

1.10.2.3.4 Na všechny zprávy popsané v paragrafu 1.10.2.3 reaguje IFPS zasláním "IFPS Operational Reply Messages" stejně jako na zaslání letového plánu.

1.10.2.4 Výše popsané postupy se týkají předložení letového plánu a jeho následné aktualizace prostřednictvím ohlašoven letových provozních služeb. Komunikuje-li provozovatel přímo s IFPS, nedisponují ohlašovny letových provozních služeb žádnými informacemi o stavu letového plánu až do jeho příjmu po zpracování v IFPS a případného následného příjmu zprávy o přidělení časové mezery pro vzlet. K příjmu zpracovaného letového plánu dojde v čase 3 hodiny před EOBT nebo před časem vstupu do vzdušného prostoru ČR, popřípadě později, v závislosti na čase předložení letového plánu.

### 1.10.2.5 Plánování letů v TMA Praha / CTA 1 Praha

1.10.2.5.1 Pro účely plánování IFR přeletů a kombinovaných (Y/Z) letů na i z letišť pod tímto prostorem je nabízen systém DCT segmentů definovaných mezi jednotlivými body tohoto vzdušného prostoru.

1.10.2.5.2 DCT segmenty jsou definovány v Route Availability Document (RAD).

1.10.2.5.3 Tento systém plně nahrazuje systém tranzitních ATS tratí v celém horizontálním i vertikálním rozsahu TMA/CTA 1 Praha.

1.10.2.5.4 IFR odlety i přílety z/na letiště v rámci "LKPR Group (LKPR, LKKB, LKVO)" (viz RAD) používají publikované odletové (SID) a příletové (STAR) tratě dle instrukcí ATC.

### 1.10.3 POSTUPY PRO OZNAČOVÁNÍ LETOVÝCH PLÁNŮ NAHRAZUJÍCÍ DŘÍVE PODANÉ

#### 1.10.3.1 Používání postupu

1.10.3.1.1 Postup je závazný pro lety po tratích, které jsou předmětem regulace toku letového provozu, jestliže je v průběhu předletové fáze rozhodnuto o jejich přesměrování z důvodu menšího zpoždění na náhradní trati oproti trati původního letového plánu.

1.10.3.1.2 Aby se předešlo nadměrnému používání tohoto postupu, předletová fáze se definuje jako předpokládaný čas zahájení pojiždění (EOBT) minus 4 hodiny.

#### 1.10.3.2 Popis postupu

1.10.3.2.1 Pokud byl pro daný let podán stálý letový plán (RPL) nebo individuální letový plán (FPL) a v průběhu předletové fáze byla zvolena náhradní trať mezi stejnými letišti vzletu i přistání, provozovatel nebo pilot je povinen:

- podat zprávu o zrušení (CNL), která bude okamžitě vyslána s prioritou "DD" na obě adresy IFPS (EUCHZMFP, EUCBZMFP),
- vyčkat na příjem zprávy potvrzující příjem a zrušení původního letového plánu (ACK),
- vyplnit nahrazující letový plán ve formě FPL, který nesmí být vyslán před příjmem zprávy ACK.

1.10.2.3.4 All messages described in para 1.10.2.3 above are responded by "IFPS Operational Reply Messages" in the same way as flight plans are.

1.10.2.4 All procedures described above refer to flight plan submission and their subsequent up-dating by means of AROs. If an aircraft operator is communicating with IFPS directly, the AROs have no information about the flight plan status at their disposal until its reception after processing in IFPS and Time Slot allocation. The flight plan after the processing in IFPS is received at the time parameter "EOBT-3 hours" before the EOBT or before the expected entry of the flight into the airspace of the Czech Republic.

### 1.10.2.5 Flight planning within TMA Praha / CTA 1 Praha

1.10.2.5.1 For the flight planning purposes of IFR overflights and combined (Y/Z) flights to and from airports located below this airspace a system of DCT segments between specific waypoints is offered.

1.10.2.5.2 DCT segments are defined in the Route Availability Document (RAD).

1.10.2.5.3 This system fully replaces the system of transit ATS routes within the whole horizontal and vertical boundaries of TMA/CTA 1 Praha.

1.10.2.5.4 IFR departures and arrivals from/to airports in the "LKPR Group (LKPR, LKKB, LKVO)" (see RAD) shall use appropriate published departure (SID) and arrival (STAR) routes according to ATC instructions.

### 1.10.3 PROCEDURE FOR IDENTIFICATION OF REPLACEMENT FLIGHT PLANS

#### 1.10.3.1 Application of procedure

1.10.3.1.1 The procedure is applicable to flights on routes subject to Air Traffic Flow Management, when it is decided during the pre-flight stage to re-route because there will be less delay on an alternative route to that in the previous flight plan.

