

ČESKÁ REPUBLIKA  
CZECH REPUBLIC

ŘÍZENÍ LETOVÉHO PROVOZU ČR, s.p.  
Středisko AIM  
AIR NAVIGATION SERVICES OF THE C.R.  
AIM Centre

Navigační 787  
252 61 Jeneč

AIP AMDT

447/24

PUBLICATION DATE: 12 DEC 24

+420 220 372 841  
+420 220 372 702  
aim@ans.cz  
https://aim.rlp.cz

Seznam AIP SUP platných k datu účinnosti této AIP AMDT/List of AIP SUP valid on the effective date of this AIP AMDT

2021: 17, 20; 2022: 9, 16, 17; 2024: 2, 6, 13, 14.

1) Datum účinnosti

Tato AMDT nabývá účinnosti dne **26 DEC 24**. V tento den zařadte do AIP ČR přiložené strany.

2) Tato AIP AMDT obsahuje

- GEN - kontakty; zkratka RFFS; ruční opravy do mapy ICAO 1:500 000;
- ENR - kontakty; oprava FRA relevance bodu BAVOK; oprava popisku TMA 1 PRAHA v mapě ERC;
- AD - kontakty;
- BRNO/Tuřany (LKTb) - hranice APN MIDDLE (ADC); tabulka souřadnic (PDC);
- Čáslav (LKCV) - kontakty;
- České Budějovice (LKCS) - letištní provozní minima;
- Kbely (LKKB) - kontakty; překážky (IAC);
- Náměšř (LKNA) - kontakty; oprava umístění popisku na mapě Reduced Runway Separation;
- Pardubice (LKPD) - kontakty.

Z důvodu postupného přechodu na nový publikační systém jsou kompletně převydány kapitoly ENR 1.9, ENR 1.14, ENR 3.2 a AD 1.1.

1) Effective date

This AMDT becomes effective on **26 DEC 24**. Insert the attached pages into the AIP C.R. on this day.

2) This AIP AMDT includes

- GEN - contacts; RFFS abbreviation; hand amendments to chart ICAO 1:500 000;
- ENR - contacts; BAVOK FRA relevance correction; correction of TMA 1 PRAHA label on En-route chart;
- AD - contacts;
- BRNO/Tuřany (LKTb) - APN MIDDLE boundary (ADC); table of coordinates (PDC);
- Čáslav (LKCV) - contacts;
- České Budějovice (LKCS) - aerodrome operating minima;
- Kbely (LKKB) - contacts; obstacles added (IAC);
- Náměšř (LKNA) - contacts; correction of label placement on Reduced Runway Separation chart;
- Pardubice (LKPD) - contacts.

Due to the gradual transition to the new publishing system, chapters ENR 1.9, ENR 1.14, ENR 3.2 and AD 1.1 are completely republished.

3) Zrušte následující strany

Destroy the following pages

GEN	GEN 0.3-1	28 NOV 24
	GEN 0.3-2	28 NOV 24
	GEN 0.4-1	28 NOV 24
	GEN 0.4-2	28 NOV 24
	GEN 0.4-3	28 NOV 24
	GEN 0.4-4	28 NOV 24
	GEN 0.4-5	28 NOV 24
	GEN 0.4-6	28 NOV 24
	GEN 0.4-7	28 NOV 24
	GEN 2.2-23	25 JAN 24
	GEN 2.2-24	25 JAN 24
	GEN 3.1-5	3 OCT 24
	GEN 3.1-6	3 OCT 24
	GEN 3.1-7	3 OCT 24
	GEN 3.2-8	8 AUG 24
	GEN 3.2-9	8 AUG 24
ENR	ENR 0.6-2	28 NOV 24
	ENR 1.1-10	2 NOV 23
	ENR 1.9-1	21 JUL 16
	ENR 1.9-2	9 SEP 21
	ENR 1.9-3	28 APR 16
	ENR 1.9-4	29 MAR 18
	ENR 1.9-5	21 JUL 16
	ENR 1.9-6	15 SEP 16
	ENR 1.9-7	15 SEP 16
	ENR 1.9-8	21 JUL 16
	ENR 1.9-9	21 JUL 16
	ENR 1.9-10	9 SEP 21
	ENR 1.9-11	21 JUL 16
	ENR 1.9-12	9 SEP 21

Zařadte následující strany

Insert the following pages

GEN	GEN 0.3-1	26 DEC 24
	GEN 0.3-2	26 DEC 24
	GEN 0.4-1	26 DEC 24
	GEN 0.4-2	26 DEC 24
	GEN 0.4-3	26 DEC 24
	GEN 0.4-4	26 DEC 24
	GEN 0.4-5	26 DEC 24
	GEN 0.4-6	26 DEC 24
	GEN 0.4-7	26 DEC 24
	GEN 2.2-23	26 DEC 24
	GEN 2.2-24	26 DEC 24
	GEN 3.1-5	26 DEC 24
	GEN 3.1-6	26 DEC 24
	GEN 3.1-7	26 DEC 24
	GEN 3.2-8	26 DEC 24
	GEN 3.2-9	26 DEC 24
ENR	ENR 0.6-2	26 DEC 24
	ENR 1.1-10	26 DEC 24
	ENR 1.9-1	26 DEC 24
	ENR 1.9-2	26 DEC 24
	ENR 1.9-3	26 DEC 24
	ENR 1.9-4	26 DEC 24
	ENR 1.9-5	26 DEC 24
	ENR 1.9-6	26 DEC 24
	ENR 1.9-7	26 DEC 24
	ENR 1.9-8	26 DEC 24
	ENR 1.9-9	26 DEC 24
	ENR 1.9-10	26 DEC 24
	ENR 1.9-11	26 DEC 24
	ENR 1.9-12	26 DEC 24

ENR 1.9-13	21 JUL 16	ENR 1.9-13	26 DEC 24
ENR 1.9-14	28 APR 16	ENR 1.9-14	26 DEC 24
ENR 1.9-15	15 SEP 16	ENR 1.9-15	26 DEC 24
ENR 1.9-16	28 APR 16	ENR 1.9-16	26 DEC 24
ENR 1.9-17	28 APR 16	ENR 1.9-17	26 DEC 24
ENR 1.9-18	29 DEC 22	-----	-----
ENR 1.9-19	29 DEC 22	-----	-----
ENR 1.9-20	21 JUL 16	-----	-----
ENR 1.9-21	25 MAR 21	-----	-----
ENR 1.14-1	28 MAR 96	ENR 1.14-1	26 DEC 24
ENR 1.14-2	14 APR 05	ENR 1.14-2	26 DEC 24
ENR 1.14-3	6 MAY 10	ENR 1.14-3	26 DEC 24
ENR 1.14-4	18 AUG 05	ENR 1.14-4	26 DEC 24
ENR 1.14-5	18 AUG 05	ENR 1.14-5	26 DEC 24
ENR 1.14-6	18 AUG 05	ENR 1.14-6	26 DEC 24
ENR 1.14-7	18 AUG 05	ENR 1.14-7	26 DEC 24
ENR 1.14-9	18 AUG 05	ENR 1.14-9	26 DEC 24
ENR 1.14-10	18 AUG 05	ENR 1.14-10	26 DEC 24
ENR 1.14-11	18 AUG 05	ENR 1.14-11	26 DEC 24
ENR 1.14-13	18 AUG 05	ENR 1.14-13	26 DEC 24
ENR 1.14-14	18 AUG 05	ENR 1.14-14	26 DEC 24
ENR 1.14-15	18 AUG 05	ENR 1.14-15	26 DEC 24
ENR 1.14-17	27 APR 06	ENR 1.14-17	26 DEC 24
ENR 1.14-18	27 APR 06	ENR 1.14-18	26 DEC 24
ENR 1.14-19	26 MAR 20	ENR 1.14-19	26 DEC 24
ENR 1.14-20	13 JAN 11	ENR 1.14-20	26 DEC 24
ENR 1.14-21	13 JAN 11	ENR 1.14-21	26 DEC 24
ENR 3.2-1	4 NOV 21	ENR 3.2-1	26 DEC 24
ENR 3.2-2	4 NOV 21	ENR 3.2-2	26 DEC 24
ENR 3.2-3	4 NOV 21	ENR 3.2-3	26 DEC 24
ENR 3.2-4	4 NOV 21	ENR 3.2-4	26 DEC 24
ENR 3.2-5	4 NOV 21	ENR 3.2-5	26 DEC 24
ENR 3.2-6	4 NOV 21	ENR 3.2-6	26 DEC 24
ENR 3.2-7	4 NOV 21	ENR 3.2-7	26 DEC 24
ENR 3.2-8	4 NOV 21	-----	-----
ENR 3.2-9	13 JUL 23	-----	-----
ENR 3.2-10	4 NOV 21	-----	-----
ENR 4.4-1	28 NOV 24	ENR 4.4-1	26 DEC 24
ENR 6.1-1	11 JUL 24	ENR 6.1-1	26 DEC 24
AD		AD	
AD 0.6-5	13 JUN 24	AD 0.6-5	26 DEC 24
AD 1.1-1	31 OCT 24	AD 1.1-1	26 DEC 24
AD 1.1-2	31 OCT 24	AD 1.1-2	26 DEC 24
AD 1.1-3	31 OCT 24	AD 1.1-3	26 DEC 24
AD 1.1-4	31 OCT 24	AD 1.1-4	26 DEC 24
AD 1.1-5	31 OCT 24	AD 1.1-5	26 DEC 24
AD 1.1-6	31 OCT 24	AD 1.1-6	26 DEC 24
AD 1.1-7	31 OCT 24	AD 1.1-7	26 DEC 24
AD 1.1-8	31 OCT 24	AD 1.1-8	26 DEC 24
LKTB AD 2-19-1	(AIRAC 11/24) 26 DEC 24	LKTB AD 2-19-1	26 DEC 24
LKTB AD 2-21-1	31 OCT 24	LKTB AD 2-21-1	26 DEC 24
AD 2-LKCV-1-1	28 NOV 24	AD 2-LKCV-1-1	26 DEC 24
AD 2-LKCS-1-13	13 JUN 24	AD 2-LKCS-1-13	26 DEC 24
AD 2-LKCS-1-14	13 JUN 24	AD 2-LKCS-1-14	26 DEC 24
AD 2-LKKB-1-1	8 AUG 24	AD 2-LKKB-1-1	26 DEC 24
LKKB AD 2-37-1	8 AUG 24	LKKB AD 2-37-1	26 DEC 24
LKKB AD 2-37-3	8 AUG 24	LKKB AD 2-37-3	26 DEC 24
AD 2-LKNA-1-1	3 OCT 24	AD 2-LKNA-1-1	26 DEC 24
LKNA 2-19-3	28 NOV 24	LKNA 2-19-3	26 DEC 24
AD 2-LKPD-1-1	3 OCT 24	AD 2-LKPD-1-1	26 DEC 24

4) Ruční opravy: NIL

4) Hand amendments: NIL

5) Proved'te záznam této AIP AMDT do GEN 0.2.

