



Stručný průvodce leteckou komunikací.

Pro virtuální piloty na síti VATSIM.

Let podle pravidel IFR.

Jednotlivé kapitoly popisují komunikaci při obvyklém IFR letu dopravním letadlem. Barevně jsou odlišeny **činnost/zpráva pilota** a **činnost/zpráva ATC** odkaz na [VACC CZ](http://VACC.CZ).

Odkazy jsou zařazeny tam, kde je potřeba podrobnější vysvětlení problému.

Nejdříve souhrnně [základní pravidla](#) pro komunikaci pilota s ATC:

Pokud **Pilot** volá **poprvé ATC**, osloví ho nejdříve jeho volačkou (např. Praha Radar).

Při **další komunikaci** s tímto **ATC** již jeho volačku znovu **neopakuje**.

Pokud **Pilot** volá řídicího **jako první** (žádost o něco), sdělí hned po oslovení **svoji volačku**.

Pokud **Pilot** jen **odpovídá** (readbackuje) řídicímu, **svoji volačku** říká **na konci zprávy**.

Pilot při potvrzování instrukcí **nepoužívá** slova "**Rozumím/Roger**", ale **opakuje instrukce**.

ATC má respektovat jazyk **pilota** – komunikace má probíhat v řeči, jakou začne mluvit **pilot**.

Popis typického IFR letu, rozděleného do etap.

0. Pre-Flight = Předletové činnosti.

Let na VATSIM zahájíme vždy na stojánce, v zabrzděném letadle s vypnutými motory.

Odpovídač (Squawk) nastavíme v menu SquawkBoxu (FSInnu) na mod Standby.

Zvolíme volačku, vyplníme v SB/FSInn, připojíme se na síť, naladíme odpovídajícího **ATC**.

Podáme [letový plán](#) přes SB/FSInn nebo zkontrolujeme podaný plán.

Připravíme si vytištěný FPC (z EUROUTE, vRoute, apod.), nebo aspoň papír a tužku.

Poslechneme voice-ATIS nebo přečteme textový ATIS na frekvenci ATC pro své letiště.

Chvilku posloucháme provoz na frekvenci, abychom nenarušili probíhající komunikaci.

I. Initial Contact = "Počáteční kontakt" mezi ATC a pilotem. ATC Povolení.

"Počáteční kontakt" je první komunikace mezi ATC a pilotem, není to ještě povolení k letu! Předpokládejme, že Prahu Ruzyni obsluhuje služba Praha Radar (tj. není věž ani Approach). Když bude přítomná Ruzyně Delivery, Ground, Věž, Praha Approach, volá tyto služby.

Pilot ve vhodném okamžiku, když nastane pauza v komunikaci, zaklíčuje a sdělí následující:

- *"Praha Radar, CSA 0 0 8, good evening."*

- *"Praha Radar, ČSA 0 0 8, dobrý večer."*

Pilot čeká na odpověď ATC.

ATC pilotovi obvykle odpoví takto:

- *"CSA 0 0 8, Praha Radar, good evening."*

- *"ČSA 0 0 8, Praha Radar, dobrý večer."*

ATC předpokládá, že hned potom požádáte o povolení.

Pokud potřebuje ATC odbavit nejprve jiný provoz, odpoví vám takto:

- *"CSA 0 0 8, good evening, Praha Radar, standby."*

- *"ČSA 0 0 8, dobrý večer, Praha Radar, čekejte."*

ATC tímto **pilota** vyzývá, aby zatím čekal se žádostí.

Na frázi "standby/čekejte" **pilot** neodpovídá a mlčí.

Pilot dále žádá **ATC** o povolení k letu (tzv. Clearance, nebo i ATC Clearance).

ATC Clearance, letové povolení.