1.10.3.1.2 To avoid excessive use of the procedure, the pre-flight stage is defined as Estimated Off Block Time (EOBT) minus 4 hours.

#### 1.10.3.2 Description of procedure

1.10.3.2.1 When a repetitive flight plan (RPL) or an individual flight plan (FPL) has been filed and, in the pre-flight stage, an alternative routeing has been selected between the same aerodromes of departure and destination, the operator or pilot shall:

- originate a cancellation message (CNL) which will be immediately transmitted with the priority "DD" to both IFPS addresses (EUCHZMFP, EUCBZMFP)
- wait for a message confirming the acceptance and cancellation of the original flight plan (ACK),
- file a replacement flight plan in the form of FPL which must not be transmitted before the acceptance of ACK message.

1.10.3.2.2 Nahrazující letový plán musí obsahovat mimo jiné původní identifikaci (volací znak) bez doplňujícího písmena "Q" v poli 7, úplný popis nové tratě letu v poli 15 a jako první prvek v poli 18 označení "RFP/Qn", kde:

- "RFP" značí nahrazující letový plán;
- "n" představuje pořadové číslo nahrazujícího letového plánu pro příslušný let.

např. 1. nahrazující letový plán: "RFP/Q 1"

2. nahrazující letový plán: "RFP/Q 2", atd.

1.10.3.2.3 V radiotelefonním spojení se musí používat původní identifikace bez doplňujícího písmena "Q". V případě pochybností o zamýšlené trati letu může pilot informovat stanoviště řízení letového provozu, že letadlo provádí let podle nahrazujícího letového plánu.

### 1.10.3.3 Přeletová povolení

1.10.3.3.1 Pro provozovatele, kteří obdrželi povolení k pravidelnému přeletu českého vzdušného prostoru, na který byl podán RPL nebo FPL a kteří zamýšlejí přeletět český vzdušný prostor na základě letového plánu nahrazujícího předcházející FPL, který byl předložen v souladu s ust. 2, zůstává toto povolení platné rovněž pro novou zamýšlenou trať.

1.10.3.3.2 Od provozovatelů, kteří neobdrželi povolení k pravidelnému přeletu českého vzdušného prostoru a jejichž lety podle původního RPL/FPL neměly vstoupit do českého vzdušného prostoru, ale zamýšlejí tak učinit, se vyžaduje předložení FPL.

1.10.3.3.3 Pro nepravidelné lety, které podle původního FPL neměly vstoupit do českého vzdušného prostoru, ale zamýšlejí tak učinit, se vyžaduje předložení FPL. Pro mezinárodní VFR lety letadel všeobecného letectví na české vnitrostátní letiště (pouze publikované v AIP ČR) je nutné si předem vyžádat povolení odboru civilního letectví Ministerstva dopravy, viz GEN 1.2.1.3.

1.10.3.3.4 Provozovatelé všeobecného letectví neuvedení v ICAO DOC 8585 zamýšlející proletět českým vzdušným prostorem jsou žádáni, aby v poli 18 FPL pod zkratkou OPR uváděli název/jméno provozovatele a jeho poštovní adresu.

## 1.10.4 Plánování letů v oblasti FRACZECH

### 1.10.4.1 Obecné

1.10.4.1.1 Ve FRACZECH mohou uživatelé vzdušného prostoru plánovat lety dle jejich preferované trajektorie pomocí význačných bodů FRA - vybraná radionavigační zařízení a 5písmenné kódové názvy publikované v ENR 4.1 a ENR 4.4.

1.10.3.2.2 The replacement flight plan shall contain inter alia the original identification (call-sign) without addition of a suffix "Q" in item 7, the complete new route in Item 15 and, as the first element in item 18, the indication "RFP/Qn", where:

- "RFP" signifies "Replacement Flight Plan";
- "n" corresponds to the sequence number relating to the replacement flight plan for that particular flight.

e.g. 1st replacement flight plan: "RFP/Q 1"

2nd replacement flight plan: "RFP/Q 2" etc.

1.10.3.2.3 In RTF communication, the original flight identification must be used without the suffix "Q". The pilot may inform an ATC unit that the aircraft is operating on a replacement flight plan if any doubt exists regarding the route to be flown.

### 1.10.3.3 Overflight Authorization

1.10.3.3.1 For operators, who have obtained scheduled over-flight authorization for Czech airspace by operating on an RPL or by the timely submission of an individual FPL, and who intend to overfly Czech airspace also on their replacement flight plan, submitted in accordance with the procedure described in para 2, this overflight authorization remains valid also for the intended new routing.

