

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: 'əu 'a:(r)	
NDB	'en 'di 'bi:			
2. Číslo		2. Numbers		
Fonetické vyjadřování čísel a s nimi spojených slov:		The phonetic representations of figures and associated words:		
Číslice nebo část čísla	Výslovnost čísel v českém jazyce	Slovní vyjádření čísla	Výslovnost čísel v ČR	Výslovnost podle mezinárodní fonetické abecedy
0	NULA	ZERO	'ziəəu, '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	'ilevən	EE-LE-VEN
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

1. Vysílání čísel v radiotelefonii:

1.1 Všechna čísla **související s vysíláním volacího znaku letadla, kurzu, dráhy v používání a směru a síly větru, současně** vyjma uvedených v ust.1.2, se vysílají vyslovováním každé číslice odděleně.

1.2 Letové hladiny se vysílají vyslovováním každé číslice odděleně, s výjimkou letových hladin v celých stovkách.

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

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

1. Transmission of numbers in radiotelephony:

1.1 All numbers **used in the transmission of aircraft call sign, headings, runway, wind direction and speed** except as prescribed in 1.2. shall be transmitted by pronouncing each digit separately.

1.2 Flight levels shall be transmitted by pronouncing each digit separately except for the case of flight levels in whole hundreds.

1.3 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”

1.4 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”.

Volací znak letadla ové stanice	Vysílá se:
CCA 238	Air China DVA TŘI OSUM
OAL 242	Olympik DVA ČTYRY DVA
Letové hladiny	
FL 180	letová hladina JEDNA OSUM NULA
FL 200	letová hladina DVĚ STĚ DVA NULA NULA
Kurz	
100 stupňů	kurz JEDNA NULA NULA
080 stupňů	kurz NULA OSUM NULA
Směr a rychlost větru	

Aircraft call sign	Transmitted as:
CCA 238	Air China TWO THREE EIGHT
OAL 242	Olympik TWO FOUR TWO
Flight levels	
FL 180	flight level ONE EIGHT ZERO
FL 200	flight level TWO HUNDRED ZERO ZERO
Heading	
100 degrees	heading ONE ZERO ZERO
080 degrees	heading ZERO EIGHT ZERO
Wind direction and speed	
200 degrees 70	wind TWO ZERO ZERO degrees

200 stupňů 70 uzlů	vítr DVA NULA NULA stupňů SEDUM NULA uzlů
160 stupňů 18 uzlů náraz 30	vítr JEDNA ŠEST NULA stupňů JEDNA OSUM uzlů náraz TŘI NULA
Kódy odpovídače	
2 400	kód odpovídače DVA ČTYRY NULA NULA
4 203	kód odpovídače ČTYRY DVA NULA TŘI
Dráha v používání	
27	dráha DVA SEDUM
30	dráha TŘI NULA
Nastavení výškoměru	
1010 hPa	QNH JEDNA NULA JEDNA NULA HEKTOPASKALŮ
1000 hPa	QNH JEDNA NULA NULA NULA JEDEN TISÍC HEKTOPASKALŮ
0999 hPa	QNH NULA DEVĚT DEVĚT DEVĚT HEKTOPASKALŮ

knots	SEVEN ZERO knots
160 degrees 18 knots gusting 30	wind ONE SIX ZERO degrees ONE EIGHT knots gusting THREE ZERO
Transponder codes	
2 400	squawk TWO FOUR ZERO ZERO
4 203	squawk FOUR TWO ZERO THREE
Runway in use	
27	runway TWO SEVEN
30	runway THREE ZERO
Altimeter setting	
1010 hPa	QNH ONE ZERO ONE ZERO HECTOPASCALS
1000 hPa	QNH ONE ZERO ZERO ZERO ONE THOUSAND HECTOPASCALS
0999 hPa	QNH ZERO NINER NINER NINER HECTOPASCALS

1.52. Všechna čísla související s vysíláním jiných informací než těch, které jsou popsány v ust. 1.1 až 1.4, souvisejících např. s nadmořskou výškou (altitude), výškou oblačnosti, dohledností a dráhovou dohledností (RVR), se vysílají vyslovováním každé číslice odděleně, s výjimkou toho, že všechna čísla, nadmořskou výškou (altitude), výškou oblačnosti, dohledností a dráhovou dohledností (RVR), ve kterých se vyskytují celé stovky a celé tisíce, se vysílají odděleným vyslovováním každého čísla počtu stovek a tisíců, za kterým následuje slovo „STO“ nebo „TISÍC“. Kombinace tisíců a celých stovek se vysílají odděleným vyslovováním každého čísla počtu z tisíců, za kterým následuje slovo „TISÍC“ následovaným počtem číslem ze stovek, za kterým následuje slovo „STO“.

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

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

Nadmořská výška	Vysílá se:
800	OSUM SET
3 400	TŘI TISÍCE ČTYRY STA
12 000	JEDEN DVA TISÍCE
Výška oblačnosti	

1.52 ~~All numbers used in the transmission of altitude, cloud height, visibility and runway visual range (RVR) information, which contain the 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". All numbers used in transmission of other information than those described in 1.1 to 1.4 related 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".~~

1.6 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.

1.7 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".

Altitude	Transmitted as:
800	EIGHT HUNDRED
3 400	THREE THOUSAND FOUR HUNDRED
12 000	ONE TWO THOUSAND
Cloud height	

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 callsign. 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 řídící letového provozu předat:

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

Příklad: PŘEJDĚTE NA RUZYNE VĚŽ 118,1.

6. Transfer of communications

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

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

Example: CONTACT RUZYNE TOWER 118,1.

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
ANO	„Ano“.	AFFIRM	“Yes”.
ČEKEJTE	„Čekajte, 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”
OZNAMTE	„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.“
POTVRDTE	„Potvrďte, že jste zprávu přijal a rozuměl jí“.	ACKNOWLEDGE	“Let me know that you have received and understood this message”.
POTVRDTE / POTVRZUJI	„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 „ANO“ 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”.

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, vyšle následující:

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

Poznámka: Příklad použití předcházejícího postupu: (stanice PRAHA odpovídá):

„STANICE VOLAJÍCÍ PRAHU (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 dodržением 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

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 Table 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 station, the call sign of the 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 CALLSIGN”.

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

“STATION CALLING PRAHA (pause) SAY AGAIN YOUR CALLSIGN”.

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 lze, jakmile je spojení navázáno, ~~lze~~ nepřetržitě korespondovat v obou směrech bez dalšího použití volacích znaků nebo volání až do ukončení spojení.

2.5.3 Pro zabránění možným omylům při vydávání letových povolení musí řídicí letového provozu i piloti při doslovném opakování těchto povolení vždy připojit

Table 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 callsign 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.

Table 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 callsign 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 callsigns, 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 callsign 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, continuous two-way communication~~ shall be permitted without further identification or call until termination of the contact.

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

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 by při radiotelefonním spojení v pásmu VKV ~~mělo být se~~ pro označení vysílacího kanálu ~~použito použije~~ všech šest číslic číselného označení. V případě, že pátá i šestá číslice jsou nuly, ~~měly by být použity~~ ~~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 ~~odpovědnými orgány příslušnými úřady, mělo by být použito~~ ~~použije se~~ prvních pět číslic číselného označení vyjma případu, kdy pátá i šestá číslice jsou nuly. V takovém případě ~~by měly být použity~~ ~~se použijí~~ pouze první čtyři číslice

Poznámka 1: Následující příklady uvádějí použití tohoto postupu uvedeného v 2.6.2 a příslušná nastavení na panelu ovladačů rádiové soustavy u telekomunikačního vybavení s možností rozestupů kanálů 25 kHz a 8.33 / 25 kHz:

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 ~~should be~~ ~~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 ~~should~~ ~~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 ~~should~~ ~~shall~~ be used, except in the case of both the fifth and sixth digits being zeros, in which case only the first four digits ~~should~~ ~~shall~~ be used.

