

MINISTERSTVO OBRANY SLOVENSKEJ REPUBLIKY
Úrad vojenského letectva



P – ÚVL – 1/2012

**Pokyny Úradu vojenského letectva
Ministerstva obrany Slovenskej republiky**

PRAVIDLÁ PRE LETY OAT - IFR (EUROAT)

Vydanie 1

Bratislava 2011

MINISTERSTVO OBRANY SLOVENSKEJ REPUBLIKY
Úrad vojenského letectva

Ev.č. : ÚVL-1/1-177

Bratislava *22*. decembra 2011

Schvaľujem :

plk. Ing. Soňa Matunáková
plk. Ing. Soňa MATUNÁKOVÁ, v. r.
riaditeľka Úradu vojenského letectva MO SR



P – ÚVL – 1/2012

**Pokyny Úradu vojenského letectva
Ministerstva obrany Slovenskej republiky**

PRAVIDLÁ PRE LETY OAT - IFR (EUROAT)

Vydanie 1

Bratislava 2011

ZÁMERNE NEPOUŽITÉ

OBSAH

1.	ÚVOD	8
1.1.	Odôvodnenie OAT	8
1.2.	Regulačný rámec OAT	8
1.3.	Metodológia EUROAT	10
1.4.	Významová ekvivalencia	11
2.	PRAVIDLÁ PRE LETY OAT-IFR	13
2.1.	Použitelnosť pravidiel lietania podľa ICAO	13
2.2.	Predpoklady na vykonávanie letov	13
2.2.1.	Lietadlo a posádka lietadla	13
2.2.2.	Letový plán	14
2.3.	Vykonanie letov	14
2.3.1.	Palubný protizrážkový systém (ACAS/TCAS)	14
2.3.2.	Rádiové spojenie	15
2.3.3.	Nastavenia výškomera	15
2.3.4.	Obmedzenia rýchlosti	15
2.4.	Skupinové lety	16
2.4.1.	Všeobecné pravidlá pre skupinové lety	16
2.4.2.	Bezpečná vzdialenosť medzi dvoma alebo viacerými skupinovými letmi	17
2.4.3.	Štandardný vojenský skupinový let	17
2.4.4.	Neštandardný vojenský skupinový let	17
2.4.5.	Neštandardný odlet skupinového letu	18
2.4.6.	Priradenie do skupiny (zaujatie skupiny)	18
2.4.7.	Rozchod skupiny (rozdelenie)	19
2.4.8.	Strata rádiového spojenia počas skupinového letu	20
2.4.9.	Postupy pri strate vedeného (vedúceho)	20
2.5.	Lety v rezervovanom vzdušnom priestore (ARES)	21
2.5.1.	Lety v ARES	21
2.5.2.	Vzájomné rozstupy lietadiel v ARES	21
2.5.3.	Letový rozstup k hraniciam ARES	22
2.6.	Lety pohotovostného systému	22
2.6.1.	Výkonná právomoc	22
2.6.2.	Lietadlo proti, ktorému sa zakročuje	22
2.7.	Zvláštne prípady	22
2.7.1.	Blížkosť lietadiel (AIRPROX – Air Proximity)	22
2.7.2.	Stav núdze pri vzlete/pristátí	23
2.7.3.	Stav núdze počas letu	23
2.7.4.	Neplánovaný odklon s výzbrojou	23
2.7.5.	Postup pri strate rádiového spojenia (NORDO)	24
3.	PRAVIDLÁ PRE LETY OAT-IFR TÝKAJÚCE SA POSKYTOVANIA LETOVÝCH PREVÁDZKOVÝCH SLUŽIEB (ATS)	25
3.1.	Použitelnosť noriem ICAO pre poskytovanie letových prevádzkových služieb pre OAT	25
3.2.	Predpoklady na poskytovanie ATS pre OAT	25
3.2.1.	Personál ATS	25

3.3.	Poskytovanie ATS	25
3.3.1.	Vojenský riadiaci letovej prevádzky (ATCO)	25
3.3.2.	Rádiové spojenie	26
3.4.	Skupinové lety	26
3.4.1.	Rozstup od inej prevádzky	26
3.4.2.	Štandardný vojenský skupinový let	26
3.4.3.	Neštandardný skupinový let	27
3.4.4.	Vzlet a pristátie skupinového letu	27
3.4.5.	Priradenie do skupiny (zaujatie skupiny)	28
3.4.6.	Rozchod (rozdelenie) skupiny	28
3.4.7.	Postupy pri strate vedeného/vedúceho	28
3.5.	Lety v rezervovanom vzdušnom priestore (ARES)	29
3.5.1.	Letový rozstup v priestore ARES	29
3.5.2.	Letový rozstup mimo priestoru ARES	29
3.6.	Zvláštne prípady	30
3.6.1.	Blízkosť lietadiel (AIRPROX – Air Proximity)	30

PRÍLOHY:**Príloha 1: Pokyny k implementácii EUROAT****Príloha 2: Definície a vysvetlenia****Príloha 3: Stav implementácie v jednotlivých štátoch****Príloha 4: Kapitoly štátov****Príloha 5: Kontaktné osoby****Príloha 6: Distribučný zoznam**

Zoznam použitých skratiek:

AAR	- Airborne Air Refuelling (Doplňovanie paliva vo vzduchu)
ACAS	- Airborne and Traffic Collision Avoidance System (Palubný protizrážkový systém)
AIRPROX	- Air Proximity (Blízkosť lietadiel)
ASM	- Airspace Management (Spravovanie vzdušného priestoru)
ATCO	- Air Traffic Control Officer (Vojenský riadiaci letovej prevádzky)
AIP	- Aeronautical Information Publication (Letecká informačná príručka)
ARES	- Airspace Reservation (Rezervácia vzdušného priestoru)
ATM	- Air Traffic Management (Usporiadanie letovej prevádzky)
CBA	- Cross Border Area (Cezhraničná oblasť)
EC	- Commission Regulation (Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady)
ECAC	- European Civil Aviation Conference (Európska konferencia civilného letectva)
EUROCONTROL	- European Organisation for the Safety of Air Navigation (Európska organizácia pre bezpečnosť letovej prevádzky)
EU	- European Union (Európska únia)
FAB	- Functional Airspace Block (Funkčný blok vzdušného priestoru)
FL	- Flight Level (Letová hladina)
FUA	- Flexible Use of Airspace (Konceptia pružného využitia vzdušného priestoru)
GAT	- General Air Traffic (Všeobecná letová prevádzka)
ICAO	- International Civil Aviation Organization (Medzinárodná organizácia civilného letectva)
IFR	- Instrument Flight Rules (Pravidlá letu podľa prístrojov)
IMC	- Instrument Meteorological Conditions (Meteorologické podmienky na let podľa prístrojov)
KIAS	- Knots Indicated Airspeed (Indikovaná vzdušná rýchlosť v uzloch)
MARSA	- Military Authority Assumes Responsibility for Separation of Aircraft (Vojenská autorita preberá zodpovednosť za rozstup medzi lietadlami)
OAT	- Operatinal Air Traffic (Špeciálna letová prevádzka)
RA	- Resolution Advisory (Rada na vyhnutie)
SES	- Single European Sky (Jednotné európske nebo)
SESAR	- SES ATM Research programe (Vývoj európskeho systému riadenia letovej prevádzky)
SOP	- Standard Operating Procedures (Štandardné operačné postupy)
SSR	- Secondary Surveillance Radar (Sekundárny prehľadový radar)
TA	- Traffic Alert (Upozornenie na prevádzku)
TA	- Transition Altitude (Prevodná výška)
TACCS	- Tactical Air Command and Control Service (Služba velenia a riadenia taktického letectva)
TCAS	- Airborne and Traffic Collision Avoidance System (Palubný protizrážkový systém)
TL	- Transition Level (Prevodná hladina)
TRA	- Temporary Reseved Area (Prechodne rezervovaný priestor)
TSA	- Temporary Segregated Area (Prechodne vyčlenený priestor)
VMC	- Visual Meteorological Conditions (Meteorologické podmienky na let za viditeľnosti)

1 ÚVOD

1.1. Odôvodnenie OAT¹

1.1.1 Prevádzka vojenských lietadiel a ostatných štátnych lietadiel si vyžaduje zručnosti, schopnosti a spôsobilosti posádky lietadiel, personálu ATM a personálu protivzdušnej obrany, ktoré sú mimo rámec civilného letectva.

1.1.2 Na získanie a udržanie úrovne pripravenosti, vysokej odbornosti a znalostí, ktoré sú nevyhnutné pre nadobudnutie týchto zručností a spôsobilostí, je potrebné vykonávať letecké aktivity (letovú činnosť), ktoré nie sú zahrnuté v pravidlách a postupoch špecifikovaných ICAO pre lety GAT. Medzi takéto letecké aktivity patrí napr. dopĺňanie paliva počas letu, lietanie v skupine, manévrovanie počas vzdušného boja, atď.

1.1.3 OAT je štatút, ktorý umožňuje letom vojenských alebo iných štátnych lietadiel², pre ktorých je rámec GAT nepostačujúci, poskytnúť pravidlá, predpisy a nevyhnutnú podporu ATM s cieľom úspešného splnenia úlohy.

1.1.4 Len prostredníctvom OAT je možné naplniť plný rozsah operačných a výcvikových požiadaviek misie a spôsobilostí lietadiel a dosiahnuť očakávanú úroveň pripravenosti a odbornosti.

1.2. Regulačný rámec OAT

1.2.1 Implementácia jednotného európskeho neba (SES), zavedenie budúcich opatrení ATM a použitie technológie vyvinutej prostredníctvom výskumného programu SES ATM (SESAR) sa zameriava na bezpečné, účinné a efektívne využitie vzdušného priestoru s cieľom splnenia potrieb civilných a vojenských používateľov vzdušného priestoru.

1.2.2 Poslaním SES je okrem toho vytvoriť

¹ Pozri v prílohe 2 definíciu OAT schválené PC 9

² Pozri v prílohe 2 definíciu „štátne lietadlo“

1 INTRODUCTION

1.1. OAT₁ Rationale

1.1.1 Military and other State aircraft aviation require skills and capabilities for aircrews, ATM and Air Defence personnel and organisations beyond the scope for civil aviation.

1.1.2 To gain and maintain the levels of readiness and proficiency mandated for these skills and capabilities, aerial activities have to be conducted, which are not covered by rules and procedures as specified by ICAO for GAT flights. Examples for such aerial activities include Airborne Air Refuelling, Formation Flying, Air Combat Maneuvering, etc.

1.1.3 OAT is the status that facilitates military and other state aircraft₂ flights, for which the GAT framework is not suited to provide the rules, regulations and ATM support needed to fully ensure successful mission accomplishment.

1.1.4 With OAT, the full range of operational and training mission requirements, as well as aircraft capabilities can be exploited and expected levels of readiness and proficiency can be achieved.

1.2. OAT Regulatory Scope

1.2.1 The implementation of the Single European Sky (SES) and future ATM arrangements and technology developed by the SES ATM Research programme (SESAR) are aimed at safe, efficient and effective airspace utilisation to satisfy the needs of civil and military airspace user.

1.2.2 Furthermore, SES intends to create

celoeurópsky vzdušný priestor nezávislý od štátnych hraníc jednotlivých krajín, čím bude možné ľahšie zabezpečiť predpokladané budúce požiadavky týkajúce sa bezpečnosti, kapacity, efektívnosti a environmentálnych zlepšení.

1.2.3 Súčasné celosvetové bezpečnostné hrozby a získané skúsenosti z mnohonárodných vojenských operácií poukazujú na potrebu vytvorenia spoľahlivých a priamych celoeurópskych ustanovení OAT a štruktúr pre efektívnu podporu vojenského a iného štátom riadeného letectva.

1.2.4 Na podporu OAT a jej prepojenia s GAT v rámci prostredia SES majú členské krajiny EUROCONTROL-u v úmysle harmonizovať a štandardizovať príslušné národné pravidlá OAT na úrovni ECAC, a preto členské krajiny požiadali EUROCONTROL o vypracovanie príslušných špecifikácií.

1.2.5 EUROCONTROL špecifikácie pre harmonizované pravidlá OAT-IFR v riadenom vzdušnom priestore oblasti štátov ECAC, ktoré sú podrobnejšie uvedené v tomto dokumente, vyhovujú tejto požiadavke a umožňujú členským krajinám EUROCONTROL-u dosiahnuť plánovanú harmonizáciu po ich individuálnej implementácii na národnej úrovni.

1.2.6 Táto špecifikácia, ktorá je v súlade s vyhlásením členských krajín EÚ v rámcovom nariadení SES (EC 549/2004), umožní krajinám zlepšovať civilno-vojenskú koordináciu a spoluprácu medzi ich ozbrojenými silami v záležitostiach týkajúcich sa ATM.

1.2.7 Národná implementácia pravidiel a postupov špecifikovaných v tomto dokumente zabezpečí harmonizáciu/štandardizáciu OAT-IFR v riadenom vzdušnom priestore všetkých štátov, ktoré sa rozhodli EUROAT implementovať.

1.2.8 Vojenské a iné štátne lietadlá budú i naďalej žiadať o platné diplomatické povolenie na prekročenie štátnych hraníc.

pan-European airspace independent of national borders, to better facilitate predicted future demands regarding safety, capacity, efficiency and environmental improvements.

1.2.3 Existing worldwide security threats and lessons learned from multi-national military operations demonstrated the need for dependable and robust pan-European OAT provisions and structures to effectively support military and other State aircraft aviation.

1.2.4 To appropriately facilitate OAT and its interface with GAT within the SES environment, it is the intent of EUROCONTROL Member States to harmonise and standardise relevant national OAT rules at ECAC level and therefore, Member States required the Agency to develop respective specifications.

1.2.5 The EUROCONTROL Specifications for harmonised Rules for OAT-IFR inside controlled Airspace of the ECAC Area as detailed in this document are satisfying this requirement and enable the EUROCONTROL Member States to achieve the intended harmonisation, pending their individual national implementation.

1.2.6 Additionally, this specification is in line with the declaration of the EU Member States in the SES Framework Regulation (EC 549/2004) and will support them to enhance civil-military coordination and the facilitation of cooperation between their armed forces in ATM matters.

1.2.7 National Implementation of the rules and procedures specified in this document will ensure OAT-IFR harmonisation/standardisation within the controlled airspace of all States that have chosen to implement the EUROAT.

1.2.8 However, military and other state aircraft will continue to require a valid diplomatic clearance to cross national

1.3. Metodológia EUROAT

1.3.1 Ustanovenia ICAO upravujúce GAT neustanovujú regulačný rámec, ktorý by bol dostatočne vhodný pre OAT. Výplývajúce medzery musia byť ošetrené dodatočnými ustanoveniami alebo, ak je to z prevádzkového hľadiska nevyhnutné, ustanoveniami odchyľujúcimi sa pre OAT.

1.3.2 Za účelom prispôsobenia OAT na štandardizované celoeurópske použitie a budúce prostredie SES musia byť príslušné opatrenia štátov pre OAT harmonizované, čo zahŕňa aj náležité prepojenie OAT-GAT.

1.3.3 Cieľom EUROATu je ustanoviť regulačný rámec pre OAT-IFR v riadenom vzdušnom priestore v rámci Európy a umožniť náležité prepojenie medzi OAT a GAT, a zároveň čo najviac minimalizovať dopad na vojenské operačné postupy alebo leteckú taktiku.

1.3.4 Toto je možné dosiahnuť dodržiavaním 3 zásad:

i Vždy, keď je to možné platia rovnaké definície, pravidlá a postupy, ktoré ICAO stanovila pre lety GAT³.

ii Pravidla požadované pre OAT, ako sú dodatky a/alebo postupy, ktoré sa odchyľujú od ustanovení ICAO, sú podrobne uvedené v tomto dokumente.

iii Tie operačné požiadavky letu, ktoré sa nezhodujú ani s jedným s uvedených bodov vyššie, by mali byť splnené využitím rezervácie vzdušného priestoru (ARES)⁴ príslušného typu a rozsahu alebo iným spôsobom, ktorý je považovaný za dostatočne bezpečný a schválený príslušným národným

borders.

1.3. EUROAT Methodology

1.3.1 ICAO provisions regulating GAT do not provide a regulatory framework that is sufficiently suitable for OAT flying operations. The resulting gaps have to be covered by additional and/or, if operationally required, deviating provisions for OAT.

1.3.2 To adapt OAT for standardised pan-European use and the future SES environment, relevant national OAT arrangements need to be harmonised, including a proper OAT-GAT interface.

1.3.3 The aim of the EUROAT is to provide the regulatory framework for OAT-IFR in controlled airspace at the European scale and to appropriately facilitate the interface between OAT and GAT, while minimizing the impact upon military operational procedures or aerial tactics as much as possible.

1.3.4 This is accomplished by adhering to 3 principles:

i Whenever possible the same definitions, rules and procedures as specified by ICAO for GAT flights shall be applied³.

ii Required rules for OAT, in addition to and/or rules deviating from ICAO provisions are detailed within this document.

iii Where the operational requirements of a flight are incompatible with either of the above, these requirements should be met by use of an Airspace Reservation (ARES)⁴ of appropriate type and dimension, or other methods that are considered sufficiently safe and are approved by the appropriate national authority.

³ Toto zahŕňa aj zohľadnenie rozdielov, ktoré by štáty mohli uviesť pre ICAO.

⁴ Pozri definíciu a podrobné vysvetlenie v prílohe 2.

orgánom/úradom.

1.3.5 Sprievodné pokyny k implementácii EUROAT špecifikácie sú uvedené v prílohe 1.

1.3.6 Na účely lepšieho prepojenia OAT-GAT sú v prílohe 2 uvedené definície a vysvetlenia o OAT zahrnuté v regulačnom rámci tohto dokumentu.

1.4. Významová ekvivalencia

1.4.1 Je nutné, aby členské štáty pri implementácii EUROAT prísne dodržiavali v EUROAT znenia s rovnakou významovou ekvivalenciou.

1.4.2 Iba minimálna časť „povinných“ požiadaviek dôležitých pre správnu a harmonizovanú implementáciu špecifikácií musí byť upresnená.

1.4.3 Povinné časti v špecifikácií musia byť jasne oddelené od nepovinných častí.

1.4.4. Dodržanie významovej ekvivalencie v špecifikáciách sa vzťahuje na používanie spojení so slovesami „musí“ („shall“), „bude“ („will“), „smie/môže“ („may“), atď..

1.4.5 V dokumente sa používajú minimálne tieto slovesné výrazy:

i 'musí' („Shall“) – označuje vyjadrenie konania v súlade s tým, čo je nutné urobiť, aby bolo možné dosiahnuť implementáciu špecifikácií EUROCONTROL.

1. V prípade špecifikácií ustanovujúcich „Spôsoby preukazovania plnenia“, ide o požiadavku, ktorú je nutné splniť všetkými spôsobmi na dosiahnutie súladu so špecifikáciami.

2. Tieto požiadavky musia byť overiteľné a ich vykonávanie kontrolovateľné.

ii 'mal by' („Should“) – označuje odporúčanie alebo osvedčený postup, ktorý v prípade špecifikácií „Spôsoby

1.3.5 Implementation Guidance for the EUROAT Specifications is provided in Annex 1.

1.3.6 To additionally enhance the OAT-GAT interface, definitions and explanations about OAT flight operations covered by the regulatory framework of this document are provided in Annex 2.

1.4. Drafting Conventions

1.4.1 When nationally implementing the EUROAT, Member States are strongly requested to adhere to the same drafting conventions as used in the EUROAT.

1.4.2 Only the minimum subset of 'mandatory' requirements necessary for the correct and harmonised implementation of the Specification shall be specified.

1.4.3 Mandatory items within the Specifications shall be clearly separated from nonmandatory items.

1.4.4 Drafting conventions shall be described in the Specification such as the significance of "shall", "will", "may," etc.

1.4.5 The following minimum conventions shall be used:

i 'Shall' - indicates a statement of specification, the compliance with which is mandatory to achieve the implementation of the EUROCONTROL Specification.

1. In the case of specifications providing Means of Compliances, it indicates a requirement which must be satisfied by all systems claiming conformity to the specification.

2. Such requirements shall be testable and their implementation auditable.

ii 'Should' - indicates a recommendation or best practice, which, in the case of MoC specifications, may or may not be satisfied

preukazovania plnenia“, môže alebo nemusí byť splnený všetkými spôsobmi na dosiahnutie súladu so špecifikáciami.

iii **‘smie/môže’** („**May**“) – označuje voliteľný prvok.

1.4.6 Každá veta obsahujúca požiadavku musí obsahovať iba jedno vyjadrenie „musieť“ (shall) alebo „mal by“ (should).

1.4.7 Odporúča sa vyhnúť použitiu požiadaviek v zápore (napr. vyjadrenie „nemusia“ - „shall not“), pretože takéto ustanovenia sa väčšinou ťažko preverujú a potvrdzujú.

