

## I. SPOJOVACÍ POSTUPY

## A. TECHNIKA ŘEČI

*Postupy pro letové navigační služby – PANS. Každá psaná zpráva se musí před začátkem vysílání přečíst, aby se předešlo nežádoucímu zdržení při spojení.*

Vysílání musí být stručné a vedeno normálním hovorovým tónem; přitom se musí v plné míře využívat stanovené frazeologie, kdekoli je tato předepsána v příslušných nařízeních EU a v dokumentaci nebo postupech ICAO.

**PANS.** *Způsob hovoru musí zaručovat nejvyšší stupeň srozumitelnosti každého vysílání. Ke splnění tohoto požadavku musí posádka 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 nutné 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 mikrofону ve vztahu k udržování konstantní vzdálenosti od mikrofónu, není-li používán modulátor s konstantní úrovní;
- e) přerušit hovor po dobu, kdy je nutné odvrátit hlavu od mikrofónu.

**Doporučení:** *Technika řeči by se měla přizpůsobovat převládajícím podmínkám spojení.*

**PANS.** *Zprávy přijaté k vysílání musí být vysílány v otevřené řeči nebo schválených frázích a jejich obsah nesmí být v žádném případě změněn. Schválené zkratky ICAO, obsažené v textu zprávy určené 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 všechny letecký personál.*

**Poznámka:** *Zkratky, které tvoří výjimky z tohoto odstavce, jsou speciálně vyznačeny v kódovacích částech předpisu PANS - Zkratky kódy (Doc 8400).*

**PANS.** *Kurychlení spojení může být při dobrých podmínkách pro spojení upuštěno od fonetického hláskování. Nesmí tím však být ohrožen správný*

## I. COMMUNICATION PROCEDURES

## A. SPEECH TECHNIQUE

*Procedures for air navigation services – PANS. Each written message should be read prior to commencement of transmission in order to eliminate unnecessary delays in communications.*

Transmission shall be conducted concisely in a normal conversation tone; full use shall be made of standard phraseologies wherever these are prescribed in relevant EU regulations and ICAO documents or procedures.

**PANS.** *Speech transmitting technique should be such that the highest possible intelligibility is incorporated in each transmission. Fulfilment of this aim requires that air crew and ground personnel should:*

- a) enunciate each word clearly and distinctly;
- b) maintain an even rate of speech not exceeding 100 words per minute. When a message is transmitted to an aircraft and its contents need to be recorded the speaking rate should be at a slower rate to allow for the writing process. A slight pause preceding and following numerals makes them easier to understand;
- c) maintain the speaking volume at a constant level;
- d) be familiar with the microphone operating techniques particularly in relation to the maintenance of a constant distance from the microphone if a modular with a constant level is not used;
- e) suspend speech temporarily if it becomes necessary to turn the head away from the microphone.

**Recommendation:** *Speech transmitting technique should be adapted to the prevailing communications conditions.*

**PANS.** *Messages accepted for transmission should be transmitted in plain language or approved phrases without altering the sense of the message in any way. Approved ICAO abbreviations contained in the text of the message to be transmitted to aircraft should normally be converted into the unabbreviated word or phrases which these abbreviations represent in the language used, except for those which, owing to frequent and common practice, are generally understood by aeronautical personnel.*

**Note:** *The abbreviations which constitute the exceptions mentioned from this article, are specifically identified in the abbreviation encode section of the PANS-ABC (Doc 8400).*

**PANS.** *To expedite communication, the use of phonetic spelling should be dispensed with if there is no risk of this affecting correct reception and*

příjem a srozumitelnost zprávy.

**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 přijímajícímu operátorovi umožněno žádat opakování částí, které nepřijal.

### 1. Hláskovací abeceda

intelligibility of the message.

**PANS.** The transmission of long messages should be interrupted momentarily from time to time to permit the transmitting operator to confirm that the frequency in use is clear and, if necessary, to permit the receiving operator to request repetition of parts not received.

### 1. Word spelling alphabet

Písmeno	Slovo	Přibližná výslovnost		
		dle mezinárodní fonetické konvence	v ČR	dle mezinárodní fonetické konvence s využitím latinky
A	Alfa	'ælfɑ	'ælfə	<u>AL</u> FAH
B	Bravo	'brɑ:'vɔ	'brɑ:'vəu	<u>BRAH</u> VOH
C	Charlie	'tʃɑ:li or	'čɑ:li nebo	<u>CHAR</u> LEE
		fɑ:li	'ša:li	<u>SHAR</u> LEE
D	Delta	'delta	'delta	<u>DELL</u> TAH
E	Echo	'eko	'ekəu	<u>ECK</u> OH
F	Foxtrot	'fɒkstrɒt	'fokstrot	<u>FOKS</u> TROT
G	Golf	gɒlf	'gɒlf	<u>GOLF</u>
H	Hotel	ho:'tel	həu'tel	<u>HO</u> TTEL
I	India	'indi:a	'indiə	<u>IN</u> DEE AH
J	Juliett	'dʒu:li:'et	'dʒu:li:'et	<u>JEW</u> LEE <u>ETT</u>
K	Kilo	'ki:lo	'ki:ləu	<u>KEY</u> LOH
L	Lima	'li:mɑ	'li:mə	<u>LEE</u> MAH
M	Mike	mɑik	mɑik	<u>MIKE</u>
N	November	no'vembə	nəu'vembə	<u>NO</u> VEM BER
O	Oscar	'ɔskɑ	'ɔskə, 'ɑ:skə	<u>OSS</u> CAH
P	Papa	pə'pɑ	pə'pɑ	<u>PAH</u> PAH
Q	Quebec	ke'bek	kə'bek	<u>KEH</u> BECK
R	Romeo	'rɔ:mi:ɔ	'rəumiəu	<u>ROW</u> ME OH
S	Sierra	si'era	si'erə	<u>SEE</u> AIR RAH
T	Tango	'tæŋɡɔ	'tæŋɡəu	<u>TANG</u> GO
U	Uniform	'ju:nifɔ:m or 'u:nifɔ:m	'ju:nifɔ:m	<u>YOU</u> NEE FORM <i>nebo</i> <u>OO</u> NEE FORM
V	Victor	'viktɑ	'viktə	<u>VIK</u> TAH
W	Whiskey	'wiski	'wiski	<u>WISS</u> KEY
X	X-ray	'eks'rei	'eks'rei	<u>ECKS</u> RAY
Y	Yankee	'jæŋki	'jæŋki	<u>YANG</u> KEY
Z	Zulu	'zu:lu:	'zu:lu:	<u>ZOO</u> LOO

Poznámka: Přízvuk je označen symbolem ' před přízvuknou slabikou. V posledním sloupci jsou přízvukné slabiky podtrženy; např. AL FAH.

Tato hláskovací abeceda musí být použita vždy, když je nutné označit písmena, s výjimkou určité skupiny písmen, které jsou používány denně a nemohou být zaměnitelné, např. ILS, QNH, ETA atd.

Note: The syllables to be stressed are indicated by a sign ' immediately preceding the syllable stressed. In the fifth column, the syllables to be emphasized are underlined; e.g., AL FAH.

This alphabet is to be used at all times when it is required to indicate letters except for a particular letter group which by every-day use have become unmistakable, e.g., ILS, QNH, ETA, etc.

Pronunciation of abbreviations used most frequently:

Zkratka / Abbreviation	Výslovnost / pronunciation	Zkratka / Abbreviation	Výslovnost / pronunciation
ACAS	'eikæs	QDM	'kju: 'di: 'em
ADS-B	'ei 'di: 'es 'bi:	QDR	'kju: 'di: 'ɑ:(r)
ADS-C	'ei 'di: 'es 'si:	QFE	'kju: 'ef 'i:
APU	'ei 'pi: 'ju:	QNH	'kju: 'en 'eič
ATOT	'ei 'tot'	RAIM	'reim
CFMU	'si: 'ef 'em 'ju:	RNAV	'ɑ:(r) 'næv
CPDLC	'si: 'pi: 'di: 'el 'si:	RNP	'ɑ:(r) 'en 'pi:
CTOT	'si: 'ti: 'ou 'ti:	RVR	'ɑ:(r) 'vi: 'ɑ:(r)
CTR	'si: 'ti: 'ɑ:(r)	SBAS	'esbæs; 'es 'bi: 'ei 'es
DME	'di: 'em 'i:	TCAS RA	'ti: 'kæs 'ɑ:(r) 'ei
EOBT	'i: 'ou 'bi: 'ti:	TMA	'ti: 'em 'ei

ETD	'i: 'ti: 'di:	TSAT	'ti: 'sat'
FIR	'ef 'ai 'a:(r)	TTOT	'ti: 'tot'
GBAS	'dži: bæs; 'dži: 'bi: 'ei: 'es;	UTC	'ju: 'ti: 'si:
GNSS	'dži: 'en 'es 'es	VFR	'vi: 'ef 'a:(r)
GPS	'dži: 'pi: 'es	VHF	'vi: 'eič 'ef
IFPS	'aj 'ef 'pi: 'es	VMC	'vi: 'em 'si:
IFR	'ai 'ef 'a:(r)	VIP	'vi: 'ai 'pi:
ILS	'ai 'el 'es	VOR	'vi: 'eu 'a:(r)
NDB	'en 'di 'bi:		

## 2. Čísla

Fonetické vyjadřování čísel a s nimi spojených slov:

## 2. Numbers

The phonetic representations of figures and associated words:

Číslice nebo část čísla	Výslovnost čísel v českém jazyce	Slovní vyjádření čísla	Výslovnost čísel v R/T spojení s použitím modifikované verze mezinárodní fonetické abecedy (IPA)	Výslovnost čísel v R/T spojení podle mezinárodní fonetické konvence s využitím latinky
0	NULA	ZERO	'ziərəu, 'zi:rəu	ZE-RO
1	JEDNA	ONE	'wan	WUN
2	DVA	TWO	'tu:	TOO
3	TŘI	THREE	'tri:	TREE
4	ČTYRY	FOUR	'fo:r, 'faur	FOW-er
5	PĚT	FIVE	'faif	FIFE
6	ŠEST	SIX	'siks	SIX
7	SEDUM	SEVEN	'sevn	SEV-en
8	OSUM	EIGHT	'eit	AIT
9	DEVĚT	NINER	'nainr	NIN-er
10	DESET	TEN	'ten	TEN
11	JEDENÁCT	ELEVEN	i'levn, i'levən	EE-LEV-en
12	DVANÁCT	TWELVE	'twelf	TWELF
Desetinná čárka	ČÁRKA	DECIMAL	'desəml	DAY-SEE-MAL
sto	STO	HUNDRED	'handrid, 'handrəd	HUN-dred
tisíc	TISÍC	THOUSAND	'tauznd	TOU-SAND

*Poznámka: Přízvuk je označen symbolem ' před přízvuknou slabikou, v posledním sloupci jsou přízvukné slabiky tištěny velkými písmeny, např. ve slově ZE-RO jsou obě slabiky přízvukné, zatímco ve slově FOW-er je přízvuk na první slabice.*

*Note: The syllables to be stressed are indicated by a sign ' immediately preceding the syllable stressed. In the fifth column, the syllables to be stressed are printed in capital letters; for example, the two syllables in ZE-RO are given equal emphasis, whereas the first syllable of FOW-er is given primary emphasis.*

Vysílání čísel v radiotelefonii:

2.1 Všechna čísla související s vysíláním volacího znaku letadla, kurzu, dráhy v používání a směru a síly větru, vyjma případů uvedených v ust. 2.5 až 2.6, se vysílají vyslovováním každé číslice odděleně.

Volací znak letadla	Vysílá se:
CCA 238	Air China <b>DVA TŘI OSUM</b>
OAL 242	Olympik <b>DVA ČTYRY DVA</b>
Kurz	
100 stupňů	kurz <b>JEDNA NULA NULA</b>
080 stupňů	kurz <b>NULA OSUM NULA</b>
Směr a rychlost větru	
200 stupňů 70 uzlů	vítr <b>DVA NULA NULA</b> stupňů <b>SEDUM NULA</b> uzlů
160 stupňů 18 uzlů	vítr <b>JEDNA ŠEST NULA</b> stupňů <b>JEDNA OSUM</b> uzlů <b>náraz TŘI NULA</b>

Transmission of numbers in radiotelephony:

2.1 All numbers used in the transmission of aircraft call sign, headings, runway, wind direction and speed except as prescribed in 2.5 to 2.6 shall be transmitted by pronouncing each digit separately.

Aircraft call sign	Transmitted as:
CCA 238	Air China <b>TWO THREE EIGHT</b>
OAL 242	Olympik <b>TWO FOUR TWO</b>
Heading	
100 degrees	heading <b>ONE ZERO ZERO</b>
080 degrees	heading <b>ZERO EIGHT ZERO</b>
Wind direction and speed	
200 degrees 70 knots	wind <b>TWO ZERO ZERO</b> degrees <b>SEVEN ZERO</b> knots
160 degrees 18 knots gusting 30	wind <b>ONE SIX ZERO</b> degrees <b>ONE EIGHT</b> knots gusting <b>THREE ZERO</b>

<i>Dráha v používání</i>	
27	dráha DVA SEDUM
30	dráha TŘI NULA

2.2 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“.

<i>Letové hladiny</i>	<i>Vysílá se:</i>
FL 180	letová hladina JEDNA OSUM NULA
FL 200	letová hladina DVA STA

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

<i>Nastavení výškoměru</i>	<i>Vysílá se:</i>
1 009	QNH JEDNA NULA NULA DEVĚT
1 000	QNH JEDEN TISÍC
993	QNH DEVĚT DEVĚT TŘI

2.4 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“.