Note 1: The following examples illustrate the application of the procedure in 2.6.2 and the associated settings of the aircraft radio management panel for communication equipment with channel separation capabilities of 25 kHz and 8.33 / 25 kHz:

ŠEST TŘI.

Stanice (pokud potvrzuje správnost přijaté zprávy):

MADRID

2.7.3 Potvrzování příjmu leteckou stanicí:

- a) *letadlové stanici*: vysílání musí obsahovat volací znak letadla, za kterým následuje, je-li to nutné, volací znak letecké stanice;
- b) *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 vysláním 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 vysláním svého volacího znaku.*

2.8 Konec hovoru

Radiotelefonní spojení ukončuje přijímací **letecká stanice** nebo **letadlostanice** 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 vyše správné znění textu.

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

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

2.9.3 Pochybuje-li **přijímací staniceoperátor** 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)“.

SIX THREE.

Station (denoting accuracy of readback):

MADRID

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

- a) *to an aircraft station*: it shall comprise the callsign of the aircraft, followed if considered necessary by the callsign of the aeronautical station;
- b) *to another aeronautical station*: it shall comprise the callsign 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 callsign, 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 callsign 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 station** using its own callsign.

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.

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 **operatorstation** 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

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, nakolik 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.

2.11 Použití kmitočtů

2.11.1 Letadlové stanice musí pracovat na příslušných kmitočtech.

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

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

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

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 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

dostupných prostředků přenosu, které jsou k dispozici a jsou vhodné pro předávání zpráv řídicí stanici 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 ~~letadlová stanice~~letadlu předává takové informace, které mohou být předepsané poskytovatelem letových navigačních služeb odpovědným za poskytování služeb a schválené příslušným úřadem. ~~letových provozních služeb.~~

2.14 Selhání spojení

2.14.1 Spojení „letadlo – země“

2.14.1.1 Jestliže se ~~letadlové stanici~~letadlu nezdaří navázat spojení s příslušnou leteckou stanicí na určeném kanálu, musí se pokusit o navázání spojení na předchozím použitém kanálu a pokud nebude úspěšná, tak na jiném kanálu pro danou trať. Jsou-li tyto pokusy neúspěšné, musí se ~~letadlo~~letadlová stanice 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.

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 ~~station~~ shall transmit such information as may be prescribed by the ANSP responsible for the provision of services and approved by the competent authority ~~appropriate Authority.~~

2.14 Communications failure

2.14.1 “Air- ground” communication

2.14.1.1 When an aircraft ~~station~~ 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 ~~station~~ 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 Jestliže pokusy uvedené v ust. 2.14.1.1 jsou neúspěšné, musí ~~letadlová stanice~~ letadlo vyslat svou zprávu dvakrát na určeném (-ných) kanálu (kanálech) s předsláním 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~~ ~~letadlová stanice~~ 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 odpovídače 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~~ ~~letadlovou stanicí~~ po volání na kmitočtech, o kterých 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.

2.14.1.2 If the attempts specified under 2.14.1.1 fail, the aircraft ~~station~~ 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 ~~station~~ 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 ~~station~~ after calls 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. 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 kmitočku „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) **volací znak**~~název~~ stanice, které je zpráva adresována (jestliže to čas a okolnosti umožní),
 - 2) **volací znak** (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 kmitočku 121,5 MHz nebo jiném kmitočku letecké pohyblivé služby. Ne všechny letecké stanice udržují nepřetržité bdění na tísňovém kmitočku,*
- 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),*
- 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. 3.1.1.1.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

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 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) *any station taking any means at its disposal to assist an aircraft in distress,*
- f) *any variation on the elements listed under 3.1.1.1.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

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 přenášén ostatní telekomunikační provoz.

3.3 Uložení ticha

3.3.1 ~~Letadlo~~ ~~Stanice~~ 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~~ ~~letadlové stanici~~ v tísni a stanici řídící tísňový provoz.

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 kmitočet, na němž tento provoz probíhá, pokud:

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

3.4.2 Každá stanice, která ví o tísňovém provozu a sama nemůže ~~letadlu~~ ~~stanici~~ 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, vyšle zprávu o zrušení stavu tísně.

3.5.2. Když stanice, která řídí tísňový provoz, je si vědoma, že tísňový provoz skončil, musí přijmout

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~~ ~~station~~ 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~~ ~~station~~ in distress and for the station controlling the distress traffic.

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~~ ~~station~~ 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

- 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/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 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

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, 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 callsign 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

L: NEJSEM SCHOPEN URYCHLIT STOUPÁNÍ Z DŮVODU VÁHY	A: UNABLE *TO* EXPEDITE CLIMB DUE *TO* WEIGHT
Z: OKAMŽITĚ STOUEJTE / KLESEJTE DO (hladina) Z DŮVODU PROVOZU	G: CLIMB / DESCEND IMMEDIATELY TO (level) DUE *TO* TRAFFIC
...požadavek na činnost v určitém čase nebo místě:	...to require action at a specific time or place:
Z: OKAMŽITĚ	G: IMMEDIATELY
Z: PO PŘELETU (význačný bod)	G: AFTER PASSING (significant point)
Z: PO PŘELETU (poloha / traťový bod / zařízení) KLESEJTE / STOUEJTE DO (hladina)	G: AFTER PASSING (position / waypoint / facility) DESCEND / CLIMB TO (level)
Z: PO PŘELETU (poloha / traťový bod / zařízení) POKRAČUJTE PŘÍMO / NA (poloha / traťový bod / zařízení)	G: AFTER PASSING (position / waypoint / facility) PROCEED DIRECT / TO (position / waypoint / facility)
Z: V / NAD (čas nebo význačný bod)	G: AT (time or significant point)
...požadavek na činnost ve vhodné době:	...to require action when convenient:
Z: AŽ BUDETE PŘIPRAVEN (příkaz)	G: WHEN READY (instruction)
...požadavek na stoupaní / klesání letadla s dodržáním vlastních rozstupů a VMC:	...to require an aircraft to climb / descend maintaining own separation and VMC:
Z: S DODRŽENÍM VLASTNÍCH ROZSTUPŮ A VMC *Z (hladina)* *DO (hladina)*	G: MAINTAIN OWN SEPARATION AND VMC *FROM (level)* *TO (level)*
Z: S DODRŽENÍM VLASTNÍCH ROZSTUPŮ A VMC NAD / POD / DO (hladina)	G: MAINTAIN OWN SEPARATION AND VMC ABOVE / BELOW / TO (level)
...existuje-li pochybnost, zda letadlo může dodržet povolení nebo příkaz:	... when there is doubt that an aircraft can comply with a clearance or an instruction:
Z: JESTLI NEJSTE SCHOPEN (náhradní příkazy) A OZNAMTE	G: IF UNABLE (alternative instructions) AND ADVISE
...není-li pilot schopen dodržet povolení nebo příkaz:	...when a pilot is unable to comply with a clearance or an instruction:
L: NEJSEM SCHOPEN	A: UNABLE
... povolení rušící hladinová omezení na vertikálním profilu SID během stoupaní: ...povolení ke stoupaní po SID, pro kterou jsou publikována hladinová omezení a/nebo omezení rychlosti, kde má pilot stoupat do povolené hladiny a respektovat publikovaná hladinová omezení, dodržovat příčný profil SID; a pokračovat v souladu s publikovanými omezeními rychlosti nebo podle pokynů pro řízení rychlosti vydaných ATC, podle vhodnosti	... clearance to cancel level restriction(s) of the vertical profile of a SID during climb: ... clearance to climb on a SID which has published level and/or speed restrictions, where the pilot is to climb to the cleared level and comply with published level restrictions, follow the lateral profile of the SID; and comply with published speed restrictions or ATC issued speed control instructions as applicable.
Z: STOUEJTE DO (hladina) *HLADINOVÉ OMEZENÍ (označení SID) ZRUŠENO / HLADINOVÉ OMEZENÍ (označení SID) NA (bod) ZRUŠENO* STOUEJTE PO SID DO (hladina)	G: CLIMB TO (level) *LEVEL RESTRICTION(S) (SID designator) CANCELLED / LEVEL RESTRICTION(S) (SID designator) AT (point) CANCELLED* CLIMB VIA SID TO (level)
... povolení rušící hladinová omezení na vertikálním profilu STAR během klesání: ... povolení rušící hladinová omezení na vertikálním profilu SID během stoupaní	... clearance to cancel level restriction(s) of the vertical profile of a STAR during descent: ... clearance to cancel level restriction(s) of the vertical profile of a SID during climb
Z: KLESEJTE DO (hladina) *HLADINOVÉ OMEZENÍ (označení STAR) ZRUŠENO / HLADINOVÉ OMEZENÍ (označení STAR) NA (bod) ZRUŠENO* STOUEJTE PO SID DO (hladina), RUŠÍM HLADINOVÉ(Á) OMEZENÍ	G: DESCEND TO (level) *LEVEL RESTRICTION(S) (STAR designator) CANCELLED / LEVEL RESTRICTION(S) (STAR designator) AT (point) CANCELLED* CLIMB VIA SID TO (level), CANCEL LEVEL RESTRICTION(S)