Pilot žádá ATC o povolení. Uvádí označení odposlechnutého ATIS, QNH a žádost o povolení:

- *"Information Mike, QNH 1 0 1 1, request clearance to Bratislava, CSA 0 0 8."*

- *"Informace Mike, QNH 1 0 1 1, žádáme povolení do Bratislavy, ČSA 0 0 8."*

ATC potvrzuje správnost ATISU a QNH a dává povolení - má tyto tři části:

- frázi: *"Povolení do Bratislavy (nebo jen Lima Zulu India Bravo),"*

= **KAM**

- frázi: *"odletová VOZ2N,"*

= **KUDY**

- frázi: *"Squawk 1427."*

= **SQUAWK**

Celé takto:

- *"CSA 0 0 8, Praha Radar, cleared to Bratislava, via VOZ2N departure, Squawk 1427."*

- *"ČSA 0 0 8, Praha Radar, povolení do Bratislavy, po VOZ2N odletová, Squawk 1427."*

Pilot opakuje povolení nejlépe ve stejném pořadí:

- *"povolení do Bratislavy,"/ "cleared to Bratislava,"*

= **KAM**

- *"VOZ2N odletová,"/ "VOZ2N departure,"*

= **KUDY**

- *"Squawk 1427."*

= **SQUAWK**

Celé takto:

- *"Praha Radar, CSA 0 0 8, cleared to Bratislava, VOZ2N departure, Squawk 1427."*

- *"Praha Radar, ČSA 0 0 8, povolení do Bratislavy, VOZ2N odletová, Squawk 1427."*

Povolení i jeho readback musí vždy obsahovat řečenou volačku obou stran (ATC i letadla).

Pilot si odletovou trať a SQUAWK poznamená na papír nebo přímo do FPC.

Hned po potvrzení nastaví **pilot** na odpovídající přidělený 4číselný SQUAWK.

Odpovídač přitom zůstává v poloze STANDBY.

ATC předá pilotovi i další údaje - počáteční stoupání nebo instrukce k radarovému odletu.

Pilot je zopakuje a projde mapy, aby se ujistil, že je schopen dodržet instrukce podle povolení.

Když je **pilot** připraven, žádá o vytlačení a spuštění motorů (nebo postupem dle [SOP](#)) :

- *"CSA 0 0 8, request pushback and start-up, gate 8"*

- *"ČSA 0 0 8, žádáme vytlačení a spouštění, stání 8"*

ATC dá povolení ke spuštění motorů a vytlačení :

- *"CSA 0 0 8, start-up and pushback approved."*
- *"ČSA 0 0 8, vytlačení a spouštění schváleno".*

Pilot zopakuje, zahájí vytlačení a pak spouští motory, podle místních postupů.

ATC v tomto případě očekává, že vytlačení bude okamžitě zahájeno.

II. Taxi Clearance = Povolení k pojíždění.

Pilot po vytlačení a spuštění žádá povolení k pojíždění.

- *"CSA 0 0 8, B-737, gate 8 after push, request taxi."*
- *"ČSA 0 0 8, B737, po vytlačení, stojánka 8, žádáme pojíždění."*

ATC dává instrukce pro pojíždění :

- *"CSA 0 0 8, taxi to holding point RWY 31 via B1, B, H, L."*
- *"ČSA 0 0 8, pojíždějte na vyčkávací místo dráhy 31 po B1, B, H, L."*

Pilot si zapisuje pojíždění do FPC, aby je následně správně potvrdil.

Pilot readbackuje instrukce :

- *"Taxiing to holding point RWY31, via B1, B, H, L, CSA 0 0 8 "*
- *"Pojíždíme na vyčkávací místo dráhy 31, po B1, B, H, L, CSA 0 0 8 "*

Pilot začne pojíždět.

III. Take-off Clearance = Povolení ke vzletu.

Pilot dojde na vyčkávací místo (žlutá čára napříč TWY) a provádí úkony před vzletem.