<i>Kódy odpovídače</i>	<i>Vysílá se:</i>
2 400	kód odpovídače DVA ČTYRY NULA NULA
1 000	kód odpovídače JEDEN TISÍC
2 000	kód odpovídače DVA TISÍCE

2.5 Všechna čísla související s vysíláním jiných informací než těch, které jsou popsány v ust. 2.1 až 2.4, 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“ nebo „TISÍC“. Kombinace tisíců a celých stovek se vysílají odděleným vyslovováním každé číslice z počtu tisíců, za kterým následuje slovo „TISÍC“ následovaným počtem stovek, za kterým následuje slovo „STO“.

<i>Nadmořská výška</i>	<i>Vysílá se:</i>
800	OSUM SET
3 400	TŘI TISÍCE ČTYRY STA
12 000	JEDNA DVA TISÍCE
<i>Výška oblačnosti</i>	
2 200	DVA TISÍCE DVA STA
4 300	ČTYRY TISÍCE TŘI STA
<i>Dohlednost</i>	
1 000	dohlednost JEDEN TISÍC
700	dohlednost SEDUM SET

<i>Runway in use</i>	
27	runway TWO SEVEN
30	runway THREE ZERO

2.2 Flight levels shall be transmitted by pronouncing each digit separately except for the case of flight levels in whole hundreds, which shall be transmitted by pronouncing the digit of the whole hundred followed by the word “HUNDRED”.

<i>Flight levels</i>	<i>Transmitted as:</i>
FL 180	flight level ONE EIGHT ZERO
FL 200	flight level TWO HUNDRED

2.3 The altimeter setting shall be transmitted by pronouncing each digit separately except for the case of a setting of 1 000 hPa which shall be transmitted as “ONE THOUSAND”.

<i>Altimeter setting</i>	<i>Transmitted as:</i>
1 009	QNH ONE ZERO ZERO NINE
1 000	QNH ONE THOUSAND
993	QNH NINE NINE THREE

2.4 All numbers used in the transmission of transponder codes shall be transmitted by pronouncing each digit separately except that, when the transponder codes contain whole thousands only, the information shall be transmitted by pronouncing the digit in the number of thousands followed by the word “THOUSAND”.

<i>Transponder codes</i>	<i>Transmitted as:</i>
2 400	squawk TWO FOUR ZERO ZERO
1 000	squawk ONE THOUSAND
2 000	squawk TWO THOUSAND

2.5 All numbers used in transmission of other information than those described in 2.1 to 2.4 related to e.g. altitude, cloud height, visibility and runway visual range (RVR), shall be transmitted by pronouncing each digit separately, except that all numbers containing whole hundreds and whole thousands shall be transmitted by pronouncing each digit in the number of hundreds or thousands followed by the word “HUNDRED” or “THOUSAND”, as appropriate. Combinations of thousands and whole hundreds shall be transmitted by pronouncing each digit in the number of thousands followed by the word “THOUSAND”, followed by the number of hundreds followed by the word “HUNDRED”.

<i>Altitude</i>	<i>Transmitted as:</i>
800	EIGHT HUNDRED
3 400	THREE THOUSAND FOUR HUNDRED
12 000	ONE TWO THOUSAND
<i>Cloud height</i>	
2 200	TWO THOUSAND TWO HUNDRED
4 300	FOUR THOUSAND THREE HUNDRED
<i>Visibility</i>	
1 000	visibility ONE THOUSAND
700	visibility SEVEN HUNDRED

Dráhová dohlednost	
600	dráhová dohlednost ŠEST SET
1 700	dráhová dohlednost JEDEN TISÍC SEDUM SET

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

2.7 Při poskytování informací týkajících se relativního zaměření vůči objektu nebo konfliktnímu provozu z hlediska 12hodinového ciferníku, se informace předá vyslovováním číslic společně, jako např. „DESET HODIN“ nebo „JEDENÁCT HODIN“.

2.8 Čísla obsahující desetinnou čárku se vysílají vyslovováním každé číslice odděleně a desetiny se oddělí slovem „ČÁRKA“.

Číslo	Vysílá se:
100,3	JEDNA NULA NULA ČÁRKA TŘI
38 143,9	TŘI OSUM JEDNA ČTYRY TŘI ČÁRKA DEVĚT

2.9 **PANS:** Čas se běžně vyjadřuje jen minutami každé hodiny. Každá číslice se vyslovuje odděleně. Je-li však nebezpečí vzniku omylu, vyjádří se čas hodinami i minutami.

Čas	Vysílá se:
0920	DVA NULA nebo NULA DEVĚT DVA NULA
1643	ČTYRY TŘI nebo JEDNA ŠEST ČTYRY TŘI

### 3. Navazování spojení

Počáteční volání k navazování spojení (radiotelefonního) se uskutečňuje takto:

- úplný radiotelefonní volací znak volané stanice;
- úplný radiotelefonní volací znak stanice volající.

Příklad: „ČSA 123 – PRAHA RADAR“

### 4. Srozumitelnost vysílání

**PANS.** Při provádění zkoušek slyšitelnosti / srozumitelnosti se používá k indikaci kvality vysílání následující stupnice:

- NEČITELNÉ / NESROZUMITELNÉ
- CHVÍLEMI ČITELNÉ / CHVÍLEMI SROZUMITELNÉ
- ČITELNÉ / SROZUMITELNÉ, ALE S OBTÍŽEMI
- ČITELNÉ / SROZUMITELNÉ
- DOKONALE ČITELNÉ / SROZUMITELNÉ

Zkušební vysílání by mělo obsahovat:

- volací znak volané stanice,
- volací znak letadla,
- slova „ZKOUŠKA RÁDIA“,
- používaný kmitočt.

Odpověď na zkušební vysílání by mělo obsahovat:

- volací znak letadla,

Runway visual range	
600	RVR SIX HUNDRED
1 700	RVR ONE THOUSAND SEVEN HUNDRED

2.6 In cases where there is a need to clarify the number transmitted as whole thousands and/or whole hundreds, the number shall be transmitted by pronouncing each digit separately.

2.7 When providing information regarding the relative bearing to an object or to conflicting traffic in terms of the 12-hour clock, the information shall be given pronouncing the digits together such as “TEN O’CLOCK” or “ELEVEN O’CLOCK”.

2.8 Numbers containing a decimal point shall be transmitted with the decimal point in appropriate sequence being indicated by the word “DECIMAL”.

Number	Transmitted as:
100,3	ONE ZERO ZERO DECIMAL THREE
38 143,9	THREE EIGHT ONE FOUR THREE DECIMAL NINE

2.9 **PANS:** When transmitting time, only the minutes of the hour should normally be required. Each digit should be pronounced separately. However, the hour should be included when any possibility of confusion is likely to result.

Time	Transmitted as:
0920	TWO ZERO or ZERO NINE TWO ZERO
1643	FOUR THREE or ONE SIX FOUR THREE

### 3. Establishment of contact

The initial call made to establish RTF contact should take the following form:

- the full RTF call sign of the station being called;
- the full RTF call sign of the station calling.

Example: “CSA 123 – PRAHA RADAR”

### 4. Readability of transmission

**PANS.** When checks are made the following readability scale is to be used to indicate the quality of the transmission:

- UNREADABLE
- READABLE NOW AND THEN
- READABLE BUT WITH DIFFICULTY
- READABLE
- PERFECTLY READABLE

The form of test transmission should be as follows:

- the identification of the station being called,
- the aircraft identification,
- the words “RADIO CHECK”,
- the frequency being used.

The reply to a test transmission should be as follows:

- the identification of aircraft,

- b) volací znak odpovídající letecké stanice,  
c) informace, týkající se čitelnosti vysílání z letadla.

- b) the identification of the aeronautical station replying,  
c) information regarding the readability of the aircraft transmission.

### 5. Potvrzení a opakování zpráv

Všeobecně platí zásada, že se všechny zprávy potvrzují použitím volacího znaku letadla. Příkazové instrukce se potvrzují zkráceným opakováním instrukce, např.:

ČSA 505 VYČKÁVEJTE NA MÍSTĚ, NA DRÁHU 06 PŘISTÁVÁ LETADLO.

Odpověď:

ČSA 505 VYČKÁVÁM *nebo* VYČKÁVÁM ČSA 505.

### 5. Acknowledgement and read back of messages

As a general principle, all messages should be acknowledged by the use of the aircraft call sign. Executive instructions will be acknowledged by an abbreviated read back of the instruction, e.g.:

CSA 505 HOLD POSITION, AIRCRAFT LANDING, RUNWAY 06.

Answer:

CSA 505 HOLDING *or* HOLDING CSA 505.

### 6. Předání na spojení

Při předání letadla na spojení jinému stanovišti musí řídicí letového provozu předat:

- a) volací znak stanoviště, se kterým má být navázáno spojení;  
b) kmitočet, který má být použit pro spojení.

Příklad: PŘEJDĚTE NA RUZYNEŇ VĚŽ 134,560

### 6. Transfer of communications

To transfer communication with an aircraft to another unit, controllers shall pass:

- a) the identity of the unit to be contacted;  
b) the frequency to be used for contact.

Example: CONTACT RUZYNE TOWER 134,560.

### 7. Standardní výrazy

Při radiotelefonním spojení se dle vhodnosti musí užívat následujících slov a frází:

### 7. Standard expressions

The following words and phrases shall be used in radiotelephony communications as appropriate:

Fráze	Význam	Phrase	Meaning
POTVRZUJI	„Ano“	AFFIRM	“Yes”
ČEKEJTE	„Čekejte, zavolám vás.“ <i>Poznámka: Volající obvykle znovu navazuje spojení, jestliže prodleva je delší. ČEKEJTE není schválení nebo odmítnutí.</i>	STANDBY	“Wait and I will call you.” <i>Note: The caller would normally re-establish contact if the delay is lengthy. STANDBY is not an approval or denial.</i>
JAK SLYŠÍTE	„Jaká je čitelnost / srozumitelnost mého vysílání?“	HOW DO YOU READ	“What is the readability of my transmission?”
KONEC	„Rozhovor je skončen a neočekává se odpověď.“ <i>Poznámka: Normálně se při VKV spojení nebo družicové hlasové komunikaci nepoužívá.</i>	OUT	“This exchange of transmissions is ended and no response is expected.” <i>Note: Not normally used in VHF communications or satellite voice communications.</i>
MEZERA	„Tímto vyznačuji oddělení dvou částí zprávy.“ <i>Poznámka: Používá se jen tehdy, není-li text zřetelně oddělen od dalších částí zprávy.</i>	BREAK	“I hereby indicate the separation between portions of the message.” <i>Note: To be used where there is no clear distinction between the text and other portions of the message.</i>
MEZERA MEZERA	„Tímto vyznačuji oddělení dvou zpráv vysílaných různým letadlům při velmi hustém provozu.“	BREAK BREAK	“I hereby indicate the separation between messages transmitted to different aircraft in a very busy environment”.
MLUVTE POMALEJI	„Snižte rychlost vaší řeči.“ <i>Poznámka: Pro normální rychlost řeči viz ust. Technika řeči.</i>	SPEAK SLOWER	“Reduce your rate of speech.” <i>Note: For normal rate of speech, see Speech technique.</i>
MONITORUJTE	„Poslouchejte na (kmitočet).“	MONITOR	“Listen out on (frequency).”

NEBERTE V ÚVAHU	„Považujte toto vysílání, jako kdyby nebylo vysláno.“	DISREGARD	“Ignore”
NEGATIV	„Ne“ nebo „Povolení není uděleno“ nebo „To není správné“ nebo „Neschopen.“	NEGATIVE	“No” or “Permission not granted” or “That is not correct” or “Not capable.”
NEJSEM SCHOPEN	„Nemohu splnit vaši žádost, instrukci nebo povolení.“ <i>Poznámka: Za frází NEJSEM SCHOPEN je běžně uveden důvod.</i>	UNABLE	“I cannot comply with your request, instruction or clearance.” <i>Note: UNABLE is normally followed by a reason.</i>
OPAKUJI	„Opakuji pro objasnění nebo zdůraznění.“	I SAY AGAIN	“I repeat for clarity or emphasis.”
OPAKUJTE	„Opakujte vše“ nebo „Opakujte následující část vašeho posledního vysílání.“	SAY AGAIN	“Repeat all, or the following part, of your last transmission.”
OPAKUJTE VŠE PŘED / MEZI / PO	„Opakujte část této zprávy před / mezi / po přesně tak, jak byla přijata.“	SAY AGAIN ALL BEFORE / BETWEEN / AFTER	“Repeat the specified part of this message before / between / after back to me exactly as received.”
OPAKUJTE ZPRÁVU	„Opakujte zpět vše“ nebo „Opakujte určitou část této zprávy přesně tak, jak byla přijata.“	READ BACK	“Repeat all, or the specified part, of this message back to me exactly as received.”
OPRAVA	„V tomto vysílání (nebo v označené zprávě) byla učiněna chyba, správné znění je ...“	CORRECTION	“An error has been made in this transmission (or message indicated). The correct version is ...”
OHLASTE	„Předejte mi následující informaci ....“	REPORT	“Pass me the following information ....”
POKUD NEJSTE SCHOPEN (náhradní instrukce) A OZNAMTE	„Pokud nejste schopen, dodržujte náhradní instrukce a oznamte.“	IF UNABLE (alternative instructions) AND ADVISE	If unable, maintain alternative instructions and advise.“
POTVRDĚTE	„Potvrďte, že jste zprávu přijal a rozuměl jí.“	ACKNOWLEDGE	“Let me know that you have received and understood this message.”
POTVRDĚTE	„Požaduji ověření: (povolení, instrukce, opatření, informace).“	CONFIRM	“I request verification of: (clearance, instruction, action, information).”
POVOLENO	„Oprávněn pokračovat za určitých podmínek.“	CLEARED	“Authorised to proceed under the conditions specified.”
PROVEDU	„Rozumím Vaší zprávě a budu podle ní postupovat.“	WILCO	(Abbreviation for “will comply”.) “I understand your message and will comply with it.”
PŘEJDĚTE	„Navažte radiové spojení s ...“	CONTACT	“Establish communication with...”
PŘÍJEM	„Moje vysílání skončilo, očekávám vaši odpověď.“ <i>Poznámka: Normálně se při VKV spojení nebo družicové hlasové komunikaci nepoužívá.</i>	OVER	“My transmission is ended, and I expect a response from you”. <i>Note: Not normally used in VHF communications or satellite voice communications.</i>
ROZUMÍM	„Přijal jsem vše z vašeho posledního vysílání.“ <i>Poznámka: Za žádných okolností nesmí být použito jako odpověď na frází „OPAKUJTE ZPRÁVU“ nebo jako přímá odpověď na souhlas „POTVRZUJI“ nebo nesouhlas „NEGATIV.“</i>	ROGER	“I have received all of your last transmission.” <i>Note: Under no circumstances to be used in reply to a question requiring “READ BACK” or a direct answer in the affirmative (AFFIRM) or negative (NEGATIVE).</i>
SCHVÁLENO	„Povolení pro požadovaný úkon je uděleno.“	APPROVED	“Permission for proposed action granted.”