... povolení rušící určitá hladinová omezení na vertikálním profilu SID během stoupání Z: STOUPEJTE PO SID DO (hladina), RUŠÍM HLADINOVÉ(Á) OMEZENÍ NA (bod(y))	... clearance to cancel specific level restriction(s) of the vertical profile of a SID during climb G: CLIMB VIA SID TO (level), CANCEL LEVEL RESTRICTION(S) AT (point(s))
... povolení rušící rychlostní omezení na SID během stoupání Z: STOUPEJTE PO SID DO (hladina), RUŠÍM OMEZENÍ RYCHLOSTI	... clearance to cancel speed restrictions of a SID during climb G: CLIMB VIA SID TO (level), CANCEL SPEED RESTRICTION(S)
... povolení rušící určitá rychlostní omezení na SID během stoupání Z: STOUPEJTE PO SID DO (hladina), RUŠÍM OMEZENÍ RYCHLOSTI NA (bod(y))	... clearance to cancel specific speed restrictions of a SID during climb G: CLIMB VIA SID TO (level), CANCEL SPEED RESTRICTION(S) AT (point(s))
... povolení ke stoupání a rušící rychlostní a hladinová omezení na SID Z: STOUPEJTE BEZ OMEZENÍ DO (hladina) / STOUPEJTE DO (hladina), RUŠÍM HLADINOVÁ OMEZENÍ A OMEZENÍ RYCHLOSTI	...clearance to climb and to cancel speed and level restrictions of a SID G: CLIMB UNRESTRICTED TO (level) / CLIMB TO (level), CANCEL LEVEL AND SPEED RESTRICTIONS
... povolení ke klesání po STAR, pro kterou jsou publikována hladinová omezení a/nebo omezení rychlosti, kde má pilot klesat do povolené hladiny a respektovat publikovaná hladinová omezení, dodržovat příčný profil STAR a pokračovat v souladu s publikovanými omezeními rychlosti nebo podle pokynů pro řízení rychlosti vydaných ATC, podle vhodnosti. Z: KLESEJTE PO STAR DO (hladina)	... clearance to descend on a STAR which has published level and/or speed restrictions, where the pilot is to descend to the cleared level and comply with published level restrictions, follow the lateral profile of the STAR and comply with published speed restrictions or ATC issued speed control instructions. G: DESCEND VIA STAR TO (level)
... povolení rušící hladinová omezení na STAR během klesání Z: KLESEJTE PO STAR DO (hladina), RUŠÍM HLADINOVÉ(Á) OMEZENÍ	... clearance to cancel level restrictions of a STAR during descent G: DESCEND VIA STAR TO (level), CANCEL LEVEL RESTRICTION(S)
... povolení rušící určitá hladinová omezení na STAR během klesání Z: KLESEJTE PO STAR DO (hladina), RUŠÍM HLADINOVÉ(Á) OMEZENÍ NA (bod(y))	... clearance to cancel specific level restrictions of a STAR during descent G: DESCEND VIA STAR TO (level), CANCEL LEVEL RESTRICTION(S) AT (point(s))
... povolení rušící rychlostní omezení na STAR během klesání Z: KLESEJTE PO STAR DO (hladina), RUŠÍM OMEZENÍ RYCHLOSTI	... clearance to cancel speed restrictions of a STAR during descent G: DESCEND VIA STAR TO (level), CANCEL SPEED RESTRICTION(S)
... povolení rušící určitá rychlostní omezení na STAR během klesání Z: KLESEJTE PO STAR DO (hladina), RUŠÍM OMEZENÍ RYCHLOSTI NA (bod(y))	... clearance to cancel specific speed restrictions of a STAR during descent G: DESCEND VIA STAR TO (level), CANCEL SPEED RESTRICTION(S) AT (point(s))
... povolení ke klesání a rušící rychlostní a hladinová omezení na STAR Z: KLESEJTE BEZ OMEZENÍ DO (hladina) / KLESEJTE DO (hladina), RUŠÍM HLADINOVÉ(Á) OMEZENÍ A OMEZENÍ RYCHLOSTI	... clearance to descend and to cancel speed and level restrictions of a STAR G: DESCEND UNRESTRICTED TO (level) / DESCEND TO (level), CANCEL LEVEL AND SPEED RESTRICTIONS

2.13 NOUZOVÉ KLESÁNÍ	EMERGENCY DESCENT
L: NOUZOVÉ KLESÁNÍ (<i>záměry</i>)	A: EMERGENCY DESCENT (<i>intentions</i>)
Z: POZOR VŠECHNA LETADLA V BLÍZKOSTI / NAD (<i>význačný bod nebo místo</i>) PROVÁDÍ SE NOUZOVÉ KLESÁNÍ Z (<i>hladina</i>) (<i>následované podle potřeby specifickými instrukcemi, povoleními, informací o provozu atd.</i>).	G: ATTENTION ALL AIRCRAFT IN THE VICINITY OF / AT (<i>significant point or location</i>) EMERGENCY DESCENT IN PROGRESS FROM (<i>level</i>) (<i>followed as necessary by specific instructions, clearances, traffic information, etc.</i>).

