

ENR 1.14 UDALOSTI V LETECKEJ PREVÁDZKE

1.14.1 Definícia udalosti v leteckej prevádzke

1.14.1.1 Definícia "Udalosť v leteckej prevádzke" sa používa na označenie udalosti, ktorá sa vzťahuje na poskytovanie letových prevádzkových služieb napríklad:

- a) zblíženie lietadiel,
- b) vážne ťažkosti, dôsledkom ktorých môže byť lietadlo ohrozené, spôsobené napr.:
 1. nesprávnymi postupmi
 2. nedodržaním postupov
 3. poruchou pozemných zariadení

1.14.1.1.1 Definície zblíženia lietadiel

Zblíženie lietadiel, je situácia, pri ktorej podľa názoru pilota alebo personálu vojenských letových prevádzkových služieb bola vzdialenosť medzi lietadlami, ako aj ich vzájomná poloha a rýchlosť taká, že tým mohla byť ohrozená bezpečnosť týchto lietadiel. Zblíženie lietadiel je klasifikované nasledovne:

Riziko kolízie. Stupeň ohrozenia lietadla pri zblížení, pri ktorom existovalo vážne riziko kolízie.

Ohrozenie bezpečnosti. Stupeň ohrozenia lietadla, pri ktorom mohla byť ohrozená bezpečnosť lietadiel.

Bez rizika kolízie. Stupeň ohrozenia lietadla pri zblížení, pri ktorom nenastalo riziko kolízie.

Neurčené riziko. Stupeň ohrozenia lietadla pri zblížení, pri ktorom sú k dispozícii informácie, ktoré nepostačujú na stanovenie miery rizika, alebo svedectvá sú nepreukazné či rozporné, takže znemožňujú stanovenie miery rizika.

1.14.1.2 Udalosti v letovej prevádzke sú v hlásení rozdelené a označené nasledovne:

Druh	Označenie
Udalosť v letovej prevádzke	Udalosť
vyššie uvedené - a)	Zblíženie lietadiel
vyššie uvedené - b) 1. a 2.	Postup
vyššie uvedené - b) 3.	Zariadenie

1.14.2 Použitie formuláru hlásenia o udalosti v leteckej prevádzke
(Pozri vzor na stranách ENR 1.14-3 až 1.14-4)

Formulár hlásenia o udalosti v leteckej prevádzke je určený na použitie:

- a) pilotom na hlásenie udalosti v leteckej prevádzke po prilete alebo na potvrdenie predbežného hlásenia podaného rádiokomunikačnými prostriedkami počas letu.

Poznámka: Pokiaľ je formulár na palube, môže byť použitý ako vzor pri podávaní predbežného hlásenia za letu.

- b) vojenskému stanovištiu letových prevádzkových služieb na zaznamenanie hlásenia o udalosti v leteckej prevádzke prijatého rádiotelefonicky, telefónom alebo telexom.

ENR 1.14 AIR TRAFFIC INCIDENTS

1.14.1 Definition of air traffic incident

1.14.1.1 A definition "Air traffic incident" is used to define an occurrence related to the provision of air traffic services, such as:

- a) aircraft proximity,
- b) serious difficulty resulting in a hazard to aircraft caused, for example, by:
 1. faulty procedures
 2. non-compliance with procedures, or
 3. failure of ground facilities

1.14.1.1.1 Definitions of aircraft proximity

Aircraft proximity is a situation in which, in the opinion of the pilot or the military air traffic services personnel, the distance between aircraft, as well as their relative position and speed, has been such that the safety of the aircraft involved may have been compromised. Aircraft proximity is classified as follows:

Risk of collision. The risk classification of aircraft proximity in which serious risk of collision has existed.

Safety not assured. The risk classification of aircraft proximity in which the safety of the aircraft may have been compromised.

No risk of collision. The risk classification of aircraft proximity in which no risk of collision has existed.