1.10.3.3.2 Operators, who have not obtained scheduled overflight authorization for Czech airspace and their flight according to their original RPL/FPL would not have entered Czech airspace but intend to do so, are required to file a FPL.

1.10.3.3.3 Non-scheduled flights, that according to their original FPL would not have entered Czech airspace, but intend to do so, are required to file a FPL. For international VFR flights of general aviation aircraft to Czech domestic airports (published by AIP C.R. only) a request for the permission must be submitted to Civil Aviation Department of the Ministry of Transport, see GEN 1.2.1.3.

1.10.3.3.4 General aviation operators not listed in ICAO DOC 8585 intending to overfly Czech airspace are requested to fill their name/name and postal address in field 18 of the FPL under abbreviation OPR.

## 1.10.4 Flight planning within FRACZECH area

### 1.10.4.1 General

1.10.4.1.1 Within FRACZECH airspace users are allowed to plan their preferred trajectories using any FRA significant points - selected enroute radio navigation aids and five-letter name-codes published in the ENR 4.1 and ENR 4.4.

1.10.4.1.2 Příslušné lety musí být plánovány skrz význačné body FRA podle následující tabulky:

1.10.4.1.2 Eligible flights shall plan via FRA significant points according to the table below:

Z / From	Na / To	Poznámky / Remarks
Vstupní bod FRA (E) FRA horizontal entry point (E)	Výstupní bod FRA / FRA horizontal exit point (X)	Pro určité kombinace (E) - (X) jsou stanoveny povinné (I) body. Podmínky jsou publikovány v RAD. The conditions for the use of mandatory (I) points for specific (E) - (X) combinations are published in RAD.
	Příletový bod FRA / FRA arrival connecting point (A)	
	Mezilehlý bod FRA / FRA intermediate point (I)	
Odletový bod FRA (D) FRA departure point (D)	Výstupní bod FRA / FRA horizontal exit point (X)	
	Příletový bod FRA / FRA arrival connecting point (A)	
	Mezilehlý bod FRA / FRA intermediate point (I)	
Mezilehlý bod FRA (I) FRA intermediate point (I)	Výstupní bod FRA / FRA horizontal exit point (X)	
	Příletový bod FRA / FRA arrival connecting point (A)	
	Mezilehlý bod FRA / FRA intermediate point (I)	

1.10.4.1.3 Trať mezi význačnými body FRA musí být v Poli 15 FPL indikována pomocí "DCT" v souladu s ICAO Doc 4444 Appendix 2.

1.10.4.1.3 Route portions between FRA significant points shall be indicated by means of "DCT" in accordance with ICAO Doc 4444 Appendix 2 "Flight Plan, Item 15".

1.10.4.1.4 Počet použitých mezilehlých bodů FRA (I) a "DCT" v Poli 15 FPL není ve FRANCZECH omezen.

1.10.4.1.4 In FRANCZECH there is no limitation on the number of FRA intermediate points (I) and "DCTs" used in Field 15 of FPL.

1.10.4.1.5 Maximální vzdálenost "DCT" mezi význačnými body FRA není ve FRANCZECH omezena.

1.10.4.1.5 Within FRANCZECH there is no limitation on the maximum "DCT" Distance between FRA significant points.

1.10.4.1.6 Z důvodu usměrňování toku jsou některé mezilehlé body FRA (I) povinné pro plánování tak, jak je definováno v RAD. Toto platí pro odlétávající, přilétávající a přelétávající provoz.

1.10.4.1.6 In case published FRA intermediate points (I) are compulsory due ATS operational reasons, specific rules for the correct usage are described in the respective RAD. This is valid for departing, arriving and overflying traffic.

1.10.4.1.7 Lety podle pravidel letu Y/Z (začátek/konec IFR části) mohou použít jakékoliv FRA význačné body publikované v ENR 4.1 a ENR 4.4.

1.10.4.1.7 For Y/Z flights changes of flight rules (IFR joining or cancelling) shall be indicated by reference to any FRA significant point published in ENR 4.1 and ENR 4.4.

1.10.4.1.8 Ve FRANCZECH není povoleno použití mezilehlých bodů FRA (I) ve formě GEO bodů (souřadnic), případně definovaných kurzem a vzdáleností od význačného bodu nebo navigačního zařízení.

1.10.4.1.8 Usage of unpublished points defined by geographical coordinates, bearing and distance from a significant points or radio navigation aids as FRA intermediate point (I) is not allowed in FRANCZECH.

1.10.4.1.9 Letové plány skrz plánované prostory/FBZ budou odmítnuty. Doporučené varianty plánování jsou zveřejněny na WWW stránkách AIM ŘLP ČR o FRANCZECH.