1.4.8 Okrem vyššie uvedených bodov sa na niektoré prípady vzťahujú špecifické konvencie.

by all systems claiming conformity to the specification.

iii **‘May’** - indicates an optional element.

1.4.6 Each requirement clause shall contain only one “shall” or “should” statement.

1.4.7 The use of negative requirements (e.g. “shall not” statements) should be avoided, as such clauses are notoriously difficult to test and validate.

1.4.8 In addition to the above, specific conventions may be applied in some cases.

2 PRAVIDLÁ PRE LETY OAT-IFR

2.1. Použitelnosť pravidiel lietania podľa ICAO

2.1.1 Pokiaľ pravidiel OAT v tomto dokumente neuvádzajú dodatky a/alebo odchýlky od ustanovení ICAO, sú lety OAT-IFR vykonávané v súlade so všetkými časťami Prílohy 2 Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve – Pravidlá lietania, ICAO dokumentu 4444 a ICAO SUPPS - Dokument 7030/4.

2.1.2 Normy ICAO sa spravidla v tomto dokumente neopakujú.

2.1.3 **Odporúčanie:** Táto kapitola by mala byť interpretovaná v spojitosti s kapitolou 3, v ktorej sa podobne mnoho pravidiel pre poskytovanie ATS pre OAT aplikuje na vykonávanie letov OAT-IFR.

2.2. Predpoklady na vykonávanie letov

2.2.1 Lietadlo a posádka lietadla

2.2.1.1 Všetky lietadlá využívané na letovú činnosť musia byť v takom technickom stave a vybavené takým palubným vybavením, tak ako im stanovujú príslušné národné orgány pre zamýšľané využitie a sú predmetom dohľadu.

2.2.1.2 Posádky lietadiel musia byť náležite kvalifikované (býť držiteľmi preukazu spôsobilosti) a býť vybavení na plnenie svojich letových povinností v súlade s ustanoveniami príslušných národných predpisov, ktoré im určuje štát ich pôvodu a sú predmetom dohľadu.

2.2.1.3 Posádky lietadiel musia býť spôsobilé v používaní anglického jazyka v rádiovéj korešpondencii, tak ako im to ustanovuje štát ich pôvodu a sú predmetom dohľadu.

2.2.1.4 Posádky lietadiel musia býť zdravotne spôsobilé pre zamýšľaný let, tak ako im to ustanovuje štát ich pôvodu a sú predmetom dohľadu.

2 RULES FOR OAT-IFR FLIGHTS

2.1. Applicability of ICAO Rules of the Air

2.1.1 Unless the OAT Rules within this document detail additions to and/or deviation from ICAO provisions, OAT-IFR Flights shall be conducted in accordance with all parts of Annex 2 to the Convention on International Civil Aviation - Rules of the Air, ICAO Doc 4444 and the ICAO SUPPS - Doc 7030/4.

2.1.2 ICAO standards are generally not repeated within this document.

2.1.3 **Recommendation:** This Chapter should be read in conjunction with Chapter 3, where many of the rules for the provision of ATS to OAT also apply to the conduct of OAT-IFR Flights.

2.2. Flight Prerequisites

2.2.1 Aircraft and Aircrew

2.2.1.1 All aircraft to be utilised for flying operations shall be in the technical condition and fitted with the onboard equipment as specified by relevant national authorities for the intended use and subject to its oversight.

2.2.1.2 Aircrews shall be appropriately qualified and equipped for their flight duties as specified by appropriate national regulations defined by the State of origin and subject to its oversight.

2.2.1.3 Aircrews shall be proficient in the use of the English language for communication purposes as defined by their State of origin and subject to its oversight.

2.2.1.4 Aircrews shall be medically fit for the intended flight as defined by their State of origin and subject to its oversight.

2.2.2 Letový plán

2.2.2.1 Pri vykonávaní letu OAT-IFR mimo vzdušného priestoru vlastného štátu, OAT-IFR letový plán, použitím formátu letového plánu ICAO, musí byť vyplnený v súlade pokynmi na vyplňovanie formulára letového plánu ICAO a v prípade potreby, iné (doplňujúce) požiadavky stanovené štátom a/alebo FABom musia byť zadané alebo vložené.

2.2.2.2 Špecifické národné požiadavky a postupy na predkladanie (pokyny pre vyplňovanie, požadovaná časová lehota na predloženie, schéma adresovania, atď.), ktoré je nutné splniť, musia byť publikované v národnej Leteckej informačnej príručke (AIP) alebo v národnej Vojenskej leteckej informačnej príručke a/alebo v národných kapitolách EUROATu.

2.3. Vykonanie letov

2.3.1 Palubný protizrážkový systém (ACAS/TCAS)

2.3.1.1 Ak je lietadlo vybavené systémom **ACAS/TCAS**, lietadlo musí počas letu použiť **ACAS/TCAS** v režime Upozornenie na prevádzku/Rada na vyhnutie (Traffic Alert / Resolution Advisory TA/RA) s výnimkou činnosti v rezervovanom vzdušnom priestore (ARES).

2.3.1.2 Pri štandardnom skupinovom lete, ak sú lietadlá vybavené systémom ACAS/TCAS, len lietadlo veliteľa (vedúceho) skupiny musí používať režim TA/RA. Súčasne lietadlo pracujúce s režimom TA/RA musí mať nastavený a aktivovaný sekundárny odpovedač.

2.3.1.3 V prípade, že požiadavky úlohy (misie) si nevyžadujú používanie ACAS/TCAS, pravidlá štátu, v ktorom sa let uskutočňuje, musia byť aplikované. Ak takéto pravidlá neexistujú, odchýlka od 2.3.1.1 alebo 2.3.1.2 nie je prípustná, s výnimkou vopred získaného povolenia od príslušného národného orgánu.

2.3.1.4 Od štátov je vyžadované, aby uviedli

2.2.2 Flight Plan

2.2.2.1 When conducting an OAT-IFR Flight outside own national airspace, an OAT-IFR Flight Plan, using the ICAO Flight Plan format, shall be filed in accordance with ICAO Flight Plan filing requirements and, if necessary, additional requirements established by the State and/or FAB to be entered or transited.

2.2.2.2 Specific national requirements and filing conditions (rules for the input of data required filing times, addressing scheme, etc.) that are to be followed, shall be published in the National or National Military AIP and/or the country chapters of the EUROAT.

2.3. Flight Conduct

2.3.1 Airborne and Traffic Collision Avoidance System (ACAS/TCAS)

2.3.1.1 If equipped with **ACAS/TCAS**, single aircraft shall operate in the Traffic Alert / Resolution Advisory (TA/RA) mode outside Airspace Reservations (ARES).

2.3.1.2 In a standard military formation, if equipped with ACAS/TCAS, only the lead aircraft shall operate in the TA/RA mode. Nevertheless, the aircraft operating in the TA/RA mode shall also be the one operating the transponder.

2.3.1.3 In the event that mission requirements would necessitate to not using ACAS/TCAS, the rules of the State in which the flight is taking place shall apply. In the absence of such rules, a deviation from 2.3.1.1 or 2.3.1.2 is not permissible, unless prior permission has been obtained from the appropriate national authority.

2.3.1.4 States are required to insert their

ich príslušné pravidlá v národnej kapitole špecifikácie EUROATu.

respective rules into the country chapters of the EUROAT.

2.3.2 Rádiové spojenie

2.3.2 Communication

2.3.2.1 Okrem obojsmernej rádiovej komunikácie predpísanej pre príslušnú triedu vzdušného priestoru alebo pokynov príslušného stanovišťa riadenia letovej prevádzky (ATC - Air Traffic Control), nepretržitý odposluch musí byť udržiavaný na príslušných UHF a/alebo VHF núdzových frekvenciách.

2.3.2.1 In addition to the 2-way radio communication as prescribed by the relevant airspace classification or as directed by the appropriate ATC unit, a continuous listening watch on the appropriate UHF and/or VHF Emergency Frequencies shall be maintained.

2.3.3 Nastavenia výškomera

2.3.3 Altimeter Settings

2.3.3.1 Nastavenie výškomeru podľa QNH alebo QFE, tak ako je poskytnuté príslušným stanovištom ATC v súlade s dokumentom ICAO 4444, musí byť použité (aplikované), ak je lietadlo v prevodnej výške alebo pod prevodnou výškou (transition altitude - TA) a u lietadiel klesajúcimi pod prevodnú hladinu (transition level - TL).

2.3.3.1 QNH or QFE altimeter setting as provided by the appropriate ATC unit i.a.w. ICAO Doc 4444 shall be used by aircraft operating at or below the transition altitude (TA) and by aircraft descending below the transition level (TL).

2.3.3.2 Štandardný atmosférický tlak (napr. 1013.2 hPa alebo 29.92 inHg) musí byť použitý lietadlom letiacim v alebo nad prevodnou hladinou a lietadlom stúpajúcim nad prevodnú výšku.

2.3.3.2 The standard atmospheric pressure (e.g. 1013.2 hPa or 29.92 in Hg) shall be used by aircraft operating at or above the transition level and by aircraft climbing above the transition altitude.

2.3.3.3 Až dotedy, kým nebude stanovená harmonizovaná prevodná výška/prevodná hladina pre Európu, pozri prílohu č. 4 pre rozdielne národné údaje poskytnuté príslušnými štátmi.

2.3.3.3 Until a harmonised transition altitude/transition level is established for Europe, see Annex 4 for different national figures as provided by the respective States.

2.3.4 Obmedzenia rýchlosti⁵

2.3.4 Speed Limitations⁵

2.3.4.1 Pod FL 100 veliaci pilot musí zabezpečiť, že lietadlo nepresiahne rýchlosť 250 KIAS (indikovaná vzdušná rýchlosť v uzloch), s výnimkou ak platí jedna alebo viacero z nižšie uvedených skutočností:

2.3.4.1 Below FL 100 the pilot-in-command shall ensure that the aircraft is not operated at speeds in excess of 250 KIAS unless one or more of the below applies:

i Technické špecifikácie lietadla si vyžadujú vyššiu indikovanú vzdušnú rýchlosť pre jeho bezpečnú prevádzku;

i Technical specifications of the aircraft require a higher airspeed for its safe operation;

ii Vojenské operačné alebo výcvikové požiadavky si vyžadujú vyššiu indikovanú

ii Military operational or training requirements necessitate a higher airspeed;

⁵ Pozri prílohu 4, kapitola zahrňujúca odchýlky uvedené jednotlivými štátmi

vzdušnú rýchlosť;

iii Vyššia indikovaná vzdušná rýchlosť je povolená pre príslušnú triedu vzdušného priestoru;

iv Príslušné stanovišťa ATC nariaďuje vyššiu indikovanú rýchlosť.

v Zvláštne povolenie bolo udelené príslušnou národnou autoritou/orgánom pre špecifický let.

2.3.4.2 Lety nadzvukovou rýchlosťou môžu byť vykonávané len ak sú povolené príslušnou národnou autoritou/orgánom na základe podania predchádzajúcej žiadosti a v súlade s príslušnými národnými predpismi.

2.4. Skupinové lety

2.4.1 Všeobecné pravidlá pre skupinové lety

2.4.1.1 Vo všeobecnosti, skupinové lety musia byť uskutočňované tak, ako keby boli vykonávané jedným lietadlom v spojitosti s navigáciou, hlásením polohy a povolení vydaných ATC.

2.4.1.2 Za dostatočnú bezpečnú vzdialenosť⁶ medzi lietadlami skupinového letu je zodpovedný veliteľ (vedúci) skupiny a jednotliví velitelia vedených lietadiel vo všetkých fázach letu, čo zahŕňa vzlet a pristátie, sformovanie (zoskupenie) skupinového letu, priradenie do skupiny, rozchod skupinového letu a všetky úseky letu.

2.4.1.3 Pri každom prvom nadviazaní spojenia na novej rádiovéj frekvencii musí veliteľ (vedúci) skupiny oznámiť ATC skutočnosť, že sa jedná o skupinový let a počet lietadiel, z ktorých skupina pozostáva (napr. volací znak / skupinový let, počet lietadiel 4).

iii A higher airspeed is allowed by the respective airspace class;

iv A respective ATC unit mandates a higher airspeed.

v Specific permission has been granted by an appropriate national authority for a specific flight.

2.3.4.2 Supersonic Flights can only be conducted if permitted by the appropriate national authority upon prior individual request and in accordance with respective national regulations.

2.4. Formation Flights

2.4.1 General Rule for Formation Flights

2.4.1.1 In general, a formation flight shall operate as a single aircraft in regard to navigation and position reporting and clearances issued by ATC.

2.4.1.2 Sufficient safety distance⁶ between the aircraft comprising a formation flight shall be the responsibility of the formation leader and the individual pilots-in-command at all phases of the flight, which includes take-off and landing, join-up, break-up and all parts of the Enroute flight.

2.4.1.3 Upon each initial report on a new radio frequency, the formation leader shall indicate to ATC that his flight is a formation and the number of aircraft the formation flight consists of. (E.g. Callsign/Formation Flight of 4)

⁶ Pozri prílohu 2, definície.

2.4.2 Bezpečná vzdialenosť medzi dvoma alebo viacerými skupinovými letmi

2.4.2.1 V prípade, že vzdušné operácie si vyžadujú, aby dva alebo viacero skupinových letov pôsobilo pod minimom stanoveného minima rozstupu pre IFR, veliteľia (vedúci) skupín budú zodpovední za udržanie dostatočnej bezpečnej vzdialenosti medzi ich jednotlivými skupinovými letmi.

2.4.2.2 Zodpovednosť veliteľov (vedúcich) skupín uvedenú v bode 2.4.2.1 musí byť akceptovaná od príslušných veliteľov (vedúcich) skupinových letov na základe prehlásenia „MARSA“⁷, čím je ATCO zbavený zodpovednosti za udržanie stanoveného IFR minima rozstupu vo vzťahu k dotknutým skupinovým letom

2.4.3 Štandardný vojenský skupinový let

2.4.3.1 Počas štandardného skupinového letu každé lietadlo/element tohto skupinového letu musí udržiavať rozstup od veliteľa (vedúceho) skupiny do 1 NM horizontálne a 100 ft vertikálne.

2.4.3.2 Len lietadlo veliteľa (vedúceho) skupiny musí mať zapnutý palubný odpovedač a nastavený (aktivovaný) kód palubného odpovedača na základe pokynov ATC⁸.

2.4.4 Neštandardný vojenský skupinový let

2.4.4.1 Lietadlá/elementy skupinového letu, ktoré sú mimo horizontálnych a/alebo vertikálnych limitov uvedených v bode 2.4.3.1, sú považované za neštandardné skupinové lety.

2.4.4.2 V tomto prípade (bod 2.4.4.1) lietadlo vedúceho elementu skupiny alebo v prípade ak dôjde k prekročeniu limitov v rámci elementu skupiny uvedených v bode 2.4.3.1, každé jednotlivé lietadlo skupiny musí mať zapnutý palubný odpovedač a nastavený

2.4.2 Safety Distance between two or more Formation Flights

2.4.2.1 In the event that an aerial operation requires two or more formation flights to operate below prescribed IFR separation minima between individual formation flights, the formation leaders shall be responsible for sufficient safety distance between their individual formation flights.

2.4.2.2 This responsibility shall be accepted from the respective formation leaders by stating “MARSA”⁷, relieving the ATCO from his responsibility to maintain prescribed IFR separation minima in regard to the formation flights concerned.

2.4.3 Standard Military Formation

2.4.3.1 In a standard military formation each aircraft/element of this formation shall remain within 1 NM horizontally and 100 ft vertically from the formation leader.

2.4.3.2 Only the lead aircraft (formation leader) shall squawk as directed by ATC⁸.

2.4.4 Non-standard Formation

2.4.4.1 Aircraft/elements of a formation flight that are outside the horizontal and/or vertical limits of 2.4.3.1 are considered a non-standard formation.

2.4.4.2 In this case each formation-element-lead aircraft or, if also within the formation elements standard formation limits are exceeded, each individual aircraft of the formation shall squawk as directed by ATC.

⁷ Pozri v prílohe 2 definíciu MARSAm

⁸ Alebo sa drží ekvivalentných postupov pre využitie módu S.

(aktivovaný) kód palubného odpovedača podľa pokynov ATC.

2.4.4.3 Neštandardné skupinové lety predstavujú neobvyklú vzdušnú činnosť, ktorá musí byť vopred skordinovaná medzi veliteľom (vedúcim) skupiny a dotknutým stanovišťom ATC v stanovenej lehote pred odletom.

2.4.4.4 Je na rozhodnutí ATC či schváli alebo neschváli neštandardný skupinový let a taktiež určiť špeciálne podmienky pre vykonanie neštandardného skupinového letu.

2.4.4.5 V prípade, že pre neštandardné skupinové lety existujú špecifické národné pravidlá/postupy alebo schvaľovacie authority/orgány, príslušný štát ich musí uviesť v národnej kapitole s podrobným opisom.

2.4.5 **Neštandardný odlet skupinového letu**

2.4.5.1 Kedykoľvek existujú okolnosti, ktoré si od ATC vyžadujú špecifickú podporu a koordináciu odletu skupinového letu (napr. riadenie odletu prostredníctvom rádiolokátoru) a nie sú zahrnuté v príslušných miestnych operačných (prevádzkových) postupoch letiska, je tento odlet skupinového letu považovaný za neštandardný.

2.4.5.2 V tomto prípade (bod. 2.4.5.1), veliteľ (vedúci) skupiny musí pred odletom požiadať príslušné stanovište ATC a skordinovať požiadavky na odlet svojho skupinového letu.

2.4.5.3 Je na rozhodnutí ATC, či schváli alebo neschváli neštandardný odlet skupinový let, a taktiež určiť špeciálne podmienky pre jeho vykonanie.

2.4.6 **Priradenie do skupiny (zaujatie skupiny)**

2.4.6.1 Keď je priradenie lietadiel do skupiny (zaujatie skupiny) riadené ATCO, ATCO musí uplatňovať štandardné rozstupy medzi jednotlivými lietadlami, ktoré majú v úmysle sa priradiť sa do skupiny až do tej doby, než veliteľ (vedúci) skupiny prevezme

2.4.4.3 Non-standard Formation flights represent an unusual aerial activity that shall be pre-coordinated between the flight leader and the ATC unit concerned in due time prior departure.

2.4.4.4 It is an ATC decision to approve or disapprove a non-standard formation and to determine special conditions for the conduct of a non-standard formation flight.

2.4.4.5 In the event that specific national rules/procedures or approving authorities regarding non-standard formation flights exist, they shall be detailed by the respective States in their country chapter.

2.4.5 **Non-Standard Formation Departure**

2.4.5.1 Whenever a condition exists that requires specific ATC support and coordination for the departure of a formation flight (e.g. radar trail departure), which is not covered in respective local operating procedures of the aerodrome, this is considered a nonstandard formation departure.

2.4.5.2 In this case, the formation-leader shall request and co-ordinate his/her formation departure requirements with the appropriate ATC-unit prior departure.

2.4.5.3 It is an ATC decision to approve or disapprove a non-standard formation departure and to determine special conditions for its conduct.

2.4.6 **Formation Join-Up**

2.4.6.1 When a formation join-up is controlled by an ATCO, he/she shall apply standard separation criteria between individual aircraft wishing to join a formation, until the formation leader accepts responsibility for maintaining sufficient safety

zodpovednosť za udržiavanie dostatočnej bezpečnej vzdialenosti medzi lietadlami tvoriacimi skupinu.

2.4.6.2 Po tom, akonáhle je veliteľ (vedúci) skupiny schopný bezpečne prevziať zodpovednosť za udržiavanie dostatočnej bezpečnej vzdialenosti medzi jeho lietadlom, lietadlami v jeho skupine a priradujúcimi sa lietadlami, musí prevzatie potvrdiť vyhlásením „MARSA“; na základe čoho ATCO musí preniesť zodpovednosť za priradzujúce sa lietadlo do skupiny na veliteľa (vedúceho) skupiny.

2.4.7 **Rozchod skupiny (rozdelenie)**

2.4.7.1 S výnimkou stavu núdze, rozchod skupiny sa musí uskutočniť po predchádzajúcom plánovaní, koordinácii a schválení ATC.

2.4.7.2 Pred plánovaným rozchodom skupiny musí veliteľ (vedúci) skupiny informovať ATC, či sa skupina rozdelí na jednotlivé lietadlá alebo elementy skupiny.

2.4.7.3 Veliteľ (vedúci) skupiny musí informovať ATC o zamýšľanej postupnosti plánovaného rozchodu lietadiel/elementov skupiny, volacích znakov a pozíciach lietadiel/elementov skupín vzhľadom k lietadlu veliteľa (vedúceho) skupiny.

2.4.7.4 Lietadlá/elementy skupiny musia obdržať oddelené letové povolenia a kódy palubného odpovedača sekundárneho radaru od ATC.

2.4.7.5 Hneď ako bol rozchod skupiny riadený ATC pre príslušné lietadlo/elementy skupiny, príslušné lietadlo/element skupiny už nie je dlhšie súčasťou letu pôvodného skupinového letu a je povinné/povinný sa riadiť naslednými pokynmi ATC.

