3.3 *Záznam spojení „letadlo – země“ pomocí dálnopisu*

5.2.3.3.1 **PANS.** *Postup provádění záznamu pomocí dálnopisu:*

a) každá řádka musí začínat na levém okraji;
b) každé vysílání musí být zahájeno na nové řádce;
c) každá zpráva musí v uvedeném pořadí obsahovat některé nebo všechny následující body:
  1) volací znak volající stanice;
  2) text zprávy;
  3) volací znak volané nebo přijímací stanice, následovaný příslušnou zkratkou označující „přijal“, „opakujte zprávu“ nebo „bez odpovědi“;
  4) volací znak stanice (znaky stanic) potvrzující odposlechnutí zprávy, následovaný (následované) příslušnou zkratkou potvrzující přijetí;
  5) označení použitého kmitočtu;
  6) čas spojení v UTC;
d) chybějící část textu zprávy musí být vyznačena napsáním tří teček (mezera . mezera . mezera . mezera) nebo tří písmen „M“ (mezera M mezera M mezera M mezera);
e) překlepy se musí opravit napsáním tří „E“ (mezera E mezera E mezera E mezera) následovanými přesným zněním informace. Chyby zjištěné po ukončení zprávy se musí opravit po ukončení zprávy použitím zkratky COR následované správným zněním.

5.2.4 Postupy pro výběrové volání (SELCAL)

Poznámka: Postupy obsažené v této části se používají při výběrovém volání (SELCAL) a nahrazují některá volání obsažená v ust. 5.2.1.

5.2.4.1 *Všeobecná ustanovení*

5.2.4.1.1 **PANS.** *Výběrovým volacím systémem (SELCAL) se hlasové volání nahrazuje vysíláním kódových tónů letadlu na radiotelefonních kanálech. Výběrové volání se skládá z kombinace čtyř předem volených slyšitelných tónů, jejichž vysílání trvá asi dvě vteřiny. Tóny jsou buzeny v kódovacích zařízeních letecké stanice a přijímány jsou dekódovacím zařízením, které je připojeno k výstupu palubního přijímače. Příjmem příslušného tónového kódu (kódu SELCAL) se uvede v činnost světelný nebo zvukový systém, umístěný v pilotní kabině.*

Poznámka: Vzhledem k omezenému počtu kódů SELCAL je možno očekávat přidělení analogických kódů několika letadlům. Z tohoto hlediska je důležité použití odpovídajících postupů radiotelefonního spojení (RTF), které jsou uvedeny v tomto ustanovení, při vytváření spojení pomocí systému SELCAL.

5.2.4.1.2 **PANS.** *Systému SELCAL by se mělo používat ve vhodně vybavených stanicích pro výběrová volání ze země do letadla na traťových KV a VKV kanálech.*

5.2.4.1.3 **PANS.** *V letadlech vybavených systémem SELCAL může pilot, je-li to nutné, udržovat obvyklý poslech.*

5.2.4.2 *Oznamování kódů SELCAL letadel leteckým stanicím*

5.2.4.2.1 **PANS.** *Provozovatel a velitel letadla jsou zodpovědní za informování všech leteckých stanic, s nimiž se v průběhu letu obvykle navazuje spojení, o kódech SELCAL patřících k volací značce letadla.*

5.2.4.2.2 **PANS.** *Když je to možné, má provozovatel letadel v pravidelných intervalech rozesílat všem příslušným leteckým stanicím seznam kódů SELCAL přidělených jeho letadlům nebo letům.*

5.2.4.2.3 **PANS.** *Letadlo musí:*

a) uvést kód SELCAL v letovém plánu, podávaném příslušnému stanovišti ATS; a
b) dále zajistit, aby KV letecká stanice měla správnou informaci o kódu SELCAL tím, že naváže dočasně spojení s KV leteckou stanicí, dokud je ještě uvnitř VKV krytí.

Poznámka: Ustanovení o vyplňování letového plánu jsou uvedena v Předpisu L 4444.

5.2.4.3 *Předletová zkouška*

5.2.4.3.1 **PANS.** *Letadlová stanice zavolá leteckou stanici a požádá o předletové vyzkoušení systému SELCAL, a je-li třeba, sdělí přitom letecké stanici svůj kód SELCAL.*

5.2.4.3.2 **PANS.** *Jsou-li stanoveny hlavní a vedlejší kmitočty, provede se zkouška systému SELCAL obvykle nejprve na vedlejším, a potom na hlavním kmitočtu. Letadlová stanice je tak připravena pokračovat ve spojení na hlavním kmitočtu*.

