

ENR 1. VŠEOBECNÁ PRAVIDLA A POSTUPY ENR 1. GENERAL RULES AND PROCEDURES

ENR 1.1 VŠEOBECNÁ PRAVIDLA

Pravidla pro letový provoz a postupy uplatňované při poskytování letových provozních služeb v České republice odpovídají prováděcímu nařízení Komise (EU) č. 923/2012 ze dne 26. září 2012, v platném znění, Annexum 2 a 11 k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví a příslušným částem Doc 4444 (Procedures for Air Navigation Services - Air Traffic Management) a Doc 7030 (Regional Supplementary Procedures).

1.1.1 PROVÁDĚNÍ LETŮ

1.1.1.1 Mezinárodní lety mohou být prováděny pouze na/z mezinárodních letišť, pokud nebylo dvoustrannou nebo mnohostrannou dohodou mezi Českou republikou a příslušnými státy stanoveno jinak. Toto ustanovení se neuplatňuje pro letadla přilétající/odlétající z/na území států Schengenského prostoru.

1.1.1.2 Lety VFR nad FL 95 a veškeré lety IFR se mohou provádět pouze po stanovených tratích ATS, pokud odbor civilního letectví Ministerstva dopravy ČR neudělí zvláštní povolení, nebo příslušné stanoviště ATC nestanoví v jednotlivých případech jinak. Lety VFR do FL 95 mohou být ve FIR Praha prováděny i mimo tratě ATS. Mezinárodní lety VFR do FL 95 mohou vstupovat/vystupovat do/ z FIR Praha i mimo tratě ATS.

1.1.1.3 Kombinované lety IFR/VFR na/z letišť, která nejsou schválena pro provoz podle pravidel IFR (dále jen "lety na/z neřízená letiště").

1.1.1.3.1 Na žádost pilota může stanoviště ATC, na základě aktivace vyhrazených, rezervovaných a omezených prostorů a je-li potřeba, po koordinaci s příslušnými vojenskými stanovišti ATC, povolit letadlu prováděcímu kombinovaný let IFR/VFR pokračovat podle pravidel IFR až nad neřízené letiště určení nebo po odletu z takového letiště přejít na let podle pravidel IFR ještě před bodem přechodu uvedeným v letovém plánu, při splnění následujících podmínek:

- a) Ke změně pravidel letu IFR na VFR a naopak musí dojít nejpозději respektive nejdříve nad letištěm určení nebo odletu.
- b) Stanoviště ATC může letadlu za IFR směřujícímu na neřízené letiště vydat povolení ke klesání jen do stanovené minimální letové nadmořské výšky nebo do stanovené minimální nadmořské výšky pro radarové vektorování.
- c) Piloti, zamýšlející provést kombinovaný let z neřízeného letiště v sektorech Čechy West, Čechy East a Morava, se musí před vzletem telefonicky spojit s FIC Praha na čísle ☎ + 420 220 374 393 a zkoordinovat způsob přechodu na let IFR. Po vzletu z neřízeného letiště musí pilot co nejdříve navázat spojení s příslušným stanovištěm podle předchozího dohovoru a vyžádat si povolení pro let IFR.
- d) Změna pravidel VFR na IFR při odletu letadla z neřízeného letiště se může uskutečnit, až když letadlo dosáhlo stanovenou minimální letovou nadmořskou výšku nebo stanovenou minimální nadmořskou výšku pro poskytování přehledových služeb ATC.

ENR 1.1 GENERAL RULES

The air traffic rules and procedures applicable to the provision of air traffic services in the Czech Republic conform to Commission Implementing Regulation (EU) No 923/2012 of 26 September, as amended, Annexes 2 and 11 to the Convention on International Civil Aviation and to the relevant portions of the Doc 4444 (Procedures for Air Navigation Services - Air Traffic Management) and Doc 7030 (Regional Supplementary Procedures).

1.1.1 CONDUCTING OF FLIGHTS

1.1.1.1 Unless otherwise decided by bilateral or multilateral agreement between the Czech Republic and the respective states, international flights may be only operated to/from the international aerodromes. This regulation is not applied for aircraft arriving/ departing from/to territory of Schengen area states.

1.1.1.2 VFR flights above FL 95 and all IFR flights may be conducted only along the designated ATS routes unless special permission has been granted by the Civil Aviation Department of the Ministry of Transport of the C.R. or unless otherwise specified in individual cases by relevant ATC unit. VFR flights within Praha FIR up to FL 95 may be also conducted outside ATS routes. International VFR flights up to FL 95 may enter/exit Praha FIR outside ATS routes.

