

ENR 1.5 POSTUPY NA VYČKÁVANIE, PRIBLIŽENIE A ODLETY

1.5.1 Všeobecné informácie

1.5.1.1 Postupy na vyčkávanie, priblíženie a odlet sú vypracované v súlade s postupmi obsiahnutými v ICAO Doc 8168 PANS-OPS/611, Volume II Fourth edition - 1993 a Instrument Flight Procedures-Construction Manual, First edition - 1983.

1.5.1.2 Stanovište ATC môže, ak je to nutné, nariadiť lietadlu letieť po inej príletovej, odletovej alebo preletovej trati, než je publikované.

1.5.1.3 Publikované alebo prikázané postupy musia byť presne dodržiavané. Ak pilot nemôže vykonať postupy tak, ako sa požaduje, je povinný oznámiť to stanovišťa riadenia letovej prevádzky.

1.5.1.4 Posádky lietadiel vybavených prijímačom VOR sú povinné pri lete vo vzdušnom priestore Slovenskej republiky mať toto zariadenie zapnuté tak, aby boli schopné kedykoľvek na požiadanie príslušného stanovišťa ATC letieť po určenom radiále, alebo oznámiť usadenie na radiále určitého VOR.

1.5.1.5 Podrobnosti postupov na vyčkávanie, priblíženie a odlety, prípadne ďalšie informácie o aplikácii pravidiel letu a predpisov o letových prevádzkových službách na jednotlivých letiskách sú uvedené v časti AD.

1.5.1.6 Pokiaľ nie je uvedené inak, sú v postupoch na vyčkávanie, priblíženie a odlety uvádzané nadmorské výšky vzťahujúce sa na QNH príslušného letiska. Číselné hodnoty smerov sú magnetické.

1.5.2 Prílety

1.5.2.1 Lietadlu môže byť povolené prejsť na spojenie s približovacím stanovištom riadenia alebo letiskovou riadiacou vežou aj v inej polohe, než pri prelete hranice MTMA/TMA, alebo MCTR/CTR. Piloti musia dodržiavať letové povolenie naposledy prijaté od predchádzajúceho stanovišťa ATC, pokiaľ neobdržia nové letové povolenie od približovacieho stanovišťa riadenia alebo od letiskovej riadiacej veže.

1.5.2.2 Rýchlostné obmedzenia

1.5.2.2.1 Pod FL 100 veliteľ lietadla musí zabezpečiť, že lietadlo nepresiahne rýchlosť 250 kt IAS, s výnimkou, ak platí jedna alebo viacero z nižšie uvedených skutočností:

- technické špecifikácie lietadla si vyžadujú vyššiu indikovanú vzdušnú rýchlosť pre jeho bezpečnú prevádzku;
- vojenské operačné alebo výcvikové požiadavky si vyžadujú vyššiu indikovanú vzdušnú rýchlosť;
- vyššia indikovaná vzdušná rýchlosť je povolená pre príslušnú triedu vzdušného priestoru;
- príslušné stanovište ATC nariaduje vyššiu indikovanú rýchlosť;
- zvláštne povolenie bolo udelené MAA pre špecifický let.

1.5.2.2.2 Nasledujúce rýchlosti sú použité z dôvodu zabezpečenia rozstupov pre účely ATC a piloti sú povinní ich dodržiavať, ak nie je inak požadované, alebo zrušené ATC pomocou frázy "[ATC] OBMEDZENIE RÝCHLOSTI [SA] NEPOŽADUJE":

- MAX IAS 250 kt pod 10 000 ft AMSL,
- MAX IAS 220 kt po prelete IAF, alebo v polohe pred poslednou zatáčkou/pri záverečnom navedení na trať konečného priblíženia v prípade vedenia,
- MNM IAS 160 kt do 4 NM pred prahom RWY po usadení sa na úseku konečného priblíženia s klapkami kompletne zatiahnutými, alebo vyťahnutými najviac do strednej polohy a s nevysunutým prístávacím podvozkom s ohľadom na prevádzkovú príručku lietadla.