2.14 NOUZOVÝ VERTIKÁLNÍ ROZSTUP	EMERGENCY VERTICAL SEPARATION
Z: KLESEJTE/ STOUPEJTE OKAMŽITĚ DO (<i>hladina</i>) PRO NOUZOVÝ ROZSTUP. PROVOZ (<i>poloha</i>) (<i>hladina</i>) (<i>směr letu</i>) (<i>jakékoliv další významné informace</i>)	G: DESCEND / CLIMB IMMEDIATELY TO (<i>level</i>) FOR EMERGENCY SEPARATION. TRAFFIC (<i>position</i>) (<i>level</i>) (<i>direction of flight</i>) (<i>any other pertinent information</i>)

2.15 PŘÍKAZY K ZAJIŠTĚNÍ ROZSTUPU	SEPARATION INSTRUCTIONS
Z: PŘELEŤTE (<i>význačný bod</i>) V (<i>čas</i>) *NEBO POZDĚJI / NEBO DŘÍVE*	G: CROSS (<i>significant point</i>) AT (<i>time</i>) *OR LATER / OR BEFORE*
Z: OZNAMTE, ZDA JSTE SCHOPEN PŘELETĚT (<i>význačný bod</i>) V (<i>čas nebo letová hladina</i>)	G: ADVISE IF ABLE TO CROSS (<i>significant point</i>) AT (<i>time or level</i>)
... pro oblastní službu řízení:	...for area control service:
Z: UDRŽUJTE MACH / IAS (<i>číslo</i>) *NEBO VĚTŠÍ / NEBO MENŠÍ* *AŽ DO (<i>význačný bod</i>) *	G: MAINTAIN MACH / IAS (<i>number</i>) *OR GREATER / OR LESS* *UNTIL (<i>significant point</i>) *
Z: NEPŘEKROČTE MACH / IAS (<i>číslo</i>)	G: DO NOT EXCEED MACH / IAS (<i>number</i>)
Z: POTVRŤTE USAZENÍ NA TRATI MEZI (<i>význačným bodem</i>) A (<i>význačným bodem</i>) [*S NULOVÝM OFFSETEM]*	G: CONFIRM ESTABLISHED ON THE TRACK BETWEEN (<i>significant point</i>) AND (<i>significant point</i>) [*WITH ZERO OFFSET]*
L: USAZENÍ NA TRATI MEZI (<i>význačným bodem</i>) A (<i>význačným bodem</i>) [S NULOVÝM OFFSETEM]	A: ESTABLISHED ON THE TRACK BETWEEN (<i>significant point</i>) AND (<i>significant point</i>) [WITH ZERO OFFSET]
Z: UDRŽUJTE TRAŤ MEZI (<i>význačným bodem</i>) A (<i>význačným bodem</i>). OZNAMTE USAZENÍ NA TRATI	G: MAINTAIN TRACK BETWEEN (<i>significant point</i>) AND (<i>significant point</i>). REPORT ESTABLISHED ON THE TRACK
L: USAZENÍ NA TRATI	A: ESTABLISHED ON THE TRACK
Z: POTVRŤTE NULOVÝ OFFSET	G: CONFIRM ZERO OFFSET
L: AFFIRM NULOVÝ OFFSET	A: AFFIRM ZERO OFFSET

3. FRAZELOGIE POUŽÍVANÁ PŘIBLIŽOVACÍ SLUŽBOU ŘÍZENÍ

(Phraseologies for approach control service)

3.1 PŘÍKAZY PŘI ODLETU	DEPARTURE INSTRUCTIONS
Z: *PO VZLETU* TOČTE DOPRAVA / DOLEVA KURZ (tři číslice) / POKRAČUJTE KURZEM DRÁHY / TRATÍ PRODLOUŽENÉ OSY DRÁHY DO (hladina / význačný bod) <i>*(další instrukce, jak je požadováno)*</i> Z: PO DOSAŽENÍ / MINUTÍ (hladina / význačný bod) (instrukce) Z: TOČTE DOPRAVA / DOLEVA KURZ (tři číslice) DO (hladina) <i>*K NALÉTNUTÍ (trať, letová cesta, atd.)*</i> Z: ODLETOVÁ (název a číslo standardního odletu) Z: TRAŤ (tři číslice) STUPŇŮ <i>*MAGNETICKÝCH / ZEMĚPISNÝCH*</i> K / OD (význačný bod) AŽ DO (čas nebo DOSAŽENÍ) (fix nebo význačný bod / hladina) <i>*PŘED NASAZENÍM KURZU NA TRAŤ*</i> Z: POVOLENO PŘES (označení) ODLET (označení) Poznámka: Podmínky spojené s užíváním této fráze jsou uvedeny v L4444, Hlavě 4, ust.4.5.7.2.	G: *AFTER DEPARTURE* TURN RIGHT / LEFT HEADING (three digits) / CONTINUE RUNWAY HEADING / TRACK EXTENDED CENTRE LINE TO (level / significant point) <i>*(other instructions as required)*</i> G: AFTER REACHING / PASSING (level / significant point) (instructions) G: TURN RIGHT / LEFT HEADING (three digits) TO (level) <i>*TO INTERCEPT (track, route, airway, etc.)*</i> G: (standard departure name and number) DEPARTURE G: TRACK (three digits) DEGREES <i>*MAGNETIC / TRUE*</i> TO / FROM (significant point) UNTIL (time or REACHING) (fix or significant point / level) <i>*BEFORE PROCEEDING ON COURSE*</i> G: CLEARED VIA (designation) DEPARTURE Note: Conditions associated with the use of this phrase are in Doc 4444, Chapter 4, 4.5.7.2.
...povolení k přímému letu spolu s oznámením předem o budoucí instrukci k opětovnému návratu na SID Z: POVOLENO NA (traťový bod), STOUPEJTE DO (hladina), OČEKÁVEJTE NÁVRAT NA SID <i>*(označení SID)* *NA (traťový bod)*</i> potom Z: ZNOVU SE VRAŤTE NA SID <i>*(označení SID)* *NA (traťový bod)*</i> Z: POVOLENO NA (traťový bod), STOUPEJTE DO (hladina) potom Z: ZNOVU SE VRAŤTE NA SID (označení SID) NA (traťový bod)	...clearance to proceed direct with advance notice of a future instruction to rejoin the SID G: CLEARED DIRECT (waypoint), CLIMB TO (level), EXPECT TO REJOIN SID <i>*(SID designator)* *AT (waypoint)*</i> then G: REJOIN SID <i>*(SID designator)* *AT (waypoint)*</i> G: CLEARED DIRECT (waypoint), CLIMB TO (level) then G: REJOIN SID (SID designator) AT (waypoint)

3.2 PŘÍKAZY K PŘIBLIŽENÍ	APPROACH INSTRUCTIONS
L: KLESÁM DO LETOVÉ HLADINY (číslo) INFORMACE (označení informace ATIS, tj. kódové písmeno), <i>*QNH (číslo)(jednotky)*</i> Z: POVOLENO PŘILET (označení) Z: POVOLENO / POKRAČOVAT PŘES (označení / podrobnosti o trati, po níž se má letět) Z: POVOLENO DO (mez povolení) PŘES (označení) Z: POVOLENO / (nebo/ POKRAČOVAT) PŘES (označení / (podrobnosti o trati, po níž se má letět))	A: DESCENDING TO FLIGHT LEVEL (number) INFORMATION (ATIS information designator, i.e., code letter), <i>*QNH (number) (units)*</i> G: CLEARED (designation) ARRIVAL G: CLEARED / PROCEED VIA (designation / details of route to be followed) G: CLEARED TO (clearance limit) VIA (designation) G: CLEARED / (or/ PROCEED) VIA (designation / details of route to be followed)