SLOVA DVAKRÁT	a) <i>Jako žádost:</i> „Spojení je obtížné. Prosím, vysílejte každé slovo nebo skupinu slov dvakrát.“ b) <i>Jako informace:</i> „ Jelikož spojení je obtížné, vysílám v této zprávě každé slovo nebo skupinu slov dvakrát.“	WORDS TWICE	a) <i>As a request:</i> “Communication is difficult. Please send every word, or group of words, twice.” b) <i>As information:</i> “Since communication is difficult, every word, or group of words, in this message will be sent twice.”
SPRÁVNĚ	„Správné“ nebo „Přesné.“	CORRECT	“True” or “Accurate”.
UDRŽUJTE	„Pokračujte v souladu s danými podmínkami“ nebo v přesném významu, např. „Udržujte VFR.“	MAINTAIN	“Continue in accordance with the condition(s) specified” or in its literal sense, e.g., “Maintain VFR.”
ZKONTROLUJTE	„Prověřte systém nebo postup.“ ( <i>Nesmí se používat v žádném jiném kontextu. Obvykle se neočekává odpověď</i> )	CHECK	“Examine a system or procedure.” ( <i>Not to be used in any other context. No answer is normally expected.</i> )
ZNOVU POVOLENO	„Vaše předcházející povolení bylo změněno a toto nové povolení nahrazuje vaše předcházející povolení nebo jeho část“.	RECLEARED	“A change has been made to your last clearance and this new clearance supersedes your previous clearance or part thereof.”
ZRUŠTE	„Anulujte předcházející vyslané povolení.“	CANCEL	“Annul the previously transmitted clearance.”
ŽÁDÁM	„Rád bych věděl“ nebo „Přeji si obdržet.“	REQUEST	“I should like to know” or “I wish to obtain.”

### 7.A Fráze používané zakročujícím letadlem

Fráze	Výslovnost v anglickém jazyce <sup>1)</sup>	Výslovnost v ČR	Význam	Meaning
CALL SIGN	<u>KOL SA-IN</u>	ˈkol:sain	Jaký je váš volací znak ?	What is your call sign?
FOLLOW	<u>FOL -LO</u>	ˈfolou	Následujte mě	Follow me
DESCEND	<u>DEE- SEND</u>	di ˈsend	Klesejte na přistání	Descend for landing
YOU LAND	<u>YOU LAAND</u>	ˈju: ˈlænd	Přistaňte na tomto letišti	Land at this aerodrome
PROCEED	<u>PRO SEED</u>	prə ˈsi:d	Můžete pokračovat	You may proceed

### 7.B Fráze používané letadlem, proti němuž je zakročováno

Fráze	Výslovnost v anglickém jazyce	Výslovnost v ČR	Význam	Meaning
call sign ( <i>volací znak</i> ) <sup>2)</sup>	<u>kól sajn</u> ( <i>volací znak</i> )	ˈkol:sain ( <i>volací znak</i> )	Můj volací znak je ( <i>volací znak</i> )	My call sign is ( <i>call sign</i> )
WILCO	VILL- <u>KO</u>	ˈwilkəu	Rozumím, provedu	Understood, will comply
CAN NOT	<u>KAANN NOTT</u>	ˈkæn not	Nemohu provést	Unable to comply
REPEAT	<u>REE PEET</u>	ri ˈpi:t	Opakujte vaši instrukci	Repeat your instruction
AM LOST	<u>AM LOSST</u>	ˈæm ˈlost	Poloha neznámá	Position unknown
MAY DAY	<u>MAY DAY</u>	ˈme: ˈde:	Jsem v tísní	I am in distress
HIJACK <sup>3)</sup>	<u>HAJ – DŽEK</u>	ˈhai ˈdžæk	Jsem předmětem únosu	I have been hijacked
LAND ( <i>place name</i> )	<u>LAAND</u> ( <i>název místa</i> )	ˈlænd	Žádám přistát v ... ( <i>název místa</i> )	I request to land at ... ( <i>place name</i> )
DESCEND	<u>DEE- SEND</u>	di ˈsend	Žádám klesání	I require descent

<sup>1)</sup> V druhém sloupci Tabulky 7A a 7B jsou podtrženy slabiky, které mají být zdůrazněny.

<sup>2)</sup> Požadovaný volací znak, který se má předávat, je ten, který se používá při radiotelefonním spojení se stanovišti letových provozních služeb a odpovídá identifikaci letadla uvedené v letovém plánu.

<sup>3)</sup> Za určitých okolností nemusí být vždy možné ani žádoucí použít frázi „HIJACK“.



**B. SLOŽENÍ ZPRÁV**

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

- a) volání s označením adresáta a odesílatele;
- b) text.

*Příklady znázorňující použití uvedeného postupu:*

(volání) NEW YORK RADIO SWISSAIR JEDNA  
JEDNA NULA

(text) ŽÁDÁM KONTROLU SELCAL  
nebo

(volání) SWISSAIR JEDNA NULA NULA NEW YORK  
RADIO

(text) PŘEJDĚTE NA SAN JUAN PĚT ŠEST

2. Zprávy vyžadující v části svého směrování dopravu po síti letecké pevné služby a ty, které se nedoručují podle předem sjednané dohody o určeném rozepisování zpráv, se sestavují následovně:

- je-li zpráva podána z letadla:

- 1) volání (viz oddíl E tohoto dokumentu),
- 2) slovo „PRO“,
- 3) jméno organizace adresáta,
- 4) jméno stanice určení,
- 5) text.

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

*Příklady znázorňující použití uvedeného postupu:*

(volání) BOSTON RADIO SWISSAIR JEDNA DVA  
OSUM

(adresa)PRO SWISSAIR BOSTON

(text) ŽÁDÁM VÝMĚNU MOTORU ČÍSLO JEDNA

- je-li zpráva adresována letadlu:

Předává-li se zpráva sepsaná v souladu s ustanovením o složení zpráv (L10/II) leteckou stanicí letadlu za letu, vynechají se při zprostředkování leteckou pohyblivou službou záhlaví a adresní část, používané při předávání zpráv na leteckou pevnou službu.

Zpráva musí obsahovat:

- a) text [včetně oprav (COR) obsažených ve zprávě, přijaté z letecké pevné služby],
- b) slovo „OD“,
- c) jméno odesílající stanice a její poloha (převzaté ze zprávy odesílatele, přijaté od letecké pevné služby).

**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

**B. COMPOSITION OF MESSAGES**

1. Messages handled entirely by the aeronautical mobile service shall comprise the following parts in the order stated:

- a) call indicating the addressee and the originator;
- b) text.

*The following examples illustrate the application of this procedure:*

(call) NEW YORK RADIO SWISSAIR ONE ONE  
ZERO

(text) REQUEST SELCAL CHECK  
or

(call) SWISSAIR ONE ZERO ZERO NEW YORK  
RADIO

(text) CONTACT SAN JUAN FIVE SIX

2. Messages requiring handling by the AFTN for part of their routing and similarly messages which are not handled in accordance with predetermined distribution arrangements shall be composed as follows:

- when originated in an aircraft:

- 1) call (see Part E of this document),
- 2) the word "FOR",
- 3) the name of the organization addressed,
- 4) the name of the station of destination,
- 5) the text.

The text shall be as short as practicable to convey the necessary information; full use of ICAO phraseology shall be made.

*The following examples illustrate the application of this procedure:*

(call) BOSTON RADIO SWISSAIR ONE TWO  
EIGHT

(address)FOR SWISSAIR BOSTON

(text) NUMBER ONE ENGINE CHANGE  
REQUIRED

- when addressed to an aircraft:

When a message, prepared in accordance with composition of messages (A10/II), is retransmitted by an aeronautical station to an aircraft in flight, the heading and address of the AFTN message format shall be omitted during the retransmission on the aeronautical mobile service.

The message transmission shall comprise:

- a) the text [incorporating any corrections (COR) contained in the AFTN message],
- b) the word "FROM",
- c) the name of the originating organization and its location (taken from the origin section of the AFTN message).

**PANS.** When the text of a message to be transmitted by an aeronautical station to an aircraft in flight contains approved ICAO abbreviations, these

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

abbreviations should normally be converted during the transmission of the message into the unabbreviated words or phrases which the abbreviations represent in the language used, except for those which, owing to frequent or common practice, are generally understood by aeronautical personnel.

### C. IDENTIFIKACE STANOVIŠŤ

Stanoviště / pracoviště / služba	Volací znaky služby	
přibližovací stanoviště řízení přiletů 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
letové informační středisko (FIC)		INFORMATION
stanoviště letištní letové informační služby (AFIS)		INFORMATION
výdej odletových povolení		DELIVERY
řízení na odbavovací ploše		APRON
operační kontrola provozovatele	DISPEČINK	DISPATCH
letecká stanice <sup>1</sup>		RADIO

<sup>1</sup> V ČR se používá též pro pozemní letecké stanice na plochách pro vzlety a přistání SLZ.

Pozn.: Kde není uvedený český výraz, používá se pouze anglický název stanoviště.

### D. RADIOTELEFONNÍ VOLACÍ ZNAKY LETADEL

#### 1. Úplné volací znaky

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;

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).*

*Poznámka 2: Radiotelefonní zkratky leteckých provozovatelů, uvedené v bodech b) a c), jsou obsaženy v publikaci ICAO „Designator for aircraft Operating Agencies, Aeronautical Authorities and Services“, Doc 8585.*

*Poznámka 3: Libovolný počet výše uvedených volacích znaků je možno uvést v poli 7 letového plánu ICAO jako identifikaci letadla. Instrukce pro vyplňování letového plánu jsou uvedeny v předpise L 4444.*

### D. RADIOTELEPHONY CALL SIGNS FOR AIRCRAFT

#### 1. Full call signs

1.1 An aircraft radiotelephony call sign shall be one of the following types:

Type a) - the characters corresponding to the registration marking of the aircraft, or

Type b) - the radiotelephony designator of the aircraft operating agency, followed by the last four characters of the registration marking of the aircraft;

Type c) - the radiotelephony designator of the aircraft operating agency, followed by the flight identification.

*Note 1: The name of the aircraft manufacturer or of the aircraft model may be used as radiotelephony prefix to the Type a) call sign.*

*Note 2: The radiotelephony designators referred to in Types b) and c) are contained in Doc 8585 - Designator for aircraft Operating Agencies, Aeronautical Authorities and Services.*

*Note 3: Any of the foregoing call signs may be inserted in field 7 of the ICAO flight plan as the aircraft identification. Instructions on the completion of the flight plan form are contained in PANS – ATM, Doc 4444.*

## 2. Zkrácené volací znaky

Radiotelefonní volací znaky letadel uvedené v ust. 1 mohou být, s výjimkou *Typu c)*, zkráceny za okolností uvedených v ust. 2.5.1. Zkrácené volací znaky musí mít některou z těchto forem:

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

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

*Typ c)* - není ve zkráceném tvaru;

*Typ d)* - radiotelefonní označení letadel kategorie UL platné v ČR.

*Poznámka: Označení výrobce letadla nebo označení typu letadla může být použito místo prvního písmene a/nebo číslice volacího znaku Typu a).*

Tab. D -1

Příklady nezkrácených a zkrácených volacích znaků

	nezkrácený volací znak	zkrácený volací znak
Typ a)	N 57826	N 26 nebo N826
	*CESSNA FABCD	CESSNA CD nebo CESSNA BCD
	*CITATION FABCD	CITATION CD nebo CITATION BCD
Typ b)	VARIG PVMA	VARIG MA nebo VARIG VMA
Typ c)	<sup>1)</sup> SCANDINAVIAN 937	(není zkrácená forma)
Typ d)	OK RUU 14	O-R-U 14

*\*) Příklady ilustrují uplatnění Poznámky 1 k ust. 1.1.*

*<sup>1)</sup> Třípísmenných označení leteckých dopravců nesmí být použito ve fonetické formě jako radiotelefonní volací znaky. Nicméně, ustálený radiotelefonní volací znak leteckých dopravců (jako např. ČSA, KLM) může být zachován, když je zajištěno, že se používá vhodné abecední vyjádření (ČĚ-ES-Á, KÁ-EL-EM) (zdroj Doc 8585, ust. 3.2.c).*

## E. RADIOTELEFONNÍ POSTUPY

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

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.