Pilot sdělí řídicímu, když je připraven ke vzletu :

- *"CSA 0 0 8, ready for departure."*
- *"CSA 0 0 8, připraven k odletu."*

Pilot musí použít slovo **DEPARTURE /ODLET** a nikoliv slovo **TAKE OFF/VZLET** !

ATC buď může povolit nejdříve jen vstup na dráhu:

- *"CSA 0 0 8, line up RWY3 1",*
- *"ČSA 0 0 8, vstupte na dráhu 3 1".*

Pilot readbackuje:

- *"Lining up, CSA0 0 8."*
- *"Vstupuji na dráhu, ČSA0 0 8."*

Pilot přepne ve SquawkBoxu (FSInnu) odpovídač na Mod C a vjíždí na dráhu.

ATC následně dává povolení ke vzletu (podle situace, např. čeká kvůli předchozí odlet):

- *"CSA 0 0 8, wind 3 3 0 degrees, 5 knots, Runway 3 1 , cleared for take-off."*
- *"ČSA 0 0 8, vítr 3 3 0 stupňů, 5 uzlů, dráha 3 1 , vzlet povolen."*

Zde - a jedině zde - se použije slovo **"TAKE OFF"/"VZLET"**.

V ostatních případech použijete **"DEPARTURE/ODLET"** a **"PO VZLETU/AIRBORNE"**.

Pilot readbackuje, nemusí opakovat směr a sílu větru, pokud mu rozuměl.

- *"Runway 3 1, cleared for Take-Off, CSA 0 0 8 "*
- *"Dráha 3 1, vzlet povolen, ČSA 0 0 8."*

Poté by **ATC** neměl na **pilota** dále mluvit s výjimkou např. náhlého zrušení povolení.

Pilot vzlétá.

IV. Airborne and Climb Instructions = Instrukce po vzletu a během stoupání.

Komunikace v této fázi letu se liší podle letiště, je proto nutno se řídit [SOP](#) pro dané letiště.

Pilot provede úkony po vzletu (přitom stále stoupá do povolené výšky/hladiny).

Pilot ohlásí svoji aktuální výšku poté, co stabilizuje letadlo, aniž ho k tomu ATC vyzve.

- *"Passing 2800 feet, CSA 0 0 8."*

- *"Výška 2800 stop, ČSA 0 0 8."*

Pilot ohlašuje aktuální výšku odečtenou z výškoměru, nikdy výšku, do které má stoupat.

Pokud se hlásí stejnému **ATC**, od nějž dostal povolení ke vzletu, neopakuje jeho volačku.

ATC zkontroluje **pilotem** udanou výšku a pokud se shoduje s radarem, ohlásí:

- *"CSA 0 0 8, Radar Contact."*

- *"ČSA 0 0 8, Radarový kontakt."*

Pilot na frázi "Radar Contact" neodpovídá, mlčí (maximálně potvrdí příjem volačkou).

"Radar Contact" potvrzuje, že letadlo je řízeno radarově a má funkční odpovídač.

Pilot pak nemusí hlásit průlet traťových bodů ani dosažení cestovní hladiny.

ATC obvykle dává pilotovi také okamžitě povolení k dalšímu stoupání :

- *"CSA 0 0 8, climb to flight level 1 4 0 ."*

- *"ČSA 0 0 8, stoupejte do letové hladiny 1 4 0 ."*

Pilot readbackuje :

- *"Climbing to flight level 1 4 0 , CSA 0 0 8."*

- *"Stoupáme do letové hladiny 1 4 0 , ČSA 0 0 8."*

Pilot stoupá do této povolené hladiny.

U pilota se nutně předpokládá spolehlivá znalost [postupů nastavení výškoměru](#).

Ve zkratce:

Pokud máte výškoměr nastavený:

a) na QNH --> říkáte řídicímu svoji výšku, resp. slovo altitude (např. 4000 feet altitude),

b) na 1013 hPa (tzv. standardní tlak) --> říkáte řídicímu hladinu, neboli flight level (FL) 1 4 0.