1.10.4.1.9 Flight plans through a planned active areas/FBZ will not be accepted. Suggested route options are published on WWW sites of the AIM of ANS of the Czech Republic related to FRANCZECH.

1.10.4.1.10 Lety nesmějí být plánovány blíže než 5 NM k publikovaným hranicím FRANCZECH.

1.10.4.1.10 Flights shall not be planned closer than 5 NM to the published FRANCZECH border.

1.10.4.1.11 Plánování "DCT", které částečně zasahuje mimo horizontální hranice FRANCZECH (opakovaný vstup), nebude povoleno.

1.10.4.1.11 The planning of "DCT" that are partially outside the lateral limits of FRANCZECH (multiple re-entry segments) is not allowed.

#### 1.10.4.2 Přelétávající provoz

#### 1.10.4.2 Overflying traffic

1.10.4.2.1 Za přelétávající provoz se považuje provoz, který má letiště odletu a letiště určení mimo FRANCZECH.

1.10.4.2.1 Overflying traffic are all flights whose aerodromes of departure and destination are located outside FRANCZECH.

1.10.4.2.2 Přelétávající provoz může být plánován přímo mezi vstupním bodem FRA (E) a výstupním bodem FRA (X) s možností použití mezilehlých bodů FRA (I) publikovaných v ENR 4.1, ENR 4.4 a RAD.

1.10.4.2.2 Overflying traffic may be planned directly from any FRA horizontal entry point (E) to any FRA horizontal exit point (X) and via published FRA intermediate points (I) as specified in ENR 4.1, ENR 4.4 and RAD.

### 1.10.4.3 Odlétávající provoz

1.10.4.3.1 Za odlétávající provoz se považuje provoz, který má letiště odletu v horizontálních hranicích FRACZECH.

1.10.4.3.2 Odlétávající provoz musí plánovat "DCT" z odletového bodu FRA (D) na výstupní bod FRA (X)/příletový bod FRA (A) s možností použití mezilehlých bodů FRA (I). Část letového plánu předcházející odletovému bodu FRA (D) musí být plánována v souladu s povinnou konektivní odletovou trasou FRA (publikovanou v RAD) spojující konečný bod SID s odletovým bodem FRA (D). Konektivní odletová trať FRA není stanovena, pokud je konečný bod SID zároveň odletovým bodem FRA (D).

### 1.10.4.4 Přilétávající provoz

1.10.4.4.1 Za přilétávající provoz se považuje provoz, který má letiště určení v horizontálních hranicích FRACZECH.

1.10.4.4.2 Přilétávající provoz musí plánovat "DCT" ze vstupního bodu FRA (E)/odletového bodu FRA (D)/mezilehlého bodu FRA (I) na příletový bod FRA (A) s možností použití mezilehlých bodů FRA (I). Část letového plánu následující za příletovým bodem FRA (A) musí být plánována v souladu s povinnou konektivní příletovou trasou FRA (publikovanou v RAD) spojující příletový bod FRA (A) a počáteční bod STAR. Konektivní příletová trať FRA není stanovena, pokud je počáteční bod STAR zároveň příletovým bodem FRA (A).

### 1.10.4.3 Departing traffic

1.10.4.3.1 Departing traffic are flights whose departure aerodrome is located inside the lateral limits of FRACZECH.

1.10.4.3.2 Departing traffic shall plan "DCT" from a FRA Departure Connecting Point (D) to a FRA Horizontal Exit Point (X)/FRA Arrival Connecting Point (A) with possibility of using FRA Intermediate Points (I). The portion of the flight plan before the FRA departure connecting point shall be planned along the mandatory FRA departure connecting routes (as published in RAD), linking the last point of the SID with the FRA Departure Connecting Point (D). No FRA departure connecting route is specified in the case when the FRA departure connecting point coincides with the last point of the SID.

### 1.10.4.4 Arriving traffic

1.10.4.4.1 Arriving traffic are flights whose aerodrome of destination is located inside the lateral limits of FRACZECH.

1.10.4.4.2 Arriving traffic shall plan "DCT" from a FRA Horizontal Entry point/FRA Departure Connecting point/FRA Intermediate point to a FRA Arrival Connecting point with possibility of using FRA intermediate points. The portion of the flight beyond the FRA Arrival Connecting point shall be planned along the mandatory FRA Arrival Connecting routes (as published in RAD), linking the FRA Arrival Connecting point with the first point of the STAR. No FRA Arrival Connecting route is specified in the case when the FRA Arrival Connecting point coincides with the first point of the STAR.