## 2. Abbreviated call signs

The aircraft radiotelephony call signs shown in 1, with the exception of *Type c)*, may be abbreviated in the circumstances prescribed in 2.5.1. Abbreviated call signs shall be in the following form:

*Type a)* - the first character of the registration and at least the last two characters of the call sign;

*Type b)* - the radiotelephony designator of the aircraft operating agency, followed by at least the last two characters of the call sign;

*Type c)* - no abbreviated form;

*Type d)* - the radiotelephony designator of aircraft of category UL in the CR.

*Note: Either the name of the aircraft manufacturer or of the aircraft model may be used in place of the first character in Type a).*

Tab. D -1

Examples of full and abbreviated call signs

	full call sign	abbreviated call sign
Type a)	N 57826	N 26 or N826
	*CESSNA FABCD	CESSNA CD or CESSNA BCD
	*CITATION FABCD	CITATION CD or CITATION BCD
Type b)	VARIG PVMA	VARIG MA or VARIG VMA
Type c)	<sup>1)</sup> SCANDINAVIAN 937	(no abbreviated form)
Type d)	OK RUU 14	O-R-U 14

*\*) Examples illustrate the application of Note 1 to 1.1.*

*<sup>1)</sup> Three-letter designators may not be used in phonetic form as radiotelephony designators. However, radiotelephony designators of long standing (such as CSA, KLM) may be retained, provided that an acceptable alphabetic representation is used (SÍ-ES-EJ, KAY-ELL-EMM) (source Doc 8585, para 3.2.c).*

## E. RADIOTELEPHONY PROCEDURES

1. An aircraft shall not change the type of its radiotelephony call sign during flight, except temporarily on the instruction of an air traffic control unit in the interest of safety.

1.1. Except for reason of safety no transmission shall be directed to an aircraft during take-off, during the last part of the final approach or during the landing roll.

## 2. Navázání radiotelefonního spojení

2.1 Při navazování spojení musí být vždy použity úplné volací znaky. Postup volání letadel navazujících spojení musí odpovídat postupům uvedeným v Tab. E-1.

**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 vyslaná nevyžaduje odpovědi, pokud posléze jednotlivé stanice nejsou vyzvány k potvrzení příjmu.

2.2 Postup při odpovědi na výše uvedené volání musí odpovídat Tab. E-2. Použití volacího znaku volající letecké stanice s následným uvedením volacího znaku odpovídající letecké stanice musí být považováno za výzvu k pokračování ve vysílání volající stanice. U předání spojení v rámci jedné letecké stanice může být volací znak letecké stanice vynechán, pokud tak povolí příslušný úřad.

**PANS.** Zachytí-li stanice volání, avšak má pochybnosti o volací značce volající stanice, výše 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“.

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

2.4 Spojení „letadlo – letadlo“ kanálem „INTERPILOT“ se uskutečňuje kanálem „letadlo – letadlo“ na kmitočtu 123,45 MHz, buď přímým voláním konkrétní letadlové stanice nebo všeobecným voláním s dodržením podmínek, které se týkají využití tohoto kanálu (viz L10/V).

**PANS.** Protože letadlo může bdít na více než na jednom kmitočtu, počáteční volání musí obsahovat rozeznávací značku kanálu „INTERPILOT“.

*Poznámka:* Následující příklady ukazují použití tohoto volacího postupu:

CLIPPER 123 – SABENA 901 – INTERPILOT – JAK SLYŠÍTE

nebo

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

## 2. Establishment of radiotelephony communications

2.1 Full radiotelephony call signs shall always be used when establishing communication. The calling procedure of an aircraft establishing communication shall be in accordance with Tab. E-1.

**PANS.** Stations having a requirement to transmit information to all stations likely to intercept should preface such transmission by the general call “ALL STATIONS”, followed by the identification of the calling station.

*Note:* No reply is expected to such general calls unless individual stations are subsequently called to acknowledge receipt.

2.2 The reply to the above calls shall be in accordance with Tab. E-2. The use of the calling aeronautical station's call sign followed by the answering aeronautical station's call sign shall be considered the invitation to proceed with transmission by the station calling. For transfers of communication within one aeronautical station, the call sign of the aeronautical station may be omitted, when so authorised by the competent authority.

**PANS.** When a station is called but is uncertain of the identification of the calling station, it should reply by transmitting the following:

“STATION CALLING...(station called) SAY AGAIN YOUR CALL SIGN”.

*Note:* Example illustrates the application of this procedure: (PRAHA RADAR station replying):

“STATION CALLING PRAHA RADAR (pause) SAY AGAIN YOUR CALL SIGN”.

2.3 Communications shall commence with a call and a reply when it is certain that the station called will receive the call, the calling station may transmit the message, without waiting for a reply from the station called.

2.4 Interpilot air-to-air communication shall be established on the air-to-air channel 123,45 MHz by either a directed call to a specific aircraft station or a general call, taking into account conditions pertaining to use of this channel (see A10/V).

**PANS.** As the aircraft may be guarding more than one frequency, the initial call should include the distinctive channel identification “INTERPILOT”.

*Note:* The following examples illustrate the application of this calling procedure:

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

or

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

Tab. E - 1

## Postup při radiotelefonním volání\*

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

\*) V určitých případech, kdy je volání zahájeno leteckou stanicí, toto může být uskutečněno přenosem kódových signálů v tónovém kmitočtu na radiotelefonních kanálech.

\*\*) Vyjma radiotelefonních volacích znaků a označení typu letadla, každý znak ve volacím znaku se vyslovuje odděleně. Když se slova hláskují, používá se radiotelefonní fonetická abeceda, uvedená v A-1. Čísla se vyslovují v souladu s ustanovením A-2.

Tab. E - 2

## Postup při radiotelefonní odpovědi

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

\*) Vyjma radiotelefonních volacích znaků a označení typu letadla, každý znak ve volání se vyslovuje odděleně. Když se slova hláskují, používá se radiotelefonní fonetická abeceda, uvedená v A-1. Čísla se vyslovují v souladu s ustanovením A-2.

## 2.5 Pokračování radiotelefonního spojení

2.5.1 Zkrácené radiotelefonní volací znaky dle ust. 2 se použijí jedině po navázání spolehlivého spojení a za předpokladu, že nemůže vzniknout možnost omylu. Letadlová stanice použije svůj zkrácený volací znak pouze v případě, že byla tímto způsobem oslovena leteckou stanicí.

2.5.2 Při vydávání letových povolení musí řídicí letového provozu i piloti při doslovném opakování těchto povolení vždy připojit volací znak letadla, jemuž je povolení určeno. Při jiných příležitostech, než jsou tyto, jakmile bylo navázáno spojení, musí být povolena nepřetržitá oboustranná komunikace bez dalšího použití volacích znaků nebo volání až do ukončení spojení.

Tab. E - 1

## Radiotelephony calling procedure\*

	designation of the station called	designation of the station calling
Type a)	NEW YORK RADIO	CABCD**
Type b)	NEW YORK RADIO	SPEEDBIRD ABCD**
Type c)	NEW YORK RADIO	AEROFLOT 321**

\*) In certain cases where the call is initiated by the aeronautical station, the call may be effected by transmission of coded tone signals.

\*\*) With the exception of the radiotelephony designators and the type of aircraft, each character in the call sign shall be spoken separately. When individual letters are spelled out, the radiotelephony spelling alphabet prescribed in Part A-1 shall be used. Numbers are to be spoken in accordance with Part A-2.

Tab. E - 2

## Radiotelephony reply procedure

	designation of the station called	designation of the station calling
Type a)	GABCD*	NEW YORK RADIO
Type b)	SPEEDBIRD* ABCD	NEW YORK RADIO
Type c)	AEROFLOT* 321	NEW YORK RADIO

\*) With the exception of the radiotelephony designators and the type of aircraft, each character in the call sign shall be spoken separately. When individual letters are spelled out, the radiotelephony spelling alphabet prescribed in Part A-1 shall be used. Numbers are to be spoken in accordance with Part A-2.

## 2.5 Subsequent radiotelephony communications

2.5.1 Abbreviated radiotelephony call signs, as prescribed in 2., shall be used only after satisfactory communication has been established and provided that no confusion is likely to arise. An aircraft station shall use its abbreviated call sign only after it has been addressed in this manner by the aeronautical station.

2.5.2 When issuing ATC clearances and reading back such clearances, controllers and pilots shall always add the call sign of the aircraft to which the clearance applies. For other than those occasions, continuous two-way communication after contact has been established, shall be permitted without further identification or call until termination of the contact.

2.5.3 Pro zabránění možným omylům při vydávání letových povolení musí řídicí letového provozu i piloti při doslovném opakování těchto povolení vždy připojit volací znak letadla, jemuž je povolení určeno.

## 2.6 Označení vysílacího kanálu

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

**PANS.** Není-li pravděpodobnost vzniku omylu, je třeba použít k označení vysílacího kanálu jen prvních dvou číslic KV kmitočtů (kHz).

Poznámka: Příklad uvádí použití tohoto postupu:

(PAA 325 volá Kingston na kmitočtu 8 871 kHz):

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

**PANS.** Vyjma případu uvedeného v 2.6.2 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 tohoto postupu:

Kanál	Vysílá se
118,000	JEDNA JEDNA OSUM ČÁRKA NULA
118,005	JEDNA JEDNA OSUM ČÁRKA NULA NULA PĚT
118,010	JEDNA JEDNA OSUM ČÁRKA NULA JEDNA NULA
118,025	JEDNA JEDNA OSUM ČÁRKA NULA DVA PĚT
118,050	JEDNA JEDNA OSUM ČÁRKA NULA PĚT NULA
118,100	JEDNA JEDNA OSUM ČÁRKA JEDNA

Poznámka 2: Při radiotelefonním spojení v pásmu VKV musí být věnována pozornost označení vysílacích kanálů v případě, kde 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 prvních pět číslic číselného označení.

2.6.2 **PANS.** Ve vzdušném prostoru, kde všechny kanály radiokomunikačního spojení v pásmu VKV mají rozestupy 25 nebo více kHz a použití šesti číslic jako v 2.6.1 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 tohoto postupu uvedeného v 2.6.2 a příslušná

2.5.3 In order to avoid any possible confusion, when issuing ATC clearances and reading back such clearances, controllers and pilots shall always add the call sign of the aircraft to which the clearances applies.

## 2.6 Indication of transmitting channel

2.6.1 **PANS.** As the aeronautical station operator generally guards more than one frequency, the call should be followed by an indication of the frequency used, unless other suitable means of identifying the frequency are known to exist.

**PANS.** When no confusion is likely to arise, only the first two digits of the High Frequency (in kHz) need to be used to identify the transmitting channel.

Note: Example illustrates the application of this procedure:

(PAA 325 calling Kingston on 8 871 kHz):

“KINGSTON CLIPPER THREE TWO FIVE – ON EIGHT EIGHT”.

**PANS.** Except as specified in 2.6.2 all six digits of the numerical designator shall be used to identify the transmitting channel in VHF radio-telephony communications, except in the case of both the fifth and sixth digits being zeros, in which case only the first four digits shall be used.

Note 1: The following examples illustrate the application of this calling procedure:

Channel	Transmitted as
118,000	ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO
118,005	ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO ZERO FIVE
118,010	ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO ONE ZERO
118,025	ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO TWO FIVE
118,050	ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO FIVE ZERO
118,100	ONE ONE EIGHT DECIMAL ONE

Note 2: Caution must be exercised with respect to the indication of transmitting channels in VHF radiotelephony communications all six digits of the numerical designator are used in airspace where aircraft where communications channels are separated by 25 kHz, because on aircraft installations with a channel separation capability of 25 kHz or more, it is only possible to select the first five digits of the numerical designator on the radio management panel.

2.6.2 **PANS.** In airspace where all VHF voice communications channels are separated by 25 kHz or more and the use of six digits as in 2.6.1 is not substantiated by the operational requirement determined by the appropriate authorities, the first five digits of the numerical designator shall be used, except in the case of both the fifth and sixth digits being zeros, in which case only the first four digits shall be used.

Note 1: The following examples illustrate the application of the procedure in 2.6.2 and the

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	118,00	118,000
118,025	JEDNA JEDNA OSUM ČÁRKA NULA DVA	118,02	118,025
118,050	JEDNA JEDNA OSUM ČÁRKA NULA PĚT	118,05	118,050
118,075	JEDNA JEDNA OSUM ČÁRKA NULA SEDUM	118,07	118,075
118,100	JEDNA JEDNA OSUM ČÁRKA JEDNA	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).

**Poznámka 3:** Číselné označení odpovídá označení kanálu v Tabulce 4-1 (bis) předpis L10/V.

## 2.7 Výměna zpráv

2.7.1 Sdělení musí být vždy stručné, srozumitelné a jednoznačné, přičemž se vždy, když je to možné, používá standardní frazeologie.

**Doporučení:** Zkrácených postupů by se mělo používat jen až po navázání spojení a tam, kde není pravděpodobnost vzniku omylu.