1.1.1.3 Combined IFR/VFR flights to/from aerodromes not approved for IFR operations (further "flights to/from uncontrolled aerodromes" only).

1.1.1.3.1 On pilot request and on the base of a real activation of segregated reserved and restricted areas and when necessary upon coordination with military ATC units concerned, an ATC unit can clear aircraft executing combined IFR/VFR flight to continue under IFR as far as the uncontrolled aerodrome of destination or after departure from such an aerodrome to change VFR to IFR rules before the change of rules point designated in the flight plan, provided the following specific conditions are fulfilled:

- a) Change of IFR to VFR flight rules and vice versa shall be executed at the latest or earliest over the aerodrome of destination or departure.
- b) The aircraft under IFR proceeding to an uncontrolled aerodrome may be cleared to descend by an appropriate ATC unit to a designated Minimum Flight Altitude or Minimum Radar Vectoring Altitude only.
- c) Pilots intending to depart from uncontrolled airfields within sector Cechy West, Cechy East and Morava, shall contact FIC Praha before departure on telephone number ☎ +420 220 374 393 and co-ordinate the way of changing the flight rules to IFR. After departure from the uncontrolled airfield the pilot shall, as soon as possible, establish radio communication with an appropriate civil ATC unit in accordance with previous coordination and request clearance for IFR flight.
- d) The change of VFR to IFR rules of aircraft departing from an uncontrolled aerodrome may be executed after the aircraft has reached the designated Minimum Flight Altitude or a ATC Surveillance Minimum Altitude.

- e) Letadlo provádějící let podle výše uvedených pravidel musí být schopno RNAV-5 navigace.
- f) V letových plánech předložených pro tyto lety musí provozovatel uvést alespoň jedno řízené náhradní letiště s provozem IFR.

- e) The aircraft operating according to the above-mentioned rules must be capable of RNAV-5 navigation.
- f) At least one alternate controlled aerodrome with IFR operation has to be inserted in the flight plan submitted by an operator for such a flight.

- g) Minimální nadmožské výšky pro poskytování přehledových služeb ATC jsou publikovány v: ENR 6-9 (celý FIR), LKTB AD 2-43, LKKV AD 2-43, LKMT AD 2-43, LKPR AD 2-43

- g) ATC Surveillance Minimum Altitudes are published in: ENR 6-9 (whole FIR), LKTB AD 2-43, LKKV AD 2-43, LKMT AD 2-43, LKPR AD 2-43

1.1.1.4 Spouštění motorů musí být v souladu s místními postupy. Umožňují-li to místní postupy, velitel letadla nebo odpovědný zástupce provozovatele letadla, který má v úmyslu na řízeném letišti spustit pohonné jednotky bez vyžádání povolení ke spouštění u ATC, je povinen si ověřit u provozovatele letiště, zda není nebo nebude na letišti vyhlášen motorový klid.

1.1.1.4 Engine start-ups shall be in accordance with the local procedures. If the local procedures permit, pilot-in-command or a responsible representative of the aircraft operator who intends to start-up engines at a controlled aerodrome without approval from ATC, is obliged to check with the aerodrome operator whether prohibition of engines start-ups is not or will not be declared.

1.1.1.5 Minimální výšky letu
Minimální výšky letu jsou určeny předpisem L 2. Pro lety nad Prahou platí dodatečná omezení podrobně uvedená v [LKPR AD 2.23](#).

1.1.1.5 Minimum levels of flights
Minimum levels of flights are determined by ICAO Annex 2. Additional restrictions for flights over Praha are in detail given in [LKPR AD 2.23](#).

1.1.1.6 Při vydávání traťového povolení nebude uváděna trať letu, pokud je shodná s tratí uvedenou v podaném letovém plánu.

1.1.1.6 The route of flight will not be indicated in enroute air traffic control clearance when it is identical with the route inserted in filed flight plan.

Poznámka: Pokud povolená trať letu bude jiná, než je uvedena v letovém plánu, bude v letovém povolení uvedena.

Note: The route of flight will be indicated in ATC clearance in case of difference from submitted flight plan.