ENR 1.5 HOLDING, APPROACH AND DEPARTURE PROCEDURES

1.5.1 General

1.5.1.1 Holding, approach and departure procedures are based on those contained in ICAO Doc 8168 PANS-OPS/611, Volume II Fourth edition - 1993 and Instrument Flight Procedures-Construction Manual, First edition - 1983.

1.5.1.2 ATC unit may, if necessary, instruct aircraft to fly another arrival or departure or transit route than published.

1.5.1.3 It is essential to adhere exactly to published (ordered) procedures. Pilot shall notify ATC unit whenever they are unable to carry out the procedures as required.

1.5.1.4 It is compulsory for all aircraft equipped with a VOR receiver to have it ready for immediate use during the operation within airspace of the Slovak Republic so as to be able to fly an assigned radial or to report an interception of a radial of specified VOR facility whenever the appropriate ATC unit requests it.

1.5.1.5 Details of holding, approach and departure procedures, as well as further information on application of Rules of the Air and Air Traffic Services at particular airports, are published in the part AD.

1.5.1.6 Unless otherwise stated the altitudes are related to the relevant aerodrome QNH in the holding, approach and departure procedures. Bearings expressed in numerical values are magnetic.

1.5.2 Arriving flights

1.5.2.1 Aircraft may be cleared to contact approach control or the aerodrome control tower even elsewhere than on overflying the border of MTMA/TMA or MCTR/CTR. Pilots shall adhere to the clearance last received from previous ATC unit until they obtain a new one from approach control or the aerodrome control tower.

1.5.2.2 Speed restrictions

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

- technical specifications of the aircraft require a higher indicated airspeed for its safe operation;
- military operational or training requirements necessitate a higher indicated airspeed;
- a higher indicated airspeed is allowed by the respective airspace class;
- a respective ATC unit mandates a higher indicated airspeed;
- specific permission has been granted by MAA for a specific flight.

1.5.2.2.2 Following speeds are applied for ATC separation purposes and are mandatory for pilots, unless otherwise instructed or cancelled by ATC by using the phrase "NO [ATC] SPEED RESTRICTIONS":

- MAX IAS 250 kt below 10 000 ft AMSL,
- MAX IAS 220 kt after overflying IAF, or on base leg/closing heading to the final approach track when under vectoring,
- MNM IAS 160 kt until 4 NM before RWY threshold when established on final approach segment with up to medium flaps setting and with the landing gear retracted with respect to aircraft operating manual.

1.5.2.2.3 V ostatných prípadoch môže ATC, na taktickej báze, požadovať dodatočnú úpravu rýchlosti na zabezpečenie príslušných rozstupov v adekvátnom rozsahu.

Všetky rýchlostné obmedzenia musia byť dodržiavané čo najpresnejšie ako je to možné (IAS > 220 kt s presnosťou do +/- 10 kt; IAS < 220 kt s presnosťou do +/- 5 kt).

1.5.2.2.4 Pre zabezpečenie adekvátnych rozstupov sa od pilotov požaduje čo najrýchlejšia reakcia na požadovanú úpravu rýchlosti s ohľadom na ich prevádzkové obmedzenia.

1.5.2.2.5 Piloti lietadiel neschopných dodržiavať vyššie uvedené rýchlosti alebo rýchlosti požadované od ATC z dôvodu prevádzkového obmedzenia lietadla alebo z dôvodu nepriaznivých meteorologických podmienok, musia okamžite informovať príslušné ATC s uvedením rýchlostí, ktoré budú použité.

1.5.3 Odlety

1.5.3.1 Letové povolenia vydáva lietadlám na riadených letiskách letisková riadiaca veža.

1.5.3.2 Letové povolenie pri odlete z letiska, na ktorom nie je poskytovaná služba riadenia letovej prevádzky, si musí pilot vyžiadať vopred od príslušného MIL ACC pred odletom.

1.5.3.3 Odlet za viditeľnosti zeme letu IFR

Odlet letu IFR, pri ktorom sa buď časť alebo celý postup odletu podľa prístrojov (napr. SID) neuskutoční a odlet sa vykoná za vizuálneho kontaktu so zemou.