5.2.4.3.3 **PANS.** *Ukáže-li předletová zkouška, že pozemní nebo palubní zařízení systému SELCAL není schopno provozu, musí letadlo udržovat trvalý poslech během dalšího letu, dokud systém SELCAL nebude v pořádku*.

5.2.4.4 *Navazování spojení*

5.2.4.4.1 **PANS.** *Zahajuje-li letecká stanice volání SELCAL, odpoví letadlo tím, že vyšle svůj rádiový volací znak, za kterým následuje výraz „DÁVEJTE“.*

5.2.4.5 *Traťové postupy*

5.2.4.5.1 **PANS.** *Letadlová stanice musí uvědomit příslušnou leteckou stanici (stanice) o zahájení nebo udržování bdění na systému SELCAL.*

5.2.4.5.2 **PANS.** *Je-li tak na základě oblastní dohody stanoveno, mohou letecké stanice zahájit volání pro pravidelná hlášení z letadel pomocí systému SELCAL*.

5.2.4.5.3 **PANS.** *Jakmile některá letadlová stanice zahájí bdění na systému SELCAL, musí letecké stanice použít tohoto zařízení při volání letadla.*

5.2.4.5.4 **PANS.** *Zůstane-li vyslání kódu SELCAL po dvou voláních na hlavním kmitočtu a po dvou voláních na vedlejším kmitočtu bez odpovědi, přejde letecká stanice k hlasovému volání*.

5.2.4.5.5 **PANS.** *Stanice sítě zpraví ihned jedna druhou, projeví-li se nesprávná činnost zařízení pro výběrové volání (SELCAL) na zemi nebo ve vzduchu. Letadlo také zajistí, aby letecké stanice, kterých se jeho let týká, byly ihned zpraveny o jakékoli nesprávné činnosti svého zařízení pro výběrové volání, a že je třeba hlasového volání*.

5.2.4.5.6 **PANS.** *Je-li systém SELCAL opět v normální činnosti, musí se to oznámit všem stanicím*.

5.2.4.6 *Přidělování kódů SELCAL letadlům*

5.2.4.6.1 **PANS.** *V zásadě se kód pro výběrové volání spojuje s radiotelefonním volacím znakem, tzn. že používá-li se čísla označujícího let (letový spoj) ve volacím znaku, zapíše se kód SELCAL pro výběrové volání letadla vedle čísla letu. Ve všech jiných případech se kód pro výběrové volání letadla zaznamenává vedle rejstříkové značky letadla*.

Poznámka: Používání volacích znaků letadlových stanic skládajících se ze zkratky leteckého provozovatele, následované číslem letu (letového spoje) se rozšiřuje mezi leteckými dopravci na celém světě. Palubní systém SELCAL má být proto takového typu, který dovolí, aby se příslušný kód mohl spojit s příslušným číslem letu, tj. zařízení, u kterého se mohou nastavovat různé kombinace kódů. V současné době mají mnohá letadla zařízení typu o jednom kódu, a nemohou proto s takovými zařízeními uspokojit zásady stanovené výše. Nesmí to však bránit letadlu, aby používalo čísel letů jako radiových volacích znaků, je-li tak vybaveno a přeje-li si používat volací znaky takového druhu. Je však důležité, použije-li se zařízení o jednom kódu pro volací znak letecké stanice s číslem letu, aby pozemním stanicím bylo oznámeno u každého letu, jaký kód SELCAL je na palubě letadla k dispozici.

5.3 Postupy při tísňové a pilnostní radiotelefonní korespondenci

5.3.1 Všeobecná ustanovení

Poznámka: Tísňové a pilnostní postupy, uvedené v ust. 5.3 se týkají radiotelefonního vysílání. S výjimkou Článku 30.9, který dovoluje jiné postupy tam, kde existuje speciální dohoda mezi státy, všeobecně platí ustanovení Článku 30 a Radiokomunikačního řádu ITU, vydání 2008 a platí rovněž pro radiotelefonní spojení mezi letadlovými stanicemi a stanicemi námořní pohyblivé služby.

5.3.1.1 Tísňový a pilnostní provoz zahrnuje všechny radiotelefonické zprávy týkající se tísňových a pilnostních podmínek. Tísňové a pilnostní podmínky jsou definovány takto:

a) *Tíseň:* podmínky hrozící vážným nebo bezprostředním nebezpečím, vyžadující okamžitou pomoc.
b) *Pilnost:* podmínky týkající se bezpečnosti letadla nebo jiného dopravního prostředku, nebo bezpečnosti některých osob na jeho palubě nebo v dohledu, které ale nevyžadují okamžitou pomoc.