2.4.7.6 Napriek tomu, ATC preberie zodpovednosť za rozstup medzi lietadlami/elementami skupiny, ktoré vykonávajú rozchod skupiny, až po zaujatí predpísaného minimálneho rozstupu. Do tej doby, za udržanie dostatočnej bezpečnej vzdialenosti sú zodpovední jednotliví veliaci

distance between the aircraft concerned.

2.4.6.2 The formation leader, once he is safely able to do so, shall confirm his assumption of responsibility for maintaining sufficient safety distance between his aircraft, the aircraft comprising the formation and the joining aircraft by stating “MARSA”; whereupon ATC shall transfer responsibility for the joining aircraft to the formation leader.

2.4.7 **Formation Break-Up (Split)**

2.4.7.1 Except in an emergency, a formation break-up shall only occur after pre-planning, advanced coordination and approval by ATC.

2.4.7.2 Prior to the planned formation break-up, the formation leader shall inform ATC whether to break-up the formation flight into single aircraft or elements.

2.4.7.3 The formation leader shall inform ATC about his intended aircraft/element break-up sequence, call-signs and position of these aircraft/elements relative to the formation leader's aircraft.

2.4.7.4 Aircraft/elements shall receive separate clearances and transponder codes from ATC.

2.4.7.5 As soon as the formation break-up has been directed by ATC for the respective aircraft/element, this aircraft/element is no longer part of the previous formation flight and shall follow subsequent ATC directions issued to them.

2.4.7.6 However, ATC will only assume responsibility for separation between the aircraft/elements that are conducting the formation break-up after prescribed separation minima have been established. Until then, the individual pilot-in-command/element-leader is responsible for

piloti/vedúci elementov skupín.

maintaining sufficient safety distance.

2.4.8 Strata rádiového spojenia počas skupinového letu

2.4.8 Formation Radio Failure

2.4.8.1 Skupinový let, počas ktorého u člena skupiny dôjde k úplnej strate rádiového spojenia, musí konať v súlade s postupmi uvedenými pre tento prípad v Štandardných operačných postupoch (SOP) príslušného národného orgánu/autority.

2.4.8.1 A formation flight in which a flight member experiences total radio failure shall comply with the procedures outlined for this case within the Standard Operating Procedures (SOP) of their appropriate national authority.

2.4.8.2 Ak si SOP vyžadujú odchýlky od udeleného letového povolenia, veliteľ letu alebo pilot lietadla s prevádzkyschopnou rádiostanicou musí informovať stanovište ATC a požiadať o iné povolenie.

2.4.8.2 If the SOP requires deviations from a given clearance, the flight leader or the pilot of the aircraft with the serviceable radio shall inform the ATC unit and request a different clearance.

2.4.8.3 V prípade, že dôjde k úplnej strate rádiového spojenia u všetkých lietadiel v skupine, veliteľ (vedúci) skupiny musí postupovať v súlade so základnými postupmi ICAO pri strate rádiového spojenia⁹.

2.4.8.3 In the event that the total radio failure affects all aircraft of the formation flight, the formation leader shall ensure compliance with basic ICAO radio failure procedures⁹.

2.4.8.4 V prípade, ak rozchod skupiny je nutný kvôli bezpečnému priblíženiu a pristátíu, všetky lietadlá alebo velitelia (vedúci) elementov skupiny musia nastaviť Mód 3, kód 7600¹⁰ na palubnom odpovedači a to ihneď po tom, ako veliteľ (vedúci) skupiny vydá pokyn k rozchodu skupiny a musia pokračovať v súlade so základnými postupmi ICAO pri strate rádiového spojenia.

2.4.8.4 In case a formation break-up is required for safe approach and landing all aircraft or element-leader of the formation flight shall squawk Mode 3, Code 7600¹⁰, as soon as the break-up was initiated by the formation leader and continue to ensure compliance with basic ICAO radio failure procedures.

2.4.9 Postupy pri strate vedeného (vedúceho)

2.4.9 Lost-Wingman (Lost-Lead) Procedures

2.4.9.1 V prípade straty vedúceho (vpredu letiaceho lietadla) je okamžité zaujatie bezpečnej vzdialenosti medzi lietadlami prvotnou podmienkou pre zaistenie bezpečnosti letu a zabráneniu novej zrážky vo vzduchu. Preto každý vedený pilot strácajúci vizuálny kontakt s (z dohľadu) vedúcim/vpredu letiacim lietadlom alebo taktiež ak z nejakých iných príčin nie je schopný udržať svoje miesto v skupine, musí okamžite vykonať postupy zodpovedajúce miestu v skupine, zatiaľ čo prechádza na let podľa prístrojov a pokračuje vlastnou

2.4.9.1 In any lost wingman situation, an immediate initial safety distance between aircraft is essential for flight safety to avoid a potential mid-air collision. Therefore, each wingman losing sight/contact of the aircraft preceding him or being unable to maintain formation for other reasons shall immediately execute the procedures relevant to his flight position, while transitioning to instrument flying and resuming own navigation.

⁹ Pre európsku oblasť ICAO platia príslušné postupy dokumentu 7030 ICAO.

¹⁰ alebo sa drží ekvivaletných postupov pre využitie módu S

navigáciou.

2.4.9.2 POZNÁMKA: Bez ohľadu na národné postupy predpísané pre stratu vedúceho (vpredu letiaceho lietadla), ich vykonanie môže viesť k strate minimálneho IFR rozstupu vo vzťahu k ostatnej letovej prevádzke, čo pre orgány riadenia letov predstavuje núdzovú situáciu.

2.4.9.3 Odporúčanie: Na to, aby bolo možné okamžite upozorniť ATC a umožniť bezpečné a urgentné vyriešenie novej hrozby zrážky bez zdržania, okrem príslušných postupov pri strate vedeného (vedúceho), by mali byť vykonané nasledujúce kroky:

i veliteľ (vedúci) skupiny nastavuje kód na palubnom odpovedači pre stav núdze a čo možno najskôr informuje príslušné stanovište ATC.

ii každý veliaci pilot vykonávajúci postupy pri strate vedúceho (vpredu letiaceho lietadla) nastaví na palubnom odpovedači kód na základe pokynov príslušného stanovišťa ATC akonáhle je schopný to realizovať.

2.5. Lety v rezervovanom vzdušnom priestore (ARES)¹¹

2.5.1 Lety v ARES

2.5.1.1 Lety v aktivovaných priestoroch ARES, ktoré tvoria súčasť publikovanej štruktúry vzdušného priestoru, ako CBA, TSA, TRA alebo iné obmedzené priestory, musia byť vykonané v súlade s národnými predpismi a operačnými postupmi platnými pre príslušný priestor, s výnimkou lietadiel prelietavajúcich cez ARES na základe povolenia ATC.

2.5.2 Vzájomné rozstupy lietadiel v ARES

2.5.2.1 V ktoromkoľvek aktivovanom priestore ARES, musí byť za dodržanie dostatočnej bezpečnej vzdialenosti medzi všetkými zúčastnenými lietadlami

2.4.9.2 NOTE: Irrespective of the nationally prescribed Lost-Wingman Procedures, their execution may result in a loss of minimum IFR separation in respect to other air traffic and is an Emergency situation for ATC.

2.4.9.3 Recommendation: In order to immediately alert ATC and allow to safely resolve resulting conflict potentials without undue delay, the following should be executed in addition to the appropriate lost-wingman procedure:

i Formation leader squawks EMERGENCY and informs the appropriate ATC unit as soon as possible.

ii Each pilot-in-command executing a Lost-Wingman Procedure squawks as directed by the appropriate ATC unit as soon as practicable.

2.5. Flights in an Airspace Reservation (ARES)¹¹

2.5.1 Flights in an ARES

2.5.1.1 Flights within an activated ARES which forms part of the published airspace structure, like CBA, TSA, TRA or other Restricted Areas shall be conducted i.a.w. the national regulations and operating procedures relevant for the respective area, except aircraft transiting the ARES with ATC clearance.

2.5.2 ARES Internal Flight Separation

2.5.2.1 Within any activated ARES, sufficient safety distance between all participating aircraft shall be the responsibility of either a Controlling Military Unit¹², or the

¹¹ Pre definíciu ARES pozri prílohu 2.

(nachádzajúcimi sa v tomto priestore) zodpovedné vojenské stanovište riadenia letovej prevádzky (Controlling Military Unit)¹² alebo veliteľ (vedúci) skupiny a jednotliví veliaci piloti. V druhom prípade prijatie tejto zodpovednosti musí byť potvrdené príslušnému stanovištu ATC vyhlásením "MARSA"¹³.

2.5.3 Letový rozstup k hraniciam ARES

2.5.3.1 Keď sú letové úlohy plnené v priestore ARES musia veliteľ (vedúci) skupiny/misie a jednotliví veliaci piloti konať v súlade s príslušnými národnými pravidlami, ktoré sa týkajú povinných vzdialeností k hraniciam ARES/nárazníkové zóny.

2.6. Lety pohotovostného systému

2.6.1 Výkonná právomoc

2.6.1.1 Protivzdušná obrana štátu a bezpečnosť vzdušného priestoru je výlučnou zvrchovanou právomocou príslušného štátu.

2.6.1.2 **Odporúčanie:** Lety lietadiel pohotovostného systému počas zakročovania by sa mali vykonávať na základe odporúčaní ICAO a národných pravidiel a dohôd.

2.6.2 Lietadlo proti, ktorému sa zakročuje

2.6.2.1 Veliaci pilot lietadla, proti ktorému sa zakročuje, musí postupovať v súlade s príslušnými normami ICAO.

2.7. Zvláštne prípady

2.7.1 Blížkosť lietadiel (AIRPROX – Air Proximity)

2.7.1.1 Veliaci pilot musí hlásiť AIRPROX okamžite po jej výskyte príslušnému stanovištu ATC prostredníctvom dostupných komunikačných prostriedkov.

mission/formation leader and the individual pilot-in-command. In the second case, the acceptance of this responsibility has to be acknowledged to the appropriate ATC unit by stating "MARSA".¹³

2.5.3 ARES External Flight Separation

2.5.3.1 When flying inside an ARES the mission/formation leader and the individual pilot-in-command shall ensure compliance with the relevant national rules concerning mandatory distances/safety-buffers towards the ARES boundaries.

2.6. Air Defence Flights

2.6.1 Executive Authority

2.6.1.1 National air defence and airspace security are exclusively under the sovereign authority of the respective State.

2.6.1.2 **Recommendation:** Resulting air defence flights should be executed based on ICAO recommendations and national rules and arrangements.

2.6.2 Intercepted Aircraft

2.6.2.1 The pilot-in-command of an intercepted aircraft shall comply with the respective ICAO standards.

2.7. Unusual Occurrences

2.7.1 Air Proximity (AIRPROX)

2.7.1.1 The pilot-in-command shall report an AIRPROX immediately after its occurrence to the respective ATC unit via available means of communication.

¹² Pozri definíciu pre „riadiacu vojenskú jednotku“ v prílohe 2.

¹³ Pozri definíciu MARSA pozri prílohu 2.

2.7.1.2 Veliaci pilot musí dodatočne hlásiť každú udalosť AIRPROX so všetkými dostupnými skutočnosťami príslušnej autorite/orgánu a to čo najskôr po pristátí lietadla použitím príslušného národného systému hlásenia.

2.7.1.2 The pilot-in-command shall additionally report any AIRPROX with all available facts to the appropriate authority as soon as possible after landing, using relevant national reporting schemes.

2.7.2 Stav núdze pri vzlete/pristátí

2.7.2 Take-Off/Landing Emergency

2.7.2.1 Keď je ATC požiadané o použitie záchytného zariadenia, veliaci pilot musí použiť jasnú frazeológiu vzhľadom k tomu o aký druh záchytného zariadenia žiada (zachytňný kábel alebo záchytnú sieť) a typ zachytenia (pristátie alebo vzlet).

2.7.2.1 When requesting the use of an arresting gear with ATC, the pilot-in-command shall use clear phraseology regarding the type of arresting gear (cable or barrier) and the type of arrestment (approach or departure end) required.

2.7.3 Stav núdze počas letu

2.7.3 Airborne Emergency

2.7.3.1 **Odporúčanie:** V prípade akejkoľvek neobvyklej situácie by mala posádka lietadla postupovať nasledovne – riadiť lietadlo, analyzovať situáciu, prijať vhodné opatrenia a informovať ATC pokiaľ je to možné.

2.7.3.1 Recommendation: For any abnormal situation, the aircrew mantra should be followed - Fly the aircraft, analyse the situation, take appropriate actions and inform ATC when feasible.

2.7.3.2 Ak si to povaha situácie vyžaduje, nastav kód palubného odpovedača pre stav núdze (mód 3/A a kód 7700)¹⁴ a informuj ATC o zamýšľanej činnosti, keď je tak stanovené¹⁵.

2.7.3.2 If the nature of the situation dictates, squawk emergency (Mode 3/A Code 7700)¹⁴ and pass a plan of action to ATC when determined.¹⁵

2.7.4 Neplánovaný odklon s výzbrojou

2.7.4 Unplanned Diversion with Armament

2.7.4.1 Pred pristátím s výzbrojou alebo cvičnou muníciou na akomkoľvek vojenskom alebo civilnom letisku¹⁶, ktorého miestne prevádzkové postupy nie sú známe, veliaci pilot musí náležito informovať ATC o danej situácii.

2.7.4.1 Before landing with armament or practice munitions at any military or civilian airfield¹⁶, where respective local procedures are not known, the pilot-in-command shall appropriately advise ATC about the circumstances.

2.7.4.2 Po pristátí musí veliaci pilot žiadať pokyny pre rolovanie do určeného bezpečného priestoru na státie a vyhnúť sa rolovaniu do zóny alebo pozície, kde by mohol ohroziť personál alebo zariadenie letiska.

2.7.4.2 After landing the pilot-in-command shall request taxi instructions to the designated safe-for-parking area and avoid taxiing into an area or position that could threaten personnel or equipment.

¹⁴ alebo dodržiava ekvivalentné postupy pre využitie módu S

¹⁵ Pozri prílohu 4, Kapitola štátu.

¹⁶ Neplánované pristátie lietadla s výzbrojou na civilnom letisku by sa malo vykonávať iba v prípade núdzovej situácie, ktorá si vyžaduje, aby lietadlo pristálo čo najskôr.

2.7.4.3 Pred opustením lietadla sa veliaci pilot musí uistiť, že pozemný personál je upovedomený o palubnej výzbroji a uistiť sa, že pozemný personál je náležite kvalifikovaný na zaobchádzanie s výzbrojou.

2.7.4.4 Ak je to nevyhnutné, veliaci pilot musí požiadať o pomoc najbližšie vhodné vojenské zariadenie a zaistiť, aby boli prijaté primerané opatrenia na zabezpečenie lietadla do doby prevzatia lietadla kvalifikovaným personálom.

2.7.5 Postup pri strate rádiového spojenia (NORDO)¹⁷

2.7.5.1 V prípade straty rádiového spojenia veliaci pilot musí postupovať v súlade s príslušnými postupmi ICAO pri strate rádiového spojenia¹⁸ a musí byť oboznámený s doplňujúcimi národnými postupmi uvedenými v prílohe 4.

2.7.4.3 Before leaving the aircraft the pilot-in-command shall ensure ground crew awareness about the armament on-board and their qualification to handle armament.

2.7.4.4 If necessary, the pilot-in-command shall request assistance from the nearest suitable military installation and ensure appropriate measures be taken to safeguard the aircraft until qualified personnel take over.

2.7.5 Radio Communication Failure (NORDO) Procedure¹⁷

2.7.5.1 In case of a radio communication failure a pilot-in-command shall ensure compliance with relevant ICAO radio failure procedures¹⁸ and shall be familiar with additional national procedures outlined in Annex 4.

¹⁷ Pozri prílohu 4, Kapitola štátu.

¹⁸ Pre európsku oblasť ICAO platia príslušné postupy ICAO dokumentu 7030.

3 PRAVIDLÁ PRE LETY OAT-IFR TÝKAJÚCE SA POSKYTOVANIA LETOVÝCH PREVÁDZKOVÝCH SLUŽIEB (ATS)

3.1. Použiteľnosť noriem ICAO pre poskytovanie letových prevádzkových služieb pre OAT

3.1.1 Pokiaľ OAT pravidlá podrobne popísané v tomto dokumente nenariaďujú dodatky a/alebo odchýlky od ustanovení ICAO, letové prevádzkové služby pre lety OAT-IFR musia byť poskytované v súlade so všetkými časťami prílohy 11 k Dohovoru o medzinárodnom civilnom, ICAO Doc 4444 a ICAO SUPPS – Doc 7030.

3.1.2 Normy ICAO nie sú spravidla v tomto dokumente opakované.

3.1.3 **Odporúčanie:** Táto kapitola by mala byť interpretovaná v spojitosti s kapitolou 2, v ktorej sa mnoho OAT-IFR pravidiel taktiež aplikuje pre poskytovanie ATS pre OAT.

3.2. Predpoklady na poskytovanie ATS pre OAT

3.2.1 Personál ATS

3.2.1.1 Personál ATS musí byť vycvičený (vyškolený) a kvalifikovaný na poskytovanie ATS pre lety OAT-IFR v súlade s národnými predpismi a mal by preukázať zhodu s ESARR 5.

3.3. Poskytovanie ATS

3.3.1 Riadenie letovej prevádzky

3.3.1.1 Riadenie letovej prevádzky a ďalšie príslušné letové prevádzkové služby musia byť poskytované vojenskými riadiacim letovej prevádzky (ATCO- Air Traffic Control Officer) v súlade s národnými predpismi a ustanoveniami stanovenými v EUROATe.

3.3.1.2 Avšak, v súlade s príslušnými národnými predpismi môžu štáty považovať

3 RULES REGARDING AIR TRAFFIC SERVICE PROVISION TO OAT-IFR FLIGHTS

3.1. Applicability of ICAO Standards for Air Traffic Service Provision to OAT

3.1.1 Unless the OAT Rules detailed within this document require additions to and/or deviation from ICAO provisions, Air Traffic Services (ATS) shall be provided to OAT-IFR Flights in accordance with all parts of Annex 11 to the Convention on International Civil Aviation - Air Traffic Services, ICAO Doc 4444 and the ICAO SUPPS - Doc 7030.

3.1.2 ICAO standards are generally not repeated within this document.

3.1.3 **Recommendation:** This Chapter should be read in conjunction with Chapter 2, where many of the OAT-IFR rules also apply to the provision of ATS to OAT.

3.2. Prerequisites for ATS Provision to OAT

3.2.1 ATS Personnel

3.2.1.1 ATS personnel shall be trained and qualified to provide ATS to OAT-IFR flights in accordance with national regulations and should demonstrate equivalence to ESARR 5.

3.3. ATS Provision

3.3.1 Air Traffic Control

3.3.1.1 Air Traffic Control and other relevant Air Traffic Services (ATS) shall be provided by an Air Traffic Control Officer (ATCO) to OAT-IFR in accordance with national regulations and the provisions laid down in the EUROAT.

3.3.1.2 However, in accordance with relevant national regulations, States may

personál z iných organizácií (súčasť) než z tých, ktoré sa zameriavajú na letové prevádzkové služby (napr. protivzdušnej obrany štátu), za primerane kvalifikovaný na poskytovanie služieb pre lety OAT-IFR.

consider personnel from other organisations than dedicated Air Traffic Services (e.g. national air defence) being appropriately qualified to provide services to OAT-IFR flights.

3.3.2 **Rádiové spojenie**

3.3.2 **Communication**

3.3.2.1 Okrem obojsmerného rádiového spojenia UHF a/alebo VHF, musí príslušná organizácia leteckých navigačných služieb nepretržite odpočúvať príslušné UHF a/alebo VHF núdzové frekvencie takým spôsobom, aby bol ATCO okamžite informovaný o núdzovom vysielaní v priestore jeho zodpovednosti.

3.3.2.1 In addition to UHF and/or VHF 2-way radio communication systems, a continuous listening watch on the appropriate UHF and/or VHF Emergency Frequencies shall be ensured by the respective ANS organisation in such a way that an ATCO can be informed without any undue delay about distress transmissions relevant to his area of responsibility.

3.3.2.2 Pokrytie UHF a odstup VHF kanálov musí byť v súlade s dohodami odsúhlasenými na európskej a/alebo národnej úrovni.

3.3.2.2 UHF coverage and VHF channel spacing shall be compliant with arrangements agreed at European and/or national level.

3.4. Skupinové lety

3.4. Formation Flights

3.4.1 **Rozstup od inej prevádzky**

3.4.1 **Separation from Other Traffic**

3.4.1.1 ATCO musí zabezpečiť rozstupy skupiny, ktorú riadi, od ostatnej prevádzky takým spôsobom, aby minimálny predpísaný rozstup nebol porušený.

3.4.1.1 An ATCO shall separate a formation under his control from other traffic to ensure that prescribed minimum separation is not infringed.