... povolení k přímému letu spolu s oznámením předem o budoucí instrukci k opětovnému návratu na STAR	...clearance to proceed direct with advance notice of a future instruction to rejoin the STAR
Z: POVOLENO NA (traťový bod), KLESEJTE DO (hladina), OČEKÁVEJTE NÁVRAT NA STAR *(označení STAR)* *NA (traťový bod)*	G: CLEARED DIRECT (waypoint), DESCEND TO (level), EXPECT TO REJOIN STAR *(STAR designator)* *AT (waypoint)*
potom	then
Z: ZNOVU SE VRAŤTE NA STAR *(označení STAR)* *NA (traťový bod)*	G: REJOIN STAR *(STAR designator)* *AT (waypoint)*
Z: POVOLENO NA (traťový bod), KLESEJTE DO (hladina)	G: CLEARED DIRECT (waypoint), DESCEND TO (level)
potom	then
Z: ZNOVU SE VRAŤTE NA STAR (označení STAR) NA (traťový bod)	G: REJOIN STAR (STAR designator) AT (waypoint)
Z: POVOLENO (druh přiblížení) PŘIBLÍŽENÍ *DRÁHA (číslo)*	G: CLEARED (type of approach) APPROACH *RUNWAY (number)*
Z: POVOLENO (druh přiblížení) PŘIBLÍŽENÍ, DRÁHA (číslo) S OKRUHEM NA DRÁHU (číslo)	G: CLEARED (type of approach) APPROACH RUNWAY (number) FOLLOWED BY CIRCLING TO RUNWAY (number)
L: ŽÁDÁM PŘÍMÉ PŘIBLÍŽENÍ / PŘIBLÍŽENÍ OKRUHEM / LEVOU / PRAVOU ZATÁČKOU, NA DRÁHU (číslo) *(označení)*	A: REQUEST STRAIGHT-IN APPROACH / CIRCLING APPROACH / LEFT / RIGHT TURN, TO RUNWAY (number) *(designator)*
Z: PROVEĎTE PŘÍMÉ PŘIBLÍŽENÍ / PŘIBLÍŽENÍ OKRUHEM / LEVOU / PRAVOU ZATÁČKOU, NA DRÁHU (číslo) *(označení)*	G: MAKE STRAIGHT-IN APPROACH / CIRCLING APPROACH / LEFT / RIGHT TURN, TO RUNWAY (number) *(designator)*
Z: PROVEĎTE LEVOU / PRAVOU PŘEDPISOVOU / ZÁKLADNÍ ZATÁČKU / RACETRACK, OZNAMTE UKONČENÍ PŘEDPISOVÉ ZATÁČKY / USAZENÍ V ILS / NA KURZOVÉM MAJÁKU ILS (V LOCALIZERu) / VNĚJŠÍ NÁVĚSTIDLO (OUTER MARKER) NA PŘÍLETU / NA TRATI KONEČNÉHO PŘIBLÍŽENÍ	G: MAKE LEFT / RIGHT PROCEDURE / BASE TURN/ RACETRACK, REPORT PROCEDURE TURN COMPLETE / ILS ESTABLISHED / LOCALIZER ESTABLISHED / OUTER MARKER INBOUND / ON FINAL APPROACH TRACK
L: LEVÁ / PRAVÁ PŘEDPISOVÁ / ZÁKLADNÍ ZATÁČKA, OZNÁMÍM UKONČENÍ PŘEDPISOVÉ ZATÁČKY / RACETRACK / USAZENÍ V ILS / NA KURZOVÉM MAJÁKU ILS (LOCALIZERu) /VNĚJŠÍ NÁVĚSTIDLO (OUTER MARKER) NA PŘÍLETU / NA TRATI KONEČNÉHO PŘIBLÍŽENÍ *(dráha) (číslo)*	A: LEFT / RIGHT PROCEDURE / BASE TURN, WILL REPORT PROCEDURE TURN COMPLETE / RACETRACK / ILS ESTABLISHED / LOCALIZER ESTABLISHED / OUTER MARKER INBOUND / ON FINAL APPROACH TRACK *(runway) (number)*
Z: PŘIBLÍŽENÍ POVOLENO *DRÁHA (číslo)*	G: CLEARED APPROACH *RUNWAY (number)*
Z: ZAHAJTE PŘIBLÍŽENÍ V (čas)	G: COMMENCE APPROACH AT (time)
L: ŽÁDÁM PŘÍMÉ *(druh přiblížení)* PŘIBLÍŽENÍ *DRÁHA (číslo)*	A: REQUEST STRAIGHT-IN *(type of approach)* APPROACH *RUNWAY (number)*
Z: POVOLENO PŘÍMÉ *(druh přiblížení)* PŘIBLÍŽENÍ *DRÁHA (číslo)*	G: CLEARED STRAIGHT-IN *(type of approach)* APPROACH *RUNWAY (number)*
Z: OZNAMTE, AŽ BUDETE ZA VIDITELNOSTI	G: REPORT VISUAL
Z: OZNAMTE DRÁHU *DRÁHOVÁ SVĚTLA* V DOHLEDU	G: REPORT RUNWAY *LIGHTS* IN SIGHT
... když pilot žádá vizuální přiblížení:	... when a pilot requests a visual approach:
L: ŽÁDÁM VIZUÁLNÍ PŘIBLÍŽENÍ	A: REQUEST VISUAL APPROACH

4. FRAZEOLOGIE POUŽÍVANÁ OBLASTNÍ SLUŽBOU ŘÍZENÍ (Phraseologies for area control service)

4.1 VYDÁNÍ POVOLENÍ	ISSUANCE OF A CLEARANCE
Z: OČEKÁVEJTE POVOLENÍ V (čas)	G: EXPECT CLEARANCE AT (time)
Z: PLATNOST POVOLENÍ KONČÍ V (čas)	G: CLEARANCE EXPIRES AT (time)
Z: (název stanoviště) POVOLUJE (volací znak letadla)	G: (name of unit) CLEARs (aircraft callsign)
Z: (volací znak letadla) POVOLENO DO	G: (aircraft callsign) CLEARED TO
Z: ZMĚNA POVOLENÍ (podrobnosti opraveného povolení) *ZBÝVAJÍCÍ ČÁST POVOLENÍ NEZMĚNĚNA*	G: RECLEARED (amended clearance details) *REST OF CLEARANCE UNCHANGED*
Z: ZMĚNA POVOLENÍ (opravená část trati) NA (význačný bod původní trati) *ZBÝVAJÍCÍ ČÁST POVOLENÍ NEZMĚNĚNA*	G: RECLEARED (amended route portion) TO (significant point of original route) *REST OF CLEARANCE UNCHANGED*
Z: VSTUPTE DO ŘÍZENÉHO VZDUŠNÉHO PROSTORU (nebo ŘÍZENÉHO OKRSKU) *PŘES (význačný bod nebo trať)* V (hladina) * V (čas)*	G: ENTER CONTROLLED AIRSPACE (or CONTROL ZONE) * VIA (significant point or route)* AT (level) * AT (time)*
Z: OPUSŤTE ŘÍZENÝ VZDUŠNÝ PROSTOR (nebo ŘÍZENÝ OKRSEK) *PŘES (význačný bod / trať)* V (hladina) / VE STOUPÁNÍ / V KLESÁNÍ	G: LEAVE CONTROLLED AIRSPACE (or CONTROL ZONE) * VIA (significant point / route)* AT (level) / CLIMBING / DESCENDING
Z: VSTUPTE (vymezení) NA (význačný bod) V (hladina) * V (čas)*	G: JOIN (specify) AT (significant point) AT (level) * AT (time)*

4.2 OZNAČENÍ TRATĚ A MEZ POVOLENÍ	INDICATION OF ROUTE AND CLEARANCE LIMIT
Z: Z (místo) DO (místo)	G: FROM (location) TO (location)
Z: DO (místo) doplněné podle potřeby:	G: TO (location) followed as necessary by:
- PŘÍMO	- DIRECT
- PŘES (trať a/nebo význačný bod)	- VIA (route and/or significant point)
- PO-PLÁNOVANÉ TRATĚ LETU	- VIA-FLIGHT PLANNED ROUTE
Poznámka: Podmínky spojené s užíváním této fráze jsou v L4444, Hlavě 4, ust.4.5.7.2	Note: Conditions associated with the use of this phrase are in Doc 4444, Chapter 4, 4.5.7.2
- PO (vzdálenost) DME OBLOUKU (směr) OD (název stanice DME)	- VIA (distance) DME ARC (direction) OF (name of DME station)
Z: (trať) NENÍ K DISPOZICI Z DŮVODŮ (důvod) NÁHRADNÍ TRATĚ / TRATĚ JE / JSOU (tratě), SDĚLTE VAŠE ROZHODNUTÍ	G: (route) NOT AVAILABLE DUE (reason) ALTERNATIVE(S) IS/ARE (routes), ADVISE YOUR DECISION