Risk not determined. The risk classification of aircraft proximity in which insufficient information was available to determine the risk involved, or inconclusive or conflicting evidence precluded such determination.

1.14.1.2 Air traffic incidents are designated and identified in reports as follows:

Type	Designation
Air traffic incident	Incident
as a) above	Aircraft proximity
as b) 1. and 2. above	Procedure
as b) 3. above	Facility

1.14.2 Use of the Air Traffic Incident Report Form
(See model on pages ENR 1.14-3 to 1.14-4)

The Air Traffic Incident Report Form is intended for use:

- a) by a pilot for filing a report on an air traffic incident after arrival or for confirming a report made initially by radio during flight.

Note: The form, if available on board, may also be of use in providing a pattern for making the initial report in flight.

- b) by a military ATS unit for recording an air traffic incident report received by radio, telephone or teleprinter.

**1.14.3 Postupy hlásenia
(vrátane postupov používaných za letu)**

1.14.3.1 Pilot, ktorý je, alebo bol účastníkom udalosti by mal dodržať nasledujúce postupy:

- a) počas letu by mal použiť príslušnú frekvenciu lietadlo/zem na hlásenie udalosti v leteckej prevádzke, najmä ak sa týka aj iných lietadiel, aby tak umožnil okamžité overenie skutočností,
- b) v čo najkratšom čase po pristáti by mal predložiť vyplnený formulár hlásenia o udalosti v leteckej prevádzke, aby tak potvrdil predbežné hlásenie o udalosti podané podľa a), alebo aby podal prvé hlásenie o takejto udalosti, pokiaľ nebolo možné podať hlásenie rádiokomunikačnými prostriedkami.

1.14.3.2 Predbežné hlásenie rádiokomunikačnými prostriedkami by malo obsahovať nasledovné informácie:

- a) identifikáciu lietadla,
- b) druh udalosti, napr. zblíženie lietadiel,
- c) dátum a čas udalosti
- d) polohu lietadla.

1.14.3.3 Hlásenie udalosti v leteckej prevádzke, ktoré potvrdzuje predbežné hlásenie podané rádiokomunikačnými prostriedkami, alebo prvé hlásenie o akejkoľvek udalosti by malo byť podané na vojenskom stanovišti letových prevádzkových služieb, ktoré ho ďalej postupuje hlavnému inšpektorovi bezpečnosti letov na MAA.

1.14.4 Účel hlásenia a spracovanie formuláru

1.14.4.1 Účelom hlásenia o zblížení lietadiel a vyšetrovania týchto udalostí je zvýšenie bezpečnosti lietadiel. Stupeň vzniknutého rizika pri zblížení lietadiel by mal byť stanovený pri vyšetrovaní udalostí a klasifikovaný ako "*Riziko kolízie*", "*Ohrozenie bezpečnosti*", "*Bez rizika kolízie*" alebo "*Neurčené riziko*".

1.14.4.2 Účelom formuláru je poskytnúť na účely vyšetrovania čo najúplnejšiu informáciu o udalosti v leteckej prevádzke a umožniť tak s najmenším možným zdržaním zaslanie spätnej informácie pilotovi alebo prevádzkovateľovi o výsledkoch vyšetrovania udalosti a prípadných prijatých opatreniach.

**1.14.3 Reporting procedures
(including in-flight procedures)**

1.14.3.1 The following are the procedures to be followed by a pilot who is or has been involved in an incident:

- a) during the flight use the appropriate air/ground frequency for reporting an incident, particularly if it involves other aircraft, so as to permit the facts to be ascertained immediately,
- b) as promptly as possible after landing, submit a completed Air Traffic Incident Report Form for confirming a report of an incident made initially as in a) above, or for making the initial report on such an incident if it had not been possible to report it by radio.

1.14.3.2 An initial report made by radio should contain the following information:

- a) aircraft identification,
- b) type of incident, e.g. aircraft proximity,
- c) date/time of incident
- d) aircraft position.