1.1.1.7 Velitel letadla, který před přistáním neobdrží od letištního řídicí věže instrukce pro poježdění, musí po výběhu co nejdříve uvolnit dráhu na nejbližší vhodnou TWY, není-li místními postupy publikovanými v AIP AD uvedeno jinak. Po uvolnění dráhy nesmí velitel letadla pokračovat v dalším poježdění, dokud neobdrží povolení k poježdění. Při uvolňování dráhy nesmí velitel letadla poježdět zpět po dráze nebo použít k poježdění jinou dráhu bez předchozího povolení od letištního řídicí věže.

1.1.1.7 If pilot-in-command does not receive taxi instructions from TWR before landing, he/she shall leave the RWY after landing run out using any nearest suitable TWY unless otherwise specified by local procedures published in AIP AD. After leaving the RWY pilot-in-command shall not continue further taxiing until obtaining taxi clearance. When leaving the RWY pilot-in-command shall not backtrack on RWY or taxi via other RWY without obtaining taxi clearance from TWR.

1.1.2 POSKYTOVÁNÍ LETOVÉ INFORMAČNÍ A POHOTOVOSTNÍ SLUŽBY

1.1.2 PROVISION OF FLIGHT INFORMATION SERVICE AND ALERTING SERVICE

Letová informační služba a pohotovostní služba se poskytují v následujícím rozsahu:

Flight information service and alerting service are provided to the following extent:

1.1.2.1 Letová informační služba

1.1.2.1 Flight Information Service

Letovou informační službu poskytují všechna stanoviště ATS v jejich prostoru odpovědnosti. Letová informační služba zahrnuje:

Flight information service is provided by all ATS units within their area of responsibility. Flight information service encompasses:

- a) Poskytování informací o známém letovém provozu a o nebezpečí srážky v prostoru třídy G nebo E. Piloti letů VFR v prostoru třídy G nebo E, kteří chtějí informace o provozu získat, musí po navázání spojení oznámit následující informace v uvedeném pořadí:
- identifikaci letadla;
 - typ;
 - polohu;
 - hladinu letu;
 - trať;
 - kód SSR.
- b) Poskytování informací o stavu letišť a služeb v rozsahu FIR Praha všem letům pouze na vyžádání.
- c) Poskytování informací o hlášených meteorologických podmínkách na trati a na letištích, včetně letištních předpovědí v rozsahu FIR Praha všem letům na vyžádání. Letům VFR, které

- a) Information concerning known air traffic and a risk of collision. Pilots of VFR flights operating in class G or E airspace requiring traffic information shall, after establishing radio contact, pass information in following order:
- identification of aircraft;
 - type of aircraft;
 - position;
 - flight level;
 - track;
 - SSR code.
- b) Information about the condition of airports and services in FIR Praha is provided for all flights on request only.
- c) Information about reported meteorological conditions en-route and at airports, including airport forecasts, is provided for all flights within the area of FIR Praha on request only. Information

1.1.9.2.2 Požadavky uživatelů na dočasné vyhrazení částí vzdušného prostoru k využití, které nejsou publikovány v AIP, se publikují cestou NOTAM nebo AIP SUP a odkaz na příslušnou publikaci je rovněž uveden v AUP.

1.1.9.2.3 Časové parametry pro aktivaci prostorů "AMC manageable".

Aktivační doby jsou definované následovně:

- 1) Publikovaná doba - zahrnuje maximum možného času aktivace; je publikována v ENR 5 ve sloupci "Poznámky".
- 2) Plánovaná doba - je doba publikovaná v AUP; její rozsah nepřesahuje publikovanou dobu.
- 3) Skutečná doba aktivace - je skutečné časové využití prostoru, které oznámí uživatel prostoru, který provádí činnost; její rozsah nepřesahuje plánovanou dobu, která je uvedena v AUP.

1.1.9.2.4 Vertikální hranice pro plánování a aktivaci prostorů AMC "Manageable" se stanovují podle ustanovení ENR 1.1.9.3.1.

1.1.9.3 Zásady pro plánování a využívání vertikálních hranic vzdušných prostorů

1.1.9.3.1 Uživatelé vzdušného prostoru se žádají, aby plánovali vertikální využívání vzdušného prostoru následovně:

- do 1000 ft AGL využívat výšky AGL;
- nad 1000 ft AGL do 5000 ft AMSL používat IFR hladiny v souladu s AIP ČR, ENR 1.7.5;
- nad 5000 ft AMSL do FL 290 používat VFR hladiny v souladu s AIP ČR, ENR 1.7.5;
- od FL 290 do FL 410 používat číslo vyjadřující mezihladinu mezi IFR letovými hladinami končící číslovkou "5" (FL 295 - FL 405);
- nad FL 410 používat číslo vyjadřující mezihladinu mezi IFR letovými hladinami končící číslovkou "0" (FL 420 - FL 660).