3.4.2 **Štandardný vojenský skupinový let¹⁹**

3.4.2 **Standard Military Formation¹⁹**

3.4.2.1 Počas štandardného skupinového letu každé lietadlo/element tohto skupinového letu musí udržiavať rozstup od veliteľa (vedúceho) skupiny do 1 NM horizontálne a 100 ft vertikálne.

3.4.2.1 In a standard military formation each aircraft/element of this formation shall remain within 1 NM horizontally and 100 ft vertically from the formation leader.

3.4.2.2 Iba lietadlo veliteľa (vedúceho) skupiny musí mať zapnutý palubný odpovedač sekundárneho radaru a nastavený (aktivovaný) kód palubného odpovedača na základe pokynov ATC²⁰.

3.4.2.2 Only the lead aircraft (formation leader) shall squawk as directed by ATC²⁰.

3.4.2.3 S cieľom zamedzenia narušenia minimálneho horizontálneho rozstupu medzi všetkými lietadlami skupiny a inou prevádzkou, ATCO by mal k vzdialenosti

3.4.2.3 To ensure that minimum horizontal separation is not infringed between all aircraft of the formation and other traffic, an ATCO should add 1 NM to the distance of

¹⁹ Pozri prílohu 4, Kapitola štátu.

²⁰ alebo dodržiava ekvivalentné postupy pre využitie módu S.

predpísaného minimálneho rozstupu pridať 1 NM medzi lietadlom so zapnutým palubným odpovedačom a inou letovou prevádzkou²¹.

the prescribed minimum separation between the squawking aircraft of the formation and other traffic.²¹

3.4.2.4 Minimálny vertikálny rozstup, ktorý by mal byť aplikovaný, závisí od príslušných národných a/alebo operačných predpisov s ohľadom na príslušný vzdušný priestor (napr. RVSM).

3.4.2.4 The minimum vertical separation that should be applied depends on respective national and/or operational regulations in regard to the airspace concerned (e.g. RVSM).

3.4.3 **Neštandardný skupinový let**

3.4.3 **Non-standard Formation**

3.4.3.1 Kedykoľvek sa lietadlá a/alebo elementy skupiny nachádzajú mimo horizontálnych a/alebo vertikálnych limitov stanovených v bode 3.4.2.1 sú považované za neštandardné skupinové lety. V tomto prípade môže ATCO vydať pokyn na nastavenie kódov palubných odpovedačov a nariadiť každému lietadlu a/alebo elementu nachádzajúcemu sa mimo hraníc štandardného skupinového letu mať palubný odpovedač zapnutý (aktivovaný) podľa jeho pokynov.

3.4.3.1 Whenever the aircraft and/or elements of a formation are outside the horizontal and/or vertical limits of 3.4.2.1 they are considered a non-standard formation. In this case an ATCO may issue transponder codes/settings and direct each aircraft and/or element outside the standard military formation limits to squawk accordingly.

3.4.4 **Vzlet a pristátie skupinového letu**²²

3.4.4 **Formation Take-Off and Landing**²²

3.4.4.1 ATC musí pristupovať k vzletu a pristátiu lietadiel vojenského skupinového letu rovnakým spôsobom, ako k vzletu a pristátiu jednotlivého lietadla.

3.4.4.1 Take-off and landing of aircraft comprising a military formation flight shall be treated by ATC the same way as the take-off and landing of a single aircraft.

3.4.4.2 Požadované časové alebo vzdialenostné intervaly medzi elementami alebo jednotlivými lietadlami tvoriacimi skupinový let určuje veliteľ (vedúci) skupiny a veliteľ (vedúci) skupiny musí o hodnote týchto intervalov informovať ATC.

3.4.4.2 Required time/distance intervals between elements or individual aircraft comprising the formation flight are determined by the formation leader and he/she shall inform ATC about the magnitude of the intervals.

3.4.4.3 Veliteľ (vedúci) skupiny je zodpovedný za udržiavanie bezpečnej vzdialenosti medzi elementami/lietadlami vykonávajúcimi skupinový vzlet alebo pristátie.

3.4.4.3 The formation leader shall be responsible for maintaining safety distance between the elements/aircraft conducting the formation take-off or landing.

²¹ Pre ďalšie vysvetlenie pozri prílohu 2.

²² Pre ďalšie vysvetlenie pozri prílohu 2.

3.4.5 Priradenie do skupiny (zaujatie skupiny)

3.4.5.1 Keď priradenie lietadiel do skupiny (zaujatie skupiny) je riadené ATCO, ATCO musí zaistiť primeraný rozstup dovtedy, kým veliteľ (vedúci) skupiny nepotvrdí jeho pripravenosť prevziať zodpovednosť za udržiavanie bezpečnej vzdialenosti medzi jeho lietadlom, lietadlami jeho skupiny a priradujúcimi sa lietadlami a to vyhlásením „MARSA“.

3.4.6 Rozchod skupiny (rozdelenie)²³

3.4.6.1 **Odporúčanie:** Keď je to možné ATCO v spolupráci s veliteľom (vedúcim) skupiny by mal rozhodnúť, kedy rozchod (rozdelenie) skupiny by mal začať, aké postupy budú držiavané a v akom poradí budú lietadlá opúšťať skupinu.

3.4.6.2 Po tom, ako veliteľ (vedúci) skupiny oznámi pripravenosť na rozchod (rozdelenie), ATCO by mal vydať veliteľovi (vedúcemu) skupiny pokyn k tomu, kedy rozchod musí začať a aký postup bude použitý.

3.4.6.3 Veliteľ (vedúci) skupiny zodpovedá za udržanie bezpečnej vzdialenosti medzi lietadlami tvoriacimi skupinu dovtedy, kým nie je medzi jednotlivými lietadlami/elementami skupiny zaistený štandardný rozstup.

3.4.6.4 Po začatí rozchodu ATCO na základe vlastného uváženia musí každému lietadlu/elementu skupiny vydať osobitné letové povolenie vrátane kódu pre nastavenie palubného odpovedača.

3.4.7 Postupy pri strate vedeného (vedúceho)

3.4.7.1 V prípade, že skupina realizuje postupy pri strate vedeného (vpredu letiaceho lietadla), ATCO musí napomáhať iba na požiadanie. Jednotlivé letové povolenia musí ATCO vydať po identifikácii jednotlivých lietadiel/elementov.

3.4.5 Formation Join-Up

3.4.5.1 When an ATCO controls a formation join-up, he/she shall provide the appropriate separation until the formation leader has confirmed his readiness to assume responsibility for maintaining safety distance between his aircraft, the aircraft comprising the formation and the joining aircraft by stating “MARSA”.

3.4.6 Formation Break-Up (Split)²³

3.4.6.1 **Recommendation:** When able, an ATCO should determine from the formation leader when the break-up (split) should commence, the procedure to be followed and the order that aircraft will depart.

3.4.6.2 After the formation leader reported ready for break-up (split), the ATCO should instruct the formation leader when the break-up procedure shall commence and the method to be used.

3.4.6.3 The formation leader shall be responsible for maintaining safety distance between the aircraft comprising the formation until standard ATC separation has been assured between individual aircraft/elements.

3.4.6.4 An ATCO shall provide separate Enroute clearances, including transponder codes to the individual aircraft/elements upon his discretion after the initiation of the breakup procedure.

3.4.7 Lost-Wingman (Lost Lead) Procedures

3.4.7.1 In the event of a formation implementing a lost-wingman procedure, an ATCO shall assist only on request. Individual ATC clearances shall be issued by the ATCO after individual aircraft/element identification.

²³ Pre ďalšie vysvetlenie pozri prílohu 2.

3.4.7.2 Predsa len, ATCO poskytujúci letové prevádzkové služby skupine realizujúcej postupy pri strate vedeného (vpredu letiaceho lietadla) musí podniknúť primeranú akciu (opatrenie) s cieľom čeliť možnému riziku, ktoré tieto postupy môžu spôsobiť lietadlám letiacim v blízkosti lietadla/lietadiel vykonávajúcich postupy pri strate vedeného (vpredu letiaceho lietadla). To taktiež zahŕňa upozornenie ktoréhokoľvek ATCO poskytujúceho letové prevádzkové služby lietadlám letiacim v blízkosti lietadla/lietadiel vykonávajúcich postupy pri strate vedeného (vedúceho).

3.5. Lety v rezervovanom vzdušnom priestore (ARES)²⁴

3.5.1 Letový rozstup v priestore ARES

3.5.1.1 ATCO musí aplikovať predpísaný minimálny rozstup medzi lietadlami/skupinami vstupujúcimi do ARES dovedy, kým veliteľ letu/skupiny nepotvrdí pripravenosť na prevzatie zodpovednosti za dodržiavanie dostatočnej bezpečnej vzdialenosti medzi lietadlami v priestore ARES vyhlásením „MARSА”.

3.5.2 Letový rozstup mimo priestoru ARES

3.5.2.1 V záujme zachovania stanoveného minimálneho rozstupu, ATCO musí zabezpečiť, že lietadlá, ktoré riadi mimo aktivovaných ARES, dodržia vzdialenosť od hraníc aktivovaného priestoru ARES stanovenú v príslušných národných predpisoch.

3.5.2.2 Na to, aby lietadlá lietajúce v ARES dodržiavali požadované národne nariadené vzdialenosti/nárazníkové zóny k hraniciam ARES, musí ATCO postupovať v súlade s príslušnými národnými predpismi.

3.4.7.2 However, the ATCO providing ATS to a formation executing a lost-wingman procedure shall take appropriate actions to counter potential risks that the execution of a lost-wingman procedure might impose upon adjacent aircraft. This includes alerting any ATCO providing ATS to adjacent aircraft.

3.5. Flights in an Airspace Reservation (ARES)²⁴

3.5.1 ARES Internal Flight Separation

3.5.1.1 An ATCO shall apply prescribed separation minima between aircraft/formations entering an ARES until the ARES mission-/flight leader has confirmed his readiness to assume responsibility for maintaining sufficient safety distance between the aircraft within an ARES by stating “MARSА”.

3.5.2 ARES External Flight Separation

3.5.2.1 In order to maintain prescribed separation minima, an ATCO shall ensure that aircraft operating under his/her control outside an activated ARES maintain the distance from its boundaries as detailed by relevant national regulations.

3.5.2.2 To ensure compliance of aircraft operating inside an ARES with nationally required distances/safety buffers towards ARES boundaries, an ATCO shall act in accordance with relevant national regulations.

²⁴ Pozri prílohu 2 pre definície ARES.

3.6. Zvláštne prípady

3.6.1 Blížkosť lietadiel (AIRPROX – Air Proximity)

3.6.1.1 ATCO musí každú udalosť AIRPROX hlásiť príslušnému orgánu a to ihneď po tom, ako takáto situácia nastane alebo po oznamení veliaceho pilota príslušnému autorite/orgánu použitím príslušného národného systému hlásenia.

3.6. Unusual Occurrences

3.6.1 Air Proximity (AIRPROX)

3.6.1.1 An ATCO shall report an AIRPROX immediately after either its occurrence or following a report from a pilot-in-command to the appropriate authority using relevant national reporting schemes.

PRÍLOHY EUROAT**Príloha 1: Pokyny
k implementácii EUROAT****1 OBLASŤ POUŽITIA**

EUROAT je platný pre všetky lietadlá letiace podľa pravidiel OAT-IFR a letové prevádzkové služby poskytujúce ATC pre OAT-IFR lety v riadenom vzdušnom priestore všetkých členských krajín Európskej konferencie civilného letectva (ECAC), ktoré implementovali EUROAT a v nečlenských krajinách EUROCONTROL/ECAC, ktoré s EUROCONTROL uzavreli primerané dohody.

1.2 Národné obmedzenia si môžu vyžadovať odchýlky od EUROAT v zvrchovanom vzdušnom priestore štátov. Tieto odchýlky musia byť uvedené v kapitolách štátov prílohy 4 okrem povinne informačných oznámení.

2 MOŽNOSTI IMPLEMENTÁCIE**2.1. Štáty bez regulačných ustanovení pre OAT mimo vyčleneného vzdušného priestoru**

2.1.1 Štáty by mali posúdiť či im národná legislatíva/predpisy pre GAT umožňujú plniť požiadavky letovej prevádzky, vykonávanej vojenskými alebo inými štátnymi lietadlami, aj mimo vyčlenených vzdušných priestorov.

2.1.2 Ak áno, pokračujte bodom 2.1.5.

2.1.3 Ak nie, štáty by mali posúdiť či príslušná zmena právnych predpisov pre letovú prevádzku na najvyššej úrovni by bola vhodná pre celoeurópsku harmonizáciu, ako napríklad v prípade dohody členských štátov EÚ v rámci nariadení SES (EC 549/2004) s ich vyhlásením o zlepšení civilno-vojenskej spolupráce a uľahčení spolupráce medzi ozbrojenými silami vo všetkých záležitostiach týkajúcich sa ATM. Ak áno, pokračujte bodom 2.1.5.

EUROAT ANNEXES**Annex 1: EUROAT
Implementation Guidance****1 AREA OF APPLICATION**

1.1 The EUROAT shall apply to all aircraft flying under OAT-IFR and Air Traffic Services (ATS) providing ATC to OAT-IFR within controlled airspace of all ECAC Member States that have implemented the EUROAT and within non-EUROCONTROL/ECAC Member States that have respective agreements with EUROCONTROL in place.

1.2 National constraints may necessitate deviations from the EUROAT within the sovereign airspace of States. These deviations shall be listed in the country chapters of Annex 4 in addition to the mandatory information publication.

2 IMPLEMENTATION OPTIONS**2.1. States without regulatory Provisions for OAT outside segregated Airspace**

2.1.1 States should analyse whether their highest level air traffic legislation allows in addition to GAT for OAT provisions outside segregated airspace to accommodate specific requirements for military or other State-aircraft air traffic.

2.1.2 If yes, continue with 2.1.5.

2.1.3 If not, States should examine whether a respective change of their highest level air traffic legislation would be possible for the benefit of pan-European harmonisation as e.g. agreed by the EU Member States in the SES Framework Regulation (EC 549/2004) with their statement regarding the enhancement of civil-military cooperation and the facilitation of cooperation between their armed forces in all ATM matters. If yes, continue with 2.1.5.

2.1.4 Ak príslušná zmena príslušných národných predpisov nie je možná, štáty by mali EUROCONTROL upovedomiť o tom, že EUROAT nie je možné implementovať v rámci ich suverénneho vzdušného priestoru a vykonanie letov vojenských alebo iných štátnych lietadiel a poskytnutie letových prevádzkových služieb v ich suverénnom vzdušnom priestore bude v súlade s príslušnými ICAO a/alebo národnými ustanoveniami pre GAT.

2.1.5 Ak príslušná zmena príslušných národných predpisov je možná alebo nie je nevyhnutná, štáty by mali zväziť implementáciu všetkých ustanovení EUROAT a oznámiť to taktiež EUROCONTROLu.

2.1.6 Ak z dôvodu špecifických národných obmedzení nie je možné implementovať všetky ustanovenia EUROATu, štáty by mali podrobne uviesť všetky odchýlky v kapitole EUROAT vyhradenej pre štáty a zaslať túto kapitolu EUROCONTROL-u k publikovaniu v EUROATE pred implementáciou.

2.2. Štáty s regulačnými ustanoveniami pre OAT mimo vyčleneného priestoru

2.2.1 Ak národné ustanovenia OAT už existujú, štáty by mali porovnať ustanovenia EUROATu s ich existujúcimi pravidlami, predpismi a postupmi.

2.2.2 V prípade, že po porovnaní národných ustanovení pre OAT a EUROAT sa zistí, že všetky ustanovenia sú identické a neexistujú žiadne národné odchýlky, týmto možno považovať EUROAT za implementovaný štátom, ktorý následne oznámi túto skutočnosť EUROCONTROL-u a odovzdá povinný obsah kapitoly štátu, ako je uvedené v EUROATE (napr. prevodná hladina).

2.2.3 V prípade, že sa zistia odchýlky medzi národnými ustanoveniami a ustanoveniami EUROATu, štáty by mali posúdiť či by

2.1.4 If a respective change of the relevant national legislation is not feasible, States should indicate to EUROCONTROL that the EUROAT cannot be implemented inside their sovereign airspace and that it will only be possible to fly and receive air traffic services i.a.w. relevant ICAO and/or national provisions for GAT when operating with military or other State aircraft within their sovereign airspace.

2.1.5 If a respective change of the relevant national legislation is possible or not necessary, States should consider implementing all EUROAT provisions and advising EUROCONTROL accordingly.

2.1.6 If, for the reason of specific national constraints, not all of the EUROAT provisions can be implemented, States should detail all deviations in their Country Chapter of the EUROAT and forward this Country Chapter to EUROCONTROL for publication in the EUROAT prior implementation.

2.2. States with regulatory Provisions for OAT outside segregated Airspace

2.2.1 If national OAT provisions already exist, States should compare the provisions of the EUROAT with their existing rules, regulations and procedures.

2.2.2 In case the result after comparing national OAT and EUROAT provisions reveals that all provisions are identical and no national deviations exist, the EUROAT can be considered as implemented by the State and accordingly reported to EUROCONTROL together with the delivery of the mandatory Country Chapter content as detailed in the EUROAT (e.g. transition level).

2.2.3 In the event that deviations between national and EUROAT provisions exist, States should examine whether a respective

príslušná zmena ich súčasných národných ustanovení OAT bola prospešná (možná) pre celoeurópsku harmonizáciu, ako napríklad v prípade dohody členských štátov EÚ v rámcovom nariadení SES (EC 549/2004) s ich vyhlásením o zlepšení civilno-vojenskej spolupráce a uľahčení spolupráce medzi ozbrojenými silami vo všetkých záležitostiach týkajúcich sa ATM.

2.2.4 Ak z dôvodu špecifických národných obmedzení nie je možné implementovať všetky ustanovenia EUROATu, štáty by mali podrobne uviesť všetky odchýlky v ich národnej kapitole EUROATu a zaslať túto kapitolu EUROCONTROL-u k publikovaniu v EUROATE pred implementáciou.

2.2.5 Prehľad o implementácii v jednotlivých krajinách je znázornený v prílohe 3 a zobrazuje oblasti v Európe, v ktorých sa EUROAT aktuálne uplatňuje.

3 IMPLEMENTAČNÉ POŽIADAVKY

3.1 Štát, ktorý sa pripravuje na implementáciu EUROATu na národnej úrovni musí predložiť svoju národnú kapitolu (príloha 4, dodatok „štát“), národné kontaktné miesta (príloha 5, dodatok „štát“), požadovaný distribučný zoznam (časť prílohy 6) a musí oficiálne oznámiť EUROCONTROL-u dátum implementácie EUROATu.

3.2 Okrem toho, stanovišťa ATC susediacich štátov by si mali vymeniť dohody (Letters of agreement – LoA s cieľom zabezpečiť vzájomnom pochopení obsahu EUROATu a cezhraničných postupov ATC.

4 TERMÍNY IMPLEMENTÁCIE

4.1 Termíny implementácie EUROATu v jednotlivých štátoch budú určené výlučne na základe oznámení, ktoré príslušné štáty pošlú EUROCONTROL-u.

4.2 Cieľom je dosiahnuť rozšírenie

change of their current national OAT provisions would be feasible for the benefit of pan-European harmonisation as e.g. agreed by the EU Member States in the SES Framework Regulation (EC 549/2004) with their statement regarding the enhancement of civil-military cooperation and the facilitation of cooperation between their armed forces in all ATM matters.

2.2.4 If for the reason of specific national constraints this would not be possible, States should detail all deviations in their Country Chapter of the EUROAT and forward this Country Chapter to EUROCONTROL for publication in the EUROAT prior implementation.

2.2.5 The national implementation status as listed in Annex 3 indicates the areas of current EUROAT applicability within the Europe.

3 IMPLEMENTATION REQUIREMENTS

3.1 To be ready for national EUROAT implementation, a State has to forward its Country Chapter (Annex 4, Appendix “State”), its national Point of Contacts (Annex 5, Appendix “State”), its desired national distribution list (part of Annex 6) and has to officially declare its national EUROAT implementation date to EUROCONTROL.

3.2 Furthermore, Letters of Agreement (LoA) between adjacent ATC units in neighbouring States should be exchanged to appropriately ensure a commonly agreed understanding about EUROAT content and cross border ATC procedures.

4 IMPLEMENTATION DATES

4.1 The individual national EUROAT implementation dates will depend exclusively upon the respective reports of States to EUROCONTROL.

4.2 The aim is to achieve a widespread

implementácie v Európe v období od 9 mesiacov do jedného roka po uverejnení predimplementačného vydania EUROATu. Plánovaný termín počiatočnej implementácie EUROATu bude včas preposlaný v stanovenom termíne všetkým národným orgánom uvedených v prílohe 5.

4.3 Štáty by mali následne oznámiť EUROCONTROL-u či súhlasia alebo nesúhlasia s termínom počiatočnej implementácie.