1.14.3.3 The confirmatory report on an incident initially reported by radio or the initial report on any other incident should be submitted to the military ATS unit for submission to the head flight safety inspector of MAA.

1.14.4 Purpose of reporting and handling of the form

1.14.4.1 The purpose of the reporting aircraft proximity incidents and their investigation is to promote the safety of aircraft. The degree of risk involved in an aircraft proximity incident should be determined in the incident investigation and classified as "*Risk of collision*", "*Safety not assured*", "*No risk of collision*" or "*Risk not determined*".

1.14.4.2 The purpose of the form is to provide for the purposes of investigation with as complete information on an air traffic incident as possible and enable them to report back, with the least possible delay to the pilot or operator concerned, the result of the investigation of the incident and, if appropriate, the remedial action taken.

OZNÁMENIE O UDALOSTI V LETECKEJ PREVÁDZKE OCCURRENCE REPORT

a) Označenie správy a druhu udalosti / Occurrence class (accident, serious incident, incident, ground incident)

NEPRERUŠENIE LETOVEJ UKÁŽKY

b) Udalosť / Occurrence

Dátum Date of occurrence		Čas Time of occ. (UTC)	
Odkiaľ route from		Kam route to	

c) Lietadlo / aircraft

Typ Variant/model		Poznávacia značka Registration mark	
Prevádzkovateľ Aircraft operator			
C/s		Let číslo Flight NR.	

d) Miesto udalosti (s odkazom na ľahko definovateľný zemepisný bod (zemepisná šírka a dĺžka))
Position of the aircraft (with reference to some easily defined geographical point (latitude and longitude))

--

e) meno veliteľa lietadla (zodpovednej osoby) / Name of the commander (responsible person)

--

f)

Počet Number of	na palube aboard	usmrtených killed	ťažko zranených serious injured
Posádka / Crew			
Cestujúci / Passengers			
Ďalšie osoby / Other person(s)			

g) Opis a okolnosti udalosti / Nature of occurrence, extent of damage to the aircraft so far as it is known

--

h) Predbežné opatrenia, iné informácie / Preliminary measures taken to alleviate the consequences of the occ.

--

i) Meno a pracovná funkcia osoby podávajúcej hlásenie / Name and post of the reporting person

Meno a priezvisko NAME		Funkcia Position	
Pracovisko Reporting organisation			
TEL :		FAX :	

Charakter letu / Nature of flight:

- Cestujúci / PAX
- Nákladný / freight
- Let bez cestujúcich / ferry
- Testovací / test
- Výcvikový / training
- Obchodný / business
- Poľnohospodársky / agricultural
- Súkromný / Private

Fáza letu / Flight phase:

- Parkovanie / parked
- Rolovanie / taxiing
- Vzlet / take off
- Stúpanie / climb
- Trať / cruise
- Zostup / descent
- Vyčkávanie / holding
- Priblíženie / approach
- Pristátie / landing
- Viseenie / hover

Meteorologické podmienky / Environmental Conditions:

Denná doba / Time of Day

- Východ / Sunrise
- Deň / Day
- Západ / Sunset
- Noc / Night

Zrážky / Precipitation

- Dážď / Rain
- Sneh / Snow
- Sneh s dažďom / Sleet
- Krúpy / Hail

Oblačnosť / cloud

- Jasno, Sky clear
- 1/8-2/8, Few clouds
- 3/8-4/8, Scattered
- 5/8-7/8, Broken
- Zamračené, Overcast
- Súvislá oblačnosť, Sky obscured

Námraza / Icing

- Eachká / Light
- Mierna / Moderate
- Silná / Severe

Dohľadnosť / Visibility

km

Popis a okolnosti udalostí / Description and circumstance occurrence :

1.14.5 Hlásenie o ožarovaní laserom alebo zdrojom intenzívneho svetla.

1.14.5.1 Vzhľadom k nárastu prípadov cieleného ožarovania letiacich lietadiel laserom alebo zdrojom intenzívneho svetla, a tým možného ovplyvnenia bezpečnosti letovej prevádzky a poškodenia zraku sa vo FIR BRATISLAVA určuje nižšie uvedený bezpečnostný postup.