2.7.2 Vysílá-li potvrzení příjmu letadlová stanice, musí potvrzení přijaté zprávy obsahovat volací znak daného letadla.

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

**Poznámka:** Následující příklady ilustrují použití tohoto postupu:

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

Stanice:

TWA DEVĚT ŠEST TŘI – MADRID RADAR.

associated settings of the aircraft radio management panel for communication equipment with channel separation capabilities of 25 kHz and 8.33 / 25 kHz:

Channel	Transmitted as	Radio management panel setting for communication equipment with	
		25 kHz (5 digits)	8.33 / 25 kHz (6 digits)
118,000	ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO	118,00	118,000
118,025	ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO TWO	118,02	118,025
118,050	ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO FIVE	118,05	118,050
118,075	ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO SEVEN	118,07	118,075
118,100	ONE ONE EIGHT DECIMAL ONE	118,10	118,100

**Note 2:** Caution must be exercised with respect to the indication of transmitting channels in VHF radiotelephony communications when five digits of the numerical designator are used in airspace where aircraft are also operated with channel separation capabilities of 8.33 / 25 kHz. On aircraft installations with a channel separation capability of 8.33 kHz and more, it is possible to select six digits on the radio management panel. It should therefore be ensured that the fifth and sixth digits are set to 25 kHz channels (see Note 1).

**Note 3:** The numerical designator corresponds to the channel identification in Table 4-1 (bis), Annex L10/V.

## 2.7 Exchange of communication

2.7.1 Communication shall be concise and unambiguous, using standard phraseology whenever available.

**Recommendation:** Abbreviated procedures should only be used after initial contact has been established and where no confusion is likely to arise.

2.7.2 When transmitted by an aircraft station, the acknowledgement of receipt of a message shall comprise the call sign of that aircraft.

**PANS.** An aircraft station should acknowledge receipt of important air traffic control messages or parts thereof by reading them back and terminating the readback by its radio call sign.

**Note:** The following examples illustrate the application of this calling procedure:

(ATC clearance by network station to an aircraft).

Station:

TWA NINER SIX THREE – MADRID RADAR.

Letadlo:

MADRID RADAR – TWA DEVĚT ŠEST TŘI.

Stanice:

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

Letadlo (potvrzuje):

POVOLENO KLESÁNÍ DO ... STOP – TWA DEVĚT  
ŠEST TŘI.

Stanice (pokud potvrzuje správnost přijaté zprávy):

MADRID RADAR

2.7.3 Potvrzování příjmu leteckou stanicí:

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

**PANS.** *Letecká stanice potvrzuje zprávy o poloze a další zprávy o průběhu letu opakováním zprávy a ukončením tohoto opakování vlastním volacím znakem. Aby se zmírnilo přetížení spojovacích kanálů, může dočasně od opakování upustit.*

**PANS.** *Jestliže hlášení o poloze a jiné informace (např. zpráva 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. Další zprávy se potvrzují pouze vysíláním vlastního volacího znaku letecké stanici.*

**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.*

2.8 Konec hovoru

Radiotelefonní spojení ukončuje přijímací stanice nebo letadlo použitím vlastního volacího znaku.

2.9 Opravy a opakování

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

2.9.2 Je-li opravu možno nejlépe provést opakováním celé zprávy, musí operátor před druhým vysíláním zprávy použít frázi „OPRAVA, OPAKUJI...“.

Aircraft:

MADRID RADAR– TWA NINER SIX THREE.

Station:

TWA NINER SIX THREE MADRID RADAR – ATC  
CLEARS TWA NINER SIX THREE TO DESCEND TO  
... FEET.

Aircraft (acknowledging):

CLEARED TO DESCEND TO ... FEET – TWA NINER  
SIX THREE.

Station (denoting accuracy of readback):

MADRID RADAR

2.7.3 When acknowledgement of receipt is transmitted by an aeronautical station:

- to an aircraft station:* it shall comprise the call sign of the aircraft, followed if considered necessary by the call sign of the aeronautical station;
- to another aeronautical station:* it shall comprise the call sign of the aeronautical station that is acknowledging receipt.

**PANS.** *An aeronautical station should acknowledge position reports and other flight progress reports by reading back the report and terminating the readback by its call sign, except that the readback procedure may be suspended temporarily whenever it will alleviate congestion on the communication channel.*

**PANS.** *If both position report and other information – such as weather report – are received in the same message, the information should be acknowledged with the words such as “WEATHER RECEIVED” after the position report has been read back, except when intercept of the information is required by other network stations. Other messages should be acknowledged, the aeronautical station transmitting its call sign only.*

**PANS.** *It is permissible for verification for the receiving station to read back the message as an additional acknowledgement of receipt. In such instances, the station to which the information is read back should acknowledge the correctness of readback by transmitting its call sign.*

2.8 End of conversation

A radiotelephony conversation shall be terminated by the receiving station or the aircraft using its own call sign.

2.9 Corrections and repetitions

2.9.1 When an error has been made in transmission, the word “CORRECTION” shall be spoken, the last correct group or phrase repeated, and the correct version transmitted.

2.9.2 If a correction can best be made by repeating the entire message, the operator shall use the phrase “CORRECTION, I SAY AGAIN...” before transmitting the message a second time.



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

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

2.9.4 Je-li požadováno opakování celé zprávy, uvede se slovo „OPAKUJTE“. Je-li vyžádáno opakování části zprávy, uvede se „OPAKUJTE VŠE PŘED ... (první slovo správně přijaté)“ nebo „OPAKUJTE ... (slovo před chybějící částí) DO ... (slovo za chybějící částí)“, nebo „OPAKUJTE VŠE PO ... (poslední správně přijaté slovo)“.

*Doporučení: Opakování určitých prvků zprávy by mělo být vyžadováno podle potřeby, jako např. „OPAKUJTE TLAK“, „OPAKUJTE VÍTR“.*

2.9.5 Zjistí-li operátor, při kontrole správnosti opakování, ve zprávě nesprávné prvky, musí vyslat po ukončení opakování frázi „NEGATIV, OPAKUJI“, za níž následuje správné znění příslušných prvků.

## 2.10 Bdění na kmitočtech

2.10.1 Za letu musí letadlová stanice udržovat stále bdění podle požadavku odpovědného orgánu letových provozních služeb a vyjma bezpečnostních důvodů nesmí bdění přerušit, aniž by o tom informovala příslušnou leteckou(-é) stanici (stanice).

2.10.2 Letadlo musí nepřetržitě bdít na VKV tísňovém kmitočtu 121,5 MHz v prostorech nebo na tratích, kde je možnost zákroku proti letadlu nebo kde mohou vzniknout jiné nebezpečné situace, a byl-li požadavek vydán odpovědným orgánem letových provozních služeb.

*Doporučení: Letadla by měla, nalik je to možné, udržovat bdění na VKV tísňovém kmitočtu 121,5 MHz.*

2.10.3 Letecká stanice musí udržovat nepřetržitě bdění na VKV tísňovém kmitočtu 121,5 MHz během provozních hodin služby stanoviště, na kterém je kmitočet 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.

2.10.4 Když je z jakéhokoli důvodu nutné přerušit provoz letadlové nebo letecké stanice, musí být, je-li to možné, o této skutečnosti informovány ostatní zúčastněné stanice s udáním času, ve kterém se předpokládá obnovení provozu. Po obnovení provozu musí být zúčastněné stanice opět uvědomeny.

*Recommendation: When an operator transmitting a message considers that reception is likely to be difficult, he should transmit the important elements of the message twice.*

2.9.3 If the receiving station is in doubt as to the correctness of the message received, he shall request repetition either in full or in part.

2.9.4 If repetition of an entire message is required, the words “SAY AGAIN” shall be spoken. If repetition of a portion of a message is required, the operator shall state: “SAY AGAIN ALL BEFORE ... (first word satisfactorily received)” or “SAY AGAIN ... (word before missing portion) TO ... (word after missing portion)” or “SAY AGAIN AFTER ... (last word satisfactorily received)”.

*Recommendation: Specific items should be requested, as appropriate, such as “SAY AGAIN ALTIMETER”, “SAY AGAIN WIND”.*

2.9.5. If, in checking the correctness of a readback, an operator notices incorrect items, he shall transmit the words “NEGATIVE, I SAY AGAIN” at the conclusion of the readback followed by the correct version of the items concerned.

## 2.10 Communication watch

2.10.1 During flight, aircraft stations shall maintain watch as required by the appropriate Authority and shall not cease watch, except for reasons of safety, without informing the aeronautical station(s) concerned.

2.10.2 Aircraft shall continuously guard the VHF emergency frequency 121,5 MHz in areas or over routes where the possibility of interception of aircraft or other hazardous situations exist, and a requirement has been established by the appropriate authority.

*Recommendation: Aircraft should guard the emergency frequency 121,5 MHz to the extent possible.*

2.10.3 Aeronautical stations shall maintain a continuous listening watch of VHF frequency channel 121,5 MHz during the hours of service of the unit at which it is installed. Where two or more such stations are co-located, provision of 121,5 MHz listening watch at one of them shall meet that requirement.

2.10.4 When it is necessary for an aircraft station or aeronautical station to suspend operation for any reason, it shall, if possible, so inform other stations concerned, giving the time at which it is expected that operation will be resumed. When operation is resumed, other stations concerned shall be so informed.

## 2.11 Použití kmitočtů

2.11.1 Letadlové stanice musí pracovat na příslušných kmitočtech.

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

*Doporučení: Jestliže kmitočty určený leteckou stanicí není pro spojení vyhovující, měla by letadlová stanice navrhnout jiný kmitočty.*

## 2.12 Navázání spojení

2.12.1 Letadlové stanice mají, je-li to možné, udržovat přímé spojení s řídicí stanicí spojení „letadlo-země“, příslušnou prostoru, ve které letadla letí. Není-li to možné, musí letadlové stanice použít jakýchkoliv dostupných prostředků přenosu, které jsou k dispozici a jsou vhodné pro předávání zpráv řídicí stanicí spojení „letadlo-země“.

**PANS.** *Nenaváže-li se při provozu v síti, po volání na hlavním a vedlejším kmitočtu spojení mezi letadlovou a pravidelnou stanicí, musí letadlu poskytnout pomoc jedna z ostatních pravidelných stanic buď tím, že upozorní na volání prvně volanou stanicí, nebo v případě, že volání provedla letadlová stanice, odpoví na volání a převezme provoz.*

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

**PANS.** *Toto ustanovení musí být též použito:*

- 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.*

## 2.13 Přechod při VKV spojení

2.13.1 Letadlo přechází z jednoho rádiového kmitočtu na druhý z příkazu letecké stanice v souladu s dohodnutými postupy. Pokud se takový příkaz nevydá, musí letadlo oznámit přechod příslušné letecké stanici dříve, než k přechodu dojde.

2.13.2 Při navazování počátečního spojení nebo ukončení na VKV kmitočtu letadlo předává takové informace, které mohou být předepsané poskytovatelem letových navigačních služeb

## 2.11 Frequencies to be used

2.11.1 Aircraft stations shall operate on the appropriate radio frequencies.

2.11.2 The air-ground control radio station shall designate the frequency(ies) to be used under normal conditions by aircraft stations operating under its control.

*Recommendation: If a frequency designated by an aeronautical station proves to be unsuitable, the aircraft station should suggest an alternative frequency.*

## 2.12 Establishment of communications

2.12.1 Aircraft stations shall, if possible, communicate directly with the air-ground control radio station appropriate to the area in which the aircraft are flying. If unable to do so, aircraft stations shall use any relay means available and appropriate to transmit messages to the “air – ground” control radio station.

**PANS.** *When, in network operation, communication between an aircraft station and a regular station has not been established after calls on the primary and secondary frequencies, aid should be rendered by one of the other regular stations for that flight, either by calling the attention of the station first called or, in the case of a call made by an aircraft station, by answering the call and taking the traffic.*

**PANS.** *Other stations of the network should render assistance by taking similar action only if attempts to establish communications by the regular stations have proved unsuccessful.*

**PANS.** *This provision should also be applied:*

- a) *on request of the air traffic services unit concerned,*
- b) *when an expected communication from an aircraft has not been received within a time period such that the occurrence of a communication failure is suspected.*

*Note: A specific time period may be prescribed by the appropriate ATS authority.*

## 2.13 Transfer of VHF communications

2.13.1 An aircraft shall be advised by the appropriate aeronautical station to transfer from one radio frequency to another in accordance with agreed procedures. In the absence of such advice, the aircraft station shall notify the appropriate aeronautical station before such a transfer takes place.

2.13.2 When establishing initial contact on, or when leaving, a VHF frequency, an aircraft shall transmit such information as may be prescribed by the ANSP responsible for the provision of services and approved

odpovědným za poskytování služeb a schválené příslušným úřadem.

## 2.14 Selhání spojení

### 2.14.1 Spojení „letadlo – země“

2.14.1.1 Jestliže se letadlu nezdaří navázat spojení s příslušnou leteckou stanicí na určeném kanálu, musí se pokusit o navázání spojení na předchozím použitím kanálu a pokud nebude úspěšná, tak na jiném kanálu pro danou trať. Jsou-li tyto pokusy neúspěšné, musí se letadlo pokusit navázat spojení s příslušnou leteckou stanicí, jinými leteckými stanicemi nebo jinými letadly, použitím všech dostupných prostředků a oznámit letecké stanici, že spojení na přiděleném kanálu nemohlo být navázáno. Kromě toho, letadlo operující v rámci sítě, má být na poslechu na příslušném VKV kanálu pro případ, že by jej volala letadla, letící v blízkosti.

2.14.1.2 Jestliže pokusy uvedené v ust. 2.14.1.1 jsou neúspěšné, musí letadlo vyslat svou zprávu dvakrát na určeném (-ných) kanálu (kanálech) s předesláním fráze „VYSÍLÁM NA SLEPO“ a je-li to zapotřebí, včetně označení adresáta(-ů), kterému(-ým) je zpráva určena.