4.4 EUROCONTROL očakáva, že štáty, ktoré nebudú môcť dodržať stanovený termín pre implementáciu, v stanovenom termíne predložia EUROCONTROL-u individuálne oficiálne oznámenie s uvedením termínu implementácie EUROATu.

4.5 Na základe prijatia termínov implementácie EUROATu v jednotlivých štátoch, EUROCONTROL uverejní príslušné zmeny a dodatky v prílohe 3 (Stav implementácie v jednotlivých štátoch) EUROATu a informuje všetky štáty v súlade s distribučným zoznamom (príloha 6).

4.6 Všetci používatelia vzdušného priestoru OAT by mali byť oboznámení s tým, že po implementácii EUROATu v ich štáte, všetky ustanovenia EUROATu vrátane príslušných kapitol štátov sú záväzné v rámci zvrchovaného vzdušného priestoru týchto štátov, bez ohľadu na stav implementácie EUROATu v štáte pôvodu jednotlivého používateľa vzdušného priestoru.

5 ZODPOVEDNOSŤ ZA IMPLEMENTÁCIU

5.1 Zodpovednosť za implementáciu EUROATu v rámci jednotlivých štátov nesú samotné štáty.

5.2 Štáty by mali EUROCONTROL-u uviesť národné vojenské a civilné úrady/orgány, ktoré zodpovedajú za implementáciu EUROATu v rámci ich príspevku do prílohy 5.

implementation in Europe within 9 months to one year after publication of the EUROAT Pre-Implementation Edition. The proposed date for initial EUROAT implementation will be transmitted in due time to all national authorities listed in Annex 5.

4.3 In return, States should officially declare to EUROCONTROL their acceptance or non-acceptance of this initial implementation date.

4.4 Regarding States that are not able to meet the initial implementation date, EUROCONTROL is expecting their individual official declaration of their national EUROAT implementation date in due time.

4.5 Upon reception of subsequent individual national EUROAT implementation dates, EUROCONTROL will make the appropriate amendments in Annex 3 (National Implementation Status) of the EUROAT and inform all States i.a.w. the Distribution List (Annex 6).

4.6 However, it should be clear to all OAT airspace users that following the EUROAT implementation date within a State, all EUROAT provisions including the respective Country Chapters are binding within the sovereign airspace of these States, regardless of the EUROAT implementation status of the state of origin of the individual airspace user.

5 IMPLEMENTATION RESPONSIBILITY

5.1 The national EUROAT implementation responsibility rests with the States.

5.2 States should indicate the national military and civil authorities that are responsible to ensure national implementation of the EUROAT to EUROCONTROL within their contribution for Annex 5.

6 PREUKÁZANIE PLNENIA A DOHĽAD NAD IMPLEMENTÁCIOU

6.1 Každý štát by mal EUROCONTROL-u uviesť úrad/orgán, ktorý zabezpečuje celkový národný dohľad nad preukazovaním plnenia EUROAT a ktorý by mal pôsobiť ako hlavné národné kontaktné miesto vo všetkých záležitostiach týkajúcich sa EUROATu.

6.2 Tento národný orgán/úrad bude taký ako je uvedené v prílohe 5.

7 SPÔSOBY PREUKAZOVANIA PLNENIA

7.1 U štátov, ktoré oficiálne potvrdili implementáciu EUROAT, sa predpokladá, že budú konať v plnom súlade s ustanoveniami EUROATu, s výnimkou tých odchýlok, ktoré štáty uvedú v ich národnej kapitole.

7.2 Štáty by si na zabezpečenie regulačnej zhody s EUROATOM by mali vybrať jednu z troch nižšie uvedených možností.

7.2.1 Vyhlásiť EUROAT za národný regulačný rámec pre OAT-IFR a ak je to potrebné, uviesť národné rozdiely (odchýlky) v príslušnej národnej kapitole a zrušiť predtým platné národné právne predpisy.

7.2.2 Zmeniť a/alebo upraviť (doplniť) existujúce národné právne predpisy (usmernenia), aby presne odrážali ustanovenia EUROATu v čo najväčšom možnom rozsahu a uviesť zostávajúce rozdiely (odchýlky) v príslušnej národnej kapitole.

7.2.3 Porovnať existujúce národné predpisy s ustanoveniami EUROATu a určiť, ktoré ustanovenia sa zhodujú a uviesť zostávajúce rozdiely v príslušnej národnej kapitole.

6 IMPLEMENTATION COMPLIANCE AND OVERSIGHT

6.1 The national authority that provides overall national oversight and supervision regarding EUROAT compliance should be clearly indicated by States to EUROCONTROL and should be acting as the major national point of contact regarding all EUROAT matters.

6.2 This national authority will be as such displayed in Annex 5.

7 MEANS OF COMPLIANCE

7.1 States that officially declared that they have implemented the EUROAT are assumed to be fully compliant with all EUROAT provisions, except those deviations they have detailed in their Country Chapter.

7.2 For States to ensure regulatory compliance with the EUROAT one of the 3 options below should be chosen by States.

7.2.1 Declare the EUROAT as the national regulatory framework for OAT-IFR and, if required, detail national differences in the respective Country Chapter and delete previously existing national regulations.

7.2.2 Change and/or amend existing national regulation to accurately reflect the EUROAT provisions to the maximum extent possible and detail remaining differences in the respective Country Chapter.

7.2.3 Compare existing national regulation with the EUROAT provisions, identify all identical individual provisions and detail remaining differences in the respective Country Chapter.

7.3 V snahe o zabezpečenie toho, aby príslušný personál jednotlivých štátov konal v súlade s ustanoveniami EUROATu vo všetkých štátoch, ktoré EUROAT implementovali, by mali prijaté opatrenia uvedené v nasledujúcich bodoch.

7.3.1 Zaistiť na základe vhodného informovania, školenia a výcviku, že členovia leteckých posádok sú v dostatočnej miere oboznámení (spôsobilí) s ustanoveniami EUROATu a všetkými príslušnými národnými kapitolami týkajúcimi sa vykonávania letov OAT-IFR vo vzdušnom priestore všetkých štátov, ktoré EUROAT implementovali.

7.3.2 Zaistiť na základe vhodného informovania, školenia a výcviku, že ATCO a ďalší príslušný personál, ktorý má v kompetencii OAT-IFR prevádzku sú v dostatočnej miere oboznámení (spôsobilí) s ustanoveniami EUROATu, vrátane národnej kapitoly, ktorá platí pre ich štát.

7.3.3 Zaistiť na základe vhodného informovania, školenia a výcviku, že ATCO a iný príslušný personál, ktorý má v kompetencii GAT prevádzku vo vzdušnom priestore, v ktorom je zmiešaná GAT-OAT prevádzka, sú v dostatočnej miere oboznámení (spôsobilí) s ustanoveniami EUROATu, vrátane národnej kapitoly, ktorá platí pre ich štát, a to v záujme predvídateľnosti, ktorú EUROAT poskytuje v súvislosti s letmi OAT-IFR.

7.4 V prípade zriadenia funkčného bloku vzdušného priestoru (FAB) cez hranice štátov, by mali štáty, ktorých sa to týka, harmonizovať svoje národné kapitoly a dohodnúť sa na spoločnej kapitole o FAB, ktorá nahradí v EUROATE predchádzajúce kapitoly jednotlivých štátov.

8 RIADENIE BEZPEČNOSTI

8.1 EUROAT podlieha dvom úrovňam riadenia bezpečnosti. EUROCONTROL vyhodnotí spoločnú požiadavku ešte pred schválením a uverejnením; následne na to bude každý štát zodpovedný za uplatnenie vlastného procesu riadenia bezpečnosti pred

7.3 For States to ensure that their relevant personnel will be compliant with the EUROAT provisions in all States where the EUROAT is implemented, the following actions should be taken by States.

7.3.1 Ensure through appropriate information, education and training that aircrews are sufficiently proficient with all EUROAT provisions and all relevant Country Chapters regarding the conduct of OAT-IFR flights in the airspace of all States where the EUROAT is implemented.

7.3.2 Ensure through appropriate information, education and training that ATCOs and other relevant ATM personnel who are handling OAT-IFR traffic are sufficiently proficient with all EUROAT provisions, including the Country Chapter that apply for their State.

7.3.3 Ensure through appropriate information, education and training that ATCOs and other relevant ATM personnel who are handling GAT traffic in an airspace where mixed GAT-OAT traffic is occurring, are sufficiently proficient with all EUROAT provisions, including the Country Chapter that apply for their State, to benefit from the predictability that the EUROAT is providing in regard to OAT-IFR flights.

7.4 In case a Functional Airspace Block (FAB) is established across the borders of States, the States concerned should harmonise their Country Chapters and agree on a common FAB-Chapter that will replace the previous individual national Country Chapters in the EUROAT.

8 SAFETY MANAGEMENT

8.1 The EUROAT shall be subject to two tiers of safety management. EUROCONTROL will have assessed their common application before approval and publication, and it will then be for the individual State to apply its own safety

implementáciou EUROATu na národnej úrovni.

management process prior to national EUROAT implementation.

9 ÚPRAVA DOKUMENTU

9 DOCUMENT MANAGEMENT RESPONSIBILITIES

9.1 EUROAT predstavuje „živý“ dokument, ktorý je možné pozmeniť a doplniť²⁵ v prípade, že stanovenie ďalších pravidiel, predpisov a postupov prispeje k zlepšeniu bezpečnosti a/alebo k splneniu nových požiadaviek ATM a/alebo požiadaviek vojenského a/alebo civilného letectva.

9.1 The EUROAT is a living document that can be amended²⁵ as it becomes necessary to provide additional rules, regulations and procedures to enhance safety and/or accommodate new military and/or civil aviation and/or ATM requirements.

9.2 EUROCONTROL bude zodpovedať za spracovanie a uverejnenie zmien EUROAT a ich rozoslanie podľa distribučného zoznamu (príloha 6).

9.2 It will be the responsibility of EUROCONTROL to draft and publish changes to the EUROAT and distribute them i.a.w. the distribution list (Annex 6).9.3 Any change in regard to the main body of the EUROAT will follow current EUROCONTROL procedures regarding the status of the document at the time of change.

9.3 Všetky zmeny týkajúce sa hlavnej časti EUROAT budú spracované podľa platných postupov EUROCONTROL so zreteľom na stav dokumentu v čase zmeny.

9.4 It will be the responsibility of the States to appropriately inform EUROCONTROL about any national change in regard to Annex 4, 5 and 6 in due time and provide the appropriate drafts to EUROCONTROL for publication.

9.4 Štáty budú zodpovedné za to, aby náležite a včas informovali EUROCONTROL o každej zmene týkajúcej sa prílohy 4, 5 a 6 a poskytli EUROCONTROL-u príslušné návrhy na zverejnenie.

10 JAZYK

10 LANGUAGE

10.1 Ak to príslušný štát považuje za nevyhnutné, môže EUROAT preložiť do svojho úradného jazyka, avšak v prípade akýchkoľvek nejasností, resp. sporov bude rozhodovať anglické znenie tohto dokumentu.

10.1 The EUROAT can be translated by a respective State in its official language if deemed necessary; however, in case of any controversy the English version of the document should be consulted.

²⁵ Na návrh členského štátu, EUROCONTROL-u a inej medzinárodnej organizácie, akou je napríklad EÚ a EASA

Príloha 2: Definície a vysvetlenia

Účelom prílohy 2 (Definície a vysvetlenia) je poskytnutie informácií prevažne o vojenskej terminológii, postupoch OAT a podrobnostiach, ktoré nie sú nevyhnutne známe z hľadiska perspektívy GAT. Cieľom týchto definícií a vysvetlení je zlepšenie bezpečného prepojenia OAT- GAT na základe všeobecného pochopenia. Znenia definícií sú vo všeobecnosti schválené verzie SES; chýbajúce definície boli nahradené verziami odsúhlasenými EUROCONTROL-om.

Vysvetlenia sú poskytnuté pre personál ATC, ktorí nie sú oboznámení s OAT. Sú vytlačené v kurzívach.

A

Doplňovanie paliva vo vzduchu (AAR, Airborne Air Refuelling) je vojenská vzdušná operácia s cieľom doplniť lietadlo palivom počas letu. AAR operácie zvyčajne prebiehajú v určených vojenských výcvikových priestoroch (napr. TRA/TSA) alebo využívajú iné usporiadania vzdušného priestoru, ktoré boli vopred skoorinované s ATC, ako špeciálne letecké činnosti.

Letecká včasná vzdušná výstraha (AEW, Airborne Early Warning) je vojenská vzdušná operácia, počas ktorej lietadlo používa aktívne a/alebo pasívne elektronické emitory/žiarice.

AEW operácie sa zvyčajne vykonávajú v určených priestoroch (napr. TSA/TRA) alebo využívajú iné usporiadania vzdušného priestoru, ktoré boli vopred skoorinované s ATC ako špeciálne letecké činnosti.

Rezervácia vzdušného priestoru (ARES, Airspace Reservation) znamená vymedzený vzdušný priestor, ktorý je dočasne vyhradený pre výlučné alebo špecifické využitie určitými kategóriami používateľov.

Rezervácia vzdušného priestoru (ARES) ako je definovaná vyššie sa všeobecne využíva na umožnenie oddelenia nekompatibilnej

Annex 2: Definitions and Explanations

The purpose of Annex 2 (Definitions and Explanations) is to provide information about mainly military terminology, OAT procedures and specifics that are not necessarily known from a pure GAT perspective. These Definitions and Explanations intend to enhance the safe OAT-GAT interface through common understanding. Definitions are generally the SES accepted version, or in its absence a EUROCONTROL agreed version.

Explanations are provided for the benefit of ATC personnel that are not familiar with OAT and are printed in italic.

A

Airborne Air Refuelling (AAR) is a military aerial operation to refuel aircraft during flight. AAR operations are usually taking place in designated military training areas (e.g. TRA/TSA), or use other airspace arrangements that have been pre-coordinated with ATC as an unusual aerial activity.

Airborne Early Warning (AEW) is a military aerial operation during which an aircraft is utilizing active and/or passive electronic emitters.

AEW operations are usually taking place inside designated areas (e.g. TSA/TRA), or use other airspace arrangements that have been pre-coordinated with ATC as an unusual aerial activity.

Airspace Reservation (ARES) means a defined volume of airspace temporarily reserved for exclusive or specific use by categories of users.

Airspace Reservation (ARES) as defined above is generally used to facilitate the segregation of non-compatible air traffic,

letovej prevádzky, pričom príslušný ATCO zostáva vždy zodpovedný za dodržanie stanoveného minimálneho rozstupu letovou prevádzkou mimo tohto priestoru smerom k hranici ARES.

Po potvrdení MARSÁ môžu lietadlá v priestore ARES vykonávať letecké manévry podľa vlastného uváženia a dodržania rozstupov vo vlastnej zodpovednosti. Lietadlo s povolením pôsobiť v ARES musí zotrvať v tomto priestore (dodržiavajúc predpísanú bezpečnú vzdialenosť od hranice ARES v súlade s požiadavkami krajiny) dovtedy, kým príslušné stanovište ATC nepovolí inak.

ARES je spravidla dočasnej povahy a mal by byť plánovaný, aktivovaný a deaktivovaný prostredníctvom príslušných národných alebo regionálnych postupov, využívajúc opatrenia pružného využívania vzdušného priestoru (FUA)²⁶.

V závislosti od jednotlivého štátu môže byť ARES prechodne rezervovaný vzdušný priestor alebo prechodne vyčlenený priestor, ktorý je možné klasifikovať ako obmedzenie vzdušného priestoru v súlade s príslušnou klasifikáciou podľa ICAO.

Obmedzený vzdušný priestor (Airspace Restriction) znamená vymedzený vzdušný priestor, v ktorom môžu byť v určitých časoch vykonávané činnosti nebezpečné pre let („nebezpečný priestor“); alebo taký vzdušný priestor nachádzajúci sa nad pevninou alebo výsošnými (teritoriálnymi) vodami štátu, v ktorom je let obmedzený v súlade s určitými špecifickými podmienkami („obmedzený priestor“); alebo vzdušný priestor nachádzajúci sa nad pevninou alebo teritoriálnymi vodami štátu, v ktorom je let lietadla zakázaný („zakázaný priestor“).

Štruktúra vzdušného priestoru (Airspace Structure) znamená vymedzený vzdušný priestor s cieľom zaistiť bezpečnú a optimálnu prevádzku lietadla.

Stanovište riadenia letovej prevádzky (Air Traffic Control (ATC) Unit) všeobecný výraz,

leaving the respective ATCO with the responsibility to ensure that prescribed minimum separation requirements towards the ARES boundary are maintained at all times by non-participating air traffic.

Within an ARES aircraft can perform aerial manoeuvres at their own discretion and separation responsibility, after MARSÁ has been declared. Aircraft cleared to operate inside an ARES shall stay within its confines (maintaining a prescribed safety distance from the ARES boundary as nationally required) until cleared otherwise by the appropriate ATC unit.

ARES is generally of temporary nature and should be scheduled, activated and deactivated through the appropriate national or regional channels, using the respective Flexible Use of Airspace (FUA) arrangements.²⁶

Depending on the individual State, an ARES can be a Temporary Reserved or Temporary Segregated Airspace, which could be classified as an Airspace Restriction i.a.w. the respective ICAO classification.

Airspace Restriction means a defined volume of airspace within which, variously, activities dangerous to the flight of aircraft may be conducted at specified times (a 'danger area'); or such airspace situated above the land areas or territorial waters of a State, within which the flight of aircraft is restricted in accordance with certain specified conditions (a 'restricted area'); or airspace situated above the land areas or territorial waters of a State, within which the flight of aircraft is prohibited (a 'prohibited area').

Airspace Structure means a specific volume of airspace designed to ensure the safe and optimal operation of aircraft.

Air Traffic Control (ATC) Unit means variously, area control centre, approach

²⁶ Podrobnosti nájdete v Príručke EUROCONTROL pre spravovanie vzdušného priestoru.

ktorý znamená buď oblasťné stredisko riadenia, približovacie stanovište riadenia alebo letiskovú riadiacu vežu.

Blížkosť (zblíženie) lietadiel (AIRPROX – Air Proximity) znamená situáciu, pri ktorej podľa názoru pilota alebo personálu letových prevádzkových služieb bola vzdialenosť medzi lietadlami, ako aj ich vzájomná poloha a rýchlosť taká, že tým mohla byť ohrozená bezpečnosť týchto lietadiel.

B

Odpojenie (Break-away) znamená núdzový postup pri doplňovaní paliva vo vzduchu (AAR) zmierňujúci potencionálne nebezpečenstvo zrážky vytvorením počiatočného rozstupu medzi zúčastnenými lietadlami. Za predpokladu, že ARES poskytuje svojim rozsahom dostatočný priestor pre vykonanie AAR, je možné tento postup uskutočniť v rámci tohto priestoru aj bez asistencie ATC.

Odpojenie (break-away) ako definované vyššie sa bude vykonávať z bezpečnostných dôvodov a môže byť iniciovaný buď lietadlom tankerom alebo doplňovaným lietadlom. Tento postup si vyžaduje okamžitú akciu, čo vo väčšine prípadov môže viesť k okamžitému rozstupu takmer 2000 ft medzi lietadlom tankerom a doplňovaným lietadlom bez možnosti predchádzajúcej koordinácie s ATC. Bezpečnostná požiadavka na vykonanie odpojenia (break-away) v akomkoľvek čase v priebehu AAR letu si vyžaduje priestor ARES zodpovedajúceho rozsahu alebo iné opatrenia, ktoré sú považované za dostatočne bezpečné s cieľom zabezpečenia požadovaného minimálneho rozstupu medzi letom AAR a ostatnou letovou prevádzkou.

Doplňovanie paliva medzi lietadlami (Buddy-Buddy Refuelling) je špecifický spôsob doplňovania paliva vo vzduchu (AAR), počas ktorého dochádza k doplňovaniu paliva medzi tým istým alebo podobným typom lietadiel, pričom jedno lietadlo pôsobí ako tanker a druhé ako tankujúce lietadlo.

control unit or aerodrome control tower.

Air Proximity (AIRPROX) means a situation in which, in the opinion of a pilot-in-command or air traffic services personnel, the distance between aircraft as well as their relative positions and speed have been such that the safety of the aircraft involved may have been compromised.

B

Break-Away means an Airborne Air Refuelling (AAR) Emergency Procedure mitigating a potential collision hazard by establishing initial separation between participating aircraft. Provided the ARES is appropriately sized for the AAR operation, this procedure can be executed within the ARES confines, requiring no ATC assistance.

Break-Away as defined above will be executed for safety reasons and is initiated by either, the tanker or a receiving aircraft. This procedure requires immediate actions, resulting in most of the cases in an almost instantaneous altitude separation of 2.000 ft between the tanker and the receiving aircraft concerned, without any option for prior co-ordination with ATC. The safety requirement to execute a break-away at any time during an AAR flight constitutes the necessity for an appropriately sized ARES, or other measures that are considered sufficiently safe to ensure that minimum required separation between the AAR flight and other air traffic can be maintained at all times.