1.14.5.2 Pokiaľ člen posádky lietadla, palubný sprievodca alebo riadiaci letovej prevádzky zistí cielené ožarovanie laserom alebo zdrojom intenzívneho svetla postupuje nasledovne:

- a) chráni si zrak, odvráti pohľad od zdroja ožiarenia, zváži možnosť použitia slnečných clôn alebo zapnutia osvetlenia kabíny/pracovného priestoru pre zníženie kontrastu, nevyhľadáva zdroj ožiarenia,
- b) zváži odovzdanie riadenia lietadla pilotovi, ktorý nie je ožiarení,
- c) zaznamená polohu lietadla v dobe ožiarenia, napr. okamžitým použitím kódu IDENT alebo iným dostupným vybavením pre zaznamenanie polohy,
- d) odovzdá informáciu o ožiarení spoločne s odhadovanou polohou zdroja ožiarenia podľa nasledujúceho postupu:

1. palubný sprievodca odovzdá informáciu o ožiarení veliteľovi lietadla,
2. veliteľ lietadla odovzdá informáciu o ožiarení vojenskému stanovištiu riadenia letovej prevádzky, s ktorým je na spojení,
3. vojenský riadiaci letovej prevádzky odovzdá informáciu o ožiarení na:

– Ústredné operačné stredisko Polície SR

TEL: 02/52 92 52 56
0961/05 52 56
02/52 92 51 76

– Stálemu operačnému dozornému Vojenskej polície:

TEL: 0960/33 94 84
032/744 21 34
0903/82 42 95

spolu s nasledujúcimi údajmi:

- presný čas (UTC), kedy k ožiareniu došlo,
- volací znak letu,
- zemepisné súradnice polohy lietadla v dobe ožiarenia,
- polohu zdroja ožarovania (na základe spresnenia posádky lietadla).

1.14.5 Report of laser irradiation or irradiation by the source of intensive light

1.14.5.1 Due to increase in cases of intentional laser irradiation or irradiation by the source of intensive light and consequent influence of air traffic safety and damage to human vision there are the following safety procedures within BRATISLAVA FIR stipulated.

1.14.5.2 In case of ascertainment of an intentional laser irritation or an irritation by the intensive source of light by a crew-member, a flight attendant or an air traffic controller, he or she adheres to the following procedures:

- a) he/she protects his/her own vision, looks away from the source of the irradiation, considers the use of anti-sun exposure shields or switches on cabin lights to reduce contrast, does not look into the source of light,
- b) considers passing the aircraft control to the pilot not influenced by the irradiation,
- c) marks down the aircraft position at the moment of its irradiation via immediate switching of squawk IDENT or via use of other available equipment designed for position markings,
- d) passes information concerning irradiation including the estimated location of the source of irradiation as follows:

1. a flight attendant passes the information (concerning irradiation) to the pilot-in-command,
2. the pilot-in-command passes this information to the military air traffic control centre on the frequency in use at the moment of irradiation,
3. the military air traffic controller passes this information to:

– The Police operation centre

TEL: +421/2/52 92 52 56
+421/961/05 52 56
+421/2/52 92 51 76

– The Military Police officer on duty:

TEL: +421/960/33 94 84
+421/32/744 21 34
+421/903/82 42 95

the report includes the following additional data:

- exact time (UTC) of irradiation,
- flight callsign,
- geographical coordinates of the aircraft at the moment of irradiation,
- location of the source of irradiation (based on the crew report).

ZÁMERNE NEPOUŽITÉ
INTENTIONALLY BLANK