1.1.9.3.2 Za účelem zajištění bezpečné separace letecké činnosti uvnitř přiděleného prostoru a letového provozu prováděného mimo tento prostor mohou jeho uživatelé využívat přidělený vzdušný prostor minimálně 500 ft (1000 ft nad FL 410) nad spodní hranicí a minimálně 500 ft (1000 ft nad FL 410) pod horní hranicí přiděleného vzdušného prostoru definovaného vertikálně letovou hladinou (tj. nad 5000 ft AMSL) podle ustanovení AIP ČR ENR 1.1.9.3.1.

Poznámka: Pokud stanoviště ATS musí zajistit větší vertikální rozstup, než je stanoven (např. z důvodu nevybavení letadla pro let v prostoru RVSM nebo pro let skupiny, vypouštění paliva), musí se tento rozstup zajistit v prostoru odpovědnosti daného stanoviště ATS.

1.1.9.4 Kondicionální tratě (CDR) a prostory pro přímé směřování tratí (DCT)

V rámci koncepce FUA jsou vedle stálých tratí ATS vytvářeny kondicionální tratě ATS (CDR) a prostory pro přímé směřování tratí (DCT). Seznam DCT je publikován v RAD.

1.1.9.2.2 Requirements of users for temporary reservation of parts of airspace not published in AIP, are published via NOTAM or AIP SUP and reference to appropriate publication is also listed in AUP.

1.1.9.2.3 Time parameters for activation of "AMC manageable" areas.

Activation times are defined as follows:

- 1) Published hours - cover the maximum possible activation time; they are published in AIP, ENR 5 in the Remarks column.
- 2) Planned hours - published in the AUP; they are within the published hours.
- 3) Real Activation Time - is the actual period of use of the area known from the area user who performs the activity; it is within the planned hours published in AUP.

1.1.9.2.4 Vertical limits for planning and activation of AMC "Manageable" airspaces are appointed according to ENR 1.1.9.3.1.

1.1.9.3 Principles of airspace vertical limits planning and use

1.1.9.3.1 Users of the airspace are required to plan vertical usage of the airspace as follows:

- up to 1000 ft AGL use AGL heights;
- above 1000 ft AGL up to 5000 ft AMSL use IFR levels according to AIP CR, ENR 1.7.5;
- above 5000 ft AMSL up to FL 290 use VFR levels according to AIP CR, ENR 1.7.5 ;
- from FL 290 to FL 410 use number expressing a level between two IFR flight levels ended with digit "5" (FL 295 - FL 405);
- above FL 410 use a number expressing a level between IFR flight levels ended with digit "0" (FL 420 - FL 660).

1.1.9.3.2 In order to assure safe separation of aeronautical activity inside the assigned airspace and air traffic performed outside such an area its users are allowed to use the assigned airspace at least 500 ft (1000 ft above FL 410) over the lower limit and at least 500 ft (1000 ft above FL 410) below the upper limit of the assigned airspace defined vertically by flight level (i.e. over 5000 ft AMSL) according to AIP CR ENR 1.1.9.3.1.

Note: If an ATS unit has to assure a greater vertical separation than specified, (e.g. for the reason of aircraft not equipped for flight in RVSM airspace or a group flight, fuel jettisoning) such a separation must be assured in the ATS unit's area of responsibility.

1.1.9.4 Conditional Routes (CDRs)

Conditional routes ATS (CDR) and areas for direct routes (DCT) are being created in addition to permanent ATS routes within the FUA concept. DCT list is published in RAD.

1.1.9.4.1 CDR jsou rozděleny do tří kategorií podle možnosti je plánovat a podle očekávaného stupně aktivace příslušného prostoru.