Buddy-Buddy Refuelling is a particular AAR operation in which same or similar type of aircraft acting as tanker and receiver.

C

Civilno-vojenská koordinácia (Civil-Military Co-ordination) znamená koordináciu medzi civilnými a vojenskými stranami, ktoré sú oprávnené prijímať rozhodnutia a schvaľovať postupy (spôsob jednaní).

Vojenské stanovište riadenia (Controlling Military Unit) je každá stála alebo mobilná jednotka riadiaca vojenskú letovú prevádzku a/alebo vykonávajúca iné činnosti, ktoré si vzhľadom na ich špecifickú povahu môžu vyžadovať rezervovanie alebo obmedzenie vzdušného priestoru.

Cezhraničný vzdušný priestor (Cross Border Airspace) znamená štruktúru vzdušného priestoru, ktorá presahuje hranice štátu a/alebo hranice letových informačných oblastí (FIR).

Cezhraničná oblasť (CBA, Cross Border Area) znamená obmedzenie vzdušného priestoru alebo rezerváciu vzdušného priestoru, ktorá je zriadená v oblasti medzinárodných hraníc pre špecifické operačné požiadavky. CBA môže mať podobu prechodne vyčleneného priestoru (TSA) alebo prechodne rezervovaného priestoru (TRA).

D

Nebezpečný priestor (D) je vzdušný priestor vymedzeného rozsahu, v ktorom môžu za určitých časoch byť vykonávané činnosti ohrozujúce let.

E

Pružné využívanie vzdušného priestoru (FUA, Flexible use of airspace) predstavuje koncepciu spravovania vzdušného priestoru uplatňovanú v oblasti ECAC (Európska konferencia civilného letectva), špecifikovanú v prvom vydaní Príručky spravovania vzdušného priestoru z 5. februára 1996 pre aplikáciu Koncepcie pružného využívania vzdušného priestoru vydanú EUROCONTROL-om.

C

Civil-Military Co-ordination means the coordination between civil and military parties authorised to make decisions and agree a course of action.

Controlling Military Unit means any fixed or mobile military unit handling military air traffic and/or pursuing other activities which, owing to their specific nature, may require an airspace reservation or restriction.

Cross Border Airspace means an airspace structure extending across national borders and/or the boundaries of flight information regions.

Cross Border Area (CBA) means an airspace restriction or reservation established over international boundaries for specific operational requirements. This may take the form of a Temporary Segregated Area (TSA) or Temporary Reserved Area (TRA).

D

Danger (D) Area means an airspace of defined dimensions within which activities dangerous to the flight of aircraft may exist at specified times.

F

Flexible Use of Airspace (FUA) means an airspace management concept applied in the European Civil Aviation Conference area, as specified in the first edition of 5 February 1996 of the "Airspace Management Handbook for the application of the Concept of the Flexible Use of Airspace" issued by EUROCONTROL.

Stíhací doprovod (Fighter Escort) je skupina stíhacích lietadiel, ktorých úlohou je chrániť objekty osobitnej dôležitosti (napr. lietadláčasnej výstrahy – AEW).

Stíhací doprovod definovaný vyššie sa môže použiť na ochranu najvyšších štátnych predstaviteľov a môže pôsobiť v tesnej blízkosti ochraňovaného objektu alebo sa pohybovať po rovnakej trati ako ochraňovaný objekt udržiavajúc primeranú vzdialenosť.

Skupinový let znamená let pozostávajúci z viac ako jedného lietadla, počas ktorého sa lietadlá v skupine pôsobia ako jedno lietadlo ohľadom navigácie a hlásenia polohy a to po predchádzajúcej príprave a dohode medzi pilotmi. Toto zahŕňa aj povolenia vydané od ATC.

V skupinových letoch uvedených vyššie za bezpečný rozstup medzi lietadlami v skupine zodpovedá veliteľ (vedúci) skupiny, ako aj piloti ostatných lietadiel (vedení) v skupine. Toto zahŕňa prechodné obdobia, kedy lietadlá v skupine počas rozchodu alebo zoskupenia skupiny manévrujú v blízkosti menšej ako je stanovený minimálny rozstup pre IFR.

Rozchod skupiny (rozdelenie skupiny) predstavuje letecký manéver koordinovaný medzi veliteľom (vedúcim) skupiny a ATCO, používaný na rozdelenie lietadiel v skupine na menšie elementy alebo na jednotlivé lietadlá. Akonáhle sú lietadlá pozitívne identifikované a sú zabezpečené rozstupy, menšie elementy skupiny alebo jednotlivé lietadlá budú riadené jednotlivo a obdržia osobitné IFR letové povolenia.

Rozchod skupiny definovaný vyššie sa používa vtedy, keď má byť skupinový let vykonávaný podľa IFR rozdelený buď na menšie elementy alebo jednotlivé lietadlá. Tento postup sa zvyčajne vykonáva pred fixom počiatočného priblíženia (IAF) pre ich cieľové letisko, predovšetkým ak si napríklad postupy vzdušných síl vyžadujú takýto postup kvôli aktuálnym poveternostným podmienkam alebo obmedzeniam dráhy na cieľovom letisku.

Fighter Escort is a formation of fighter aircraft with the task to protect high value assets (e.g. AEW aircraft).

Fighter Escort as defined above may be used to protect high level state representatives and could operate in close proximity of the protected asset, or moving at a relative distance along the same route of the protected asset.

Formation Flight means a flight consisting of more than one aircraft which, by prior arrangement between the pilots, operates as a single aircraft with regard to navigation and position reporting, as well as clearances issued by ATC.

Within formation flights as defined above, safe spacing between aircraft within the formation is the responsibility of the formation leader and the pilots of the other aircraft in the flight. This includes transition periods when aircraft within the formation are manoeuvring in closer proximity than prescribed minimum IFR separation during formation break-up or formation join-up.

Formation Break-Up (Formation Split) means an aerial manoeuvre, co-ordinated between the formation leader and the ATCO, used to divide a formation flight into smaller formation elements or single aircraft. Once positively identified and safely separated, the smaller formation elements or single aircraft will then be controlled individually and will receive separate IFR clearances.

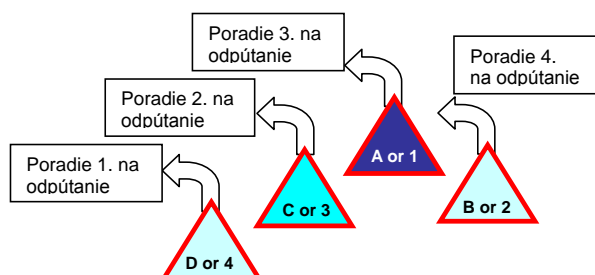
Formation Break-Up (Formation Split) as defined above is used when a formation flight under IFR intends to separate into either smaller formation elements or individual aircraft. This procedure is usually executed prior to the Initial Approach Fix (IAF) for their aerodrome of destination, in particular if e.g. Air Force operating procedures require this course of action due to actual weather conditions or runway constraints at the aerodrome of destination.

Dôležitým bezpečnostným aspektom rozchodu skupiny je pridelenie separátnych volacích znakov pre následné elementy skupiny alebo jednotlivé lietadlá s cieľom zabezpečiť, že pokyny ATC budú vykonané podľa jeho zámyslu. Spravidla sa to dá dostatočne dosiahnuť priradením numerického alebo abecedného poradia k pôvodnému volaciemu znaku skupiny.

Rozchod skupiny je zvyčajne vopred koordinovaný medzi veliteľom (vedúcim) skupiny a ATCO prostredníctvom rádiového spojenia, počas ktorého vedúci letu určí polohu jednotlivých lietadiel vo vzťahu k jeho lietadlu a poradie, podľa ktorého sa uskutoční rozchod skupiny.

Napríklad pri rozchode skupiny pozostávajúcej zo 4 lietadiel na jednotlivé lietadlá, veliteľ (vedúci) skupiny, ktorý sa onačuje ako „volací znak č. 1 (alebo A)“ by mohol stanoviť: č. 2 (alebo B) je po mojej pravej strane; č. 3 a 4 (alebo C a D) sú po mojej ľavej strane; rozchod prebehne v tomto poradí: 4, 3, 1, 2 (alebo D, C, A, B). Touto zvolenou postupnosťou sa zabráni tomu, aby jedno lietadlo nasmerované na iné lietadlo.

Keď je rozchod skupiny lietadiel iniciovaný ATCO, ATCO musí vziať do úvahy pozície lietadiel vzhľadom k vedúcemu lietadlu a požadovanému poradiu za účelom pridelenia počiatočných kurzov, ktoré nasmerujú každé lietadlo od ostatných lietadiel v skupine, ako je znázornené na obrázku nižšie.



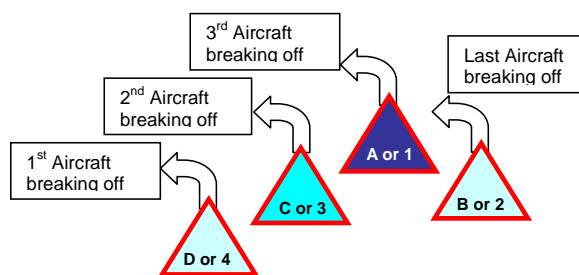
Avšak daný príklad je len jednou z možností; každý rozchod skupiny lietadiel si vyžaduje, aby ATCO určil vlastný spôsob podľa pravidiel a postupov stanovených jeho organizáciou.

An important safety aspect of a formation split is the allocation of distinct call-signs to the subsequent formation elements or individual aircraft, to ensure that ATC instructions are carried out as intended. Generally this can be sufficiently accomplished by adding a numerical or alphabetical sequence to the original formation call-sign.

Usually a formation break-up is pre-coordinated between the formation leader and the ATCO via radio transmission during which the flight leader will identify the position of the individual aircraft relative to his lead-aircraft and the sequence in which he intends to break up the formation.

As a typically example for the break-up of a 4-ship formation in individual aircraft, the formation leader, referring to himself as “call-sign No.1 (or A)” could state: No. 2 (or B) is on my right side, No. 3 and 4 (or C and D) are on my left side; I want to break-up in the sequence 4, 3, 1, 2 (or D, C, A, B). This sequence chosen will avoid that an aircraft is turned into another one.

When the ATCO is initiating the break-up, he/she shall take due account of the provided aircraft positions relative to the lead-aircraft and the requested sequence to ensure issuing initial headings that will turn the individual aircraft away from the remaining formation as shown in the figure below.



However, the example above is only one option; every formation break-off will require an ATCO to determine his own course of action within the frame of the rules and procedures prescribed by his organisation.

Priradenie do skupiny (formation join-up) znamená letecký manéver používaný na zoskupenie jednotlivých lietadiel alebo menších elementov.

Zaujatie skupiny (zoskupenie) je nutné napríklad vtedy, keď meteorologické podmienky na letisku odletu vylučujú skupinový vzlet alebo postupný vzlet lietadiel/elementov tvoriacich skupinu a ich následné zoskupenie za podmienok VMC. Táto situácia si môže vyžadovať individuálne vzlety s predpísaným minimálnym časovým rozstupom, keďže dostatočná bezpečná vzdialenosť medzi lietadlami, resp. elementami tvoriacimi skupinu nemôže byť udržiavaná vizuálnym kontaktom alebo inými technickými prostriedkami. V tomto prípade je nevyhnutná podpora ATC do času kým podmienky počas odletu alebo traťového letu umožnia členom skupinového letu vykonať zoskupenie (priradenie).

Iným príkladom je zoskupenie letu v skupine s tankovacím lietadlom počas letu na trati alebo zoskupenie rôznych skupín s cieľom vytvoriť väčšiu skupinu.

Vzlet a pristátie skupiny sa môže vykonávať v tesnej formácii alebo v poradí za sebou na základe časových/vzdialenostných intervalov medzi jednotlivými elementami alebo jednotlivými lietadlami tvoriacimi skupinový let. Veľkosť tohto intervalu určí veliteľ (vedúci) skupiny s náležitým ohľadom na postupy stanovené príslušným vojenským regulačným orgánom. Veliteľ (vedúci) skupiny musí veľkosť tohto intervalu oznámiť ATC. Kedykoľvek je skupina schopná vykonať vzlet alebo pristátie bez asistencie (riadenia) ATC a je schopná dodržať bezpečnú vzdialenosť, ATC by túto skupinu mal vnímať ako jedno lietadlo a podľa toho aj postupovať.

Či sa vzlet alebo pristátie skupiny vykoná v tesnej zostave alebo elementy/ jednotlivé lietadlá skupiny vykonajú vzlet postupne za sebou v intervaloch závisí od miestnych prevádzkových postupov letiska, rozmerov vzletovej a pristávacej dráhy letiska a obmedzení pre vzlet a pristátie stanovených národným vojenským orgánom, od momentálnych poveternostných

Formation Join-Up means an aerial manoeuvre used to form a formation flight out of single aircraft or smaller formation elements.

Formation Join-Up is required when e.g. the meteorological conditions at the aerodrome of departure would preclude a formation take-off or sequenced take-offs of aircraft/elements comprising a formation and their subsequent join-up in VMC. This situation might require individual take-offs with a prescribed minimum time separation, since sufficient safety distance between the aircraft/elements comprising a formation cannot be maintained with visual contact or other technical means. In that event ATC support is required until during departure or Enroute conditions are met that allow the formation flight members to safely conduct the join-up. Other examples could be the Enroute join-up of a formation-flight with a tanker aircraft or the join-up of different formations to form a larger formation-flight.

Formation Take-off and landing could be performed in close formation or in sequence, using a time/distance interval between individual elements or individual aircraft comprising the formation flight. The magnitude of this interval will be determined by the formation leader with due regard to procedures laid down by his respective military regulator. The magnitude of the interval used must be communicated by the formation leader to ATC. Whenever the formation is able to conduct a formation take-off or landing without ATC assistance and able to maintain the responsibility for safety distance, it should be treated by ATC as one single aircraft.

Whether a formation take-off or landing is conducted in close formation or in sequence by elements or individual aircraft usually depends on the Local Operating Procedures of the aerodrome, the aerodrome runway dimensions and resulting formation take-off/landing restrictions prescribed by national military regulators, the existing meteorological conditions in regard to cross-

podmienok so zreteľom na bočný vietor, spodnú základňu oblačnosti/dohľadnosť alebo od kombinácie všetkých spomenutých faktorov.

Strata vedeného (vedúceho) znamená núdzový postup, ktorý sa využíva na zmiernenie potenciálneho nebezpečenstva zrážky vytvorením počiatočného rozstupu medzi elementami skupiny alebo jednotlivými lietadlami skupiny. Asistencia (riadenie) ATC je nutná iba na vyžiadanie.

Strata vedeného (vedúceho) ako je definovaná vyššie si vyžaduje okamžitý zásah veliaceho pilota, ktorý stratil vizuálny kontakt s lietadlom/lietadlami predstavujúci vizuálnu referenciu (kontakt) na náležité určenie polohy jeho lietadla v skupine. Hlavným cieľom tohto núdzového postupu je bez zbytočného odkladu vytvoriť prvotnú bočnú bezpečnú vzdialenosť (a podľa niektorých národných pravidiel aj vertikálnu bezpečnú vzdialenosť) medzi lietadlami s cieľom zabrániť nožnej zrážke vo vzduchu. Vzhľadom k tomu, že situácia straty vedeného sa obvykle vyskytuje pri IMC (meteorologické podmienky pre let podľa prístrojov) výsledný núdzový postup si vyžaduje, aby príslušný veliaci pilot okamžite prešiel na let podľa prístrojov a dodržal predpísaný postup. Požadované poradie jednotlivých riadiacich manévrov striktné závisí od polohy v skupine v čase, kedy došlo k strate vizuálneho kontaktu.

Príslušný veliaci pilot musí čo najskôr informovať svojho veliteľa (vedúceho) letu a príslušného ATCO len čo je to možné a následne požiadať o letové povolenie na individuálny IFR let.

Plán postupov pri strate vedeného je podobný vo vzdušných silách viacerých krajín, predsa len rozdiely v podrobných špecifikáciách existujú (napr. o koľko stupňov a koľko sekúnd točiť od lietadla, s ktorým sa stratil vizuálny kontakt). Keďže tieto špecifikácie sú výsledkom hodnotenie bezpečnosti vzdušných síl jednotlivých krajín a sú neoddeliteľnou súčasťou výcviku ich pilotov pre núdzové situácie, špecifikácie postupov pri strate vedeného by mali byť

wind, ceiling/visibility or a combination of all the factors mentioned before.

Formation Lost Wingman (Lost Lead) means an Emergency Procedure to mitigate a potential collision hazard by establishing initial separation between formation-elements or individual formation-aircraft. ATC support is required upon request.

Formation Lost Wingman (Lost Lead) as defined above requires immediate action by the pilot-in-command who lost visual contact with the aircraft representing the visual reference to appropriately position his aircraft within the formation. The major objective of this Emergency Procedure is to establish without any delay an initial lateral safety distance (and in some national rules an additional vertical safety distance) between aircraft to avoid a potential midair collision.

Since a lost wingman situation usually occurs in IMC, the resulting Emergency Procedure demands from the respective pilot-in-command to immediately transition to instrument flying and to follow a prescribed manoeuvring sequence. The required order of steering manoeuvres strictly depends on the formation position at the time visual contact was lost.

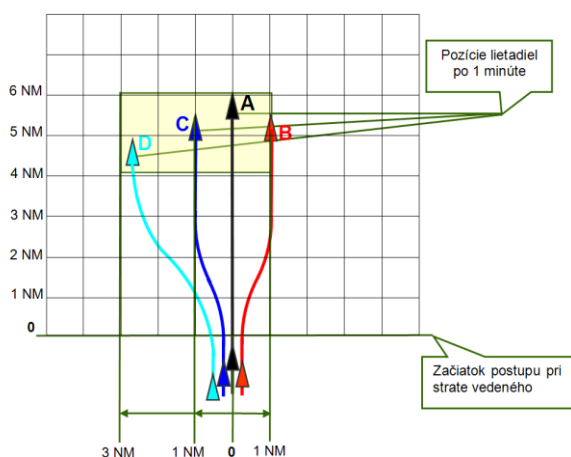
The respective pilot-in-command has to inform his flight lead and the appropriate ATCO as soon as practicable and he must subsequently request his individual IFR clearance.

The general design of lost wingman procedures is similar in every Air Force, however, differences in the detailed layout exist (e.g. how many degrees for how many seconds to turn away from the aircraft visual contact was lost with). Since these specifications are the result of the individual Air Force's safety assessment and an integral part of their pilots' emergency action training, they should remain at national discretion.

ponechané podľa národného uváženia.

Obrázok na nasledujúcej strane zobrazuje všeobecný príklad skupiny pozostávajúcej zo 4 lietadiel vykonávajúcej postupy pri strate vedeného z pozície vedených pri rýchlosti okolo 300 až 350 KIAS. Zamýšľaný bočný rozstup bude dosiahnutý zatáčkou s predpísaným úhlom náklonu mimo lietadla predstavujúceho vizuálnu referenciu v trvaní stanoveného času a po uplynutí stanoveného času následnou zatáčkou v opačnom smere pod rovnakým úhlom náklonu do pôvodného kurzu. Použitý uhol náklonu a čas závisí od polohy v skupine a od príslušných národných operačných postupov vzdušných síl jednotlivých krajín. Niektoré vzdušné sily vyžadujú, aby medzi lietadlami bol dodržaný doplnkový výškový rozstup až 1000 ft.

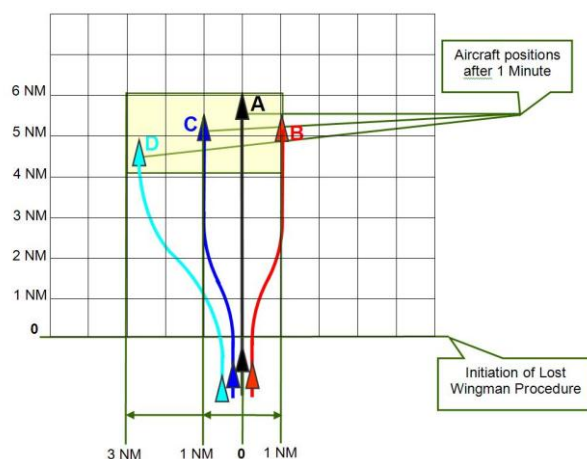
Tento príklad zobrazuje najväčší počet lietadiel použitý pre postup pri strate vedeného (B a C vykonajú zatáčku s náklonom 20 stupňov po dobu 20 sekúnd, D vykonajú zatáčku s náklonom 30 stupňov po dobu 30 sekúnd); cieľom tohto je naznačiť približne najväčší rozsah vzdušného priestoru, ktorý sa využije po dokončení postupu pri strate vedeného, kedy jednotlivé rádiové kontakty s ATCO budú započaté a to asi jednu minútu po začatí manévra. Jednotlivé lietadlá/elementy skupiny môžu byť horizontálne v rozsahu až do vzdialenosti 4 NM.