Hranice mezi FL a výškou při klesání se jmenuje **Transition Level**.

Hranice mezi výškou a FL při stoupání je **Transition Altitude**.

V. Cruising Level Communication = Komunikace v letové hladině.

ATC dává instrukce k přeladění na jiného **ATC** podle toho, jak přelétává mezi FIRy.

Kmitočet na radiu proto přeladíte jen na pokyn **ATC**.

ATC dává instrukci k přeladění takto:

- *"CSA 0 0 8, Contact Bratislava Radar 1 2 4 decimal 3, now, naslyš. "*

- *"ČSA 0 0 8, přejděte na Bratislava Radar, 1 2 4 čárka 3, naslyš."*

Pilot potvrdí koho a na jakém kmitočtu kontaktovat.

- *"Contacting Bratislava Radar, 1 2 4 decimal 3 now, CSA 0 0 8, naslyš. "*

- *"Přecházíme na Bratislavu Radar, 1 2 4 čárka 3, ČSA 0 0 8, naslyš."*

Pilot přeladí rádio na panelu na udaný kmitočet.

Pilot sám ohlásí po přeladění na nového **ATC** (*komunikace i uváděna v českém jazyce*):

- *"Bratislava Radar, CSA 0 0 8, flight level 2 3 0, good day."*

- *"Bratislava Radar, ČSA 0 0 8, letová hladina 2 3 0, dobrý den."*

Nový **ATC** **pilotovi** odpovídá :

- *"CSA 0 0 8, Bratislava Radar, good day, Radar Contact."*

- "ČSA 0 0 8, Bratislava Radar, dobrý den, radarový kontakt."

Pilot frází "Radar Contact" nepotvrzuje.

ATC může **pilotovi** dávat další instrukce, např. zkratku mezi dvěma body trati:

- "CSA 0 0 8, proceed direct JANOVCE VOR."
- "ČSA 0 0 8, pokračujte přímo JANOVCE VOR."

Když **Pilot** potvrdí, otočí letadlo a letí přímo na Janovce.

Pilot tak dočasně opustí plánovanou trať a letí "vlastní navigací", dle NAV1 na VOR Janovce.

"Vlastní navigací" znamená, že **pilot** nedostane vektor, tj. konkrétní kurs, od **ATC**.

Pokud **Pilot** není schopen letět vlastní navigací, musí to ihned oznámit :

- "Unable proceed direct JANOVCE, CSA 0 0 8."
- "Neschopni přímo JANOVCE, ČSA 0 0 8."

ATC na trati také reguluje **rychlost**, obvykle se nejprve dotáže na aktuální rychlost/Mach:

- "CSA 0 0 8, report Mach number."
- "ČSA 0 0 8, oznamte Mach number."

Pilot odpoví :

- "Mach point 6 8 , CSA 0 0 8. "
- "Mach tečka 6 8 , ČSA 0 0 8. "

ATC vás pak upraví na požadovanou rychlost příkazem:

- "CSA 0 0 8, reduce speed to Mach point 6 3. "
- "ČSA 0 0 8, snižte rychlost na Mach tečka 6 3. "

Pilot potvrdí a snižuje rychlost na M = .63 (Mach nad FL285, KIAS pod FL285)

ATC povoluje **pilotovi** také způsob přiblížení na letiště přiletu (STAR, vektor nebo direct):

- "CSA 0 0 8, after BERVA cleared BERVAIS Arrival, RWY 2 2."
- "ČSA 0 0 8, po BERVA povoleno BERVAIS přiletová, dráha 2 2."

Pilot potvrdí:

- "After BODAL cleared BERVAIS Arrival, RWY 2 2, CSA 0 0 8"
- "Po BODAL povolení BERVAIS přiletová, dráha 2 2, ČSA 0 0 8"

Tímto potvrzuje, že je schopen vlastní navigací (bez vektorů) letět po daném STARu.

ATC od této chvíle se počítá s tím, že pilot trať správně proletí bez dalších instrukcí .

Pilot si může na trati sám od sebe žádat řadu věcí, například :

- změnu povolené FL:
„Radar, CSA 0 0 8, request climb to flight level 2 2 0 only, too heavy.“
„Radar, ČSA 0 0 8, žádáme stoupat pouze do letové hladiny 2 2 0, jsme příliš těžcí.“
- traťovou zkratku:
„Radar, CSA 0 0 8, any chance for shortcut?“
„Radar, ČSA 0 0 8, byla by možná zkratka?“
- klesání na trati (pochopitelně jen dočasné):
„Radar, CSA 0 0 8, request descend to flight level 1 0 0 due to turbulence.“
„Radar, ČSA 0 0 8, žádáme klesání do letové hladiny 1 0 0 z důvodu turbulence.“
- opuštění kokpitu:
„Radar, CSA 0 0 8, request leaving cockpit for 2 minutes.“
„Radar, ČSA 0 0 8, žádáme opuštění kabiny na 2 minuty.“
- přeladění z kmitočtu:
„Radar, CSA 0 0 8, request leaving frequency for 2 minutes.“
„Radar, ČSA 0 0 8, žádáme opuštění kmitočtu na 2 minuty.“
(typicky pro přeladění na kmitočet ATIS, poslech a návrat na kmitočet ATC).

VI. Descend Instructions = Pokyny ke klesání.

Pilot může kdykoliv požádat o klesání, ale nikdy nesmí zahájit klesání samostatně.

- *"Praha Radar, CSA 0 0 8, request descend."*

- *"Praha Radar, ČSA 0 0 8, žádáme klesání."*

Vždy, když se nejedná o klesání na cílové letiště, je třeba uvádět důvod žádosti pro klesání.

Častěji je to ale naopak, neboli **ATC** dává **pilotovi** příkaz ke klesání :

- *"CSA 0 0 8, descend to FL 1 1 0. "*

- *"ČSA 0 0 8, klesajte do letové hladiny 1 1 0. "*

Veškeré přijaté instrukce o změnách hladiny nebo výšky **pilot** readbackuje.

U klesání/stoupání do "letové hladiny" (Flight Level) opakuje "Descend to" a číslo hladiny:

- *"Descend to Flight Level 1 1 0, CSA 0 0 8 "*

- *"Klesáme do letové hladiny 1 1 0, ČSA 0 0 8."*

U klesání pod TL, musí **pilot** při prvním readbacku ke slovu altitude udat i hodnotu QNH:

- *"Descend to five thousand feet, QNH 1 0 0 1, CSA 0 0 8."*

- *"Klesáme do pět tisíc stop, QNH 1 0 0 1, ČSA 0 0 8."*

ATC musí QNH **pilotovi** znovu sdělit při jeho změně a ten jej musí znovu zreadbackovat.

Již během klesání je vhodné poslechnout ATIS cílového letiště na kmitočtu voice ATIS.

VII. Approach Instructions = Pokyny pro přiblížení.

Přiblížení, neboli přilet na cílové letiště je možný několika způsoby.

Let po STAR.

STAR (přiletová trať) přiděluje obvykle již služba Radar (Control), vyjimečně Approach :

- *"CSA 0 0 8, after BERTA, cleared BERTAIS Arrival, RWY 2 2. "*

- *"ČSA 0 0 8, po BERTA, povoleno BERTAIS přiletová, dráha 2 2. "*

Pilot po minutí posledního bodu trati rovnou pokračuje po trati povoleného STARu.

Pokud je přeladěn na APP, **pilot** mu ohlásí aktuální výšku, STAR a označení přijatého ATIS.

Pokud cílové letiště obsluhuje přímo Radar (_CTR), **pilot** pokračuje po STAR a ATIS nehlásí.

Pokud **pilot** letí po STARu, naviguje sám (nejde o vektory), **ATC** mu dává pokyny ke klesání.

Na STARU **pilot** nesmí nikdy zahájit klesání sám od sebe, tj. bez instrukce od **ATC**.

Vektorování.

Místo letu po STAR, může **pilot** být od **ATC** vektorován.

Vektorování je příkaz daný **pilotovi** od **ATC**, aby letěl určitým kursem (headingem).

Udaný kurs musí **pilot** přesně držet bez ohledu na boční vítr nebo jiný vliv.

ATC vektoruje takto:

- *"CSA 0 0 8, turn right, heading 2 0 0, vectoring for ILS Approach RWY 2 2. "*

- *"CSA 0 0 8, točte doprava, kurz 2 0 0, vektorování do ILS přiblížení, dráha 2 2. "*

Pilot opakuje kurs a to včetně určení směru zatáčení (left/right):

- *"Turning right, heading 2 0 0, CSA 0 0 8."*

- *"Točíme doprava, kurs 2 0 0, ČSA 0 0 8."*

Pilot nemusí readbackovat důvod vektorování (tj. část: "...vectoring to ILS..").

ATC předpokládá, že pilot současně s readbackem začíná zatáčet letadlo do udaného kursu.
ATC předpokládá vždy provádění standardní přístrojové zatáčky, tj. 3 st/sec.

Příkaz "Direct to XXX.". Pokračujte přímo na XXX.

Kromě vektorování může ATC určit pilotovi bod, ke kterému má pilot letět vlastní navigací. Tímto bodem bývá obvykle jeden z několika IAF pro dané letiště.

ATC zde nedává pilotovi instrukci ke změně kursu, jako u vektorování.

„Proceed direct XX“ předpokládá od pilota aktivní navigaci a let opravdu "přímo na XXX".

Další příkazy během přiblížení.

ATC může kromě výše uvedeného požadovat na pilotovi dodržet různá rychlostní omezení.

ATC nevidí na radaru indikovanou rychlost letadla (radar ukazuje Ground Speed).

ATC se proto obvykle zeptá pilota na indikovanou rychlost (kterou mu ukazuje rychloměr):

- "CSA 0 0 8, report speed. "
- "ČSA 0 0 8, oznamte rychlost. "

Pilot se podívá na rychloměr/machmetr a nahlásí :

- "Speed 265 knots, CSA 0 0 8. "
- "Rychlost 265 uzlů, ČSA 0 0 8. "

ATC pak nařídí omezit rychlost např. na < 240 kias:

- "CSA 0 0 8, reduce speed to 240 knots or less."
- "ČSA 0 0 8, snižte rychlost na 240 uzlů nebo menší."

Instrukce ke snižování rychlosti při klesání mohou být kritické a je třeba je plnit rychle.

Je třeba dodržet rozdíl mezi příkazem "..240 knots or less" a "..240 knots":

- při "240 knots a méně" může pilot zpomalovat bez dalšího i pod rychlost 240 KIAS (brzdí).
- při "240 knots" musí pilot udržovat rychlost 240 KIAS, dokud své omezení ATC nezruší.

Provedení přístrojového přiblížení na dráhu (ILS, VOR-DME, NDB-DME,..).

Přístrojová přiblížení se letí podle map IAC nebo podle instrukcí ATC.

Je nutno vždy mít příslušnou mapu vytištěnou před sebou.

Je nutno mít jasno, co jsou body IAF a FAF.

Od bodu IAF, nebo jiného, přes který pilot letí, může ATC pilota vektorovat:

ATC vektoruje obvykle několik mil před bod FAF, tj. před bod, kde začíná klesání.

ATC vektoruje tak, aby poslední vektor protínal osu dráhy (ILS) v úhlu cca 30 stupňů.

Pilot musí být schopen nalétnout ILS (trať konečného přiblížení) podle přístrojů, cca takto:

ATC dá pilotovi poslední vektor a současně i povolení "vstupu" do ILSu:

- "CSA 0 0 8, turn right, heading 2 0 0, cleared ILS Approach, Runway 2 2."
- "ČSA 0 0 8, točte doprava, kurs 2 0 0, ILS přiblížení povoleno dráha 2 2."

Pilot readbackuje:

- "Turning right, heading 2 0 0, cleared ILS Approach, RWY 2 2, CSA 0 0 8."
- "Točíme doprava, kurs 2 0 0, ILS přiblížení dráha 2 2 povoleno, ČSA 0 0 8"

Pilot točí doprava, do kursu 200 a kontroluje nastavení frekvence ILSu (na NAV1).

"Cleared ILS Approach" znamená, že pilot MŮŽE SÁM ZATÁČET do ILSu.

"Cleared ILS Approach" znamená také, že pilot MŮŽE SÁM KLESAT DO VÝŠKY FAF.

Pilot tedy nečeká na další vektor od ATC, ale sám točí do „osy“ ILSu a případně i klesá.

Pilot kontroluje břevno na indikátoru ILS (HSI).

Pilot poté, co se začne pohybovat břevno (indikátor polohy paprsku), dotáčí do „osy“ ILSu.

ATC pak přeladuje pilota na TWR (komunikace je uváděna v českém, ne slovenském jazyce):

- "CSA 0 0 8, contact Štefánik Tower, 1 1 8 decimal 3 0, bye."
- "ČSA 0 0 8, přejděte na Štefánik Věž, 1 1 83 0, naslyš."

Jiné možnosti:

Při letu po STARU nebo při užití "Direct to XXX" je **pilot** obvykle doveden na bod IAF. Z bodu IAF **pilot** dostane:

- povolení k provedení publikovaného přístrojového přiblížení (podle mapy zatačí i klesá).
- vektory od **ATC**, které ho dovedou zhruba 2-3 NM před bod FAF a instrukci ke klesání.

Provedení vizuálního přiblížení.

ATC může, se souhlasem **pilota**, vydat povolení k provedení vizuálního přiblížení:

- "CSA 0 0 8, cleared visual Approach RWY 2 2."
- "ČSA 0 0 8, povoleno vizuální přiblížení, dráha 2 2."

Vizuální přiblížení se ale častěji vydává na žádost **pilota** (request visual apch.).

Cílem vizuálního přiblížení je umožnit **pilotovi**, aby se nejkratší cestou dostal na zem.

K povolení vizuálního přiblížení není nezbytně nutné, aby **pilot** měl dráhu v dohledu.

Pilot však musí bezpečně trefit na letiště.

Po celou dobu vizuálního přiblížení se **pilot** musí nacházet vně oblaků.

Po celou dobu přiblížení musí mít **pilot** v dohledu veškerý okolní provoz.

Pilot při readbacku povolení k vizuálnímu přiblížení ohlásí :

- "Cleared visual Approach RWY 2 2, CSA 0 0 8."
- "Vizuální přiblížení povoleno, dráha 2 2, CSA 0 0 8."

Pilot pokračuje nejkratší cestou na finále dráhy 22 a finále ohlásí.

VIII. Landing Clearance = povolení k přistání.

Přibližně 4 NM od prahu dráhy je letadlo na finále a **ATC** dává povolení k přistání:

- "CSA 0 0 8, wind 2 6 0 degrees, 2 2 knots, Runway 2 2, cleared to land."
- "ČSA 0 0 8, vítr 2 6 0 stupňů, 2 2 uzlů, dráha 2 2, přistání povoleno."

Pilot readbackuje:

- "Runway 2 2, Cleared to land, CSA 0 0 8."
- "Dráha 2 2, přistání povoleno, ČSA 0 0 8."

Pilot nemusí opakovat rychlost a směr větru, ale předpokládá se, že rozuměl a přizpůsobí se.

ATC by po vydání povolení k přistání neměl dávat **pilotovi** žádné další instrukce.

Pilot přistává.

Vyjímku tvoří instrukce :

- zrušení povolení k přistání a následně
- příkaz ke GoAround (náhle se objevivší překážka na dráze).

GoAround je případ, kdy **ATC** nařizuje **pilotovi**, aby nepřistával a udělal průlet.

Příkaz GoAround vyžaduje rychlé splnění pokynu a současně readback od **pilota**.

ATC dává příkaz k provedení průletu takto:

- "CSA 0 0 8, Go Around !"
- "ČSA 0 0 8, proved'te průlet !"

IX. Taxi instructions = pokyny pro pojíždění.

Pilot po přistání co nejrychleji dojde k vhodné pojízděčce, ve směru přistání, a uvolní dráhu.

ATC nedává **pilotovi** instrukce, po které TWY má **pilot** dráhu uvolnit.

Termín "uvolněná dráha" znamená, že celé letadlo mine vyčkávací místo na dané pojízděčce.

Pilot vše toto činí CO NEJRYCHLEJI a hlavně bez pokynů **ATC**.

Pilot provádí úkony po přistání, především přestaví odpovídač do polohy "Standby".

Pilot se ohlásí **ATC** teprve po bezpečném uvolnění dráhy:

- "Štefánik Tower, RWY 2 2 vacated via taxiway Delta."

- "Štefánik Věž, dráha 2 2 uvolněna na pojízděcí Delta."

ATC dá instrukce k pojíždění, stejně jako při pojíždění k odletu (viz.II.:Taxi Clearance).

X. Flight conclusion = ukončení letu.

Komunikace mezi **Pilotem** a **ATC** končí obvykle instrukcemi k pojíždění na stojánku.

Povolení k vypnutí motorů a zrušení letového plánu se běžně nedává.

Uvedený návod shrnuje poznatky z pozorování nových online pilotů na síti. Proto jsou v něm oproti běžným letům určité věci zdůrazněny a jiné nejsou zmíněny vůbec. Manuál lze použít pro první lety na síti [VATSIM](#) ale pro další lety je třeba "modelový příklad" rozšiřovat o všechny [další fráze a postupy](#). Návod předpokládá od virtuálních pilotů znalost základních pravidel komunikace - jak hláskovat, jak vyslovovat číselné údaje, jak oslovovat a význam slov „Roger“, „Wilco“, apod..

*Frazeologie je napsána v nejjednodušší možné formě ale [fráze od ATC](#) jsou uváděny podle současně platných předpisů. [Readback pilota](#) není tímto předpisem tak přísně upraven. **Pilot** by se měl snažit uvedenou syntaxi dodržet ale především by měl klást důraz na to, aby jeho odpověď byla správně pochopena a nevyžadovala další konverzaci.*

Manuál není návodem na ovládání letadla, naopak, předpokládá značný stupeň znalosti ovládání letadla, především dodržování postupů v jednotlivých fázích letu a schopnost vlastní navigace podle navigačního vybavení (RNAV nebo NON-RNAV) ve všech fázích letu, znalost čtení z map a interpretaci údajů v nich publikovaných. Většinu uvedených postupů lze nastudovat v sekci [Škola Pilotů](#) na fóru [VACC-CZ](#).

Všechny uvedené instrukce se vztahují na provádění virtuálních online letů na síti VATSIM a nesmí být použity v reálném létání.

Žádná z částí tohoto dokumentu nesmí být publikována, kopírována nebo veřejně šířena ani v elektronické ani v tištěné podobě bez písemného souhlasu obou autorů. Některé uvedené odkazy směřují na "[Školičku](#)" autora Ondřeje Fraňka (s jeho laskavým svolením). Autoři děkují za podnětné korektury textu Jáchymu Vohryzkovi.

© 2008, Pavel Svoboda, David Černý
VACC-CZ www.vacc-cz.org