**PANS.** Při provozu v síti musí být zpráva, předávaná naslepo, vyslána dvakrát, jak na hlavním, tak vedlejším kanálu. Před změnou kanálu musí letadlová stanice oznámit kanál, na který přechází.

### 2.14.2 Selhání přijímače

2.14.2.1 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“. Každou zamýšlenou zprávu stanice ihned celou opakuje. Při tomto postupu musí letadlová stanice vysílat také čas příštího zamýšleného vysílání.

2.14.2.2 Letadlo, kterému je poskytována služba řízení letového provozu nebo poradní služba, musí, kromě dodržení ust. 2.14.2.1, vyslat informace o úmyslu velitele letadla, jak bude pokračovat v letu.

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

### 2.14.3 Jednostranné spojení ve směru „země - letadlo“

2.14.3.1 Nemůže-li letecká stanice navázat spojení s letadlem po volání na kmitočtech, o kterých

by the competent authority.

## 2.14 Communications failure

### 2.14.1 “Air- ground” communication

2.14.1.1 When an aircraft fails to establish contact with the appropriate aeronautical station on the designated channel, it shall attempt to establish contact on the previous channel used and, if not successful, on another channel appropriate to the route. If these attempts fail, the aircraft shall attempt to establish communication with the appropriate aeronautical station, other aeronautical stations or other aircraft using all available means and advise the aeronautical station that contact on the assigned channel could not be established. In addition, an aircraft operating within a network shall monitor the appropriate VHF channel for calls from nearby aircraft.

2.14.1.2 If the attempts specified under 2.14.1.1 fail, the aircraft shall transmit its message twice on the designated channel(-s), preceded by the phrase “TRANSMITTING BLIND” and, if necessary, include the addressee(-s) for which the message is intended.

**PANS.** In network operation, a message which is transmitted blind should be transmitted twice on both primary and secondary channels. Before changing channel, the aircraft station should announce the channel to which it is changing.

### 2.14.2 Receiver failure

2.14.2.1 When an aircraft is unable to establish communication due to receiver failure, it shall transmit reports at the scheduled times, or positions, on the channel in use, preceded by the phrase “TRANSMITTING BLIND DUE TO RECEIVER FAILURE”. The aircraft station shall transmit the intended message, following this by a complete repetition. During this procedure, the aircraft shall also advise the time of its next intended transmission.

2.14.2.2 An aircraft which is provided with air traffic control or advisory service shall, in addition to complying with 2.14.2.1, transmit information regarding the intention of the pilot-in-command with respect to the continuation of the flight of the aircraft.

2.14.2.3 When an aircraft is unable to establish communication due to airborne equipment failure it shall, when equipped, select the appropriate SSR code to indicate radio failure.

### 2.14.3 Ground-to-air

2.14.3.1 When an aeronautical station has been unable to establish contact with an aircraft after calls

předpokládá, že na nich letadlo udržuje poslech, musí:

- a) požádat další letecké stanice 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.

Tohoto ustanovení musí být rovněž použito:

- 1) na žádost příslušného stanoviště letových provozních služeb;
- 2) když očekávaná zpráva od letadla nedošla v takovém časovém rozmezí, že lze předpokládat ztrátu spojení.

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

### 3. Tísňová radiotelefonní korespondence

#### 3.1 Činnost letadla v tísni

3.1.1 Kromě toho, že před tísňovou zprávou vysílanou letadlem v tísni předchází třikrát opakovaný tísňový radiotelefonní signál MAYDAY, 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:
  - 1) název stanice, které je zpráva adresována (jestliže to čas a okolnosti umožní),
  - 2) volací znak letadla (identifikace letadla),
  - 3) povaha tísňového stavu,
  - 4) úmysl velitele letadla,
  - 5) současná poloha, hladina (tj. letová hladina, altitude atd., dle 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) vyžaduje-li to čas a okolnosti, byla tísňová zpráva letadla v tísni předávána rozhlasovým vysíláním,
- c) letadlo vysílalo na radiotelefonních kmitočtech námořní pohyblivé služby,
- d) letadlo využilo všech možností, které má k dispozici pro upoutání pozornosti a oznámení podmínek, ve kterých se nachází (včetně využití příslušného módu a kódu SSR),

on the frequencies on which the aircraft is believed to be listening, it shall:

- a) request other aeronautical stations to render assistance by calling the aircraft and relaying, if necessary;
- b) request aircraft on the route to attempt to establish communication with the aircraft and relay traffic, if necessary.

This provision shall also be applied:

- 1) on request of the air traffic services unit concerned;
- 2) when an expected communication from an aircraft has not been received within a time period such that the occurrence of a communication failure is suspected.

2.14.3.2 Blind transmission of air traffic control clearances shall not be made to aircraft, except at the specific request of the originator.

### 3. Radiotelephony distress communication

#### 3.1 Action by the aircraft in distress

3.1.1 In addition to being preceded by the radiotelephony distress signal MAYDAY, preferably spoken three times, the distress signal message to be sent by an aircraft in distress shall:

- a) be on the “air-ground” frequency in use at the time,
- b) consist of as many as possible of the following elements spoken distinctly and, if possible, in the following order:
  - 1) the name of the station addressed (time and circumstances permitting);
  - 2) the call sign (the identification of the aircraft);
  - 3) the nature of the distress condition;
  - 4) the intention of the person in command;
  - 5) present position, level (i.e. flight level, altitude, etc., as appropriate) and heading.

*Note 1: The foregoing provisions may be supplemented by the following measures:*

- a) the distress message of an aircraft in distress being made on the emergency frequency 121,5 MHz or another aeronautical mobile frequency, if considered necessary or desirable. Not all aeronautical stations maintain a continuous guard on the emergency frequency,
- b) the distress message of an aircraft in distress being broadcast, if time and circumstances make this course preferable,
- c) the aircraft transmitting on the maritime mobile service radiotelephony calling frequencies,
- d) the aircraft using any means at its disposal to attract attention and make known its conditions (including the activation of the appropriate SSR mode and code),

- e) jakákoli stanice poskytla pomoc letadlu v tísni jakýmkoli prostředky, které má k dispozici,
- f) v případě, že vysílající stanice není sama v tísni a za předpokladu, že tato okolnost je v tísňové zprávě zřetelně vyjádřena, jednotlivé části zprávy, uvedené v ust. 3.1.1.b) mohly být libovolně pozměněny.

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

3.2 Činnost stanice, které je tísňová zpráva adresována, nebo první stanice, která tísňovou zprávu potvrdila.

3.2.1 Stanice, které je tísňová zpráva adresována, nebo první stanice, která tísňovou zprávu potvrdila, musí:

- a) okamžitě potvrdit tísňovou zprávu,
- b) převzít řízení spojení nebo přesně a zřetelně předat tuto odpovědnost a oznámit letadlu, zda-li je předání odpovědnosti provedeno,
- c) okamžitě učinit opatření, aby v době co nejkratší byly všechny potřebné informace k dispozici:
  - 1) příslušnému stanovišti letových provozních služeb,
  - 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 by mohla ovlivnit průběh předpokládaných letů v tomto prostoru.*

- d) podle potřeby upozornit další stanice, aby na kmitočet, na kterém probíhá tísňová korespondence, nebyl přenášen ostatní telekomunikační provoz.

### 3.3 Uložení ticha

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

výrazu „ZASTAVTE VYSÍLÁNÍ“, radiotelefonního tísňového signálu „MAYDAY“.

3.3.2 Použití signálů, uvedených v ust. 3.3.1., musí být vyhrazeno letadlu v tísni a stanici řídící tísňový provoz.

- e) any station taking any means at its disposal to assist an aircraft in distress,
- f) any variation on the elements listed under 3.1.1.b), when the transmitting station is not itself in distress, provided that such circumstance is clearly stated in the distress message.

*Note 2: The station addressed will normally be that station communicating with the aircraft or in whose area of responsibility the aircraft is operating.*

3.2 Action by the station addressed or first station acknowledging the distress message.

3.2.1 The station addressed or first station acknowledging the distress message, shall:

- a) immediately acknowledge the distress message,
- b) take control of the communications or specifically and clearly transfer that responsibility, advising the aircraft if a transfer is made,
- c) take immediate action to ensure that all necessary information is made available, as soon as possible, to:
  - 1) the ATS unit concerned,
  - 2) the aircraft operating agency concerned, or its representative, in accordance with pre-established arrangements.

*Note: The requirement to inform the aircraft operating agency concerned does not have priority over any other action which involves the safety of the flights in distress, or of any other flight in the area, or which might affect the progress of expected flights in the area.*

- d) warn other stations, as appropriate, in order to prevent the transfer of traffic to the frequency of the distress communication.

### 3.3 Imposition of silence

3.3.1 The aircraft in distress, or the station in control of distress traffic, shall be permitted to impose silence, either on all stations of the mobile service in the area or on any station which interferes with the distress traffic. It shall address these instructions “to all stations”, or to one station only, according to circumstances. In either case, it shall use:

STOP TRANSMITTING,  
the radiotelephony distress signal MAYDAY.

3.3.2 The use of the signals specified in 3.3.1. shall be reserved for the aircraft in distress and for the station controlling the distress traffic.

### 3.4 Činnost všech dalších stanic

3.4.1 Tísňová korespondence má absolutní přednost před všemi dalšími druhy spojení. Stanice, která ví o tísňovém provozu, nesmí vysílat na kmitočtu, na němž tento provoz probíhá, pokud:

- a) tiseň není zrušena nebo tísňový provoz není ukončen,
- b) veškerý tísňový provoz nebyl přenesen na jiné kmitočty,
- c) stanice řídicí spojení neudělila souhlas,
- d) stanice sama nemusí poskytnout pomoc.

3.4.2 Každá stanice, která ví o tísňovém provozu a sama nemůže letadlu v tísni pomoci, musí tento provoz přesto sledovat až do doby, kdy je zřejmé, že pomoc je poskytována.

### 3.5 Ukončení tísňové korespondence a zrušení ticha

3.5.1 Nenachází-li se již letadlo v tísni, vyše zprávu o zrušení stavu tísně.

3.5.2 Když stanice, která řídí tísňový provoz, je si vědoma, že tísňový provoz skončil, musí přijmout okamžité opatření k zajištění dostupnosti této informace co nejdříve:

- 1) příslušnému stanovišti letových provozních služeb,
- 2) příslušnému provozovateli letadla nebo jeho zástupci, pokud bylo předem dohodnuto.

3.5.3 Tísňová korespondence a uložení ticha musí být ukončeny vysláním zprávy, obsahující frázi „TÍŠŇOVÝ PROVOZ UKONČEN“ na kmitočtu nebo na kmitočtech, které jsou pro tísňový provoz použity. Tuto zprávu může vyslat pouze stanice řídicí spojení, která, po přijetí zprávy podle ust. 3.5.1, je k tomu zmocněna příslušným úřadem.

## 4. Pilnostní radiotelefonní korespondence

4.1 Činnost letadla, oznamujícího pilnostní podmínky, s výjimkou sanitních letů

4.1.1 Kromě toho, že před pilnostní zprávou vysílanou letadlem v pilnostních podmínkách přichází třikrát opakovaný pilnostní radiotelefonický signál PAN PAN odvozený z francouzského slova „panne“, se tato zpráva:

- a) vysílá na kmitočtu „letadlo-země“, který je v dané době používán,

### 3.4 Action by all other stations

3.4.1 The distress communications have absolute priority over all other communication, and a station aware of them shall not transmit on the frequency concerned, unless:

- a) the distress is cancelled or the distress traffic is terminated,
- b) all distress traffic has been transferred to other frequencies,
- c) the station controlling communications gives permission,
- d) it has itself to render assistance.

3.4.2 Any station which has knowledge of distress traffic, and which cannot itself assist the aircraft in distress, shall nevertheless continue listening to such traffic until it is evident that assistance is being provided.

### 3.5 Termination of distress communication and of silence

3.5.1 When an aircraft is no longer in distress, it shall transmit a message cancelling the distress condition.

3.5.2 When the station which has controlled the distress communication traffic becomes aware that the distress condition is ended, it shall take immediate action to ensure that this information is made available, as soon as possible, to:

- 1) the ATS unit concerned,
- 2) the aircraft operating agency concerned, or its representative, in accordance with pre-established arrangements.

3.5.3 The distress communication and silence conditions shall be terminated by transmitting a message, including the words “DISTRESS TRAFFIC ENDED”, on the frequency or frequencies being used for the distress traffic. This message shall be originated only by the station controlling the communications when, after the reception of the message prescribed in 3.5.1, it is authorized to do so by the appropriate Authority.

## 4. Radiotelephony urgency communications

4.1 Action by the aircraft reporting an urgency condition except medical flights

4.1.1 In addition to being preceded by the radiotelephony urgency signal PAN PAN, preferably spoken three times and each word of the group pronounced as the French word “panne”, the urgency message to be sent by an aircraft reporting an urgency condition shall:

- a) be on the “air-ground” frequency in use at the time,

b) sestavena z nejvyššího možného počtu následujících částí, zřetelně vyslovovaných a pokud možno v následujícím pořadí:

- 1) název stanice, které je zpráva adresována (jestliže to čas a okolnosti umožní);
- 2) identifikace letadla;
- 3) povaha pilnostního stavu;
- 4) úmysl velitele letadla;
- 5) současná poloha, hladina (tzn. letová hladina, altitude atd., dle potřeby) a kurz letadla;
- 6) jakékoliv další užitečné informace.