5.3.1.2 Na začátku první tísňové nebo pilnostní korespondence musí být použit radiotelefonní tísňový signál MAYDAY, anebo radiotelefonní pilnostní signál PAN PAN.

5.3.1.2.1 Na začátku kterékoliv další korespondence v tísňovém a pilnostním provozu se smí použít radiotelefonních tísňových a pilnostních signálů.

5.3.1.3 Odesílatel zpráv adresovaných letadlu v podmínkách tísně nebo pilnosti musí podle těchto podmínek omezit počet, obsah a rozsah zpráv na minimum.

EU:

5.3.1.4 Jestliže stanoviště ATS, kterému je tísňová nebo pilnostní zpráva letadla adresována, tuto zprávu nepotvrdí, musí ostatní stanoviště ATS poskytnout pomoc v souladu s ust. 5.3.2.2 a ust. 5.3.3.2.

Poznámka: Termín „ostatní stanice“ se vztahuje na kterékoliv jiné stanice, které přijaly tísňovou nebo pilnostní zprávu a nejsou přesvědčeny, že stanice, které je zpráva adresována, ji potvrdila.

5.3.1.5 Tísňový a pilnostní provoz musí být veden na kmitočtu, na němž byl zahájen, až do doby, kdy se usoudí, že bude výhodnější přenést tento provoz na jiný kmitočet.

Poznámka: Pro tyto účely může být použit kmitočet 121,5 MHz nebo jiné vhodné VKV nebo KV kmitočty.

5.3.1.6 Pro usnadnění přepisu se radiotelefonní vysílání při tísňovém a pilnostním provozu provádí nízkým tempem a zřetelně, s pečlivým vyslovováním každého slova.

5.3.2 Tísňová radiotelefonní korespondence

5.3.2.1 *Činnost letadla v tísni*

5.3.2.1.1 Kromě toho, že před tísňovou zprávou vysílanou letadlem v tísni předchází třikrát opakovaný tísňový radiotelefonní signál MAYDAY (viz ust. 5.3.1.2), musí být tísňová zpráva:

a) vysílaná na kmitočtu „letadlo – země“, který je v dané době používán;
b) sestavena z nejvyššího možného počtu následujících částí, zřetelně vyslovovaných, a pokud možno v následujícím pořadí:

EU:

1) volací znak stanoviště ATS, kterému je zpráva adresována (jestliže to časové a ostatní okolnosti umožní);
2) volací znak letadla (identifikace letadla);
3) povaha tísňového stavu;
4) úmysl velitele letadla;
5) současná poloha, hladina (tzn. letová hladina, nadmořská výška, atd. podle potřeby) a kurz letadla.

Poznámka 1: Předcházející ustanovení mohou být doplněna následujícími opatřeními, aby:

a) je-li to potřebné a žádoucí, byla tísňová zpráva letadla v tísni předána na tísňovém kmitočtu 121,5 MHz nebo jiném kmitočtu letecké pohyblivé služby. Ne všechny letecké stanice udržují nepřetržité bdění na tísňovém kmitočtu;
b) vyžadují-li to časové a ostatní podmínky, byla tísňová zpráva letadla v tísni předávána rozhlasovým vysíláním;
c) letadlo vysílalo na radiotelefonních kmitočtech námořní pohyblivé služby;
d) letadlo využilo kteréhokoli způsobu, který má k dispozici pro upoutání pozornosti a oznámení podmínek, ve kterých se nachází (včetně využití příslušného módu a kódu SSR);
e) jakákoliv stanice poskytla pomoc letadlu v tísni jakýmikoliv prostředky, jenž má k dispozici;
f) v případě, že vysílající stanice sama není v tísni, a za předpokladu, že tato okolnost je v tísňové zprávě zřetelně vyjádřena, jednotlivé části zprávy uvedené v ust. 5.3.2.1.1 b) mohly být libovolně pozměněny.

Poznámka 2: Stanice, které je zpráva adresována, bude obvykle stanice mající s letadlem spojení, nebo stanice, v jejíž oblasti zodpovědnosti se letadlo nachází.