Po dokončení postupu pri strate vedeného všetky lietadlá budú pokračovať v lete v súlade s predchádzajúcim povolením

The figure on the next page shows a generic example of a 4-ship fingertip formation executing a lost wingman procedure from wings-level flight at an airspeed around 300 to 350 KIAS. The intended lateral separation is achieved by turning away with a prescribed bank angle and reversing the turn with the same bank angle back to the original heading after a prescribed time is elapsed. Bank angle and time to be used depend on the formation position and the respective national Air Forces' operating procedures. Some Air Forces require an additional altitude split of up to 1.000 ft to be established amongst aircraft.

Therefore, the example depicts the largest numbers used for a lost wingman procedure (B and C turn away with 20 deg of bank for 20 sec, D turns away with 30 deg of bank for 30 sec), in order to indicate the approximate biggest amount of airspace used after completion of the procedure, when the individual radio contacts will be initiated with the ATCO about one minute after initiation. At that time the individual aircraft/elements might be horizontally spread up to 4 NM.



After completion of the lost wingman procedure, all aircraft will continue to comply with the previous clearance issued for the

vydaným pre skupinu až do vydania iného pokynu (povolenia), avšak, ako je znázornené vyššie sú rozptýlené v priestore asi 2 až 4 NM horizontálne a do 1000 ft vertikálne.

V prípade, že situácia straty vedeného nastane počas zatáčky, postupy sú oveľa zložitejšie, ale konečný výsledok bude podobný.

Uskutočnenie postupu pri strate vedeného so sebou vždy prináša potenciál vytvorenia rizika, hoci práve týmto manévrom sa zároveň prechádza ďalšiemu riziku. Ide o to, že v danom okamihu je nutné použiť väčší rozsah vzdušného priestoru než ako bolo plánované, čo môže viesť k situácii, v ktorej minimálny požadovaný rozstup od ostatnej letovej prevádzky môže byť narušený.

Preto najmä v prostredí s hustou letovou prevádzkou, je najdôležitejšie, aby veliaci pilot vykonávajúci postup pri strate vedeného/vedúceho nastavil čo najskôr kód odpovedača pre „núdzový stav“ s cieľom upozorniť príslušného ATCO a tým poskytujúc okamžitú možnosť pre analýzu tejto nečakanej situácie a pre prijatie príslušných vyplývajúcich opatrení. Situácia straty vedeného/vedúceho je pomerne zriedkavá a zvyčajne k nej dochádza počas odletu alebo približovania za poveternostných podmienok s veľmi nízkou viditeľnosťou.

G

Všeobecná letová prevádzka (GAT) znamená všetky pohyby civilných lietadiel, ako aj všetky pohyby štátnych lietadiel (zahŕňujúce vojenské, colné a policajné lietadlá), ak sa tieto pohyby uskutočňujú v súlade s postupmi ICAO.

I

ICAO je Medzinárodná organizácia pre civilné letectvo, ktorá bola založená v roku 1944 Chicagským dohovorom o medzinárodnom civilnom letectve.

formation until instructed otherwise, however, as shown above, spread out in an area of approximately 2 by 4 NM and up to 1.000 ft in height.

In the event that a lost wingman situation should occur in a turn, the procedures are more complex, but the end result will be similar.

The execution of a lost wingman procedure always bears the potential to create a hazard, while mitigating one, since a larger volume of airspace than planned is required instantaneously, which might lead to a situation where minimum required separation to other air traffic could be eroded.

Therefore, it is, particularly in a dense air traffic environment, of utmost importance that the pilot-in-command executing a lost wingman procedure squawks "Emergency" as soon as possible to alert the respective ATCO, providing this way an immediate option to analyse this unexpected situation and to take appropriate resulting actions. A lost wingman situation is a rather rare occurrence and is usually taking place during departure or approach inside weather conditions with very poor visibility.

G

General Air Traffic (GAT) means all movements of civil aircraft, as well as all movements of State aircraft (including military, customs and police aircraft) when these movements are carried out in conformity with the procedures of the ICAO.

I

ICAO means the International Civil Aviation Organisation, as established by the 1944 Chicago Convention on International Civil Aviation.

M

MARSA (Military Authority Assumes Responsibility for Separation of Aircraft) znamená vojenská autorita preberá zodpovednosť za rozstup medzi lietadlami.

Vyhlásením „MARSA“, ktoré ATCO prijíma od veliteľa (vedúceho) príslušnej skupiny (misie), sa potvrdzuje, že vojenski účastníci vykonávajúci let OAT preberajú zodpovednosť za rozstupy (bezpečné vzdialenosti) medzi zúčastnenými vojenskými lietadlami, čím zbavujú ATCO od zodpovednosti za dodržanie predpísaného minima rozstupu.

Zostávajúcou zodpovednosťou ATCO je zabezpečenie predpísaného rozstupu medzi vojenskými lietadlami, ktoré sú zapojené v postupoch MARSA a inými lietadlami, ktoré nie sú zapojené v postupoch MARSA a vykonávajú let podľa IFR.

N

Neštandardný skupinový let predstavuje skupinu, ktorá pôsobí lety mimo limitov štandardného skupinového letu. Neštandardný skupinový let si vyžaduje schválenie (povolenie) od ATC.

Neštandardný skupinový let je skupina, v ktorej lietadlá/elementy tvoriace danú skupinu presahujú limity štandardného skupinového letu. Preto lietadlá/prvky musia mať zapnutý oddelené kódy SSR odpovedača, ak je tak požadované príslušným stanovišťom ATC.

Avšak lietadlá/elementy neštandardného skupinového letu môžu medzi sebou udržiavať rozstup, ktorý je menší, ako je predpísané minimum rozstupu.

Typickým príkladom požiadavky pre neštandardný skupinový let je časť letu na trati v meteorologických podmienok pre let podľa prístrojov (IMC, Instrument Meteorological Conditions), čo bude vyžadovať let lietadiel nepretržite v tesnej blízkosti kedy je udržiavaná vzdialenosť 3 až 6 stôp medzi koncami krídel jednotlivých lietadiel.

M

MARSA means Military Authority Assumes Responsibility for Separation of Aircraft.

MARSA acknowledges from the respective formation (mission) leader to the ATCO that the military participants involved in an OAT flight assume responsibility for separation (safety distance) between participating military aircraft, thus relieving the ATCO from his responsibility to ensure prescribed separation minima.

The remaining responsibility of the ATCO is to provide prescribed separation between military aircraft engaged in MARSA operations and other nonparticipating IFR aircraft.

N

Non-standard Formation means a formation that is operating outside the limits of a standard military formation. A non-standard formation requires ATC approval.

Non-standard Formation is a formation in which aircraft/elements belonging to that formation will exceed the limits of a standard military formation. Therefore, aircraft/elements will squawk a separate transponder code if and as demanded by the appropriate ATC unit.

However, aircraft/elements of a non-standard formation may operate in closer proximity to each other than the prescribed minimum separation.

A typical example for the requirement to fly as non-standard formation could be an Enroute part of a formation in IMC, which would require them to continuously fly in close proximity of 3 to 6 feet wingtip-clearance between aircraft.

Pre pilotov takýto let predstavuje vysokú záťaž a môže viesť k extrémnej únave. Na to, aby sa zabránilo negatívne dopadu únavy na bezpečnosť skupinového letu, si veliteľ (vedúci) skupinového letu môže zvoliť možnosť letieť využívajúc údaje o polohe lietadiel z palubného rádiolokátoru, kedy jednotlivé lietadlá letia za seba s dodržiavaním vzdialenosti medzi jednotlivými lietadlami stanovenej národným vojenským orgánom (obvykle 2 NM). Piloti sú pomocou palubného radara schopní udržať akúkoľvek predpísanú vzdialenosť od lietadiel nachádzajúcich sa pred nimi ponechajúc si tak zodpovednosť za bezpečnú vzdialenosť medzi sebou.

ATCO dokáže získať pozitívnu identifikáciu skupinového letu na základe stopy rádiolokátora nariaďujúc prvému a poslednému lietadlu alebo všetkým lietadlám, aby zapli a aktivovali kód palubného odpovedača.

Neštandardný odlet skupinového letu znamená odlet skupiny podľa pravidiel IFR, ktorý si vyžaduje špecifickú podporu a koordináciu od ATC, pretože, že nie je zahrnutý v príslušných prevádzkových postupoch letiska odletu.

Pri neštandardnom odlete skupinového letu lietadlá/elementy zvyčajne odlietajú a radia jedno za druhé vytvárajúc tak reťaz (za sebou), v rámci ktorej dodržiavajú rozstup napr. 2 NM. Na dodržanie takéhoto rozstupu používajú buď palubný rádiolokátor alebo časovanie až do času kedy zoskupenia skupiny môže byť bezpečne vykonané. Ak nie je požadované inak, veliteľ (vedúci) skupinového letu prevezme zodpovednosť za rozstup (bezpečnú vzdialenosť) medzi lietadlami/elementami prináležiacimi do skupinu.

U väčšiny vojenských letísk, ktoré slúžia ako základňa pre stíhacie lietadlá, existujú miestne prevádzkové postupy, ktoré stanovujú pravidlá pre vyššie vysvetlené odlety. Avšak na letiskách, kde nie sú stanovené príslušné postupy pre tento typ odletov, je možné tieto odlety vykonávať

This is rather demanding on the pilots and can lead over time to extreme fatigue. To avoid a situation in which this fatigue could negatively impact the safety of the formation flight, the formation flight leader could select the option to fly a radar trail formation in which the formation forms a string with a distance between the individual aircraft that is prescribed by the national military regulator (usually around 2 NM). The pilots are able to maintain any prescribed distance to the preceding aircraft with their onboard radar and will this way retain the responsibility for safety distance amongst them.

An ATCO could acquire positive identification of a formation flight in radar trail by mandating the first and last or all aircraft to squawk.

A non-standard Formation Departure means a formation departure under IFR that requires specific ATC support and coordination, since it is not covered in respective local operating procedures of the aerodrome of departure.

A non-standard Formation Departure is usually conducted in a trail formation, forming a string in which the individual aircraft/elements of the formation depart with e.g. a 2 NM separation. This separation is either maintained with the on-board radar or with timing until such time at which a formation join-up can be safely conducted. Unless requested otherwise, the formation leader accepts responsibility for the separation (safety distance) of aircraft/elements belonging to the formation.

At the majority of military aerodromes where fighter-type aircraft are based, local operating procedures exist that regulate the above explained departures. However, at aerodromes where appropriate procedures for these kinds of departures are not established, they can only be conducted

výlučne po predchádzajúcej koordinácii medzi veliteľom (vedúcim) skupiny a ATC, až po schválení od ATC.

after previous coordination between the formation leader and ATC, pending ATC approval.

O

Špeciálna letová prevádzka (OAT, Operational Air Traffic)²⁷ znamená všetky lety, ktoré nie sú vykonávané v súlade s ustanoveniami pre GAT a pre ktoré sú pravidlá a postupy určené príslušnými národnými orgánmi (úradmi).

O

Operational Air Traffic (OAT)²⁷ means all flights, which do not comply with the provisions stated for GAT and for which rules and procedures have been specified by appropriate national authorities.

P

Zakázaný priestor (P, Prohibited Area) je vzdušný priestor definovaných rozmerov nad pevninou alebo teritoriálnymi vodami štátu, v rámci ktorého sú lety lietadiel zakázané.

P

Prohibited (P) Area means airspace of defined dimensions, above the land areas or territorial waters of a State, within which the flight of aircraft is prohibited.

R

Obmedzený priestor (R, Restricted Area) je vzdušný priestor definovaných rozmerov nad pevninou alebo teritoriálnymi vodami štátu, v rámci ktorého sú lety lietadiel obmedzené v súlade so špecifickými podmienkami.

R

Restricted (R) Area means airspace of defined dimensions, above the land area and territorial waters of a State, within which the flight of aircraft is restricted in accordance with specific conditions.

S

Bezpečná vzdialenosť (Safety Distance) vzhľadom na skupinové lety znamená vzdialenosť, ktorá poskytuje bezpečný minimálny horizontálny a/alebo vertikálny rozstup pre uskutočnenie príslušných leteckých manévrov medzi jednotlivými lietadlami skupinového letu a táto vzdialenosť je stanovená príslušnými národnými predpismi.

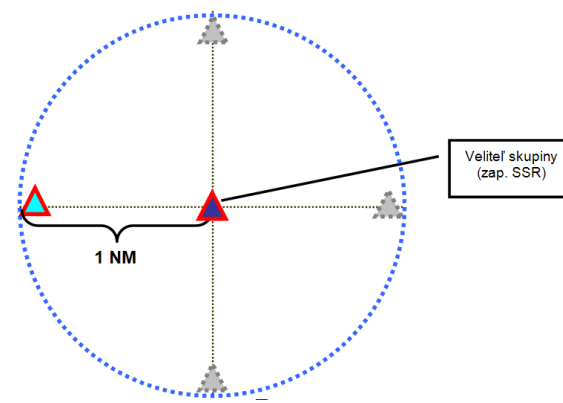
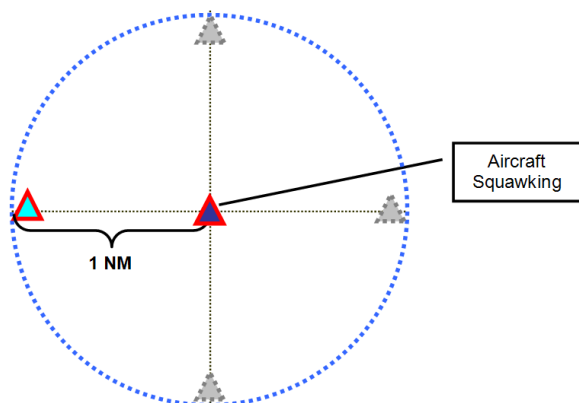
S

Safety Distance in regard to formation flying means the distance that provides a safe minimum horizontal and/or vertical spacing for the respective aerial manoeuvres between the individual aircraft comprising a formation flight and is as such prescribed by the appropriate national regulations.

Štandardný vojenský skupinový let znamená zoskupenie lietadiel vykonávajúcich let podľa pravidiel IFR, počas ktorého lietadlá vedených udržiavajú rozstup do 1 NM horizontálne a 100 ft vertikálne od lietadla veliteľa (vedúceho) skupiny.

Standard Military Formation means a formation of aircraft flying under IFR in which each wingman aircraft will stay within 1 NM horizontally and 100 ft vertically of the lead aircraft.

²⁷ PC 16 zväzil záver dosiahnutý všetkými členmi CMIC a to, že nie je nutné pozmeniť alebo doplniť súčasné definície OAT a GAT schválené komisiou EUROCONTROL-u na PC 9.



Štandardný skupinový let zvyčajne pozostávajúci z 2 až 4 lietadiel zotrvá vo vzdušnom priestore pomysleného cylindrického (valcového) tvaru s polomerom 1 NM a výškou 200 ft vzhľadom k lietadlu (veliteľa skupiny) so zapnutým odpovedačom, ktoré predstavuje stred cylindra.

A Standard Military Formation, usually consisting of 2 to 4 aircraft will remain within a cylinder-shaped airspace of 1 NM radius and 200 ft height, defined by the squawking aircraft (formation leader), representing the center of the cylinder.

S ohľadom na rozstup medzi štandardným skupinovým letom a ostatnou letovou prevádzkou by mali byť dodržané osvedčené postupy na zaistenie bezpečnosti:

In regard to separation between a standard military formation and other traffic the following best practises could provide safe options:

Ak radiolokačné systémy neumožňujú riadiacemu letovej prevádzky rozpoznať jednotlivé elementy skupiny, potom rozstup musí byť zvýšený o 1 NM zvyčajne zabezpečovaný rozstup (ako pri štandardnom skupinovom lete) vzhľadom podľa odrazu SSR (modrý vybodkovaný kruh na obrázku vyššie).

Where radar systems do not permit the controller to recognise separate elements of the formation then separation is to be provided on the standard military formation by adding 1 NM to the usually provided separation in regard to the SSR return (blue dotted circle in the above figure).

Ak riadiaci letovej prevádzky dokáže prostredníctvom radiolokačných systémov rozlíšiť jednotlivé elementy formácie, potom to znamená:

Where radar systems permits the controller to recognise separate elements of the formation then:

o lietadlá letiace v skupine sú v takej blízkosti, že sú na displeji rádiolokátora zobrazené ako jeden rádiový odraz – rozstup je založený od daného odrazu.

o Where aircraft of the formation are close enough that they are displayed on the radar display as single radar return - separation is to be based on that return.

o lietadlá letiace v skupine sú na displeji zobrazené ako jednotlivé odrazy; v tomto prípade sa rozstup môže zakladať na radarovom odraze, ktorý je najbližšie k ostatnej prevádzke.

o Where the aircraft of a formation are displayed as separate returns then separation may be based on the radar return closest to the other traffic.

Požadovaný vertikálny rozstup medzi

The required altitude separation between a

štandardným skupinovým letom a ostatnou letovou prevádzkou bude závisieť od predpísaného minimálneho rozstupu pre príslušnú triedu vzdušného priestoru. S cieľom zabezpečiť, aby nedošlo k porušeniu predpísaného minimálneho rozstupu, je potrebné vziať do úvahy skutočnosť, že lietadlá vedených môžu letieť (sa nachádzať) 100 ft nad a pod lietadlom veliteľa (vedúceho).

standard military formation and other traffic will depend on the prescribed minimum separation for the respective airspace class. To ensure that prescribed minimum separation is not infringed, due account must be taken to the fact that wingman aircraft can be 100 ft above or below the lead aircraft.

Príklady typov skupín pozostávajúcich zo 4 lietadiel zobrazené na obrázku nižšie patria medzi najčastejšie a môžu byť vo všeobecnosti rozdelené na tesné skupiny a taktické skupiny. Avšak väčšina skupinových letov bude využívať v priebehu jednej misie celý rad typov skupín (bojových zostáv), predovšetkým z výcvikových dôvodov.

The examples of (standard) 4-ship formation types depicted below are some of the most common ones and can be generally divided into close formations and tactical formations. However, the majority of formation flights will use the complete spectrum of formation types during one mission, primarily for training reasons.

Je potrebné si uvedomiť, že pozície lietadiel, ktoré sú zobrazené nižšie by mohli byť zrkadlové vzhľadom k lietadlu veliteľa (vedúceho) alebo k lietadlu s aktivovaným palubným odpovedačom.

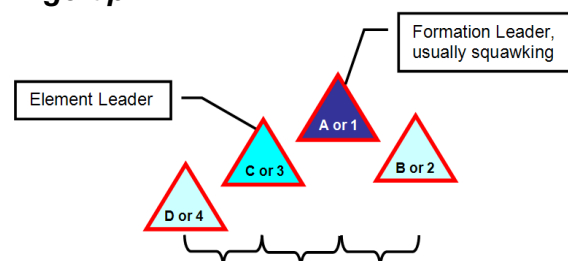
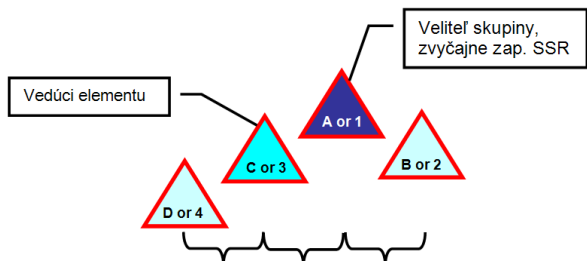
Be aware that the position of the aircraft shown below could as well be mirrored in respect to the lead or squawking aircraft.