4.3 UDRŽOVÁNÍ STANOVENÝCH HLADIN	MAINTENANCE OF SPECIFIED LEVELS
Z: UDRŽUJTE (hladina) * DO (význačný bod)*	G: MAINTAIN (level) * TO (significant point)*
Z: UDRŽUJTE (hladina) AŽ DO PŘELETU (význačný bod)	G: MAINTAIN (level) UNTIL PASSING (significant point)
Z: UDRŽUJTE (hladina) AŽ DO (minuty) PO PŘELETU (význačný bod)	G: MAINTAIN (level) UNTIL (minutes) AFTER PASSING (significant point)
Z: UDRŽUJTE (hladina) AŽ DO (čas)	G: MAINTAIN (level) UNTIL (time)

6. FRAZEOLOGIE PRO POZEMNÍ PERSONÁL / LETOVOU POSÁDKU (Ground crew / flight crew phraseologies)

6.1 POSTUPY PRO SPOUŠTĚNÍ (pozemní personál / kabina)	STARTING PROCEDURES (ground crew / cockpit)
Z: *JSTE* PŘIPRAVEN SPOUŠTĚT? L: SPOUŠTÍM ČÍSLO (číslo motoru/ů) <i>Poznámka 1: Měla by následovat odpověď pozemního personálu buď interkomem, nebo zřetelným vizuálním signálem k vyznačení, že vše je jasné a že spouštění, jak bylo vyznačeno, může pokračovat.</i> <i>Poznámka 2: Je velmi důležité, aby se obě strany při spojení mezi pozemním personálem a piloty vzájemně pochopily.</i>	G: *ARE YOU* READY TO START UP? A: STARTING NUMBER (engine number/s) <i>Note 1: The ground crew should follow this exchange by either a reply on the intercom or a distinct visual signal to indicate that all is clear and that the start-up as indicated may proceed.</i> <i>Note 2: Unambiguous identification of the parties concerned is essential in any communications between ground crew and pilots.</i>

6.2 POSTUPY PRO VYTLAČOVÁNÍ	PUSHBACK PROCEDURES
... pozemní personál / kabina	... ground crew / cockpit
Z: JSTE PŘIPRAVEN K VYTLAČENÍ?	G: ARE YOU READY FOR PUSHBACK?
L: PŘIPRAVEN K VYTLAČENÍ	A: READY FOR PUSHBACK
Z: POTVRĎTE ODBRZDĚNÍ	G: CONFIRM BRAKES RELEASED
L: ODBRZDĚNO	A: BRAKES RELEASED
Z: ZAHAJUJI VYTLAČOVÁNÍ	G: COMMENCING PUSHBACK
Z: VYTLAČOVÁNÍ SKONČENO	G: PUSHBACK COMPLETED
L: ZASTAVTE VYTLAČOVÁNÍ	A: STOP PUSHBACK
Z: POTVRĎTE ZABRZDĚNÍ	G: CONFIRM BRAKES SET
L: ZABRZDĚNO	A: BRAKES SET
L: ROZPOJTE	A: DISCONNECT
Z: ROZPOJÍM, ČEKEJTE NA VIZUÁLNÍ SIGNÁL PO VAŠÍ LEVÉ / PRAVÉ STRANĚ	G: DISCONNECTING, STAND BY FOR VISUAL AT YOUR LEFT / RIGHT
<i>Poznámka: Po této korespondenci následuje vizuální signál, kterým se pilotovi oznamuje, že rozpojení bylo provedeno a nic nebrání v poježdění.</i>	<i>Note: This exchange is followed by a visual signal to the pilot to indicate that disconnect is completed and all is clear for taxiing.</i>

6.3 ODMRAZOVÁNÍ / OCHRANA PROTI NÁMRAZE LETADEL (pozemní personál (personál provádějící ošetření)) / (ground crew (iceman) / flight crew) (letová posádka)	DE/ANTI-ICING OPERATIONS
6.3.1 PŘED PROVÁDĚNÍM ODMRAZOVÁNÍ / OCHRANY PROTI NÁMRAZE	PRIOR TO DE-ICING / ANTI-ICING
Z: ČEKÁM NA ODMRAZOVÁNÍ. POTVRĎTE ZABRZDĚNÍ A POŽADOVANÉ OŠETŘENÍ	G: STANDING BY TO DE-ICE. CONFIRM BRAKES SET AND TREATMENT REQUIRED
L: *POTVRZUJI* ZABRZDĚNO, ŽÁDÁM (druh odmrazovacího/protinámrazového ošetření a plochy,	A: *AFFIRM* BRAKES SET, REQUEST (type of de/anti-icing treatment and areas to be treated)

<i>které mají být ošetřeny)</i>	
... potvrzení konfigurace letadla	...aircraft configuration confirmation
Z: VYČKÁVEJTE NA MÍSTĚ A POTVRDTE KONFIGURACI LETADLA	G: HOLD POSITION AND CONFIRM AIRCRAFT CONFIGURED
L: *POTVRZUJI* LETADLO V KONFIGURACI, PŘIPRAVENO K ODMRAZOVÁNÍ	A: *AFFIRM* AIRCRAFT CONFIGURED, READY FOR DE-ICING
Z: ZAHAJUJI ODMRAZOVÁNÍ	G: DE-ICING STARTS NOW
6.3.2 Po ukončení postupu odmrázování / ochrany proti námraze	UPON CONCLUDING DE-ICING / ANTI-ICING PROCEDURES
... pro odmrázování	...for de-icing operation
Z: ODMRÁZOVÁNÍ (ošetřených ploch) DOKONČENO. OHLASTE, AŽ BUDETE PŘIPRAVENI NA INFORMACE	G: DE-ICING ON (areas treated) COMPLETE. ADVISE WHEN READY FOR INFORMATION
Z: DRUH KAPALINY (Druh I / II / III / IV)	G: TYPE-OF FLUID (Type I / II / III / IV)
Z: DOBA PŮSOBENÍ ZAPOČALA V (čas)	G: HOLDOVER TIME STARTED AT (time)
Z: KÓD OCHRANY PROTI NÁMRAZE (odpovídající kód ochrany proti námraze)	G: ANTI-ICING CODE (appropriate anti-icing code)
<i>Poznámka: Příklad kódu ochrany proti námraze:</i> <i>Postup odmrázování / ochrany proti námraze, jehož posledním krokem je použití směsi ze 75 % kapaliny typu II a 25 % vody, zahájené ve 13:35 místního času, je zaznamenán následovně:</i> <i>DRUH II/75 13:35 (následuje celý název kapaliny pro ochranu proti námraze)</i>	<i>Note: Anti-icing code example:</i> <i>A de-icing/anti-icing procedure whose last step is the use of a mixture of 75% of a Type II fluid and 25% water, commencing at 13:35 local time, is recorded as follows:</i> <i>TYPE II/75 13:35 (followed by complete name of antiicing fluid)</i>
... pro dvoufázové odmrázování / ochranu proti námraze	...for a two-step de-icing/antiicing operation
Z: POSLEDNÍ KROK ZAHÁJEN V (čas)	G: FINAL STEP STARTED AT (time)
... odmrázování / ochrana proti námraze dokončena	... de-icing/anti-icing complete
Z: KONTROLA PO ODMRAZOVÁNÍ UKONČENA	G: POST DE-ICING CHECK COMPLETED
Z: PERSONÁL A VYBAVENÍ MIMO LETADLO	G: PERSONNEL AND EQUIPMENT CLEAR OF AIRCRAFT
6.3.3 MIMOŘÁDNÝ PROVOZ	ABNORMAL OPERATIONS
... při aktivaci senzoru přiblížení rozprašovací tryskou	... for spray nozzle proximity sensor activation
Z: HLÁSÍM AKTIVACI BLÍZKOSTI TRYSKY NA (významný bod na letadle) *ŽÁDNÉ VIDITELNÉ POŠKOZENÍ / ZJIŠTĚNO POŠKOZENÍ (popis poškození)* *SDĚLTE ÚMYSLY*	G: BE ADVISED NOZZLE PROXIMITY ACTIVATION ON (significant point on aircraft) *NO VISUAL DAMAGE / DAMAGE (description of damage) OBSERVED* *SAY INTENTIONS*
... informace jiným letadlům, že na ploše pro odmrázování došlo k nouzové situaci	... for other aircraft having an emergency on the de-icing bay
Z: NOUZOVÁ SITUACE NA PLOŠE PRO ODMRAZOVÁNÍ (číslo plochy pro odmrázování) *VYPNĚTE MOTORY / ČEKEJTE NA DALŠÍ INSTRUKCE*	G: EMERGENCY IN DE-ICING BAY (de-icing bay number) *SHUT DOWN ENGINES / STANDBY FOR FURTHER INSTRUCTIONS*