EU:

5.3.2.2 *Činnost stanoviště ATS, kterému je tísňová zpráva adresována nebo prvního stanoviště ATS, které tísňovou zprávu potvrdilo*

5.3.2.2.1 Stanoviště ATS, kterému je zpráva letadla v tísni adresována, nebo první stanoviště ATS, které tísňovou zprávu potvrdilo, musí:

a) okamžitě potvrdit tísňovou zprávu;
b) převzít řízení spojení nebo přesně a zřetelně předat tuto odpovědnost a oznámit letadlu, zda je předání odpovědnosti provedeno;
c) okamžitě učinit opatření, aby v době co nejkratší byly všechny potřebné informace k dispozici:
   1) příslušnému stanovišti ATS;
   2) příslušnému provozovateli letadla nebo jeho zástupci, pokud bylo předem dohodnuto;

   Poznámka: Požadované předání informace příslušnému provozovateli letadla nemá přednost před jakoukoli jinou činností týkající se bezpečnosti letadla v tísňových podmínkách nebo kteréhokoliv jiného letadla v daném prostoru nebo před činností, která může ovlivnit další předpokládané lety v tomto prostoru.

EU:

d) podle potřeby upozornit ostatní stanoviště ATS, aby na kmitočet, na kterém probíhá tísňová korespondence, nebyl přenášen ostatní telekomunikační provoz.

5.3.2.3 *Uložení ticha*

EU:

5.3.2.3.1 Letadlo v tísni, nebo stanoviště ATS, které řídí tísňový provoz, má právo uložit ticho buď všem stanicím pohyblivé služby v daném prostoru, nebo kterékoliv stanici, která tísňový provoz ruší. Podle okolností adresuje tyto příkazy buď „všem stanicím“, nebo pouze jedné stanici. V obou případech použije:

- výrazu „ZASTAVTE VYSÍLÁNÍ“ – „STOP TRANSMITTING“;
- radiotelefonního tísňového signálu „MAYDAY“.

EU:

5.3.2.3.2 Použití signálů uvedených v ust. 5.3.2.3.1 je vyhrazeno letadlu v tísni a stanovišti ATS řídícímu tísňový provoz.

5.3.2.4 *Činnost všech ostatních stanic (stanovišť ATS/letadel)*

5.3.2.4.1 Tísňová korespondence má absolutní přednost před všemi ostatními druhy spojení. Stanice (stanoviště ATS/letadla), která ví o tísňovém provozu, nesmí vysílat na kmitočtu, na němž tento provoz probíhá, POKUD:

a) tíseň není zrušena nebo tísňový provoz není ukončen;
b) veškerý tísňový provoz nebyl přenesen na jiné kmitočty;

EU:

c) stanoviště ATS řídící spojení neudělilo souhlas;
d) vysílání není za účelem poskytnutí pomoci.

EU:

5.3.2.4.2 Každá stanice (stanoviště ATS/letadlo), která ví o tísňovém provozu a sama nemůže letadlu v tísni pomoci, musí přesto tento provoz sledovat až do doby, kdy je zřejmé, že pomoc je poskytována.

5.3.2.5 *Ukončení tísňové korespondence a zrušení ticha*

5.3.2.5.1 Nenachází-li se již letadlo v tísni, vyšle zprávu o zrušení stavu tísně.

EU:

5.3.2.5.2 Po obdržení zprávy o zrušení tísně se musí stanoviště ATS, které řídilo tísňový provoz, ujistit o tom, že letadlo již není v tísni, a musí zajistit předání této informace:

1) příslušnému stanovišti ATS;
2) příslušnému provozovateli letadla nebo jeho zástupci, pokud bylo předem dohodnuto.

EU:

5.3.2.5.3 Tísňová korespondence a uložení ticha musí být zrušeny vysíláním zprávy obsahující frázi „TÍSŇOVÝ PROVOZ UKONČEN“ na kmitočtu nebo kmitočtech, který byl (které byly) pro tísňový provoz použit (použity). Tuto zprávu může vyslat pouze stanoviště ATS řídící spojení, které je po přijetí zprávy podle ust. 5.3.2.5.1 k tomu zmocněno příslušným úřadem.