5) Record this AIP AMDT to GEN 0.2.

6) Následující publikace jsou zrušeny touto AIP AMDT:

6) The following publications have been cancelled by this AIP AMDT:

AIP SUP: 5/24, 9/24.

AIP SUP: 5/24, 9/24.

AIC: NIL

AIC: NIL

Následující NOTAMy jsou zahrnuty do této AIP AMDT a budou zrušeny NOTAMem.

The following NOTAMs are incorporated in this AIP AMDT. They will be cancelled by NOTAM.

NOTAM: NIL

NOTAM: NIL

7) Následující AIP SUP byly zrušeny NOTAMem: NIL

7) The following AIP SUP have been cancelled by NOTAM: NIL

## GEN 0.3 ZÁZNAM O DODATCÍCH K AIP (AIP SUP)

## GEN 0.3 RECORD OF AIP SUPPLEMENTS

NR/Rok NR/Year	Předmět Subject	Část AIP které se týká AIP section(s) affected	Doba platnosti Period of validity	Záznam o zrušení Cancellation record
17/21	Náměšť (LKNA) – postranní světelná návěstidla pro pojiždění na APN P mimo provoz Namest (LKNA) – taxi edge lights on APN P unserviceable	AD 2 / LKNA	15 JUL 21 UFN	
20/21	Doporučení vyhnout se FIR MINSK (UMMV) Recommendation to avoid FIR MINSK (UMMV)	ENR	18 NOV 21 UFN	
9/22	Nefunkční překážkové značení u traťových překážek Unserviceable en route obstacles marking	ENR	7 APR 22 UFN	
16/22	Ruská invaze na Ukrajinu Russian invasion of Ukraine	ENR	16 NOV 22 UFN	
17/22	Ruská invaze na Ukrajinu Russian invasion of Ukraine	ENR	16 NOV 22 UFN	
2/24	PRAHA/Ruzyně (LKPR) – překážky v blízkosti AD PRAHA/Ruzyne (LKPR) – obstacles in vicinity of AD	AD 2 / LKPR	22 FEB 24 UFN	
6/24	PRAHA/Ruzyně (LKPR) – překážky v blízkosti AD PRAHA/Ruzyne (LKPR) – obstacles in vicinity of AD	AD 2	18 APR 24 UFN	
13/24	BRNO/Tuřany (LKTB) – dočasné přemístění TWR BRNO/Tuřany (LKTB) – temporary relocation of TWR	ENR, AD 2 LKTB	23 JAN 25 28 FEB 25	
14/24	Kbely (LKKB) – překážky v blízkosti AD Kbely (LKKB) – obstacles in vicinity of AD	AD 2 LKKB	26 DEC 24 31 DEC 25	



**GEN 0.4 KONTROLNÍ SEZNAM STRAN AIP**  
**GEN 0.4 CHECKLIST OF AIP PAGES**

Strana / Page	Datum / Date	Strana / Page	Datum / Date
<b>ČÁST 1 - VŠEOBECNÉ INFORMACE (GEN)</b>			
<b>PART 1 - GENERAL (GEN)</b>			
<b>GEN 0</b>			
GEN 0.1-1.....	28 DEC 23	GEN 1.7-2.....	5 OCT 23
GEN 0.1-2.....	11 AUG 22	GEN 1.7-3.....	5 OCT 23
GEN 0.2-1.....	25 JUL 13	GEN 1.7-4.....	5 OCT 23
GEN 0.2-2.....	25 JUL 13	GEN 1.7-5.....	5 OCT 23
GEN 0.2-3.....	1 MAR 18	GEN 1.7-6.....	5 OCT 23
GEN 0.2-4.....	1 MAR 18	GEN 1.7-7.....	5 OCT 23
GEN 0.2-5.....	6 OCT 22	GEN 1.7-8.....	5 OCT 23
GEN 0.2-6.....	6 OCT 22	GEN 1.7-9.....	5 OCT 23
GEN 0.3-1.....	26 DEC 24	GEN 1.7-10.....	5 OCT 23
GEN 0.3-2.....	26 DEC 24	GEN 1.7-11.....	5 OCT 23
GEN 0.4-1.....	26 DEC 24	GEN 1.7-12.....	13 JUN 24
GEN 0.4-2.....	26 DEC 24	GEN 1.7-13.....	5 OCT 23
GEN 0.4-3.....	26 DEC 24	GEN 1.7-14.....	5 OCT 23
GEN 0.4-4.....	26 DEC 24	GEN 1.7-15.....	5 OCT 23
GEN 0.4-5.....	26 DEC 24	GEN 1.7-16.....	5 OCT 23
GEN 0.4-6.....	26 DEC 24	GEN 1.7-17.....	5 OCT 23
GEN 0.4-7.....	26 DEC 24	GEN 1.7-18.....	5 OCT 23
GEN 0.5-1.....	1 DEC 22	GEN 1.7-19.....	13 JUN 24
GEN 0.6-1.....	3 OCT 24	GEN 1.7-20.....	5 OCT 23
GEN 0.6-2.....	5 OCT 23	GEN 1.7-21.....	5 OCT 23
GEN 0.6-3.....	3 OCT 24	GEN 1.7-22.....	5 OCT 23
GEN 0.6-4.....	28 NOV 24	GEN 1.7-23.....	5 OCT 23
		GEN 1.7-24.....	5 OCT 23
		GEN 1.7-25.....	5 OCT 23
		GEN 1.7-26.....	5 OCT 23
		GEN 1.7-27.....	5 OCT 23
		GEN 1.7-28.....	5 OCT 23
<b>GEN 1</b>		<b>GEN 2</b>	
GEN 1.1-1.....	14 JUL22	GEN 2.1-1.....	11 AUG 22
GEN 1.1-2.....	14 JUL22	GEN 2.1-2.....	11 AUG 22
GEN 1.1-3.....	14 JUL22	GEN 2.1-3.....	11 AUG 22
GEN 1.2-1.....	25 JAN 24	GEN 2.2-1.....	25 JAN 24
GEN 1.2-2.....	25 JAN 24	GEN 2.2-2.....	25 JAN 24
GEN 1.2-3.....	25 JAN 24	GEN 2.2-3.....	25 JAN 24
GEN 1.2-4.....	3 OCT 24	GEN 2.2-4.....	28 NOV 24
GEN 1.2-5.....	31 OCT 24	GEN 2.2-5.....	5 SEP 24
GEN 1.2-6.....	25 JAN 24	GEN 2.2-6.....	5 SEP 24
GEN 1.2-7.....	25 JAN 24	GEN 2.2-7.....	25 JAN 24
GEN 1.2-8.....	25 JAN 24	GEN 2.2-8.....	25 JAN 24
GEN 1.2-9.....	25 JAN 24	GEN 2.2-9.....	11 JUL 24
GEN 1.2-10.....	25 JAN 24	GEN 2.2-10.....	25 JAN 24
GEN 1.2-11.....	25 JAN 24	GEN 2.2-11.....	28 NOV 24
GEN 1.2-12.....	25 JAN 24	GEN 2.2-12.....	25 JAN 24
GEN 1.2-13.....	25 JAN 24	GEN 2.2-13.....	25 JAN 24
GEN 1.2-14.....	25 JAN 24	GEN 2.2-14.....	25 JAN 24
GEN 1.2-15.....	25 JAN 24	GEN 2.2-15.....	25 JAN 24
GEN 1.2-16.....	25 JAN 24	GEN 2.2-16.....	25 JAN 24
GEN 1.2-17.....	25 JAN 24	GEN 2.2-17.....	25 JAN 24
GEN 1.2-18.....	3 OCT 24	GEN 2.2-18.....	25 JAN 24
GEN 1.2-19.....	3 OCT 24	GEN 2.2-19.....	28 NOV 24
GEN 1.2-20.....	25 JAN 24	GEN 2.2-20.....	25 JAN 24
GEN 1.3-1.....	11 AUG 22	GEN 2.2-21.....	25 JAN 24
GEN 1.3-2.....	11 AUG 22	GEN 2.2-22.....	25 JAN 24
GEN 1.4-1.....	11 AUG 22	GEN 2.2-23.....	26 DEC 24
GEN 1.4-2.....	11 AUG 22	GEN 2.2-24.....	26 DEC 24
GEN 1.5-1.....	26 JAN 23	GEN 2.2-25.....	28 NOV 24
GEN 1.5-2.....	8 SEP 22	GEN 2.2-26.....	28 NOV 24
GEN 1.5-3.....	29 DEC 22	GEN 2.2-27.....	25 JAN 24
GEN 1.5-4.....	29 DEC 22	GEN 2.2-28.....	25 JAN 24
GEN 1.6-1.....	28 NOV 24	GEN 2.2-29.....	25 JAN 24
GEN 1.6-2.....	28 NOV 24	GEN 2.2-30.....	25 JAN 24
GEN 1.6-3.....	28 NOV 24	GEN 2.2-31.....	25 JAN 24
GEN 1.6-4.....	28 NOV 24	GEN 2.2-32.....	5 SEP 24
GEN 1.6-5.....	28 NOV 24	GEN 2.3-1.....	28 NOV 24
GEN 1.6-6.....	28 NOV 24	GEN 2.3-2.....	28 NOV 24
GEN 1.6-7.....	28 NOV 24	GEN 2.3-3.....	28 NOV 24
GEN 1.6-8.....	28 NOV 24	GEN 2.3-4.....	28 NOV 24
GEN 1.6-9.....	28 NOV 24	GEN 2.3-5.....	(AMDT 446/24) 28 NOV 24
GEN 1.6-10.....	28 NOV 24	GEN 2.3-6.....	28 NOV 24
GEN 1.7-1.....	5 OCT 23	GEN 2.3-7.....	28 NOV 24