1.1.9.4.2 CDR 1 - stále plánovatelná CDR během období publikovaného v AIP, není-li ve zprávě EAUP uvedeno jinak

- CDR 1 jsou tratě, od kterých se očekává, že budou k dispozici po většinu času během období publikovaného v AIP.
- Lety na CDR 1 se plánují stejným způsobem jako na stálých ATS tratích během období publikovaném v AIP.
- Uzavírání segmentů tratí CDR 1 může být nahrazeno naplánováním definovaných FUA/EU Restrictions v EAUP. Seznam FUA Restriction je uveden v RAD Appendix 7.
- V případě, že nepoužitelnost CDR 1 bude oznámena krátce předem, přesměrování letů mimo prostor omezující využívání CDR 1 bude provedeno podle instrukcí ATC.

1.1.9.4.3 CDR 2 jsou tratě plánovatelné pouze v období publikovaném ve zprávě EAUP.

- CDR 2 jsou součástí předem stanoveného scénáře tratí, který reaguje na nevyváženost kapacity vzdušného prostoru.

1.1.9.4.4 CDR 3 jsou tratě neplánovatelné.

- CDR 3 jsou publikovány v AIP a jsou použitelné pouze na základě instrukcí ATC.

1.1.9.4.5 Seznam tratí CDR 2 v prostoru ECAC je publikován denně ve zprávě EAUP, která je pro účely plánování letů publikovaná na NM NOP Portal.

1.1.9.4.1 CDRs are divided into three categories according to their availability, their flight planning potential and the anticipated level of activity of associated areas.

1.1.9.4.2 Category one (CDR 1) - Permanently Plannable CDR during the times published in AIP unless otherwise specified in EAUP.

- CDRs 1 are routes expected to be available for most of the time during the time period published in AIP.
- CDRs 1 are flight planned in the same way as permanent ATS routes during the times published in AIP.
- CDR 1 segments closure may be replaced by planning of defined FUA/EU Restrictions in EAUP. The list of FUA restrictions is published in RAD Appendix 7.
- In the event of a short notice unavailability of a CDR 1, rerouting around an associated AMC Manageable Area will be made on ATC instructions.

1.1.9.4.3 Category Two (CDR 2) - are routes plannable during periods published in EAUP messages only.

- CDRs 2 are part of predefined routing scenarios which respond to specific capacity imbalances.

1.1.9.4.4 Category Three (CDR 3) are not plannable routes

- CDRs 3 are published in AIP as CDRs usable on ATC instruction only.

List of CDRs 2 in the ECAC area is published daily in the EAUP report, which is published on NM NOP Portal for flight planning purposes.

1.1.9.5 Předkládání stížností k ASM

Uživatelé vzdušného prostoru mohou podávat stížnosti k problematice ASM písemně Úřadu pro civilní letectví.

Kontakt:

Úřad pro civilní letectví
Sekce provozní
K letišti 1149/23
160 08 Praha 6

1.1.9.5 Submission of the complaints to ASM

Airspace users can submit complaints to ASM agenda in a written form to the Civil Aviation Authority.

Contact:

Civil Aviation Authority
Aeronautical Operations Division
K letišti 1149/23
160 08 Praha 6

1.1.9.6 Hodnocení užívání vzdušných prostorů

1.1.9.6.1 V souladu s nařízením Komise (ES) č. 2150/2005 je pravidelné hodnocení užívání vzdušného prostoru důležitým prostředkem zvyšování důvěry mezi uživateli vzdušného prostoru a důležitým nástrojem pro zlepšení organizace a uspořádání vzdušného prostoru.

1.1.9.6.2 Uživatelé prostorů TRA a TSA vedou evidenci využití těchto prostorů (počet letů, počet letadel, časové využití plánovaného prostoru, dobu rezervace, dobu aktivace, dobu deaktivace). Tyto statistické informace uživatelé zasílají písemně do 15. dne každého měsíce Úřadu k dalšímu zpracování a následnému využití. Veškeré písemné statistické podklady a údaje v elektronické podobě související s využitím prostorů TRA a TSA se uchovávají pro archivaci po dobu minimálně 3 měsíců.

1.1.9.6 Airspace use assessment

1.1.9.6.1 Regular assessment of airspace use in compliance with Commission Regulation (EC) No. 2150/2005 is an important means to increase the confidence among airspace users and an important tool for improvement of organization and airspace management.

1.1.9.6.2 Users of TRA and TSA record usage of these areas (number of flights, number of aircraft, time utilization of planned area, booking time, activation time, deactivation time). These data are to be sent in written form on 15th day of each month at the latest to the Authority to further processing and subsequent use. All written statistic data and electronic data related to the use of TRA and TSA are stored at least for 3 months.