*Poznámka 1: Účelem ust. 4.1.1 není zabránit letadlu vyslat pilnostní zprávu, jestliže to čas a okolnosti umožňují.*

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

4.2 Činnost stanice, které je pilnostní zpráva adresována, nebo první stanice, která pilnostní zprávu potvrdila

4.2.1 Stanice, které je zpráva letadla v pilnostních podmínkách adresována, nebo první stanice, která pilnostní zprávu potvrdila, musí:

- a) potvrdit pilnostní zprávu,
- b) okamžitě učinit opatření, aby v době co nejdříve byly všechny potřebné informace k dispozici:
  - 1) příslušnému stanovišti letových provozních služeb,
  - 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 by mohla ovlivnit průběh předpokládaných letů v tomto prostoru.*

c) je-li zapotřebí, provádět řízení spojení.

4.3 Činnost všech dalších stanic/letadel

4.3.1 Pilnostní korespondence má přednost, s výjimkou tísňových zpráv, před veškerou další korespondencí a všechny stanice/všechna letadla musí dbát, aby vysílání pilnostního provozu nebylo rušeno.

4.4 Činnost letadla používaného pro sanitní lety

4.4.1 Použití signálu popsaného v 4.4.2 naznačuje, že po něm následující zpráva se týká sanitního letu chráněného ve shodě s Ženevskou konvencí z roku 1949 a Dodatkovými protokoly konvence.

4.4.2 Pro účely hlášení a identifikace letadla použitého pro sanitní let se vysílá, nejlépe třikrát, radiotelefonní pilnostní signál PAN PAN, přičemž musí

b) consist of as many as possible of the following elements spoken distinctly and, if possible, in the following order:

- 1) the name of the station addressed (time and circumstances permitting);
- 2) the identification of the aircraft;
- 3) the nature of the urgency condition;
- 4) the intention of the person in command;
- 5) present position, level (i.e. flight level, altitude, etc., as appropriate) and heading;
- 6) any other useful information.

*Note 1: The foregoing provisions 4.1.1 are not intended to prevent an aircraft broadcasting an urgency message, if time and circumstances make this course preferable.*

*Note 2: The station addressed will normally be that station communicating with the aircraft or in whose area of responsibility the aircraft is operating.*

4.2 Action by the station addressed or first station acknowledging the urgency message

4.2.1 The station addressed by an aircraft reporting an urgency condition, or first station acknowledging the urgency message, shall:

- a) acknowledge the urgency message,
- b) take immediate action to ensure that all necessary information is made available, as soon as possible, to:
  - 1) the ATS unit concerned,
  - 2) the aircraft operating agency concerned, or its representative, in accordance with pre-established arrangements.

*Note: The requirement to inform the aircraft operating agency concerned does not have priority over any other action which involves the safety of the flights in distress, or of any other flight in the area, or which might affect the progress of expected flights in the area.*

c) if necessary, exercise control of communication.

4.3 Action by all other stations/aircraft

4.3.1 The urgency communications have priority over all other communications, except distress, and all stations/aircraft shall take care not to interfere with the transmission of urgency traffic.

4.4 Action by an aircraft used for medical transport

4.4.1 The use of the signal described in 4.4.2 shall indicate that the message which follows concerns a protected medical transport pursuant to the 1949 Geneva Conventions and Additional Protocols.

4.4.2 For the purpose of announcing and identifying aircraft used for medical transports, a transmission of the radiotelephony urgency signal PAN PAN,

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 přednostního sanitního letu. Zpráva musí obsahovat následující údaje:

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

4.4.3 Činnost stanice adresáta nebo jiných stanic, které přijaly zprávu o sanitních letech

4.4.3.1 Stanice, která přijala zprávu o sanitních letech, postupuje v souladu s ust. 4.2 a 4.3.

## 5. Korespondence vztahující se k protiprávním činům

5.1 Stanice volaná letadlem, které je předmětem protiprávního činu, nebo první stanice, která potvrdila volání z takového letadla, musí učinit všechny možné kroky k zabezpečení tohoto letu, včetně oznámení příslušným stanovištím letových provozních služeb, rovněž i jiným stanicím, úřadům a osobám, které mohou usnadnit tento let.

## 6. Hlášení poloh

6.1 Hlášení poloh musí obsahovat:

- 1) identifikaci letadla,
- 2) polohu,
- 3) čas,
- 4) letovou hladinu nebo altitudu včetně prolétávané a povolené hladiny, jestliže povolená hladina není udržována,
- 5) příští polohu a čas jejího přeletu,
- 6) následující význačný bod.

6.2 Regionální doplňkové postupy EUR/RAC uplatňované v evropském vzdušném prostoru.

6.2.1 Zkrácená hlášení

Hlášení poloh by měla obsahovat pouze identifikaci letadla, polohu, čas a letovou hladinu, pokud není určeno jinak.

Ve stanovených částech vzdušného prostoru, kde:

- a) jsou prostřednictvím SSR trvale k dispozici informace o individuální identifikaci a ověřeném Módu C ve tvaru formuláře (label) spojeného

preferably spoken three times, and each word of the group pronounced as the French word “panne”, shall be followed by the radiotelephony signal for medical transport MAY-DEE-CAL, pronounced as in the French “medical”. The use of the signals described above indicates that the message which follows concerns a protected medical transport. The message shall convey the following data:

- a) the call sign or other recognized means of identification of the medical transport,
- b) position of the medical transports,
- c) number and type of medical transports,
- d) intended route,
- e) estimated time en route and of departure and arrival, as appropriate, and
- f) any other information such as flight altitude, radio frequencies guarded, languages used, and secondary surveillance radar modes and codes.

4.4.3 Action by the station addressed or by other stations receiving a medical transport message

4.4.3.1 The provisions of 4.2 and 4.3 shall apply as appropriate to stations receiving a medical transports message.

## 5. Communications related to acts of unlawful interference

5.1 The station addressed by an aircraft being subjected to an act of unlawful interference, or first station acknowledging a call from such aircraft, shall render all possible assistance, including notification of appropriate ATS units as well as any other station, agency or person in a position to facilitate the flight.

## 6. Position reports

6.1 The position reports shall contain:

- 1) aircraft identification,
- 2) position,
- 3) time,
- 4) flight level or altitude including passing level and cleared level if not maintaining the cleared level,
- 5) next position and time over,
- 6) ensuing significant point.

6.2 Regional supplementary procedures EUR/RAC applied in European airspace.

6.2.1 Abbreviated reports

Position reports should only contain the aircraft identification, position, time and flight level, unless otherwise specified.

In defined portions of the airspace, where :

- a) through SSR, individual identity and verified Mode C information are permanently available in the form of labels associated with the radar position of



- s radarovou polohou letadla, kterého se to týká; a
- b) existuje spolehlivé radiové pokrytí letadlo-země a přímé spojení pilot-rídicí.

Počáteční volání po změně radiového kmitočtu může obsahovat pouze identifikaci letadla a hladinu; jakékoli následné hlášení polohy může obsahovat pouze identifikaci letadla, polohu a čas.

*Poznámka 1: Je-li letadlu přidělena rychlost, kterou má udržovat, letová posádka ji musí uvést při hlášení poloh. Přidělená rychlost se musí rovněž oznámit po změně kmitočtu při prvním navázání spojení se stanovištěm ATC, bez ohledu na to, zda se požaduje nebo nepožaduje úplné hlášení o poloze.*

*Poznámka 2: Je-li letadlu přidělen kurz nebo trať odvádějící jej od trati letového plánu, kterou má udržovat, letová posádka ji musí oznámit po změně kmitočtu při prvním navázání spojení se stanovištěm ATC.*

the aircraft concerned; and

- b) reliable air-ground communications coverage and direct pilot-to-controller communication exists.

The initial call after changing a radio frequency may contain only the aircraft identification and level; subsequently, position reports may contain only aircraft identification, position and time.

*Note 1: When assigned a speed to maintain, the flight crew shall include this speed in their position reports. The assigned speed shall also be advised on first contact with an ATC unit after a frequency change, whether or not a full position reports is required.*

*Note 2: When assigned heading or direct taking an aircraft from flight plan track, the flight crew shall advise this on first contact with an ATC unit after a frequency change.*

## F. METEOROLOGIE

### 1. Meteorologická pozorování a hlášení z letadel

#### 1.1 Pozorování z letadel

V každé fázi letu musí být prováděna následující pozorování z letadel:

- a) mimořádná pozorování z letadel; a
- b) jiná nepravdělná pozorování z letadel.

#### 1.2 Mimořádná pozorování z letadel

Mimořádná pozorování musí provádět a hlásit všechna letadla, kdykoli se setkají s následujícími podmínkami nebo jsou tyto podmínky pozorovány:

- a) mírná či silná turbulence; nebo
- b) mírná či silná námraza; nebo
- c) silná horská vlna; nebo
- d) bouřky bez krup, zastřené, prorůstající vrstevnatou oblačností, pokrývající rozsáhlé oblasti nebo vyskytující se na čarách instability; nebo
- e) bouřky s kroupami, zastřené, prorůstající vrstevnatou oblačností, pokrývající rozsáhlé oblasti nebo vyskytující se na čarách instability; nebo
- f) silná prachová vichřice nebo silná písečná vichřice; nebo
- g) oblak tvořený vulkanickým popelem; nebo
- h) přederupční vulkanická aktivita nebo vulkanická erupce;
- i) zjištěný brzdňý účinek dráhy není tak dobrý, jak byl hlášen.

*Poznámka: Přederupční vulkanickou činností se rozumí neobvyklá a/nebo zvyšující se vulkanická činnost, která by mohla být předzvěstí vulkanické erupce.*

## F. METEOROLOGY

### 1. Aircraft Meteorological observations and reports

#### 1.1 Aircraft observations

The following aircraft observations shall be made during any phase of the flight:

- a) special aircraft observations; and
- b) other non-routine aircraft observations.

#### 1.2 Special aircraft observations

Special observations shall be made by all aircraft whenever the following conditions are encountered or observed:

- a) moderate or severe turbulence; or
- b) moderate or severe icing; or
- c) severe mountain wave; or
- d) thunderstorms, without hail, that are obscured, embedded, widespread or in squall lines; or
- e) thunderstorms, with hail, that are obscured, embedded, widespread or in squall lines; or
- f) heavy dust storm or heavy sandstorm; or
- g) volcanic ash cloud; or
- h) pre-eruption volcanic activity or a volcanic eruption;
- i) the runway braking action encountered is not as good as reported.

*Note: Pre-eruption volcanic activity in this context means unusual and/or increasing volcanic activity which could presage a volcanic eruption.*

## 1.3 Jiná nepravidelná hlášení z letadel

Dojde-li ke střetu s jinými meteorologickými podmínkami, které nejsou uvedeny v ust. 1.2, např. stříh větru, a které by mohly podle mínění velitele letadla ovlivnit bezpečnost nebo výrazně ovlivnit provoz jiných letadel, oznámí toto velitel letadla neprodleně příslušnému stanovišti letových provozních služeb.

*Poznámka: Námraza, turbulence a do značné míry stříh větru jsou prvky, které není zatím možné uspokojivě pozorovat ze země. Ve většině případů lze prokázat existenci těchto jevů jedině pozorováním z letadel.*

## 1.4 Obsah mimořádných hlášení z letadla

1.4.1 Je-li používáno hlasové spojení, musí mimořádná hlášení z letadel obsahovat následující prvky:

Označení druhu zprávy

Díl 1 - *Informace o poloze*

- identifikace letadla
- poloha (zeměpisná šířka a délka nebo význačný bod)
- čas
- letová hladina nebo nadmořská výška

Díl 3 - *Meteorologické informace*

- pozorované jevy nebo jevy, se kterými došlo ke střetu, jež jsou příčinou mimořádného hlášení z letadla (ze seznamu uvedeného v ust. 1.2 a 1.3.)

*Poznámka: Označení typu zprávy pro mimořádná hlášení je specifikováno v L4444, Doplněk 1.*

## 1.3 Other non-routine aircraft observations

When other meteorological conditions not listed under 1.2, e.g., wind shear, are encountered and which, in the opinion of the pilot-in-command, may affect the safety or markedly affect the efficiency of other aircraft operations, the pilot-in-command shall advise the appropriate air traffic services unit as soon as practicable.

*Note: Icing, turbulence and, to large extent, wind shear, are elements which, for the time being, cannot be satisfactorily observed from the ground and for which in most cases aircraft observations represent the only available evidence.*

## 1.4 Contents of special air-reports

1.4.1 When voice communications are used, the elements contained in special air-reports shall be:

Message type designator

Section 1 - *Position information*

- aircraft identification
- position (latitude and longitude or significant point)
- time
- flight level or altitude

Section 3 - *Meteorological information*

- phenomenon encountered or observed prompting a special air-report (from the list set out in Para 1.2 and 1.3.)