Strana / Page	Datum / Date	Strana / Page	Datum / Date
GEN 2.3-8	28 NOV 24	GEN 4.2-2	28 NOV 24
GEN 2.4-1	23 FEB 23	GEN 4.2-3	1 JAN 24
GEN 2.4-2	8 AUG 24	GEN 4.2-4	1 JAN 24
GEN 2.4-3	8 AUG 24	GEN 4.2-5	1 JAN 24
GEN 2.4-4	8 AUG 24	GEN 4.3-1	1 JAN 22
GEN 2.5-1	3 OCT 24	GEN 4.3-2	1 JAN 22
GEN 2.5-2	3 OCT 24	GEN 4.3-3	29 DEC 22
GEN 2.6-1	11 AUG 22	GEN 4.3-4	28 NOV 24
GEN 2.7-1	1 OCT 24	<b>ČÁST 2 - TRATĚ (ENR)</b>	
GEN 2.7-3	1 OCT 24	<b>PART 2 - EN-ROUTE (ENR)</b>	
GEN 2.7-4	1 OCT 24	<b>ENR 0</b>	
GEN 2.7-5	1 OCT 24	ENR 0.6-1	28 NOV 24
GEN 2.7-6	1 OCT 24	ENR 0.6-2	26 DEC 24
GEN 2.7-7	1 OCT 24	ENR 0.6-3	28 NOV 24
GEN 2.7-8	1 OCT 24	ENR 0.6-4	28 NOV 24
GEN 2.7-9	1 OCT 24	<b>ENR 1</b>	
GEN 2.7-10	1 OCT 24	ENR 1.1-1	2 NOV 23
GEN 2.7-11	1 OCT 24	ENR 1.1-2	2 NOV 23
GEN 2.7-12	1 OCT 24	ENR 1.1-3	2 NOV 23
GEN 2.7-13	1 OCT 24	ENR 1.1-4	2 NOV 23
GEN 2.7-14	1 OCT 24	ENR 1.1-5	28 DEC 23
<b>GEN 3</b>		ENR 1.1-6	2 NOV 23
GEN 3.1-1	3 OCT 24	ENR 1.1-7	2 NOV 23
GEN 3.1-2	3 OCT 24	ENR 1.1-8	2 NOV 23
GEN 3.1-3	3 OCT 24	ENR 1.1-9	2 NOV 23
GEN 3.1-4	3 OCT 24	ENR 1.1-10	26 DEC 24
GEN 3.1-5	26 DEC 24	ENR 1.1-11	2 NOV 23
GEN 3.1-6	26 DEC 24	ENR 1.1-12	2 NOV 23
GEN 3.1-7	26 DEC 24	ENR 1.1-13	2 NOV 23
GEN 3.2-1	28 NOV 24	ENR 1.1-14	2 NOV 23
GEN 3.2-2	28 NOV 24	ENR 1.1-15	28 NOV 24
GEN 3.2-3	28 NOV 24	ENR 1.1-16	2 NOV 23
GEN 3.2-4	28 NOV 24	ENR 1.1-17	2 NOV 23
GEN 3.2-5	28 NOV 24	ENR 1.1-18	2 NOV 23
GEN 3.2-6	28 NOV 24	ENR 1.1-19	28 DEC 23
GEN 3.2-7	28 NOV 24	ENR 1.1-20	2 NOV 23
GEN 3.2-8	26 DEC 24	ENR 1.2-1	15 JUN 23
GEN 3.2-9	26 DEC 24	ENR 1.2-2	18 APR 24
GEN 3.3-1	13 JUL 23	ENR 1.2-3	18 APR 24
GEN 3.3-2	29 DEC 22	ENR 1.2-4	18 APR 24
GEN 3.3-3	28 DEC 23	ENR 1.2-5	18 APR 24
GEN 3.4-1	28 DEC 23	ENR 1.2-6	18 APR 24
GEN 3.4-2	(AMDT 432/23) 28 DEC 23	ENR 1.2-7	18 APR 24
GEN 3.4-3	13 JUL 23	ENR 1.2-8	18 APR 24
GEN 3.4-4	22 FEB 24	ENR 1.2-9	18 APR 24
GEN 3.4-5	22 FEB 24	ENR 1.2-10	18 APR 24
GEN 3.4-6	13 JUL 23	ENR 1.2-11	18 APR 24
GEN 3.5-1	11 JUL 24	ENR 1.3-1	28 NOV 24
GEN 3.5-2	11 JUL 24	ENR 1.3-2	28 NOV 24
GEN 3.5-3	11 JUL 24	ENR 1.3-3	28 NOV 24
GEN 3.5-4	11 JUL 24	ENR 1.3-4	28 NOV 24
GEN 3.5-5	11 JUL 24	ENR 1.3-5	28 NOV 24
GEN 3.5-6	11 JUL 24	ENR 1.4-1	28 NOV 24
GEN 3.5-7	31 OCT 24	ENR 1.4-2	28 NOV 24
GEN 3.5-8	5 SEP 24	ENR 1.5-1	28 NOV 24
GEN 3.5-9	11 JUL 24	ENR 1.6-1	21 MAR 24
GEN 3.5-10	11 JUL 24	ENR 1.6-2	21 MAR 24
GEN 3.6-1	25 JAN 24	ENR 1.6-3	21 MAR 24
GEN 3.6-2	25 JAN 24	ENR 1.6-4	21 MAR 24
GEN 3.6-3	25 JAN 24	ENR 1.6-5	21 MAR 24
GEN 3.7-1	28 NOV 24	ENR 1.7-1	28 NOV 24
<b>GEN 4</b>		ENR 1.7-2	28 NOV 24
GEN 4.1-1	28 DEC 23	ENR 1.7-3	28 NOV 24
GEN 4.1-2	16 MAY 24	ENR 1.8-1	28 NOV 24
GEN 4.1-3	16 MAY 24	ENR 1.9-1	26 DEC 24
GEN 4.1-4	16 MAY 24	ENR 1.9-2	26 DEC 24
GEN 4.1-5	16 MAY 24	ENR 1.9-3	26 DEC 24
GEN 4.1-6	28 DEC 23	ENR 1.9-4	26 DEC 24
GEN 4.1-7	28 DEC 23	ENR 1.9-5	26 DEC 24
GEN 4.1-8	28 DEC 23	ENR 1.9-6	26 DEC 24
GEN 4.1-9	28 DEC 23	ENR 1.9-7	26 DEC 24
GEN 4.1-10	28 NOV 24	ENR 1.9-8	26 DEC 24
GEN 4.2-1	1 JAN 24		



Strana / Page	Datum / Date	Strana / Page	Datum / Date
ENR 1.9-9	26 DEC 24	ENR 2.1-29	28 NOV 24
ENR 1.9-10	26 DEC 24	ENR 2.1-30	28 NOV 24
ENR 1.9-11	26 DEC 24	ENR 2.1-31	28 NOV 24
ENR 1.9-12	26 DEC 24	ENR 2.1-32	28 NOV 24
ENR 1.9-13	26 DEC 24	ENR 2.2-1	13 JUL 23
ENR 1.9-14	26 DEC 24	ENR 2.2-2	13 JUL 23
ENR 1.9-15	26 DEC 24	ENR 2.2-3	13 JUL 23
ENR 1.9-16	26 DEC 24	ENR 2.2-4	13 JUL 23
ENR 1.9-17	26 DEC 24	ENR 2.2-5	28 NOV 24
ENR 1.10-1	14 JUL 22	ENR 2.2-6	13 JUL 23
ENR 1.10-2	14 JUL 22		
ENR 1.10-3	31 OCT 24	<b>ENR 3</b>	
ENR 1.10-4	31 OCT 24	ENR 3.1-1	28 NOV 24
ENR 1.10-5	31 OCT 24	ENR 3.2-1	26 DEC 24
ENR 1.10-6	31 OCT 24	ENR 3.2-2	26 DEC 24
ENR 1.10-7	31 OCT 24	ENR 3.2-3	26 DEC 24
ENR 1.10-8	14 JUL 22	ENR 3.2-4	26 DEC 24
ENR 1.10-9	14 JUL 22	ENR 3.2-5	26 DEC 24
ENR 1.10-10	14 JUL 22	ENR 3.2-6	26 DEC 24
ENR 1.10-11	21 MAR 24	ENR 3.2-7	26 DEC 24
ENR 1.10-12	14 JUL 22	ENR 3.3-1	28 NOV 24
ENR 1.10-13	23 FEB 23	ENR 3.4-1	28 NOV 24
ENR 1.11-1	22 FEB 24		
ENR 1.12-1	28 NOV 24	<b>ENR 4</b>	
ENR 1.12-2	28 NOV 24	ENR 4.1-1	28 NOV 24
ENR 1.12-3	28 NOV 24	ENR 4.1-2	28 NOV 24
ENR 1.13-1	28 NOV 24	ENR 4.2-1	28 NOV 24
ENR 1.14-1	26 DEC 24	ENR 4.3-1	28 NOV 24
ENR 1.14-2	26 DEC 24	ENR 4.4-1	26 DEC 24
ENR 1.14-3	26 DEC 24	ENR 4.4-2	28 NOV 24
ENR 1.14-4	26 DEC 24	ENR 4.4-3	28 NOV 24
ENR 1.14-5	26 DEC 24	ENR 4.4-4	28 NOV 24
ENR 1.14-6	26 DEC 24	ENR 4.5-1	28 NOV 24
ENR 1.14-7	26 DEC 24		
ENR 1.14-9	26 DEC 24	<b>ENR 5</b>	
ENR 1.14-10	26 DEC 24	ENR 5.1-1	3 NOV 22
ENR 1.14-11	26 DEC 24	ENR 5.1-2	3 NOV 22
ENR 1.14-13	26 DEC 24	ENR 5.1-3	3 NOV 22
ENR 1.14-14	26 DEC 24	ENR 5.1-4	3 NOV 22
ENR 1.14-15	26 DEC 24	ENR 5.1-5	3 NOV 22
ENR 1.14-17	26 DEC 24	ENR 5.1-6	3 NOV 22
ENR 1.14-18	26 DEC 24	ENR 5.1-7	7 SEP 23
ENR 1.14-19	26 DEC 24	ENR 5.1-8	3 NOV 22
ENR 1.14-20	26 DEC 24	ENR 5.1-9	29 DEC 22
ENR 1.14-21	26 DEC 24	ENR 5.1-10	7 SEP 23
		ENR 5.2-1	29 DEC 22
<b>ENR 2</b>		ENR 5.2-2	29 DEC 22
ENR 2.1-1	28 NOV 24	ENR 5.2-3	29 DEC 22
ENR 2.1-2	28 NOV 24	ENR 5.2-4	29 DEC 22
ENR 2.1-3	28 NOV 24	ENR 5.2-5	29 DEC 22
ENR 2.1-4	28 NOV 24	ENR 5.2-6	29 DEC 22
ENR 2.1-5	28 NOV 24	ENR 5.2-7	18 MAY 23
ENR 2.1-6	28 NOV 24	ENR 5.2-8	18 MAY 23
ENR 2.1-7	28 NOV 24	ENR 5.2-9	18 MAY 23
ENR 2.1-8	28 NOV 24	ENR 5.2-10	18 MAY 23
ENR 2.1-9	28 NOV 24	ENR 5.2-11	18 MAY 23
ENR 2.1-10	28 NOV 24	ENR 5.2-12	18 MAY 23
ENR 2.1-11	28 NOV 24	ENR 5.2-13	18 MAY 23
ENR 2.1-12	28 NOV 24	ENR 5.2-14	18 MAY 23
ENR 2.1-13	28 NOV 24	ENR 5.2-15	7 SEP 23
ENR 2.1-14	28 NOV 24	ENR 5.2-16	18 MAY 23
ENR 2.1-15	28 NOV 24	ENR 5.2-17	18 MAY 23
ENR 2.1-16	28 NOV 24	ENR 5.2-18	18 MAY 23
ENR 2.1-17	28 NOV 24	ENR 5.2-19	18 MAY 23
ENR 2.1-18	28 NOV 24	ENR 5.2-20	18 MAY 23
ENR 2.1-19	28 NOV 24	ENR 5.2-21	18 MAY 23
ENR 2.1-20	28 NOV 24	ENR 5.2-22	18 MAY 23
ENR 2.1-21	28 NOV 24	ENR 5.2-23	18 MAY 23
ENR 2.1-22	28 NOV 24	ENR 5.2-24	18 MAY 23
ENR 2.1-23	28 NOV 24	ENR 5.2-25	21 MAR 24
ENR 2.1-24	28 NOV 24	ENR 5.3-1	28 NOV 24
ENR 2.1-25	28 NOV 24	ENR 5.3-2	28 NOV 24
ENR 2.1-26	28 NOV 24	ENR 5.3-3	28 NOV 24
ENR 2.1-27	28 NOV 24	ENR 5.4-1	6 OCT 22
ENR 2.1-28	28 NOV 24	ENR 5.4-2	8 AUG 24