Letu IFR môže byť povolené vykonanie odletu za viditeľnosti zeme na žiadosť pilota alebo s jeho súhlasom

1. len v čase medzi začiatkom občianskeho svitania a koncom občianskeho súmraku. Prípadné skrátenie časového intervalu z dôvodu postupov pre zmenšenie hluku je uvedené v podsekcii AD 2.21 príslušného letiska.
2. ak výška základne najnižšej vrstvy oblačnosti nie je pod minimálnou nadmorskou výškou na vedenie alebo publikovanou MSA v priestore odletu alebo ak pilot tesne pred vzletom alebo po vzlete žiadosťou o odlet za viditeľnosti zeme potvrdí, že má primeranú istotu, že meteorologické podmienky umožnia vykonanie odletu za viditeľnosti zeme.

Pri vykonaní odletu za viditeľnosti zeme je pilot zodpovedný za dodržanie bezpečnej výšky nad prekážkami až do výšky stanovenej v povolení. Zabezpečovanie rozstupov letu vykonávajúcemu odlet za viditeľnosti zeme bude vykonané stanovištom ATC v súlade s triedou vzdušného priestoru.

Príklad:

"ŽIADAM ODLET ZA VIDITEĽNOSTI ZEME NA BOD TOVKA"

"ODLET ZA VIDITEĽNOSTI ZEME Z DRÁHY 04 POVOLENÝ, TOČTE DOĽAVA PRIAMO TOVKA, UDRŽUJTE VIDITEĽNOSŤ ZEME AŽ DO 3 500 STÔP"

1.5.4 Postupy pri výpadku približovacích, dráhových a rolovacích svetiel

1.5.4.1 Pri výpadku približovacích svetiel v čase medzi koncom občianskeho súmraku a začiatkom občianskeho svitania a v akomkoľvek inom čase, keď sa ich používanie vzhľadom na meteorologické podmienky považuje za žiaduce pre bezpečnosť letovej prevádzky, ponecháva sa na pilotovi, aby rozhodol o tom, či priblíženie a pristátie dokončí alebo bude pokračovať na náhradné letisko.

1.5.4.2 Pri výpadku dráhových svetiel v čase medzi koncom občianskeho súmraku a začiatkom občianskeho svitania pristátie na neosvetlenú dráhu nesmie byť vykonané.

1.5.2.2.3 At other times, further speed restrictions may be applied by ATC on a tactical basis to maintain adequate spacing.

All speed restrictions are to be flown as accurately as possible (IAS > 220 kt accurate within +/- 10 kt; IAS < 220 kt accurate within +/- 5 kt).

1.5.2.2.4 In the interests of accurate spacing, pilots are requested to comply with speed adjustments as promptly as feasible within their own operational constraints.

1.5.2.2.5 Pilots of aircraft unable to adhere to speeds requested by ATC or mentioned above due to aircraft operational limitations or weather conditions, shall immediately inform ATC, stating the required speeds.

1.5.3 Departing flights

1.5.3.1 Initial air traffic control clearances will be forwarded to aircraft on controlled aerodromes by the aerodrome control tower.

1.5.3.2 Initial air traffic control clearances for departure from an aerodrome where the air traffic control service is not provided must be obtained at appropriate MIL ACC prior to departure.

1.5.3.3 Visual departure of IFR flight

Departure of an IFR flight when either part or all of an instrument departure procedure (e.g. SID) is not completed and the departure is executed in visual reference to terrain.

An IFR flight may be cleared to execute a visual departure on pilot's request or with his acceptance

1. during the time between the beginning of morning civil twilight and the end of evening civil twilight only. Potential shortening of the time interval due to the noise abatement procedures is published in subsection AD 2.21 of particular aerodrome.
2. if the ceiling is not below minimum vectoring altitude or published MSA in the direction of take-off and following climbout or if pilot immediately before take-off or after departure by his request to execute visual departure confirms that he is sufficiently confident that the meteorological conditions permit visual departure.

Responsibility for obstacle clearance during visual departure remains with the pilot until the altitude specified in the clearance is reached. Separation of the aircraft remains with the appropriate ATC unit in accordance with the airspace classification.