*Note: The message type designator for special air-reports is specified in the PANS-ATM (Doc 4444), Appendix 1.*

## 2. VÝBĚR Z TERMINOLOGIE A PŘÍKLADY FRAZELOGIE V OBORU METEOROLOGIE

Aerodrome partially covered by fog	<b>PRFG</b>	Letiště částečně pokryto mlhou
Air temperature		Teplota vzduchu
Aircraft icing		Námraza na letadle
Becoming	<b>BECMG</b>	Změna (průběh pravidelný nebo nepravidelný)
Blowing	<b>BL</b>	Zvířený
Blowing snow	<b>BLSN</b>	Zvířený sníh
Broken	<b>BKN</b>	Broken (5-7/8)
Calm		Klid (bezvětří)
Ceiling		Základna význačné oblačnosti
Clear air turbulence	<b>CAT</b>	Turbulence v bezoblačném ovzduší
Cloud amount		Množství oblačnosti
Cloud base		Základna oblačnosti
Cumulonimbus	<b>CB</b>	Cumulonimbus (bouřkový oblak)
Drizzle	<b>DZ</b>	Mrholení
Dust	<b>DU</b>	Prach
Dust/sand whirls (Dust devils)	<b>PO</b>	Prachové / písečné víry
Duststorm	<b>DS</b>	Prachová vichřice
Embedded in layer (CB)	<b>EMBD</b>	Prorůstající vrstvou oblačnosti (CB)
Embedded thunderstorms	<b>EMBD TS</b>	Bouřky prorůstající vrstevnatou oblačností

Encounter		Střet, střetnout se, setkat se
Few	<b>FEW</b>	Few (1-2/8)
Fog	<b>FG</b>	Mlha
Fog patches	<b>BCFG</b>	Chuchvalce mlhy
Freezing	<b>FZ</b>	Namrzající
Freezing fog	<b>FZFG</b>	Namrzající mlha
Freezing level		Hladina nulové izotermy
Freezing precipitation		Namrzající srážky
Freezing rain	<b>FZRA</b>	Namrzající déšť
Frequent	<b>FRQ</b>	Četný (-á, -é)
Funnel cloud (tornado, waterspout)	<b>FC</b>	Nálevkovitý oblak (tornádo, vodní smršť)
Gust	<b>G</b>	Náraz (přízemního větru)
Hail	<b>GR</b>	Kroupy
Haze	<b>HZ</b>	Zákal
Heavy	<b>HVY</b>	Silný (-á, -é)
Heavy showers of rain and snow	<b>HVY SHRASN</b>	Silné přeháňky deště se sněhem
Heavy snow showers	<b>HVY SHSN</b>	Silné sněhové přeháňky
Humidity		Vlhkost
Ice pellets	<b>PL</b>	Zmrzlý déšť
Ice crystals	<b>IC</b>	Ledové krystaly / jehličky
Icing	<b>ICE</b>	Námraza
In vicinity	<b>VC</b>	V blízkosti
Intensifying	<b>INTSF</b>	Sílicí, sílí
Inversion		Inverze
Isolated	<b>ISOL</b>	Izolované, ojediné
Layered (clouds)	<b>LYR</b>	Vrstevnatá (oblačnost)
Light / moderate / heavy precipitation		Slabé / mírné / silné srážky
Light	<b>FBL</b>	Slabé
Low drifting	<b>DR</b>	Nízko zviřený (-á, -é)
Low drifting dust / sand	<b>DRDU / DRSA</b>	Nízko zviřený prach / písek
Low drifting snow	<b>DRSN</b>	Nízko zviřený sníh
Microburst	<b>MBST</b>	Microburst
Mist	<b>BR</b>	Kouřmo
Moderate	<b>MOD</b>	Mírný (-á, -é)
Mountains obscured	<b>MT OBSC</b>	Zakryté hory
Mountain wave	<b>MTW</b>	Horská vlna
No change	<b>NC</b>	Beze změny
Obscured	<b>OBSC</b>	Zastřené, špatně viditelné ve tmě, špatně rozeznatelné
Obscured thunderstorms	<b>OBSC TS</b>	Bouřky zastřené zákallem nebo kouřem nebo špatně viditelné ve tmě
Occasional	<b>OCNL</b>	Místní
Outlook	<b>OTLK</b>	Vyhlička, předpoklad
Overcast	<b>OVC</b>	Overcast (8/8)
Pre-eruption volcanic activity		Přederupční vulkanická činnost
Prevailing visibility		Převládající dohlednost
Rain	<b>RA</b>	Déšť
Recent	<b>RE</b>	Minulý (-á, -é)
Recent rain	<b>RERA</b>	Po dešti
Recent weather	<b>REWX</b>	Minulé počasí
Runway visual range	<b>RVR</b>	Dráhová dohlednost
Sand	<b>SA</b>	Písek
Sandstorm	<b>SS</b>	Písečná vichřice
Scattered	<b>SCT</b>	Scattered (3-4/8)
Severe	<b>SEV</b>	Silná
Severe icing	<b>SEV ICE</b>	Silná námraza
Severe mountain wave	<b>SEV MTW</b>	Silná horská vlna
Severe turbulence	<b>SEV TURB</b>	Silná turbulence
Shallow fog	<b>MIFG</b>	Přízemní mlha
Shower	<b>SH</b>	Přeháňka
Significant weather	<b>SIGWX</b>	Význačné počasí
Sky clear	<b>SKC</b>	Jasno
Sky obscured		Oblohu nelze rozeznat
Smoke	<b>FU</b>	Kouř
Snow grains	<b>SG</b>	Sněhová zrna
Snow pellets, small hail	<b>GS</b>	Sněhové nebo námrazové krupky, malé kroupy
Squall	<b>SQ</b>	Húlava
Squall line	<b>SQL</b>	Squall line, čára instability

Strong		Silný
Supercooled	<b>FZ</b>	Přechlazený (-á, -é)
Surface	<b>SFC</b>	Přízemní
Surface visibility	<b>SFC VIS</b>	Přízemní dohlednost
Surface wind		Přízemní vítr
Temporary	<b>TEMPO</b>	Přechodný (-á, -é)
Thunderstorm	<b>TS</b>	Bouřka
Thunderstorm with heavy hail and rain	<b>HVY TSGRRA</b>	Silná bouřka s kroupami a deštěm
Thunderstorm without precipitation	<b>TS</b>	Bouřka beze srážek
Thunderstorms in squall lines	<b>SQL TS</b>	Bouřky na čáře instability
Top		Horní hranice
Towering cumulus	<b>TCU</b>	Věžovitý cumulus (cumulus congestus)
Tropical cyclone	<b>TC</b>	Tropická cyklóna
Turbulence	<b>TURB</b>	Turbulence
Unidentified precipitation	<b>UP</b>	Neidentifikované srážky
Vertical visibility	<b>VER VIS (VV)</b>	Vertikální dohlednost
Volcanic ash	<b>VA</b>	Vulkanický popel
Volcanic eruption		Vulkanická erupce
Weakening	<b>WKN</b>	Slábnoucí, slabne
Widespread thunderstorms	<b>WDSR TS</b>	Bouřky nad rozsáhlou oblastí
Wind direction		Směr větru
Wind shear all runways	<b>WS ALL RWY</b>	Střih větru na všech drahách
Wind shear runway (number)	<b>WS RWY</b>	Střih větru na dráze (číslo)
Wind speed	<b>WSPD</b>	Rychlost větru

Intenzita meteorologických jevů	Intensity of meteorological phenomena
Srážky (např. déšť, sněžení, kroupy):	Precipitation (e.g., rain, snow, hail):
- slabé	- light
- mírné	- moderate
- silné	- heavy
Střih větru:	Wind shear:
- mírný	- moderate
- silný	- strong
Další jevy (např. turbulence, námraza):	Other phenomena (e.g., turbulence, icing):
- slabé	- light
- mírné	- moderate
- silné	- severe

Maximální prostorové pokrytí meteorologickými jevy	Maximum spatial coverage by meteorological phenomena
např. CB, bouřky:	e.g., CB, thunderstorms:
Izolované / ojediněle	Isolated/Occasional
Místy	Scattered
Četné	Frequent
Nad rozsáhlou oblastí	Widespread

Množství oblačnosti		Cloud amount
jasno	0/8	sky clear
skoro jasno	1-2/8	few
polojasno	3-4/8	scattered
skoro zataženo	5-7/8	broken
zataženo	8/8	overcast

Jak se vyslovuje v radiofonii:	Jak se zaznamenává stanovištěm ATS a předává příslušné meteorologické službě	As spoken in radiotelephony:
Mimořádné hlášení z letadla, které je požadováno z důvodu výskytu rozsáhlých bouřek s kroupami:  AIREP SPECIAL CLIPPER JEDNA NULA JEDNA POLOHA PĚT NULA ČTYRY PĚT SEVERNĚ NULA DVA NULA JEDNA PĚT ZÁPADNĚ JEDNA PĚT TŘI ŠEST LETOVÁ HLADINA TŘI	ARS PAA101 5045N02015W 1536 F310 ASC F350 TSGR	A special air-report which is required because of the occurrence of widespread thunderstorms with hail:  AIREP SPECIAL CLIPPER WUN ZERO WUN POSITION FIFE ZERO FOWER FIVE NORTH ZERO TOO ZERO WUN FIVE WEST WUN FIFE TREE SIX FLIGHT LEVEL TREE WUN ZERO

JEDNA NULA VE STOUPÁNÍ DO LETOVÉ HLADINY TŘI PĚT NULA BOUŘKY S KROUPAMI		CLIMBING TO FLIGHT LEVEL TREE FIFE ZERO THUNDERSTORMS WITH HAIL
Mimořádné hlášení z letadla, které je požadováno z důvodu silné turbulence. Letadlo má nastavení výškoměru na QNH:  SPECIAL NIUGINI DVA SEDUM TŘI POLOHA MADANG V NULA OSUM ČTYRY ŠEST JEDNA DEVĚT TISÍC STOP TURBULENCE SILNÁ	ARS ANG273 MD 0846 19000FT TURB SEV	A special air-report which is required because of severe turbulence. The aircraft is on QNH altimeter:  SPECIAL NIUGINI TOO SEVEN TREE OVER MADANG ZERO AIT FOWER SIX WUN NINER TOUSAND FEET TURBULENCE SEVERE

Příklady hlášení stříhu větru:	Examples of wind shear reports:
<b>Komunikace pilot – řídící:</b>	<b>Air – ground communication:</b>
(Volací znak) (typ letadla) STŘIH VĚTRU NA PŘIBLÍŽENÍ (dráha) ZTRÁTA / NÁRŮST RYCHLOSTI (číslo) UZLŮ	(Call sign) (type of aircraft) WIND SHEAR ON APPROACH (runway) SPEED LOSS / GAIN (number) KNOTS.
(Volací znak) SILNÝ STŘIH VĚTRU (typ letadla) NA PŘIBLÍŽENÍ (dráha) (altitude) ZTRÁTA / NÁRŮST RYCHLOSTI (číslo) UZLŮ.	(Call sign) STRONG WIND SHEAR (type of aircraft) ON APPROACH (runway) (altitude) SPEED LOSS / GAIN (number) KNOTS.
(Volací znak) STŘIH VĚTRU (typ letadla).	(Call sign) WIND SHEAR (type of aircraft).
(Volací znak) SILNÝ STŘIH VĚTRU (typ letadla) PŘI PŘIBLÍŽENÍ (dráha) VÍTR (směr a rychlost) V (altitude), ZMĚNA NA (směr a rychlost) V (altitude).	(Call sign) STRONG WIND SHEAR (type of aircraft) ON APPROACH (runway) WIND (direction and speed) AT (altitude) BECOMING (direction and speed) AT (altitude) .
<i>Poznámka: Hlášení pilota by mělo být předáváno bez jakýchkoli změn obsahu, ale měly by být doplněny chybějící závažné faktické informace, jako jsou např. typ letadla, dráha atd.</i>	<i>Note: The pilot report should be relayed with content unchanged, although additional relevant factual information missing from the reports should be added, e.g., aircraft type, runway, etc.</i>

<b>Komunikace řídící – pilot:</b>	<b>Ground – air communication:</b>
(Volací znak) ODLÉTÁVAJÍCÍ / PŘILÉTÁVAJÍCÍ (typ letadla) HLÁSIL STŘIH VĚTRU V (altitude) STOP, ZTRÁTA / NÁRŮST RYCHLOSTI (číslo) UZLŮ *SILNÝ SNOS DOPRAVA / DOLEVA*	(Call sign) DEPARTING / ARRIVING (type of aircraft) REPORTED WINDSHEAR AT (altitude) FEET, SPEED LOSS / GAIN (number) KNOTS *STRONG RIGHT / LEFT DRIFT*
(Volací znak) POZOR, STŘIH VĚTRU (typ letadla) v (čas) HLÁŠEN MÍRNÝ STŘIH VĚTRU PŘI PŘIBLÍŽENÍ NA / PO VZLETU (dráha) V (altitude) ZTRÁTA / NÁRŮST RYCHLOSTI (číslo) UZLŮ.	(Call sign) CAUTION, WIND SHEAR (type of aircraft) AT (time) REPORTED MODERATE WIND SHEAR ON APPROACH TO / WHEN AIRBORNE (runway) AT (altitude) SPEED LOSS / GAIN (number) KNOTS.
(volací znak) POZOR, STŘIH VĚTRU. PŘÍZEMNÍ VÍTR (směr a rychlost), VÍTR V (altitude) (směr a rychlost větru) PŘI PŘIBLÍŽENÍ.	(call sign) CAUTION, WIND SHEAR. SURFACE WIND (direction and speed), WIND AT (altitude) (wind direction and wind speed) IN APPROACH.
(volací znak) STŘIH VĚTRU. (typ letadla) hlášen silný stříh větru v (altitude) NA PŘIBLÍŽENÍ (dráha) V (čas), NUTNÝ MAXIMÁLNÍ TAH.	(call sign) WIND SHEAR. (type of aircraft) REPORTED STRONG WIND SHEAR AT (altitude) ON APPROACH (runway) AT (time), MAX THRUST REQUIRED.
(volací znak) VÝSTRAHA NA STŘIH VĚTRU. MICROBURST NA PŘIBLÍŽENÍ (dráha).	(call sign) WIND SHEAR WARNING. MICROBURST IN APPROACH (runway).