Strana / Page	Datum / Date	Strana / Page	Datum / Date
LKTB AD 2-43.....	21 MAR 24	AD 2-LKKV-1-16.....	28 NOV 24
<b>ČÁSLAV</b>		AD 2-LKKV-1-17.....	28 NOV 24
AD 2-LKCV-1-1.....	26 DEC 24	AD 2-LKKV-1-18.....	28 NOV 24
AD 2-LKCV-1-2.....	8 AUG 24	AD 2-LKKV-1-19.....	28 NOV 24
AD 2-LKCV-1-3.....	8 AUG 24	AD 2-LKKV-1-20.....	28 NOV 24
AD 2-LKCV-1-4.....	28 NOV 24	AD 2-LKKV-1-21.....	28 NOV 24
AD 2-LKCV-1-5.....	3 OCT 24	LKKV AD 2-19.....	2 DEC 21
AD 2-LKCV-1-6.....	3 OCT 24	LKKV AD 2-21.....	28 NOV 24
AD 2-LKCV-1-7.....	3 OCT 24	LKKV AD 2-25.....	13 JUN 24
AD 2-LKCV-1-8.....	3 OCT 24	AD 2-LKKV-RNAV SID RWY 29.....	24 MAR 22
AD 2-LKCV-1-9.....	8 AUG 24	AD 2-LKKV-RNAV SID RWY 11.....	19 MAY 22
AD 2-LKCV-1-10.....	28 NOV 24	LKKV AD 2-31.....	24 MAR 22
AD 2-LKCV-1-11.....	28 NOV 24	AD 2-LKKV-RNAV STAR RWY 29.....	24 MAR 22
AD 2-LKCV-1-12.....	28 NOV 24	AD 2-LKKV-RNAV STAR RWY 11.....	24 MAR 22
AD 2-LKCV-1-13.....	28 NOV 24	LKKV AD 2-37-1.....	2 DEC 21
AD 2-LKCV-1-14.....	8 AUG 24	LKKV AD 2-37-3.....	2 DEC 21
LKCV AD 2-19-1.....	28 NOV 24	LKKV AD 2-37-4.....	4 NOV 21
LKCV AD 2-19-2.....	28 NOV 24	LKKV AD 2-37-5.....	2 DEC 21
AD 2-LKCV-RNAV SID RWY 31.....	28 NOV 24	LKKV AD 2-37-7.....	2 DEC 21
AD 2-LKCV-RNAV SID RWY 13.....	28 NOV 24	LKKV AD 2-37-8.....	(AMDT 400/21) 4 NOV 21
AD 2-LKCV-RNAV STAR RWY 31.....	28 NOV 24	LKKV AD 2-37-9.....	2 DEC 21
AD 2-LKCV-RNAV STAR RWY 13.....	28 NOV 24	AD 2-LKKV-VFRC.....	24 MAR 22
LKCV AD 2-37-1.....	28 NOV 24	LKKV AD 2-41.....	25 APR 96
LKCV AD 2-37-2.....	28 NOV 24	LKKV AD 2-43.....	7 SEP 23
LKCV AD 2-37-3.....	28 NOV 24	<b>KBELY</b>	
LKCV AD 2-37-4.....	28 NOV 24	AD 2-LKKB-1-1.....	26 DEC 24
LKCV AD 2-37-5.....	28 NOV 24	AD 2-LKKB-1-2.....	8 AUG 24
LKCV AD 2-37-6.....	28 NOV 24	AD 2-LKKB-1-3.....	8 AUG 24
LKCV AD 2-37-7.....	28 NOV 24	AD 2-LKKB-1-4.....	8 AUG 24
LKCV AD 2-37-8.....	28 NOV 24	AD 2-LKKB-1-5.....	8 AUG 24
AD 2-LKCV-VFRC.....	18 APR 24	AD 2-LKKB-1-6.....	8 AUG 24
LKCV AD 2-43.....	28 NOV 24	AD 2-LKKB-1-7.....	8 AUG 24
<b>ČESKÉ BUDĚJOVICE</b>		AD 2-LKKB-1-8.....	8 AUG 24
AD 2-LKCS-1-1.....	13 JUN 24	AD 2-LKKB-1-9.....	8 AUG 24
AD 2-LKCS-1-2.....	13 JUN 24	AD 2-LKKB-1-10.....	8 AUG 24
AD 2-LKCS-1-3.....	11 JUL 24	AD 2-LKKB-1-11.....	8 AUG 24
AD 2-LKCS-1-4.....	13 JUN 24	AD 2-LKKB-1-12.....	8 AUG 24
AD 2-LKCS-1-5.....	3 OCT 24	AD 2-LKKB-1-13.....	8 AUG 24
AD 2-LKCS-1-6.....	13 JUN 24	AD 2-LKKB-1-14.....	8 AUG 24
AD 2-LKCS-1-7.....	13 JUN 24	LKKB AD 2-19.....	8 AUG 24
AD 2-LKCS-1-8.....	13 JUN 24	AD 2-LKKB-RNAV STAR RWY 24.....	18 MAY 23
AD 2-LKCS-1-9.....	13 JUN 24	LKKB AD 2-37-1.....	26 DEC 24
AD 2-LKCS-1-10.....	13 JUN 24	LKKB AD 2-37-3.....	26 DEC 24
AD 2-LKCS-1-11.....	13 JUN 24	AD 2-LKKB-VFRC.....	18 MAY 23
AD 2-LKCS-1-12.....	13 JUN 24	LKKB AD 2-43.....	23 MAR 23
AD 2-LKCS-1-13.....	26 DEC 24	<b>KUNOVICE</b>	
AD 2-LKCS-1-14.....	26 DEC 24	AD 2-LKKU-1-1.....	28 NOV 24
LKCS AD 2-19-1.....	3 OCT 24	AD 2-LKKU-1-2.....	8 AUG 24
AD 2-LKCS-RNAV SID RWY 27.....	16 MAY 24	AD 2-LKKU-1-3.....	8 AUG 24
AD 2-LKCS-RNAV SID RWY 09.....	16 MAY 24	AD 2-LKKU-1-4.....	8 AUG 24
LKCS AD 2-31.....	13 JUL 23	AD 2-LKKU-1-5.....	8 AUG 24
AD 2-LKCS-RNAV STAR RWY 27.....	11 JUL 24	AD 2-LKKU-1-6.....	28 NOV 24
LKCS AD 2-37-1.....	31 OCT 24	AD 2-LKKU-1-7.....	8 AUG 24
LKCS AD 2-37-3.....	(AMDT 425/23) 13 JUL 23	AD 2-LKKU-1-8.....	8 AUG 24
LKCS AD 2-37-4.....	13 JUL 23	AD 2-LKKU-1-9.....	8 AUG 24
LKCS AD 2-41.....	13 JUL 23	AD 2-LKKU-1-10.....	8 AUG 24
LKCS AD 2-43.....	13 JUL 23	AD 2-LKKU-1-11.....	(AMDT 441/24) 8 AUG 24
<b>KARLOVY VARY</b>		AD 2-LKKU-1-12.....	8 AUG 24
AD 2-LKKV-1-1.....	3 OCT 24	AD 2-LKKU-1-13.....	8 AUG 24
AD 2-LKKV-1-2.....	3 OCT 24	AD 2-LKKU-1-14.....	8 AUG 24
AD 2-LKKV-1-3.....	3 OCT 24	LKKU AD 2-19-1.....	28 NOV 24
AD 2-LKKV-1-4.....	3 OCT 24	LKKU AD 2-19-2.....	9 SEP 21
AD 2-LKKV-1-5.....	3 OCT 24	AD 2-LKKU-RNAV SID RWY 20C.....	25 JAN 24
AD 2-LKKV-1-6.....	3 OCT 24	AD 2-LKKU-RNAV SID RWY 02C.....	25 JAN 24
AD 2-LKKV-1-7.....	31 OCT 24	AD 2-LKKU-RNAV STAR RWY 20C.....	25 JAN 24
AD 2-LKKV-1-8.....	28 NOV 24	LKKU AD 2-37-1.....	15 JUN 23
AD 2-LKKV-1-9.....	28 NOV 24	LKKU AD 2-37-2.....	5 DEC 19
AD 2-LKKV-1-10.....	28 NOV 24	LKKU AD 2-37-3.....	18 MAY 23
AD 2-LKKV-1-11.....	28 NOV 24	AD 2-LKKU-VFRC.....	25 JAN 24
AD 2-LKKV-1-12.....	28 NOV 24	<b>NÁMĚŠŤ</b>	
AD 2-LKKV-1-13.....	28 NOV 24	AD 2-LKNA-1-1.....	26 DEC 24
AD 2-LKKV-1-14.....	28 NOV 24	AD 2-LKNA-1-2.....	3 OCT 24
AD 2-LKKV-1-15.....	28 NOV 24	AD 2-LKNA-1-3.....	3 OCT 24