Example:

"REQUEST VISUAL DEPARTURE TO TOVKA"

"CLEARED VISUAL DEPARTURE RUNWAY 04, TURN LEFT DIRECT TOVKA, MAINTAIN VISUAL REFERENCE UNTIL 3 500 FEET"

1.5.4 Procedures in case of approach, runway and taxiway lighting outage

1.5.4.1 In case of approach lighting outage during the time between the end of evening civil twilight and the beginning of morning civil twilight and at any other time when their use based on weather conditions is considered desirable for the safety of air traffic, pilot shall decide whether approach and landing will be completed or whether he will fly to alternate aerodrome.

1.5.4.2 In case of runway lighting outage during the time between the end of evening civil twilight and the beginning of morning civil twilight, landing on unlighted runway shall not be executed.

Pristátie na neosvetlenú dráhu v tomto čase je možné vykonať, len keď sa lietadlo nachádza v tiesňovej situácii a let na náhradné letisko nie je možné vykonať.

1.5.4.3 Pri výpadku dráhových svetiel v čase medzi začiatkom občianskeho svitania a koncom občianskeho súmraku, keď sa ich používanie vzhľadom na meteorologické podmienky považuje za žiaduce pre bezpečnosť letovej prevádzky, pilot po obdržaní informácie o výpadku zhodnotí momentálnu situáciu a s konečnou platnosťou rozhodne o tom, či priblíženie a pristátie dokončí alebo bude pokračovať na náhradné letisko.

1.5.4.4 Pri výpadku rolovacích svetiel v čase medzi koncom občianskeho súmraku a začiatkom občianskeho svitania a v akomkoľvek inom čase, keď sa ich používanie vzhľadom na meteorologické podmienky považuje za žiaduce pre bezpečnosť letovej prevádzky, rolovanie po neosvetlenej rolovacej dráhe smie riadiaci letovej prevádzky povoliť len na žiadosť veliteľa lietadla. V takomto prípade stanovište TWR zabezpečí asistenciu vozidla FOLLOW ME alebo asistenciu iného vozidla vybaveného výstražným majákom.

Poznámka: Vo všetkých situáciách pri výpadku svetiel uvedených v odsekoch ENR 1.5.4.1, ENR 1.5.4.2, ENR 1.5.4.3 a ENR 1.5.4.4 za rozhodnutie pokračovať v priblížení, pristáť a rolovaní a tým i za bezpečnosť cestujúcich a lietadla je zodpovedný pilot.

ATC môže doporučiť pilotovi postup podľa predpisu "Náhradné postupy pri výpadku leteckých pozemných zariadení na letisku" príslušného vojenského letiska.

Landing on unlighted runway can be executed only in case of aircraft emergency and only when the state of emergency does not allow to flight to alternate aerodrome.

1.5.4.3 In case of runway lighting outage during the time between the beginning of morning civil twilight to the end of evening civil twilight when weather conditions required lighting system to be on, the pilot after obtaining the information on runway lighting outage evaluates present situation and shall decide whether the approach and landing will be completed or whether he will continue to alternate aerodrome.

1.5.4.4 In case of taxiway lighting outage during the time between the end of evening civil twilight and the beginning of morning civil twilight and at any other time when the meteorological conditions required lighting system to be on, air traffic controller, when so requested by the pilot-in-command, may issue taxi clearance via unlighted taxiway. In such a case TWR will provide the assistance of FOLLOW ME car or the assistance of other car equipped with hazard beacon.

Note: In all situations described in para. ENR 1.5.4.1, ENR 1.5.4.2, ENR 1.5.4.3 and ENR 1.5.4.4, pilot-in-command shall be responsible for decision to continue in approach, landing and taxing and by that also for the safety of passengers and the aircraft.

The ATC may recommend to the pilot the procedure to be followed by the appropriate military aerodrome in accordance with the "Náhradné postupy pri výpadku leteckých pozemných zariadení na letisku" regulations.

ZÁMERNE NEPOUŽITÉ
INTENTIONALLY BLANK