Z: SNIŽTE NA MINIMÁLNÍ PŘIBLIŽOVACÍ RYCHLOST	G: REDUCE TO MINIMUM APPROACH SPEED
Z: SNIŽTE NA MINIMÁLNÍ RYCHLOST V ČISTÉ KONFIGURACI	G: REDUCE TO MINIMUM CLEAN SPEED
Z: OMEZENÍ RYCHLOSTI SE NEPOŽADUJE	G: NO SPEED RESTRICTIONS
Z: OBNOVTE PUBLIKOVANOU RYCHLOST	G: RESUME PUBLISHED SPEED
Z: ATC OMEZENÍ RYCHLOSTI NEPOŽADUJE	G: NO ATC SPEED RESTRICTIONS

7.7 INFORMACE O PROVOZU A AKCE K VYHNUTÍ TRAFFIC INFORMATION AND AVOIDING ACTION	
Z: PROVOZ (číslo) HODIN (vzdálenost) (směr letu) (jakékoli jiné vhodné informace): 1) NEZNÁMÝ 2) POHYBUJE SE POMALU 3) POHYBUJE SE RYCHLE 4) V BLÍZKOSTI 5) V PROTISMĚRU / VE STEJNÉM SMĚRU 6) PŘEDLÉTÁVÁ 7) KŘÍŽUJE ZLEVA DOPRAVA / ZPRAVA DOLEVA	G: TRAFFIC (number) O'CLOCK (distance) (direction of flight) (any other pertinent information): 1) UNKNOWN 2) SLOW MOVING 3) FAST MOVING 4) CLOSING 5) OPPOSITE DIRECTION / SAME DIRECTION 6) OVERTAKING 7) CROSSING LEFT TO RIGHT / RIGHT TO LEFT
...jsou-li známy: 8) (typ letadla) 9) (hladina) 10) VE STOUPÁNÍ / KLESÁNÍ	...if known: 8) (aircraft type) 9) (level) 10) CLIMBING / DESCENDING
...žádost o akci k vyhnutí: L: ŽÁDÁM VEKTOROVÁNÍ Z: ŽÁDÁTE VEKTOROVÁNÍ?	...to request avoiding action: A: REQUEST VECTORS G: DO YOU REQUEST VECTORS?
...po minutí neznámého provozu: Z: MINUL JSTE PROVOZ *příslušné příkazy *	...when passing unknown traffic: G: CLEAR OF TRAFFIC *appropriate instructions*
...pro akci k vyhnutí: Z: OKAMŽITĚ TOČTE DOLEVA / DOPRAVA KURZ (tři číslice) PRO VYHNUTÍ *NEZNÁMÝ* PROVOZ (směr podle hodinových ručiček a vzdálenost) Z: OKAMŽITĚ TOČTE DOLEVA / DOPRAVA (počet stupňů) STUPŇŮ PRO VYHNUTÍ , *NEIDENTIFIKOVANÝ* PROVOZ V (směr podle hodinových ručiček a vzdálenost)	...for avoiding action: G: TURN LEFT / RIGHT IMMEDIATELY HEADING (three digits) TO AVOID *UNKNOWN* TRAFFIC (bearing by clock-reference and distance) G: TURN LEFT / RIGHT (number of degrees) DEGREES IMMEDIATELY TO AVOID , *UNIDENTIFIED* TRAFFIC (bearing by clock-reference and distance)

15. PŘÍKLADY FRAZEOLOGIE POUŽÍVANÉ V NOUZOVÝCH SITUACÍCH	EXAMPLES OF PHRASEOLOGY USED DURING EMERGENCY SITUATIONS
L: MAYDAY – MAYDAY - MAYDAY, (<i>volací znak letadla</i>), POLOHA (<i>poloha</i>), VYSAZENÍ MOTORU / POŽÁR MOTORU / POŽÁR V KABINĚ / NOUZOVÉ PŘÍSTÁNÍ, DRÁHA (<i>označení dráhy</i>) / VYNUCENÉ PŘÍSTÁNÍ *DO TERÉNU* (<i>určení místa zamýšleného přistání, je-li známo</i>), *ŽÁDÁM SANITU / POŽÁRNÍ ASISTENCI* Poznámka: - MAYDAY čti mé-dé (<i>francouzská výslovnost</i>). Z: ROZUMÍM, MAYDAY - VŠEM LETADLŮM, OKAMŽITĚ UVOLNĚTE DRÁHU, DEJTE PŘEDNOST (<i>typ letadla</i>) VE STAVU NOUZE, POLOHA (<i>poloha</i>) Z: ŽÁDÁM O LETOVÉ SLEDOVÁNÍ (<i>typ letadla / registrační značka / volací znak</i>) VE STAVU NOUZE *POLOHA (<i>poloha</i>), ALTITUDE (<i>číslo</i>) (<i>jednotky</i>)*.	A: MAYDAY – MAYDAY - MAYDAY, (<i>aircraft callsign</i>), POSITION (<i>position</i>), ENGINE SHUTDOWN / ENGINE ON FIRE / CABIN FIRE / EMERGENCY LANDING RUNWAY (<i>runway designator</i>) / FORCED LANDING *TO TERRAIN* (<i>location of an intended landing place if known</i>), *REQUEST AMBULANCE / FIRE-FIGHTING ASSISTANCE* Note: - MAYDAY read with French pronunciation [me: de:]. G: ROGER, MAYDAY – ALL AIRCRAFT, VACATE THE RUNWAY IMMEDIATELY, GIVE WAY TO (<i>type of aircraft</i>) IN STATE OF EMERGENCY, POSITION (<i>position</i>) G: REQUEST THE FLIGHT FOLLOWING OF THE (<i>type of aircraft / registration mark / callsign</i>), IN STATE OF EMERGENCY *POSITION (<i>position</i>), ALTITUDE (<i>number</i>) (<i>units</i>)*