Strana / Page	Datum / Date	Strana / Page	Datum / Date
AD 2-LKNA-1-4	3 OCT 24	LKMT AD 2-37-7	28 NOV 24
AD 2-LKNA-1-5	3 OCT 24	LKMT AD 2-37-8	28 NOV 24
AD 2-LKNA-1-6	(AMDT 444/24) 3 OCT 24	LKMT AD 2-37-9	28 NOV 24
AD 2-LKNA-1-7	(AMDT 444/24) 3 OCT 24	LKMT AD 2-37-10	28 NOV 24
AD 2-LKNA-1-8	3 OCT 24	LKMT AD 2-37-11	28 NOV 24
AD 2-LKNA-1-9	3 OCT 24	LKMT AD 2-37-12	28 NOV 24
AD 2-LKNA-1-10	3 OCT 24	LKMT AD 2-37-13	28 NOV 24
AD 2-LKNA-1-11	3 OCT 24	LKMT AD 2-37-14	28 NOV 24
AD 2-LKNA-1-12	3 OCT 24	AD 2-LKMT-VFRC - 1	28 NOV 24
AD 2-LKNA-1-13	3 OCT 24	AD 2-LKMT-VFRC - 2	28 NOV 24
AD 2-LKNA-1-14	3 OCT 24	LKMT AD 2-41	25 APR 96
AD 2-LKNA-1-15	3 OCT 24	LKMT AD 2-43	28 NOV 24
AD 2-LKNA-1-16	3 OCT 24	<b>PARDUBICE</b>	
AD 2-LKNA-1-17	3 OCT 24	AD 2-LKPD-1-1	26 DEC 24
AD 2-LKNA-1-18	3 OCT 24	AD 2-LKPD-1-2	3 OCT 24
AD 2-LKNA-1-19	3 OCT 24	AD 2-LKPD-1-3	3 OCT 24
AD 2-LKNA-1-20	3 OCT 24	AD 2-LKPD-1-4	3 OCT 24
LKNA AD 2-19-1	28 NOV 24	AD 2-LKPD-1-5	3 OCT 24
LKNA AD 2-19-2	28 NOV 24	AD 2-LKPD-1-6	28 NOV 24
LKNA AD 2-19-3	26 DEC 24	AD 2-LKPD-1-7	3 OCT 24
LKNA AD 2-20	3 OCT 24	AD 2-LKPD-1-8	3 OCT 24
AD 2-LKNA-SID RWY 30	3 OCT 24	AD 2-LKPD-1-9	3 OCT 24
AD 2-LKNA-SID RWY 12	3 OCT 24	AD 2-LKPD-1-10	3 OCT 24
AD 2-LKNA-STAR RWY 30	3 OCT 24	AD 2-LKPD-1-11	3 OCT 24
AD 2-LKNA-STAR RWY 12	3 OCT 24	AD 2-LKPD-1-12	3 OCT 24
LKNA AD 2-37-1	3 OCT 24	AD 2-LKPD-1-13	3 OCT 24
LKNA AD 2-37-2	3 OCT 24	AD 2-LKPD-1-14	3 OCT 24
LKNA AD 2-37-3	3 OCT 24	AD 2-LKPD-1-15	3 OCT 24
LKNA AD 2-37-4	3 OCT 24	LKPD AD 2-19	8 AUG 24
LKNA AD 2-37-5	3 OCT 24	LKPD AD 2-20	21 MAR 24
LKNA AD 2-37-6	3 OCT 24	LKPD AD 2-21	18 MAY 23
AD 2-LKNA-VFRC	3 OCT 24	LKPD AD 2-25	13 JUN 24
LKNA AD 2-43	3 OCT 24	AD 2-LKPD-RNAV SID RWY 27	3 OCT 24
<b>OSTRAVA/MOŠNOV</b>		AD 2-LKPD-RNAV SID RWY 09	3 OCT 24
AD 2-LKMT-1-1	28 NOV 24	AD 2-LKPD-RNAV STAR RWY 09-27	3 OCT 24
AD 2-LKMT-1-2	28 NOV 24	LKPD AD 2-37-1	3 OCT 24
AD 2-LKMT-1-3	28 NOV 24	LKPD AD 2-37-3	3 OCT 24
AD 2-LKMT-1-4	28 NOV 24	LKPD AD 2-37-4	3 OCT 24
AD 2-LKMT-1-5	28 NOV 24	LKPD AD 2-37-5	28 NOV 24
AD 2-LKMT-1-6	28 NOV 24	LKPD AD 2-37-6	3 OCT 24
AD 2-LKMT-1-7	28 NOV 24	LKPD AD 2-37-7	3 OCT 24
AD 2-LKMT-1-8	28 NOV 24	LKPD AD 2-37-8	3 OCT 24
AD 2-LKMT-1-9	28 NOV 24	LKPD AD 2-37-9	3 OCT 24
AD 2-LKMT-1-10	28 NOV 24	LKPD AD 2-37-11	3 OCT 24
AD 2-LKMT-1-11	28 NOV 24	LKPD AD 2-37-12	3 OCT 24
AD 2-LKMT-1-12	28 NOV 24	LKPD AD 2-37-13	3 OCT 24
AD 2-LKMT-1-13	28 NOV 24	LKPD AD 2-37-14	3 OCT 24
AD 2-LKMT-1-14	28 NOV 24	AD 2-LKPD-VFRC	8 AUG 24
AD 2-LKMT-1-15	28 NOV 24	LKPD AD 2-43	23 MAR 23
AD 2-LKMT-1-16	28 NOV 24	<b>PRAHA/RUZYŇĚ</b>	
AD 2-LKMT-1-17	28 NOV 24	AD 2-LKPR-1-1	28 NOV 24
AD 2-LKMT-1-18	28 NOV 24	AD 2-LKPR-1-2	28 NOV 24
AD 2-LKMT-1-19	28 NOV 24	AD 2-LKPR-1-3	28 NOV 24
AD 2-LKMT-1-20	28 NOV 24	AD 2-LKPR-1-4	28 NOV 24
LKMT AD 2-19-1	28 NOV 24	AD 2-LKPR-1-5	28 NOV 24
LKMT AD 2-19-2	24 MAY 18	AD 2-LKPR-1-6	28 NOV 24
LKMT AD 2-21-1	28 NOV 24	AD 2-LKPR-1-7	28 NOV 24
LKMT AD 2-21-3	28 NOV 24	AD 2-LKPR-1-8	28 NOV 24
LKMT AD 2-25	28 NOV 24	AD 2-LKPR-1-9	28 NOV 24
LKMT AD 2-27-1	23 OCT 08	AD 2-LKPR-1-10	28 NOV 24
AD 2-LKMT-RNAV SID RWY 22 -1	28 NOV 24	AD 2-LKPR-1-11	28 NOV 24
AD 2-LKMT-RNAV SID RWY 22 -2	28 NOV 24	AD 2-LKPR-1-12	28 NOV 24
AD 2-LKMT-RNAV SID RWY 04 - 1	28 NOV 24	AD 2-LKPR-1-13	28 NOV 24
AD 2-LKMT-RNAV SID RWY 04 - 2	28 NOV 24	AD 2-LKPR-1-14	28 NOV 24
LKMT AD 2-31	28 NOV 24	AD 2-LKPR-1-15	28 NOV 24
AD 2-LKMT-RNAV STAR RWY 22 - 1	28 NOV 24	AD 2-LKPR-1-16	28 NOV 24
AD 2-LKMT-RNAV STAR RWY 22 - 2	28 NOV 24	AD 2-LKPR-1-17	28 NOV 24
AD 2-LKMT-RNAV STAR RWY 04 - 1	28 NOV 24	AD 2-LKPR-1-18	28 NOV 24
AD 2-LKMT-RNAV STAR RWY 04 - 2	28 NOV 24	AD 2-LKPR-1-19	28 NOV 24
LKMT AD 2-37-1	28 NOV 24	AD 2-LKPR-1-20	28 NOV 24
LKMT AD 2-37-2	28 NOV 24	AD 2-LKPR-1-21	28 NOV 24
LKMT AD 2-37-3	28 NOV 24	AD 2-LKPR-1-22	28 NOV 24
LKMT AD 2-37-4	28 NOV 24	AD 2-LKPR-1-23	28 NOV 24
LKMT AD 2-37-5	28 NOV 24	AD 2-LKPR-1-24	28 NOV 24
LKMT AD 2-37-6	28 NOV 24		



Strana / Page	Datum / Date	Strana / Page	Datum / Date
AD 2-LKPR-1-25	28 NOV 24	AD 2-LKVO-1-11	5 SEP 24
AD 2-LKPR-1-26	28 NOV 24	AD 2-LKVO-1-12	5 SEP 24
AD 2-LKPR-1-27	28 NOV 24	AD 2-LKVO-1-13	5 SEP 24
AD 2-LKPR-1-28	28 NOV 24	LKVO AD 2-19-1	5 SEP 24
AD 2-LKPR-1-29	28 NOV 24	AD 2-LKVO-SID RWY 10	28 DEC 23
AD 2-LKPR-1-30	28 NOV 24	AD 2-LKVO-SID RWY 28	28 DEC 23
AD 2-LKPR-1-31	28 NOV 24	AD 2-LKVO-RNAV STAR RWY 10-28 (AMDT 432/23)	28 DEC 23
AD 2-LKPR-1-32	28 NOV 24	LKVO AD 2-37-1	28 DEC 23
AD 2-LKPR-1-33	28 NOV 24	LKVO AD 2-37-3	28 DEC 23
AD 2-LKPR-1-34	28 NOV 24	LKVO AD 2-37-5 (AMDT 432/23)	28 DEC 23
AD 2-LKPR-1-35	28 NOV 24	LKVO AD 2-37-6	28 DEC 23
AD 2-LKPR-1-36	28 NOV 24	LKVO AD 2-37-7	28 DEC 23
AD 2-LKPR-1-37	28 NOV 24	LKVO AD 2-37-9 (AMDT 432/23)	28 DEC 23
AD 2-LKPR-1-38	28 NOV 24	LKVO AD 2-37-10	28 DEC 23
AD 2-LKPR-1-39	28 NOV 24	LKVO AD 2-37-11	28 DEC 23
AD 2-LKPR-1-40	28 NOV 24	AD 2-LKVO-VFRC	28 DEC 23
AD 2-LKPR-1-41	28 NOV 24	LKVO AD 2-43	28 DEC 23
AD 2-LKPR-1-42	28 NOV 24		
AD 2-LKPR-1-43	28 NOV 24		
AD 2-LKPR-1-44	28 NOV 24		
AD 2-LKPR-1-45	28 NOV 24		
AD 2-LKPR-1-46	28 NOV 24		
AD 2-LKPR-1-47	28 NOV 24		
LKPR AD 2-19-1 (AMDT 439/24)	13 JUN 24		
LKPR AD 2-19-2	13 JUN 24		
LKPR AD 2-20-1	5 SEP 24		
LKPR AD 2-21-1 (AMDT 439/24)	13 JUN 24		
LKPR AD 2-21-5	13 JUN 24		
LKPR AD 2-21-7	3 NOV 22		
LKPR AD 2-21-9	3 NOV 22		
LKPR AD 2-25-1	13 JUN 24		
LKPR AD 2-25-3	13 JUN 24		
LKPR AD 2-25-5	3 OCT 24		
LKPR AD 2-27-1	22 MAY 97		
LKPR AD 2-27-3	3 MAY 12		
AD 2-LKPR-RNAV SID RWY 24 (AMDT 446/24)	28 NOV 24		
AD 2-LKPR-RNAV SID RWY 30 (AMDT 446/24)	28 NOV 24		
AD 2-LKPR-RNAV SID RWY 06 (AMDT 446/24)	28 NOV 24		
AD 2-LKPR-RNAV SID RWY 12 (AMDT 446/24)	28 NOV 24		
LKPR AD 2-31	29 DEC 22		
AD 2-LKPR-RNAV STAR RWY 24	28 NOV 24		
AD 2-LKPR-RNAV STAR RWY 30	28 NOV 24		
AD 2-LKPR-RNAV STAR RWY 06	28 NOV 24		
AD 2-LKPR-RNAV STAR RWY 12	28 NOV 24		
LKPR AD 2-37-1	16 MAY 24		
LKPR AD 2-37-3	16 MAY 24		
LKPR AD 2-37-4	5 DEC 19		
LKPR AD 2-37-5	3 NOV 22		
LKPR AD 2-37-7	3 NOV 22		
LKPR AD 2-37-9	16 MAY 24		
LKPR AD 2-37-10	5 DEC 19		
LKPR AD 2-37-11	16 MAY 24		
LKPR AD 2-37-15	3 NOV 22		
LKPR AD 2-37-17	3 NOV 22		
LKPR AD 2-37-18	5 DEC 19		
LKPR AD 2-37-19	3 NOV 22		
LKPR AD 2-37-21	3 NOV 22		
LKPR AD 2-37-23	3 NOV 22		
LKPR AD 2-37-24	5 DEC 19		
LKPR AD 2-37-25	3 NOV 22		
AD 2-LKPR-VFRC	18 APR 24		
AD 2-LKPR-CAC	28 NOV 24		
LKPR AD 2-41	14 SEP 17		
LKPR AD 2-43	23 MAR 23		
<b>PRAHA/VODOCHODY</b>			
AD 2-LKVO-1-1	28 NOV 24		
AD 2-LKVO-1-2	5 SEP 24		
AD 2-LKVO-1-3	5 SEP 24		
AD 2-LKVO-1-4	28 NOV 24		
AD 2-LKVO-1-5	5 SEP 24		
AD 2-LKVO-1-6	5 SEP 24		
AD 2-LKVO-1-7	3 OCT 24		
AD 2-LKVO-1-8	3 OCT 24		
AD 2-LKVO-1-9	3 OCT 24		
AD 2-LKVO-1-10	3 OCT 24		