5.3.3 Pilnostní radiotelefonní korespondence

5.3.3.1 *Činnost letadla oznamujícího pilnostní podmínky, s výjimkou uvedenou v ust. 5.3.3.4 (sanitní lety)*

5.3.3.1.1 Kromě toho, že před pilnostní zprávou vysílanou letadlem v pilnostních podmínkách předchází třikrát opakovaný pilnostní radiotelefonický signál PAN PAN, se tato zpráva:

a) vysílá na kmitočtu „letadlo – země“, který je v dané době používán;
b) sestavuje z nejvyššího možného počtu následujících částí, zřetelně vyslovovaných, a pokud možno vysílaných v tomto pořadí:
   1) volací znak stanice (název stanice), které je zpráva adresována;
   2) volací znak letadlové stanice – identifikace letadla;
   3) povaha pilnostního stavu;
   4) úmysl velitele letadla;
   5) současná poloha, hladina (tzn. letová hladina, nadmořská výška, atd. podle potřeby) a kurz letadla;
   6) jakékoliv další vhodné informace.

Poznámka 1: Ust. 5.3.3.1.1 nemá účel zabránit, aby v případě vhodných časových a ostatních podmínek byla pilnostní zpráva od letadla předávána rozhlasovým vysíláním.

Poznámka 2: Stanice, které je zpráva adresována, bude obvykle stanice mající s letadlem spojení, nebo stanice, v jejíž oblasti odpovědnosti se letadlo nachází.

EU:

5.3.3.2 *Činnost stanoviště ATS, kterému je pilnostní zpráva adresována, nebo stanoviště ATS, které pilnostní zprávu potvrdilo*

5.3.3.2.1 Stanoviště ATS, kterému je zpráva letadla v pilnostních podmínkách adresována, nebo první stanoviště ATS, které pilnostní zprávu potvrdilo, musí:

a) potvrdit pilnostní zprávu;
b) okamžitě učinit opatření, aby v době co nejkratší byly všechny potřebné informace k dispozici:
   1) příslušnému stanovišti ATS;
   2) příslušnému provozovateli letadla nebo jeho zástupci, pokud bylo předem dohodnuto;
   Poznámka: Požadované předání informace příslušnému provozovateli letadla nemá přednost před jakoukoli jinou činností týkající se bezpečnosti letadla v pilnostních podmínkách nebo kteréhokoliv jiného letadla v daném prostoru nebo před činností, která může ovlivnit další předpokládané lety v tomto prostoru.
c) je-li zapotřebí, provádět řízení spojení.

EU:

5.3.3.3 *Činnost všech ostatních stanic (stanovišť ATS/letadel)*

5.3.3.3.1 Pilnostní korespondence má přednost, s výjimkou tísňových zpráv, před veškerou ostatní korespondencí a všechny stanice (stanoviště ATS/letadla) musí zajistit, aby vysílání pilnostního provozu nebylo rušeno.

5.3.3.4 *Činnost letadla používaného pro sanitní lety*

5.3.3.4.1 Použití signálu popsaného v ust. 5.3.3.4.2 naznačuje, že po něm následující zpráva se týká sanitního letu chráněného ve shodě s Ženevskou konvencí z roku 1949 a Dodatkovými protokoly konvence.

5.3.3.4.2 Pro účely hlášení a identifikace letadla použitého pro sanitní let se vysílá, nejlépe třikrát, radiotelefonní pilnostní signál PAN PAN, přičemž musí následovat radiotelefonní signál pro sanitní let MAY-DEE-CAL, vyslovený jako francouzské slovo „médical“, tj. v české transkripci jako „médikal“. Použití výše popsaných signálů naznačuje, že po nich následující zpráva se týká sanitního letu. Zpráva musí obsahovat následující údaje:

a) volací znak nebo jiný uznávaný způsob identifikace sanitního letu (sanitních letů);
b) polohu letadla (letadel) provádějícího (provádějících) sanitní let;
c) počet a typ letadel sanitních letů;
d) zamýšlenou trať;
e) vypočítaný čas letu po trati a podle potřeby očekávaný čas vzletu a přistání;
f) jakékoliv další informace, jako jsou nadmořská výška letu, bděcí kmitočty, používané jazyky, módy, kódy SSR.

EU:

5.3.3.5 *Činnost stanovišť ATS adresáta nebo jiných stanic, které přijaly zprávu o sanitních letech*

5.3.3.5.1 Stanoviště ATS, která přijala zprávu o sanitních letech, postupují dle vhodnosti v souladu s ust. 5.3.3.2 a ust. 5.3.3.3.

5.4 Korespondence vztahující se k činům nezákonného vměšování

5.4.1 Stanice volaná letadlem, které je předmětem nezákonného vměšování, nebo stanice, která přijala volání z takového letadla, musí učinit všechny možné kroky k zabezpečení tohoto letu, včetně oznámení příslušným střediskům letových provozních služeb, ostatním stanicím, úřadům a osobám, které mohou usnadnit tento let.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO