

NEBOJME SE VŠEOBECNÉHO RADIOFOŇÁKU

Pokud jste začínající pilot / elementárník a blíží se vám sóla, jistě víte, že si musíte udělat „Radiofoňák“. A pokud alespoň trochu vládnete angličtinou, zvažte, zda nepůjdete rovnou do „Všeobecného průkazu radiotelefonisty“, kde je součástí zkoušky i ústní zkouška z angličtiny. Ta je však takový pomyslný strašák, takže se možná díky tomu nakonec raději rozhodnete pro „Omezený průkaz radiotelefonisty“, kde se píše pouze test, což však může být škoda.

Tímto článkem vás chci seznámit, jak tato ústní zkouška probíhá, abych vám rozhodnutí ulehčil a možná i dodal odvalu, protože za stejné peníze (ano ČTÚ nerozlišuje poplatek za omezený nebo všeobecný průkaz) dostanete maximum toho, co vám ČTÚ může vydat.

Jak jsem se již zmínil na začátku, zkouška na „Všeobecný průkaz radiotelefonisty“ má dvě části:

1. PÍSEMNÝ TEST

K testu nemá smysl cokoli dodávat, protože ČTÚ zveřejňuje všechny otázky se správnými odpověďmi na svých stránkách, takže se ho můžete naučit v podstatě nazpaměť a správnou otázku v testu již jen vyhledat.

Test se všemi třemi možnostmi, kdy je pouze jedna správná si můžete dokonce vyzkoušet i na stránkách <http://www.aeroweb.cz/testy/>. Předseda komise vám sdělí, že máte na test 2 hodiny, ale napsaný ho budete mít i s kontrolou ne za více než 40 minut. Aby jste v testu prospěli, musíte mít 90% otázek správně. Znamky jsou pouze prospěl a neprospěl.

Test se píše ze tří předmětů a ze všech uveřejněných otázek je vybrán následující počet:

1. Radiokomunikační předpisy – 20 otázek (2 mohou být chybně)
2. Radiokomunikační provoz – 40 otázek (4 mohou být chybně)
3. Elektrotechnika a radiotechnika – 20 otázek (2 mohou být chybně)

2. ÚSTNÍ ZKOUŠKA

Zde se dostáváme k „jádro pudla“. Popis zkoušky rozdělím na dvě části. První bude průběh zkoušky, tak jak jsem ho měl já osobně a druhý bude seznam materiálu, který když prostudujete, musíte dle mého názoru zkoušku udělat. Podotýkám, že u zkoušky využijete minimum obecné angličtiny, takže pokud jste začátečník či věčný začátečník rovněž se nemusíte bát.

POSTUPNÝ PRŮBĚH ZKOUŠKY:

1. Přečtení odstavce z předpisu L FRAZEOLOGIE:

Transmission shall be conducted concisely in a normal conversation tone; full use shall be made of standard phraseologies wherever these are prescribed in relevant ICAO documents or procedures.

Následně chtěl zkoušející překlad do češtiny:

Vysílání musí být stručné a vedeno normálním hovorovým tónem; přitom se musí v plné míře využívat stanovené frazeologie, kdekoli je tato předepsána v příslušných dokumentech a postupech ICAO.

To, že jsem přeložil slovo *procedures* jako *postupy* se mu líbilo, protože každý to prý překládá jako *procedury*, což podle něj není hezky česky.

2. Hláskování nadpisu překladu:

COMMUNICATION PROCEDURES

Nejdříve v anglické hláskovací abecedě, pak to chtěl i českou hláskovací abecedou. Když jsem se dostal k Marie, Marie, Urban, tak se zasmál, že to není u zkoušky nutné, ale že to zkusil.

3. Poslech zprávy ATIS

Dával mi na výběr, zda chci ATIS Ruzyně nebo Tuřany, že prý je Ruzyně jednodušší a měl pravdu. Žádné výšky oblačnosti, žádné zavřené APRONY, TWY nebo aktivované prostory, opravdu jen to nejzákladnější:

GOOD MORNING RUZYNE ATIS INFORMATION
PAPA
0700
ILS APPROACH
RUNWAY IN USE 24
TRANSITION LEVEL 60
METAR PRAHA ISSUED AT 0700
WIND 270 DEGREES 5 KNOTS
VISIBILITY CAVOK

TEMPERATURE 20
DEWPOINT 17
QNH 1012 HECTOPASCALS
NOSIG
YOU HAVE RECEIVED ATIS INFORMATION PAPA

Podařilo se mi vše zachytit a zapsat hned na poprvé, takže když jsem dopsal řekl mi: „Konečně někdo, kdo umí používat ATIS, zahodte sluchátka a povídejte.“ Zprávu chtěl přeložit a rozebrat jednotlivé položky. Když jsem se dostal k METARu, nazval jsem ho *Předpověď počasí*. Zastavil mě, že to žádná předpověď není. Opravil jsem se, že je to *Stav počasí* a předpověď je TAF. V této souvislosti se ptal, jak často se vydává nový ATIS. (každou 1/2 hodinu nebo při významné změně) Chtěl také vysvětlit rozdíl mezi převodní výškou a převodní hladinou.

4. Komunikace

Řekl mi, že **on je Ruzyně RADAR** a ať si zvolím letadlo které budu **já (Cessna 152 OK-MMB)**. Letím z Brna do Ruzyně a za 5 minut dosáhnu Echo. Vycházeli jsme z ATISu, který mi pustil. Upozornil, že nebudeme říkat dobrý den.

Ruzyně RADAR, OK-MMB
OK-MMB, Ruzyně RADAR

Cessna 152, from Brno to Ruzyně, Echo in 5 min., information Papa, 1012 O-MB, proceed Echo, standard arrival Echo1, in CTR not above 2500 ft, squawk 3331, report Tango, monitor Ruzyně TWR 118.1

To *monitor* chtěl vysvětlit. Řekl jsem mu, že mám poslouchat na frekvenci 118,1 Ruzyně věž. On doplnil, že je to proto, protože řídicí na Radaru toho má moc a ví, že jsem pomalá Cessna, tak mě rovnou přehodil na věž.

O-MB, standart arrival Echo1, in CTR not above 2500 ft, squawk 3331, report Tango, monitoring Ruzyně TWR 118,1, O-MB

Trval na tom, abych začal opakování zprávy svojí zkrácenou voláčkou, protože mě tak oslovil.

Ruzyně TWR, OK-MMB, reached Tango

Řekl, že to zkrátíme, že už jsem na finále a Ruzyně věž mi hlásí:

OK-MMB, Ruzyně TWR, landing approved

Jelikož to byla jedna otázka v testu, odpověděl jsem, že tato fráze je nepřipustná a musí se použít *cleared for landing*.

5. Tísňová zpráva

Byl jsem pilot Boeingu 747 letící na Tuřany a v hladině 360 mi prasklo sklo. Úkolem bylo sestavit tísňovou zprávu:

MAY DAY MAY DAY MAY DAY, Brno RADAR „My CALLSIGN“ descent to safe altitude due to decompression

Řekl, že by to takhle také šlo, ale opravil mě, že je důležité říct *emergency descent* a že se většinou hlásí *to level 100*, kde se už dá normálně dýchat.

6. Rozdíly ve výslovnosti čísel

Všechna čísla, se vysílají vyslovováním každé číslice odděleně vyjma čísel souvisejících s nadmořskou výškou (altitude), výškou oblačnosti, dohledností a dráhovou dohledností (RVR), ve kterých se vyskytují celé stovky a celé tisíce, se vysílají odděleným vyslovováním každé číslice počtu stovek a tisíců, za kterým následuje slovo "HUNDRED" nebo "THOUSAND". Kombinace tisíců a celých stovek se vysílají odděleným vyslovováním každé číslice počtu tisíců, za kterým následuje slovo "THOUSAND" následovaným počtem stovek, za kterým následuje slovo "HUNDRED".

Frekvence se vyslovují po čtyřech nebo šesti číslech. Zeptal se mě proč? Moje odpověď: „Aby nedošlo k záměně“. Odpověděl, že to taky, ale hlavně při současném dělení 8,33 kHz by se některé frekvence nedaly vyslovit.

Na závěr se zeptal na odchylky od spisovné češtiny při vysílání čísel (u číslic: 2, 4, 7, 8) a od spisovné angličtiny (u číslic: 3, 4, 9).

7. Zkouška rádia

Tuřany TWR, OK-MMB, Radio Check, 119,6

Řekl jsem, že je také možno použít frázi *how do you read*, ale on mi řekl, ať raději používám *radio check*. Odpověděl mi, že slyší trojkou a chtěl vyjmenovat stupně čitelnosti:

- 1 UNREADABLE
- 2 READABLE NOW AND THEN
- 3 READABLE BUT WITH DIFFICULTY
- 4 READABLE
- 5 PERFECTLY READABLE

8. Pořadí zpráv dle důležitosti

1. tísňové,
2. pilnostní,
3. o rádiovém zaměření,
4. pro zajištění bezpečnosti letů,
5. meteorologické,
6. o pravidelnosti letů

9. Překlad standardních výrazů a ustálených frází

Approved - schváleno

Unable – nejsem schopen

Request cross runway – žádám o křížení vzletové a přistávací dráhy

Air Traffic – pojiždění za letu

Zde se ptal, které letadlo používá pojiždění za letu. Odpověděl jsem, že vrtulník a on odvětil, že je to také letadlo, což je věc názoru a do polemiky na toto téma jsem se s ním nepouštěl. :o)

SEZNAM MATERIÁLU KE STUDIU:

- Natrénujte si ATIS po telefonu:
 - +420 220 378 300 pro LKPR (Praha – Ruzyně),
 - +420 353 239 798 pro LKKV (Karlovy Vary),
 - +420 545 521 222 pro LKTB (Brno-Tuřany),
 - +420 596 693 440 pro LKMT (Ostrava – Mošnov).
- Stupně čitelnosti při zkoušce rádia (vedeny v popisu zkoušky)
- Mezinárodní hláskovací abeceda
- Čísla – co se vyslovuje zvlášť a co po tisících a stech (vedeno v popisu zk.)
- Pořadí zpráv dle důležitosti (vedeno v popisu zkoušky)
- Z předpisu L Frazologie (<http://lis.rlp.cz/predpisy/predpisy/index.htm>) se naučte odstavec 7. Standardní výrazy

Přeji všem úspěšné složení zkoušky a mnoho hezkých chvil při létání. Vráťa Daněk