Záměrně nepoužito  
Intentionally Left Blank

	<b>R</b>	
Červený	R	Red
Pravá (poznávací číslo před znakem slouží k identifikaci paralelní RWY)	... R	Right (preceded by runway designation number to identify a parallel runway)
Omezený prostor (následuje označení prostoru)	R...	Restricted area (followed by identification)
Děšť	RA	Rain
Pravidla létání a letové provozní služby	RAC	Rules of the air and air traffic services
Radiový informační maják	RADIM*	Radio Information Beacon
Mapa minimálních nadmořských výšek pro radarové vektorování	RADV*	Minimum radar vectoring altitude chart
Potrhaný	RAG	Ragged
Dráhové záchytné zařízení	RAG	Runway arresting gear
Ukazatel směru/polohy RWY	RAI	Runway alignment indicator
Autonomní monitorování integrity přijímače	RAIM	Receiver autonomous integrity monitoring
Záchranný člun	RB	Rescue boat
Dosáhněte cestovní výšky	RCA	Reach cruising altitude
Záchranné koordinační středisko	RCC	Rescue coordination centre
Ztráta spojení (označení druhu zprávy)	RCF	Radiocommunication failure (message type designator)
Dosáhnout nebo dosažení	RCH	Reach or reaching
Osa RWY	RCL	Runway centre line
Osová návěstidla RWY	RCLL	Runway centre line light(s)
Změna vydaného povolení, znovupovoleno	RCLR	Recleared
Referenční výška	RDH	Reference datum height
Radiál	RDL	Radial
Rádio	RDO	Radio
Zpracování radarových údajů	RDP	Radar data processing
Minulý, Po (pro označení meteorologických jevů, např. po dešti = RERA)	RE...	Recent (used to qualify weather phenomena, e. g. RERA=recent rain)
Příjem nebo přijímač	REC	Receive or receiver
Postranní dráhová návěstidla	REDL	Runway edge light(s)
Odkaz k ... nebo vztáhněte k ...	REF	Reference to ... or refer to...
Poznávací značka letadla	REG	Registration
Regionální	REG*	Regional
Koncová návěstidla RWY	RENL	Runway end light(s)
Zpráva, hlášení nebo hlásící nebo hlásný bod	REP	Report or reporting or reporting point
Žádost nebo požadovaný	REQ	Request or requested
Změna trati	RE RTE	Re-route
Koncová bezpečnostní plocha RWY	RESA	Runway end safety area
Záchranné a požární služby	RFFS	Rescue and fire fighting services
Řada (návěstidel)	RG	Range (lights)
Pravý okruh	RHC	Right-hand circuit
Nové povolení za letu	RIF	Reclearance in flight
Oznámit opuštění	RL	Report leaving
Předat komu	RLA	Relay to
Světelná naváděcí soustava na RWY	RLLS	Runway lead-in lighting system
Mapa radarových minimálních nadmořských výšek	RMAC	Radar minimum altitude chart
Poznámka	RMK	Remark
Oblast s povinným radiovým spojením	RMZ*	Radio mandatory zone
Prostorová navigace (vyslovuje se "AR-NAV")	RNAV	Area navigation (to be pronounced "AR-NAV")
Radiový dosah	RNG	Radio range
Požadovaná navigační výkonnost	RNP	Required navigation performance
Regionální výměna bulletinů OPMET	ROBEX	Regional OPMET bulletin exchange (scheme)



Rychlost stoupání, stoupavost	ROC	Rate of climb
Rychlost klesání, klesavost	ROD	Rate of descent
Předpověď pro trať (v meteorologickém kódu)	ROFOR	Route forecast (in meteorological code)
Dálkově řízené letadlo	RPA*	Remotely piloted aircraft
System dálkově řízeného letadla	RPAS*	Remotely piloted aircraft system
Stálý letový plán	RPL	Repetitive flight plan
Nahradit nebo nahrazený	RPLC	Replace or replaced
Symbol radarové polohy	RPS	Radar position symbol
Dálkově řídicí stanice	RPS*	Remote pilot station
Požadavky	RQMNTS	Requirements
Žádost o letový plán (označení druhu zprávy)	RQP	Request flight plan (message type designator)
Žádost o doplněk letového plánu (označení druhu zprávy)	RQS	Request supplementary flight plan (message type designator)
Oznámit dosažení	RR	Report reaching
Zpožděná meteorologická zpráva (nebo RRB, RRC ... atd., v pořadí) (označení druhu zprávy)	RRA	Delayed meteorological message (or RRB, RRC ... etc., in sequence) (message type designator)
Odbočka záchranného koordinačního střediska	RSC	Rescue sub-centre
Stav povrchu RWY	RSCD	Runway surface condition
Radarový odpovídač	RSP	Responder beacon
Traťový přehledový radar	RSR	En-route surveillance radar
Zpoždění (používá se k označení zpoždění meteorologické zprávy; označení druhu zprávy)	RTD	Delayed (used to indicate delayed meteorological message; message type designator)
Trať	RTE	Route
Radiotelefon	RTF	Radiotelephone
Radiotelegraf	RTG	Radiotelegraph
Prahová návěstidla	RTHL	Runway threshold light(s)
Navrátit nebo navrácený nebo navrácení	RTN	Return or returned or returning
Použitelná délka přerušného vzletu, vrtulníky	RTODAH	Rejected take-off distance available, helicopter
Návrat k činnosti, opět v provozu	RTS	Return to service
Radiodálnopis	RTT	Radioteletypewriter
Návěstidla dotykové zóny RWY	RTZL	Runway touchdown zone light(s)
Ruský jazyk	RUS*	Russian language
Standardní regionální traťové vysílací kmitočty	RUT	Standard regional route transmitting frequencies
Záchranné plavidlo	RV	Rescue vessel
Dráhová dohlednost	RVR	Runway visual range
Snížené minimum vertikálního rozstupu (300 m (1000 ft)) mezi FL 290 a FL 410	RVSM*	Reduced vertical separation minimum (300 m (1000 ft)) between FL 290 and FL 410
Dráha (RWY)	RWY	Runway

3.1.4.2 AIRAC spočívá v zavedení mezinárodně jednotných dat účinnosti leteckých informací s intervalem 28 dnů, která by měla být dodržována při plánování změn provozně významných informací. Informace musí být vydány 42 dnů před datem účinnosti. U zvláště důležitých nebo velmi rozsáhlých změn je tento termín změněn na 56 dnů před datem účinnosti.

3.1.4.3 Systém AIRAC může být využit pro trvalé informace publikované změnami (AIP AIRAC AMDT) i pro dočasné informace publikované doplňky AIPu (AIP AIRAC SUP).

3.1.4.4 K upozornění na vydanou AIP AIRAC AMDT nebo AIP AIRAC SUP se vydává tzv. TRIGGER NOTAM. Obsahuje odkaz na označení AMDT (SUP), datum účinnosti a stručný popis obsahu.

3.1.4.5 Není-li k některému z pravidelných AIRAC intervalů vydávána žádná AIP AIRAC AMDT, je s dostatečným předstihem vydávána AIRAC NIL notifikace v rámci Checklist NOTAM. Notifikace potvrzuje, že v AIRAC intervalu s uvedeným datem účinnosti nebyla vydána žádná informace podle postupů AIRAC.

3.1.4.6 Seznam dat účinnosti systému AIRAC

3.1.4.2 AIRAC consists in establishment of internationally uniform effective dates of the aeronautical information with 28 day interval, that should be adhered to when scheduling operationally significant information changes. The information shall be published 42 days ahead of the effective date and 56 days ahead of the effective date in case of very important or extensive changes.

3.1.4.3 The AIRAC SYSTEM can be used for permanent information published by amendments (AIP AIRAC AMDT) as well as for temporary information published by AIP supplements (AIP AIRAC SUP).

3.1.4.4 A TRIGGER NOTAM is issued to inform about published AIP AIRAC AMDT or AIP AIRAC SUP. It contains reference to AMDT (SUP) identification, effective date and brief description of the content.

3.1.4.5 If no AIP AIRAC AMDT is published in the regular AIRAC cycle, an AIRAC NIL notification shall be issued within Checklist NOTAM. It confirms that no information according to the AIRAC system was published for an AIRAC cycle with the given effective date.