Príklady bežných typov tesnej skupiny:

Common Close Formation Type Examples:

Klín:

Fingertip:

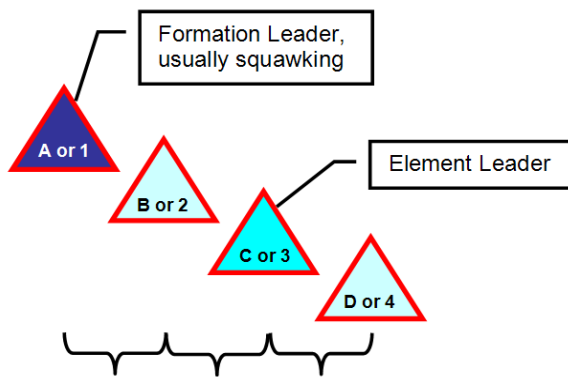
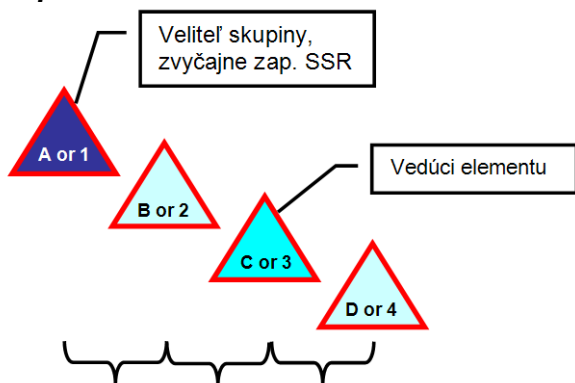


Zvyčajne s rozstupom medzi jednotlivými lietadlami od 3 ft (od koncov krídel) až do šírky 2-4 lietadiel medzi jednotlivými lietadlami

Usually from 3 feet wingtip-clearance to 2-4 aircraft-widths spacing between individual aircraft

Stupňovito:

Echelon:



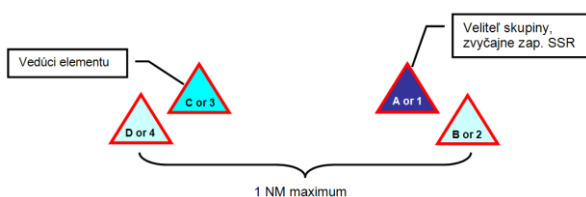
Zvyčajne s rozstupom medzi jednotlivými lietadlami od 3 ft (od koncov krídel) až do šírky 2-4 lietadiel medzi jednotlivými lietadlami

Usually from 3 feet wingtip-clearance to 2-4 aircraft-widths spacing between individual aircraft

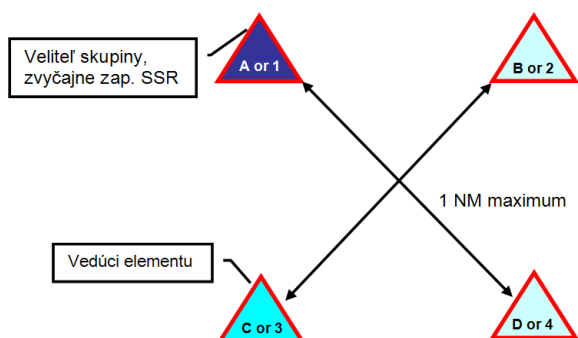
Príklady bežných typov taktických skupín:

Taktické skupiny vykonávané podľa pravidiel IFR budú vykonávané iba v meteorologických podmienkach na let za viditeľnosti (VMC), s výnimkou prípadu, keď sú lietadlá danej skupiny vybavené technickými systémami, ktoré im umožňujú bezpečne udržať ich pozície v skupine v meteorologických podmienkach na let podľa prístrojov.

Taktické skupiny „lietadlá vedľa seba (na úrovni)“



Do štvorca“ (box formation):



Štátne lietadlo²⁸ znamená lietadlá používané vojenskými, colnými a policajnými službami na účely ATM a podľa článku 3 (b) Chicagského dohovoru.

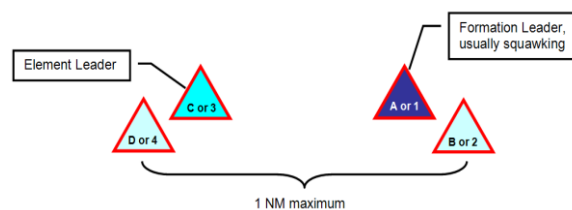
Preto:

Lietadlo registrované vo vojenskom registri alebo lietadlo takto označené v civilnom registri, musí byť používané v ozbrojených silách a preto posudzované ako štátne lietadlo; lietadlá v civilnom registri použité štátom v iných než vojenských, colných a policajných službách sa nesmú považovať za štátne lietadlá.

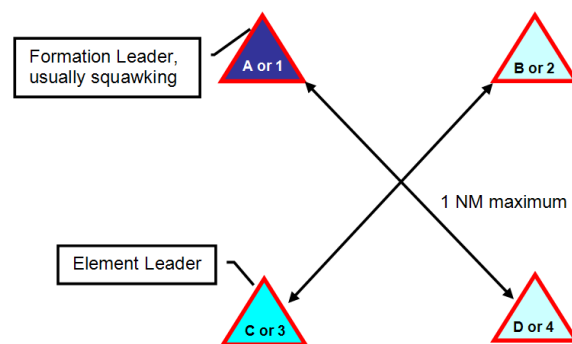
Common Tactical Formation Type Examples:

Tactical formations under IFR will only be conducted in Visual Meteorological Conditions (VMC) unless the participating aircraft are equipped with technical systems safely enabling them to maintain their formation positions in Instrument Meteorological Conditions (IMC).

Tactical Line Abreast Formation:



Box Formation:



State Aircraft²⁸ means for ATM purposes and with reference to article 3(b) of the Chicago Convention, aircraft used in military, custom and police services.

Accordingly:

Aircraft on a military register, or identified as such within a civil register, shall be considered to be used in military service and hence qualify as State Aircraft; Civil registered aircraft used in military, customs and police service shall qualify as State Aircraft; Civil registered aircraft used by a State for other than military, customs and police service shall not qualify as State Aircraft.

²⁸ Rozhodnutie z 11. zasadania Dočasnej rady dňa 12. 7. 2001.

Prieskumný let (Surveillance Flight) je let, počas ktorého sú použité pasívne a/alebo aktívne elektronické a/alebo optické senzory na zhromažďovanie informačných údajov. Vysvetlenia pre lety AEW platia rovnako pre prieskumné lety.

Surveillance Flight is a flight that uses passive and/or active electronic and/or optical sensors to collect information data. The explanations for AEW flights apply equally for surveillance flights.

T

Služba velenia a riadenia taktického letectva (TACCS, Tactical Air Command and Control Service) pozri riadiaca vojenská stanovište riadenia (Controlling Military Unit).

T

Tactical Air Command and Control Service (TACCS) see Controlling Military Unit.

Prechodne rezervovaný vzdušný priestor (TRA, Temporary Reserved Airspace)²⁹ je vymedzený vzdušný priestor zvyčajne pod úradnou právomocou jedného leteckého úradu a prechodne rezervovaný na základe vzájomnej dohody pre špecifické účely iného leteckého úradu a cez ktorý môže preletieť iná prevádzka na základe povolenia od ATC.

Temporary Reserved Airspace (TRA)²⁹ means a defined volume of airspace, normally under the jurisdiction of one aviation authority and temporarily reserved by common agreement for the specific use by another aviation authority and through which other traffic may be allowed to transit under ATC clearance.

Prechodne rezervovaný vzdušný priestor (TRA) ako je definované vyššie je oblasť rezervácie vzdušného priestoru s horizontálnymi a vertikálnymi hranicami, ktoré sú uverejnené v Leteckej informačnej príručke daného štátov (AIP) a vo Vojenskej leteckej informačnej príručke (Mil AIP) a vo viacerých krajinách je zvyčajne označovaný ako obmedzený priestor (R). TRA je vo všeobecnosti prechodne rezervovaný pre špeciálne letecké účely na základe príslušných národných alebo regionálnych postupov spravovania vzdušného priestoru (ASM). Iná prevádzka môže obdržať povolenia od ATC na prelet cez aktivovaný TRA.

Temporary Reserved Airspace (TRA) as defined above is an area for AirspaceReservations, with its lateral and vertical boundaries published in the national AIP and Mil AIP and usually designated in many States as Restricted (R) Area. A TRA is generally temporarily reserved for special aerial purposes through relevant national or regional Airspace Management (ASM) arrangements. Other traffic may receive clearance from ATC to transit through an active TRA.

Prechodne vyčlenený priestor (TSA, Temporary Segregated Airspace)³⁰ je vymedzený vzdušný priestor zvyčajne pod úradnou právomocou jedného leteckého úradu/orgánu a prechodne vyčlenený na základe vzájomnej dohody pre výlučné využitie iným leteckým orgánom a cez ktorý nie je povolený prelet inej prevádzky.

Temporary Segregated Airspace (TSA)³⁰ means a defined volume of airspace, normally under the jurisdiction of one aviation authority and temporarily segregated by common agreement for the exclusive use by another aviation authority and through which other traffic will not be allowed to transit.

²⁹ Pre ďalšie podrobnosti konzultujte EUROCONTROL Príručku pre spravovanie vzdušného priestoru.

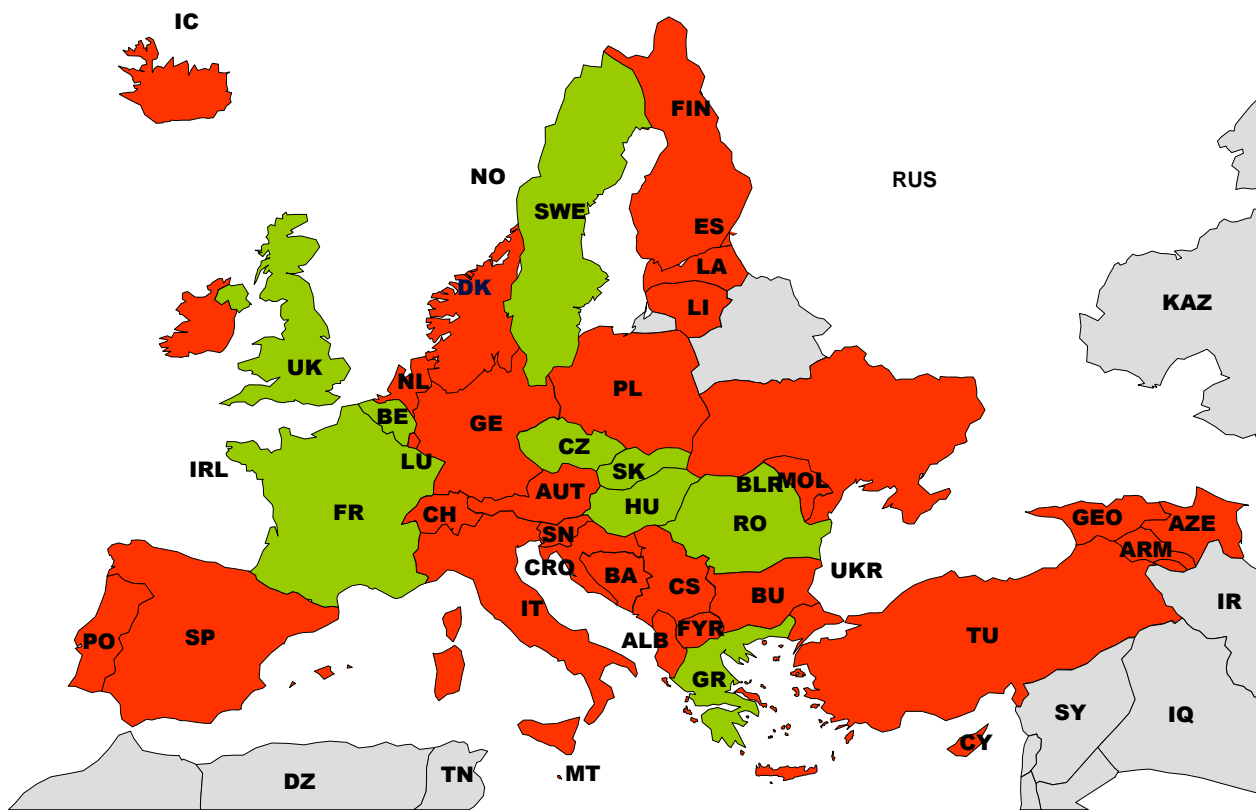
³⁰ Pre ďalšie podrobnosti konzultujte EUROCONTROL Príručku pre spravovanie vzdušného priestoru.

Prechodne vyčlenený priestor (TSA) ako je definovaný vyššie je oblasť rezervácie vzdušného priestoru s horizontálnymi a vertikálnymi hranicami, ktoré sú uverejnené v Leteckej informačnej príručke daného štátu (AIP) a vo Vojenskej leteckej informačnej príručke (Mil AIP) a vo viacerých krajinách je zvyčajne označovaný ako vyčlenený priestor (S). TSA je vo všeobecnosti prechodne vyčlenený pre špeciálne letecké účely na základe príslušných národných alebo regionálnych opatrení spravovania vzdušného priestoru (ASM). Iná prevádzka spravidla nemôže uskutočniť prelet cez aktivovaný TSA.

Temporary Segregated Airspace (TSA) as defined above is an area for Airspace Reservations, with its lateral and vertical boundaries published in the national AIP and Mil AIP and usually designated as Restricted (R) Area. A TSA is usually temporarily segregated for special aerial purposes through relevant national or regional Airspace Management (ASM) arrangements. Other traffic will usually not be allowed to transit through an active TSA.

Príloha 3: Stav implementácie v jednotlivých štátoch

Annex 3: National Implementation Status



Krajiny, ktoré implementovali špecifikácie (Implemented)

Krajiny, ktoré neimplementovali (Not implemented)

Nečlenské krajiny EUROCONTROL/ECAC (No EUROCONTROL/ECAC Member)

Stav implementácie:

Štát	Dátum implementácie
Belgické kráľovstvo	20.10.2011
Česká republika	01.01.2013
Francúzsko	Zatiaľ nešpecifikovaný
Grécka republika	Zatiaľ nešpecifikovaný
Rumunsko	01.10.2011
Maďarská republika	31.12.2013
Slovenská republika	01.01.2012
Švédske kráľovstvo	01.04.2012
Veľká Británia	01.10.2011

Implementation status:

State	Implementation date
Belgium	20.10.2011
Czech republic	01.01.2013
France	So far not specified
Greece	So far not specified
Romania	01.10.2011
Hungary	31.12.2013
Slovakia	01.01.2012
Sweden	01.04.2012
United Kingdom	01.10.2011

Príloha 4: – Kapitola štátu "Slovenská republika"**Dodatok SR k európskym pravidlám EUROCONTROL pre OAT****2.3.2 Rádiové spojenie**

2.3.2.1 (3.3.2.1) Nepretržitý odposluch na príslušných UHF núdzových frekvenciách nie je udržiavaný v Slovenskej republike.

2.3.3.3 Nastavenie výškomera

Prevodné výšky na letiskách s poskytovanou službou riadenia v Slovenskej republike sú publikované v AIP Slovenskej republiky (ENR 1.7). Prevodné výšky na vojenských letiskách:

- MALACKY (LZMC) 8000ft/2450 m MSL,
- PREŠOV (LZPW) 8000ft/2450 m AMSL.

Oblasťné QNH sa vyhlasuje pre FIR BRATISLAVA každé 3 hodiny. Je to najnižšia predpovedaná hodnota QNH v celej oblasti FIR BRATISLAVA.

2.3.4 Obmedzenia rýchlosti

2.3.4.1 Ustanovenia ii) sú aplikované len v ARES.

2.3.4.2 Lety nadzvukovou rýchlosťou môžu byť vykonávané v Slovenskej republike za nasledujúcich podmienok:

- minimálna hladina v stúpavom lete je najmenej FL 370,
- minimálna hladina horizontálneho letu musí byť najmenej FL 410,
- minimálna hladina v klesavom lete je najmenej FL 450.

Všetky lety nadzvukovou rýchlosťou musia byť uskutočnené do 20.00 UTC.

Lety pohotovostného systému (Alpha Scramble) sa môžu odchýliť od pravidiel definovaných v bode 2.3.4.

Annex 4: Appendix SK - Country Chapter for "The Slovak republic"**SK Amendments to the EUROCONTROL European Rules for OAT****2.3.2 Communication**

2.3.2.1 (3.3.2.1) A continuous listening watch on the appropriate UHF Emergency Frequencies is not maintained in the Slovak Republic.

2.3.3.3 Altimeter Settings

The transition altitudes at the controlled aerodromes in the Slovak Republic are published in AIP Slovak Republic (ENR 1.7). The transition altitudes at the military aerodromes:

- MALACKY (LZMC) 8000ft/2450 m MSL,
- PREŠOV (LZPW) 8000ft/2450 m AMSL.

Regional QNH for BRATISLAVA FIR is issued every 3 hours. It is a minimum of forecasted QNH values in all BRATISLAVA FIR region.

2.3.4 Speed Limitations

2.3.4.1 Provision of ii) is applied only in ARES.

2.3.4.2 Supersonic Flights can only be conducted in the Slovak republic under these conditions:

- the minimum level for a climbing aircraft shall be at least FL 370,
- the minimum level for for a horizontal flight shall be at least FL 410,
- the minimum level for a descending aircraft shall be at least FL 450.

All supersonic flights shall be executed by 20.00 UTC.

Air Defence Flights (Alpha Scramble) are allowed to depart from the rules defined in 2.3.4.

(3.5.2.1) V Slovenskej republike veľkosť nárazníkových zón k hraniciam ARES je 2,5 NM.

(3.5.2.1) In the Slovak Republic the safety-buffers towards the ARES boundaries are 2,5 NM.

Príloha 5: Dodatok SK - Národné kontaktné miesta "Slovenská republika"

1. Úrad vojenského letectva

Poštová adresa:
Ministerstvo obrany
Úrad vojenského letectva
Kutuzovova 8
832 47 Bratislava
Slovenská republika

Telefón: +421(0)960 315800
Fax: +421(0)960 315827
E-mail: sona.matunakova@mod.gov.sk
Website: <http://maa.mil.sk/>

2. Pravidlá pre vstup a tranzit vojenských lietadiel nečlenských krajín NATO

Poštová adresa:
Ministerstvo zahraničných vecí
Hlboká cesta 2
833 36 Bratislava 37
Slovenská republika

Telefón: +421(0) 2 / 5978 1111
Fax: +421(0) 2 / 5978 3333
E-mail: info@mzv.sk
Website: <http://www.foreign.gov.sk/>

3. Letecká linformačná služba

Poštová adresa:
Vojenská letecká informačná služba
VÚ 3030
Borovianska cesta 1
960 01 Zvolen
Slovenská republika

AFTN address: LZSLYWYC
Telefón: +421(0)960 463514
Fax: +421(0)960 463662
E-mail: vlis@mil.sk

Annex 5: Appendix SK - National Points of Contact for "The Slovak republic"

1. MILITARY AVIATION AUTHORITY

Postal address:
Ministry of Defence
Military Aviation Authority
Kutuzovova 8
832 47 Bratislava
The Slovak Republic (Slovakia)

Telephone: +421(0)960 315800
Fax: +421(0)960 315827
E-mail: sona.matunakova@mod.gov.sk
Website: <http://maa.mil.sk/>

2. ENTRY AND TRANSIT REGULATIONS FOR MILITARY ACFT OF NON-NATO COUNTRIES

Postal address:
Ministry of Foreign Affairs
Hlboká cesta 2
833 36 Bratislava 37
The Slovak Republic (Slovakia)

Telephone: +421(0) 2 / 5978 1111
Fax: +421(0) 2 / 5978 3333
E-mail: info@mzv.sk
Website: <http://www.foreign.gov.sk/>

3. AERONAUTICAL INFORMATION SERVICES

Postal address:
Military Aeronautical Information Services
VÚ 3030
Borovianska cesta 1
960 01 Zvolen
The Slovak Republic (Slovakia)

AFTN address: LZSLYWYC
Telephone: +421(0)960 463514
Fax: +421(0)960 463662
E-mail: vlis@mil.sk

4. Stanovište riadenia špeciálnej letovej prevádzky

Poštová adresa:
Stanovište OAT
Letisko M.R.Štefánika
P.O. Box 6
820 01 Bratislava 21
Slovenská republika

AFTN address: LZIBYWYX
Telefón: +421(0)960 328122
Fax: +421(0)960 328110
E-mail: stanovisteOAT@mil.sk

5. Úrad pre vyšetrovanie leteckých nehôd

Úrad/Hlásenie leteckých udalostí:
Ministerstvo obrany
Úrad vojenského letectva
Kutuzovova 8
832 47 Bratislava
Slovenská republika

Telefón: +421(0)960 315801
Fax: +421(0)960 315827
E-mail: jan.salaj@mod.gov.sk

4. MILITARY AIR TRAFFIC CONTROL CENTRE

Postal address:
Stanovište OAT
Letisko M.R.Štefánika
P.O. Box 6
820 01 Bratislava 21
The Slovak Republic (Slovakia)

AFTN address: LZIBYWYX
Telephone: +421(0)960 328122
Fax: +421(0)960 328110
E-mail: stanovisteOAT@mil.sk

5. DEPARTMENT OF INCIDENT INVESTIGATION

Authority/Reporting of occurrences:
Ministry of Defence
Military Aviation Authority
Kutuzovova 8
832 47 Bratislava
The Slovak Republic (Slovakia)

Telephone: +421(0)960 315801
Fax: +421(0)960 315827
E-mail: jan.salaj@mod.gov.sk

Príloha 6: Distribučný zoznam

1. Úrad vojenského letectva

Poštová adresa:
Ministerstvo obrany
Úrad vojenského letectva
Kutuzovova 8
832 47 Bratislava
Slovenská republika

Telefón: +421(0)960 315800
Fax: +421(0)960 315827
E-mail: sona.matunakova@mod.gov.sk
Website: <http://maa.mil.sk/>

Annex 6: Distribution List

1. MILITARY AVIATION AUTHORITY

Postal address:
Ministry of Defence
Military Aviation Authority
Kutuzovova 8
832 47 Bratislava
The Slovak Republic (Slovakia)

Telephone: +421(0)960 315800
Fax: +421(0)960 315827
E-mail: sona.matunakova@mod.gov.sk
Website: <http://maa.mil.sk/>

ZÁMERNE NEPOUŽITÉ