16. FRAZEOLOGIE AFIS PRO MOBILNÍ PROSTŘEDKY / OSOBY NA PROVOZNÍ PLOŠE	AFIS PHRASEOLOGY FOR VEHICLES / PERSONS ON THE MANOEUVRING AREA
+ Označuje přenos řidiče mobilního prostředku.	+ Denotes vehicle driver transmission.
16.1 PROVOZ MOBILNÍCH PROSTŘEDKŮ ...pokud jsou požadovány přesné instrukce + *(<i>volací znak mobilního prostředku</i>)* *(<i>poloha</i>)* ŽÁDÁM O POKRAČOVÁNÍ K *(<i>záměry</i>)* POKRAČUJTE K VYČKÁVACÍMU MÍSTU (<i>číslo</i>) *DRÁHY (<i>číslo</i>)*, *VYČKÁVEJTE V BLÍZKOSTI DRÁHY (<i>číslo</i>) / KŘÍŽUJTE DRÁHU (<i>číslo</i>)* + *(<i>volací znak mobilního prostředku</i>)* ŽÁDÁM PODROBNÉ INSTRUKCE	VEHICLE TRAFFIC ...where detailed instructions are required + *(<i>vehicle call sign</i>)* *(<i>location</i>)* REQUEST PROCEED TO *(<i>intentions</i>)* PROCEED TO HOLDING POINT (<i>number</i>) *RUNWAY (<i>number</i>)*, *HOLD SHORT OF RUNWAY (<i>number</i>) / CROSS RUNWAY (<i>number</i>)* + *(<i>vehicle call sign</i>)* REQUEST DETAILED INSTRUCTIONS
...všeobecně POKRAČUJTE K VYČKÁVACÍMU MÍSTU (<i>číslo</i>) *DRÁHY (<i>číslo</i>)* PO (<i>vymezení trati, po které jet</i>) *VYČKÁVEJTE V BLÍZKOSTI DRÁHY (<i>číslo</i>) / KŘÍŽUJTE DRÁHU (<i>číslo</i>)* ODBOČTE / ZATOČTE PRVNÍ / DRUHOU DOLEVA / DOPRAVA POKRAČUJTE PO (<i>označení pojezdové dráhy</i>) POKRAČUJTE PO DRÁZE (<i>číslo</i>) POKRAČUJTE K ODBAVOVACÍ BUDOVĚ / (<i>na jiné místo, např. NA PLOCHU PRO VŠEOBECNÉ LETECTVÍ</i>) + (<i>volací znak mobilního prostředku</i>) (<i>poloha</i>) ŽÁDÁM O POKRAČOVÁNÍ K (<i>místo určení na letišti</i>)	... general PROCEED TO HOLDING POINT (<i>number</i>) *RUNWAY (<i>number</i>)* VIA (<i>specific route to be followed</i>) *HOLD SHORT OF RUNWAY (<i>number</i>) / CROSS RUNWAY (<i>number</i>)* TAKE / TURN FIRST / SECOND LEFT / RIGHT PROCEED VIA (<i>identification of taxiway</i>) PROCEED VIA RUNWAY (<i>number</i>) PROCEED TO TERMINAL / (<i>other location, e.g. GENERAL AVIATION AREA</i>) + (<i>vehicle call sign</i>) (<i>location</i>) REQUEST PROCEED TO (<i>destination on aerodrome</i>)

POKRAČUJTE PŘÍMO VPŘED POKRAČUJTE OPATRNĚ DEJTE PŘEDNOST (popis a poloha letadla / jiného mobilního prostředku) + DÁVÁM PŘEDNOST (provoz) + VIDÍM PROVOZ / (typ letadla) NÁSLEDUJTE (popis jiného letadla / jiného mobilního prostředku) UVOLNĚTE DRÁHU (číslo) + DRÁHA (číslo) UVOLNĚNA URYCHLETE *(důvod)* + URYCHLUJI *POZOR*, POKRAČUJTE POMALEJI *(reason)* + ZPOMALUJI	PROCEED STRAIGHT AHEAD PROCEED WITH CAUTION GIVE WAY TO (description and position of aircraft / other vehicle) + GIVING WAY TO (traffic) + TRAFFIC / (type of aircraft) IN SIGHT FOLLOW (description of other aircraft / vehicle) VACATE RUNWAY (number) + RUNWAY (number) VACATED EXPEDITE *(reason)* + EXPEDITING *CAUTION* PROCEED SLOWER *(reason)* + SLOWING DOWN
16.2 VYČKÁVÁNÍ MOBILNÍCH PROSTŘEDKŮ ± Vyžaduje specifické potvrzení od řidiče mobilního prostředku. <i>Poznámka: Při potvrzování příkazů VYČKÁVEJTE, VYČKÁVEJTE NA MÍSTĚ a VYČKÁVEJTE V BLÍZKOSTI (poloha), nejsou přípustná slova ROZUMÍM a PROVEDU. V každém případě musí být při potvrzení použito dle vhodnosti, buď fráze VYČKÁVÁM / fráze VYČKÁVÁM V BLÍZKOSTI, dle vhodnosti.</i>	HOLDING VEHICLES ± Requires specific acknowledgement from the vehicle driver. <i>Note: The procedure words ROGER and WILCO are insufficient acknowledgement of the instructions HOLD, HOLD POSITION and HOLD SHORT OF (position). In each case the acknowledgement shall be by the phraseology HOLDING / HOLDING SHORT, as appropriate.</i>
...vyčkávat se nesmí blíže k- RWY, než je stanoveno ± VYČKÁVEJTE (směr) (poloha, číslo dráhy, atd.) ± VYČKÁVEJTE NA MÍSTĚ ± VYČKÁVEJTE (vzdálenost) OD (poloha) ± VYČKÁVEJTE V BLÍZKOSTI (poloha) + VYČKÁVÁM + VYČKÁVÁM V BLÍZKOSTI	...to hold not closer to a runway than specified ± HOLD (direction) OF (position, runway number, etc.) ± HOLD POSITION ± HOLD (distance) FROM (position) ± HOLD SHORT OF (position) + HOLDING + HOLDING SHORT
16.3 KŘÍŽOVÁNÍ DRÁHY – MOBILNÍMI PROSTŘEDKY + ŽÁDÁM KŘÍŽOVAT DRÁHU (číslo) <i>Poznámka: Pokud křižující mobilní prostředek / osoba není ze stanoviště AFIS vidět (např. v noci, za nízké dohlednosti), měl by být příkaz vždy provázen žádostí o oznámení, že dráha byla uvolněna.</i> KŘÍŽUJTE DRÁHU (číslo) *OZNAMTE UVOLNĚNÍ* URYCHLETE KŘÍŽOVÁNÍ DRÁHY (číslo) PROVOZ (typ letadla, vzdálenost) KILOMETRŮ / MIL NA FINÁLE POKRAČUJTE NA VYČKÁVACÍ MÍSTO *(číslo)* *DRÁHY (číslo)* PO (vymezení trati, po které jet), *VYČKÁVEJTE V BLÍZKOSTI DRÁHY (číslo)* / *KŘÍŽUJTE DRÁHU (číslo)*	TO CROSS A RUNWAY – VEHICLES + REQUEST CROSS RUNWAY (number) <i>Note: If the AFIS unit is unable to see the crossing vehicle / person (e.g. night, low visibility), the instruction should always be accompanied by a request to report when the runway has been vacated.</i> CROSS RUNWAY (number) *REPORT VACATED* EXPEDITE CROSSING RUNWAY (number) TRAFFIC (aircraft type, distance) KILOMETRES / MILES FINAL PROCEED TO HOLDING POINT *(number)* *RUNWAY (number)* VIA (specific route to be followed), *HOLD SHORT OF RUNWAY (number)* / *CROSS RUNWAY (number)*

+ DRÁHA UVOLNĚNA

Poznámka: Je-li požadováno, řidič oznámí „DRÁHA UVOLNĚNA“, když mobilní prostředek minul vyčkávací místo pro příslušnou dráhu.

+ RUNWAY VACATED

Note: The driver will, when requested, report “RUNWAY VACATED” when the vehicle is beyond the relevant runway holding position.