3.1.4.6 Schedule of AIRAC effective dates

2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
3 JAN	2 JAN	28 JAN	27 JAN	26 JAN	25 JAN	23 JAN	22 JAN	21 JAN	20 JAN	18 JAN
31 JAN	30 JAN	25 FEB	24 FEB	23 FEB	22 FEB	20 FEB	19 FEB	18 FEB	17 FEB	15 FEB
28 FEB	27 FEB	25 MAR	24 MAR	23 MAR	21 MAR	20 MAR	19 MAR	18 MAR	16 MAR	15 MAR
28 MAR	26 MAR	22 APR	21 APR	20 APR	18 APR	17 APR	16 APR	15 APR	13 APR	12 APR
25 APR	23 APR	20 MAY	19 MAY	18 MAY	16 MAY	15 MAY	14 MAY	13 MAY	11 MAY	10 MAY
23 MAY	21 MAY	17 JUN	16 JUN	15 JUN	13 JUN	12 JUN	11 JUN	10 JUN	8 JUN	7 JUN
20 JUN	18 JUN	15 JUL	14 JUL	13 JUL	11 JUL	10 JUL	9 JUL	8 JUL	6 JUL	5 JUL
18 JUL	16 JUL	12 AUG	11 AUG	10 AUG	8 AUG	7 AUG	6 AUG	5 AUG	3 AUG	2 AUG
15 AUG	13 AUG	9 SEP	8 SEP	7 SEP	5 SEP	4 SEP	3 SEP	2 SEP	31 AUG	30 AUG
12 SEP	10 SEP	7 OCT	6 OCT	5 OCT	3 OCT	2 OCT	1 OCT	30 SEP	28 SEP	27 SEP
10 OCT	8 OCT	4 NOV	3 NOV	2 NOV	31 OCT	30 OCT	29 OCT	28 OCT	26 OCT	25 OCT
7 NOV	5 NOV	2 DEC	1 DEC	30 NOV	28 NOV	27 NOV	26 NOV	25 NOV	23 NOV	22 NOV
5 DEC	3 DEC	30 DEC	29 DEC	28 DEC	26 DEC	25 DEC	24 DEC	23 DEC	21 DEC	20 DEC
	31 DEC									

Data AIRAC cyklu mezi 21 DEC a 17 JAN včetně by neměla být používána jako data účinnosti významných změn.

The AIRAC cycle dates between 21 DEC and 17 JAN inclusive should be avoided as an effective date for the introduction of significant changes.

### 3.1.5 SLUŽBA PŘEDLETOVÝCH INFORMACÍ NA LETIŠTÍCH

Na letištích je možné získat následující rozsah a druh předletových informací:

### 3.1.5 PRE-FLIGHT INFORMATION SERVICE AT AERODROMES

Pre-flight information is available on aerodromes as detailed below:

Letiště Aerodrome	K dispozici AIP AIP is available	Série NOTAM (viz GEN 3.1 para 3.5) Series of NOTAM (see GEN 3.1 para 3.5)	PIB
<b>BRNO/TUŘANY</b> Řízení letového provozu ČR, s.p. Středisko letových navigačních služeb letišť Brno/Tuřany 627 00 Brno Turany Tel: +420 220 372 735 (CARO Praha)	Jako CARO Praha As CARO Praha	A, B, X, Y, S	ANO YES
<b>ČÁSLAV</b> VÚ 7214 MARO 285 76 Chotusice Tel: +420 973 376 970 Fax: +420 973 376 993 E-mail: aro.lkcv@mo.gov.cz AFTN: LKCVZPZX	AIP: Česká republika / Czech Republic MIL AIP: Česká republika / Czech Republic	A, B, X, Y, S	ANO YES
<b>ČESKÉ BUDĚJOVICE</b> Tel: +420 220 372 735 (CARO Praha)	Jako CARO Praha As CARO Praha	B, Y, S	NE NO



Letiště Aerodrome	K dispozici AIP AIP is available	Série NOTAM (viz GEN 3.1 para 3.5) Series of NOTAM (see GEN 3.1 para 3.5)	PIB
<b>KARLOVY VARY</b> Řízení letového provozu ČR, s.p. Středisko letových navigačních služeb letiště Karlovy Vary 360 01 Karlovy Vary Tel: +420 220 372 735 (CARO Praha)	Jako CARO Praha As CARO Praha	A, B, X, Y, S	ANO YES
<b>KBELY</b> VÚ 8407 Ul. Mladoboleslavská MARO 197 06 Praha 9 - Kbely Tel: +420 973 207 177 +420 973 207 162 Fax: +420 973 207 377 +420 286 852 633 E-mail: maro.ais.lkbb@mo.gov.cz AFTN: LKKBZPZX LKKBZTZX Sita: PRGKBXH	AIP: Česká republika / Czech Republic MIL AIP: Česká republika, Dánsko / Czech Republic, Denmark	A, B, X, Y, S	ANO YES
<b>KUNOVICE</b> Aircraft Industries, a.s. Letecká informační služba - TWR letiště Kunovice 1177 686 04 Kunovice Tel: +420 572 817 620 +420 572 817 621 Fax: +420 572 817 639 AFTN: LKKUZZTX LKKUZPZX	Česká republika The Czech Republic	A, B, S	NE NO
<b>NÁMĚŠŤ</b> VÚ 2427 MARO 675 71 Sedlec, Vícenice u Náměště nad Oslavou Tel: +420 973 438 402 Fax: +420 973 438 400 E-mail: mtwr.lkna@mo.gov.cz AFTN: LKNAZPZX	AIP: Česká republika / Czech Republic MIL AIP: Česká republika / Czech Republic	A, B, X, Y, S	ANO YES
<b>OSTRAVA/MOŠNOV</b> Řízení letového provozu ČR, s.p. Středisko letových navigačních služeb letiště Mošnov 742 51 Mošnov 1 Tel: +420 220 372 735 (CARO Praha)	Jako CARO Praha As CARO Praha	A, B, X, Y, S	ANO YES
<b>PARDUBICE</b> VU 2436 MARO/MTWR 530 01 Pardubice Tel: +420 973 333 175 +420 973 333 171 Fax: +420 973 242 300 +420 973 242 097 E-mail: maro.ais.lkpd@mo.gov.cz AFTN: LKPDZPZX	AIP: Česká republika / Czech Republic MIL AIP: Česká republika / Czech Republic	A, B, X, Y, S, M O/R NOTAM a SNOWTAM sousedních států O/R NOTAM and SNOWTAM of neighbouring states.	ANO YES





Letiště Aerodrome	K dispozici AIP AIP is available	Série NOTAM (viz GEN 3.1 para 3.5) Series of NOTAM (see GEN 3.1 para 3.5)	PIB
<b>PRAHA/RUZYNĚ</b> Řízení letového provozu ČR, s.p. Středisko letových navigačních služeb letiště Praha/Ruzyně 160 08 PRAHA 68 Tel: +420 220 372 735 (CARO Praha) +420 220 374 138 <i>agenda letových plánů / the flight plans agenda</i> +420 220 114 100 <i>předletové informace / preflight information</i> +420 220 374 101 Fax: +420 220 374 251 E-mail: caro@ans.cz AFTN: LKPRZPZX	Belgie a Lucembursko, Bosna a Hercegovina, Brazílie, Bulharsko, Dánsko, Estonsko, Finsko, Francie, Grónsko, Chorvatsko, Itálie, Lotyšsko, Litva, Maďarsko, Makedonie, Německo, Nizozemsko, Polsko, Rakousko, Rumunsko, Rusko, Řecko, Slovensko, Slovinsko, Srbsko a Černá Hora, Španělsko, Švédsko, Švýcarsko, Ukrajina, Velká Británie  Austria, Belgium and Luxembourg, Bosnia and Herzegovina, Brazil, Bulgaria, Croatia, Denmark, Estonia, Finland, France, Germany, Greece, Greenland, Hungary, Italy, Latvia, Lithuania, Macedonia, Netherlands, Poland, Romania, Russia, Serbia and Montenegro, Slovakia, Slovenia, Spain, Sweden, Switzerland, Ukraine, United Kingdom	A, B, X, Y, S	ANO YES
<b>PRAHA/VODOCHODY</b> AERO Vodochody AEROSPACE a.s. U Letiště 374 250 70 Odolena Voda Tel: + 420 255 762 609 - Briefing AFTN: LKVOZPZX	Česká republika The Czech Republic	A, B, X, Y	ANO YES

## 3.1.6 Elektronická data terénu a překážek

## 3.1.6 Electronic terrain and obstacle data

Typ datasetu Dataset Type	Místo Location	Prostor Area	Poznámka Note	Formát Format	Datum účinnosti Effective date	Dostupnost Availability
Překážky Obstacles	FIR PRAHA (LKAA)	AREA 1	NIL	AIXM 5.1	8 AUG 24	O/R (ais@ans.cz)
Terén Terrain	FIR PRAHA (LKAA)	AREA 1	rozdělení po 3 úhlových vteřinách (cca 90 m) post spacing 3 arc seconds (cca 90 m)	GeoTIFF	31 MAR 23	O/R (ais@ans.cz)
	BRNO/Tuřany (LKTB)	AREA 2	oblast kruhu o poloměru 10 km od ARP area covered by a 10-km radius from the ARP		18 APR 24	O/R (ais@ans.cz)
	OSTRAVA/Mošnov (LKMT)	AREA 2			18 APR 24	O/R (ais@ans.cz)
	PRAHA/Ruzyně (LKPR)	AREA 4	území 120 x 900 m před prahem RWY 24 area 120 x 900 m in front of THR RWY 24		19 JUL 21	O/R (ais@ans.cz)

Poskytovatel datasetu terénu a překážek LKAA:

Řízení letového provozu ČR, s.p.  
 Navigační 787  
 252 61 Jeneč  
 Česká republika  
 E-mail: aim@ans.cz

Provider of terrain and obstacle dataset for LKAA:

Air Navigation Services of the CR  
 Navigační 787  
 252 61 Jeneč  
 Czech Republic  
 E-mail: aim@ans.cz



**Záměrně nepoužito**  
**Intentionally Left Blank**

Název série Title of series	Měřítko Scale	Název Name
1	2	3
Mapa přiletů a odletů za VFR VFR Arrivals and Departures Chart	1:250 000 1:350 000 1:250 000 1:250 000 1:250 000 1:250 000 1:250 000 1:250 000 1:200 000 1:200 000 1:250 000	BRNO/Tuřany Čáslav Karlovy Vary Kbely Kunovice Náměšť OSTRAVA/Mošnov Pardubice PRAHA/Ruzyně PRAHA/Ruzyně CIRCLING APPROACH CHART PRAHA/Vodochody
Mapa oblasti s nebezpečnou koncentrací ptactva Bird hazard concentration areas	1:50 000 1:50 000 1:25 000	BRNO/Tuřany České Budějovice Karlovy Vary OSTRAVA/Mošnov PRAHA/Ruzyně
Mapa minimálních nadmořských výšek pro poskytování přehledových služeb ATC ATC Surveillance Minimum Altitude Chart	1:500 000 1:500 000 1:500 000 1:300 000 1:500 000 1:500 000 1:500 000 1:500 000 1:500 000 1:1300 000	CTR Tuřany a / and TMA Brno a část / and part of CTA 2 Praha MCTR Čáslav a / and MTMA Čáslav České Budějovice CTR Karlovy Vary/TMA Karlovy Vary Kbely MCTR Náměšť a / and MTMA Náměšť CTR Mošnov a / and TMA Ostrava a část / and part of CTA 2 Praha MCTR Pardubice a / and MTMA Pardubice CTA 1 Praha, CTR Ruzyně a / and TMA Praha PRAHA/Vodochody FIR Praha

**3.2.6 Klad listů Letecké mapy světa (WAC) – ICAO 1:1 000 000**

Není aplikováno

**3.2.6 Index to the World Aeronautical Chart (WAC) – ICAO 1:1 000 000**

Not applied

**3.2.7 Topografické mapy**

3.2.7.1 Topografické mapy lze získat od komerčních geodetických organizací nebo od Českého úřadu zeměměřičského a katastrálního úřadu:

Český úřad zeměměřičský a katastrální úřad  
Pod sídlištěm 9/1800  
182 11 PRAHA 8  
Tel: +420 284 041 111  
Fax: +420 284 041 204  
E-mail: [cuzk@cuzk.cz](mailto:cuzk@cuzk.cz)  
Web: <http://www.cuzk.cz>

**3.2.7 Topographical charts**

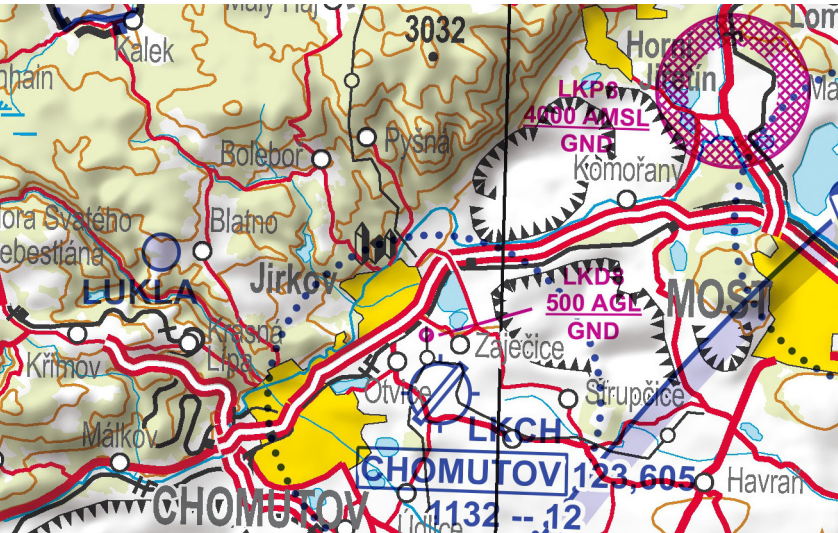
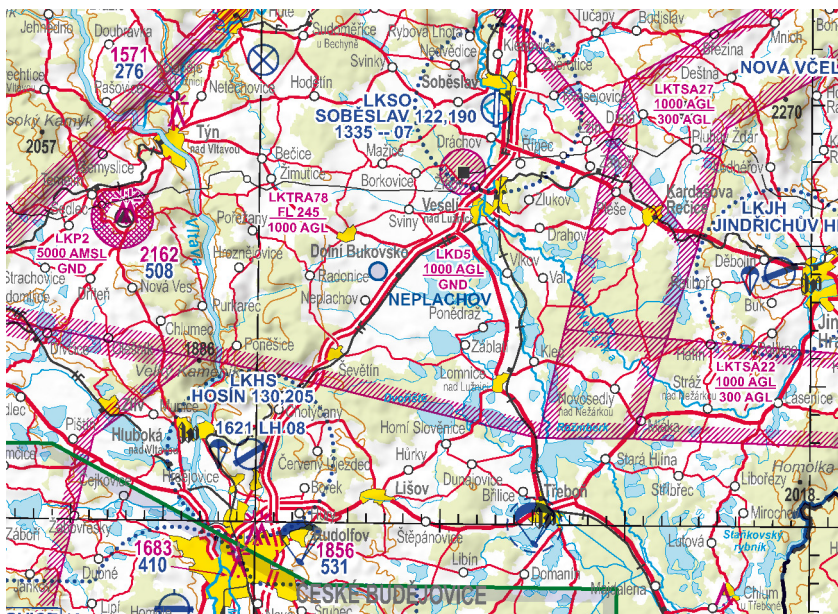
3.2.7.1 Topographical charts can be obtained from commercial surveying companies or from Czech office for surveying, mapping and cadastre:

Czech office for surveying, mapping and cadastre  
Pod sídlištěm 9/1800  
182 11 PRAHA 8  
Tel: +420 284 041 111  
Fax: +420 284 041 204  
E-mail: [cuzk@cuzk.cz](mailto:cuzk@cuzk.cz)  
Web: <http://www.cuzk.cz>

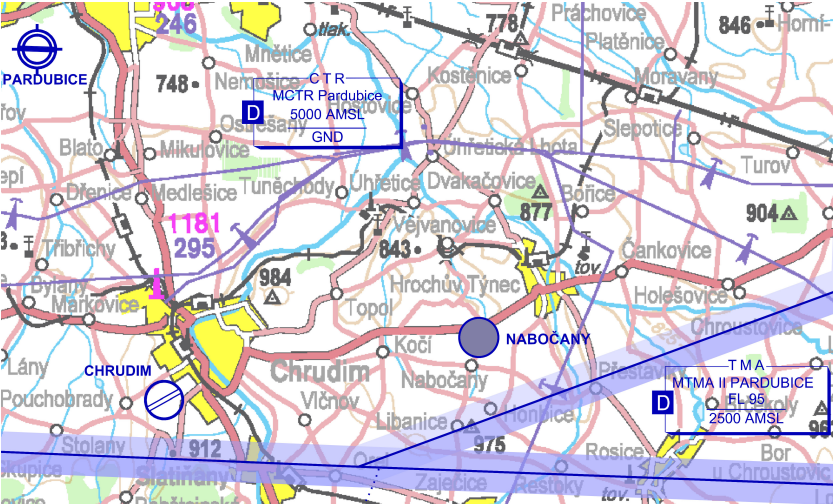
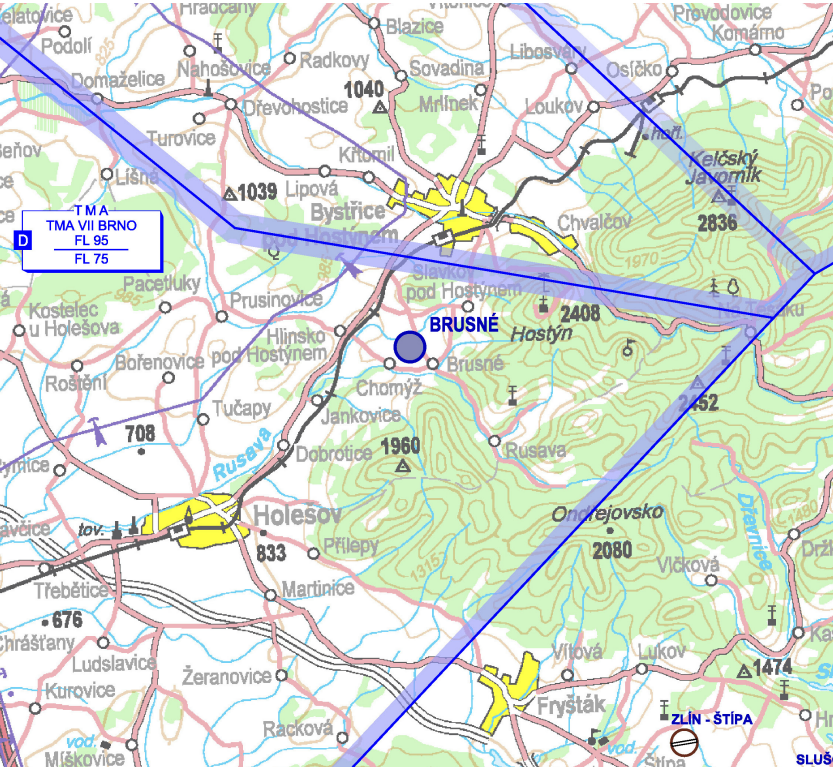
3.2.8 Opravy map, které nejsou součástí AIP

3.2.8

Corrections to charts not contained in the AIP

Mapy Charts	Umístění Location	Opravy Corrections	Datum účinnosti Effective date	Publikováno Published by
<b>Přední strana / Front side</b>				
ANC ICAO 1:500 000	503039.89N 0132020.94E	<p style="text-align: center;">Nová SLZ plocha / New SLZ field Lukla (LKLULK)</p> 	26 DEC 24	AMDT 447/24
	490830.93N 0143635.09E	<p style="text-align: center;">Nová SLZ plocha / New SLZ field Neplachov (LKNEPL)</p> 	13 JUN 24	AMDT 439/24



Mapy Charts	Umístění Location	Opravy Corrections	Datum účinnosti Effective date	Publikováno Published by
	495645.97N 0155343.61E	<p style="text-align: center;">Nová SLZ plocha / New SLZ field Nabočany (LKNABO)</p> 	08 AUG 24	AMDT 441/24
ANC ICAO 1:500 000	492204.29N 0173909.30E	<p style="text-align: center;">Nová SLZ plocha / New SLZ field Brusné (LKBRUS)</p> 	13 JUN 24	AMDT 439/24
494146N 0180639E	AD OSTRAVA/Mošnov (LKMT) změňte / change AD ELEV z / from 844 ft na / to 842 ft	26 DEC 24	AMDT 447/24	
<b>Zadní strana / Back side</b>				
NIL				

**Záměrně nepoužito**  
**Intentionally Left Blank**

ČÁST 2 - TRATĚ (ENR)  
PART 2 - EN-ROUTE (ENR)

ENR 0.

ENR 0.

ENR 0.1 ÚVOD - **Není aplikováno**  
ENR 0.2 ZÁZNAM O AIP AMD - **Není aplikováno**  
ENR 0.3 ZÁZNAM O AIP SUP - **Není aplikováno**  
ENR 0.4 KONTROLNÍ SEZNAM STRAN - **Není aplikováno**  
ENR 0.5 SEZNAM RUČNÍCH OPRAV - **Není aplikováno**

ENR 0.1 PREFACE - **Not applicable**  
ENR 0.2 RECORD OF AIP AMENDMENTS - **Not applicable**  
ENR 0.3 RECORD AIP SUPPLEMENTS - **Not applicable**  
ENR 0.4 CHECKLIST OF AIP PAGES - **Not applicable**  
ENR 0.5 LIST OF HAND AMENDMENTS - **Not applicable**

ENR 0.6 OBSAH ČÁSTI 2

ENR 0.6 TABLE OF CONTENTS TO PART 2

ENR 1. Všeobecná pravidla a postupy

ENR 1. General rules and procedures

ENR 1.1	Všeobecná pravidla	ENR 1.1-1	ENR 1.1	General rules	ENR 1.1-1
1.1.1	Provádění letů	ENR 1.1-1	1.1.1	Execution of flights	ENR 1.1-1
1.1.2	Poskytování letové informační a pohotovostní služby	ENR 1.1-2	1.1.2	Provision of flight information service and alerting service	ENR 1.1-2
1.1.3	Postupy při ztrátě radiového spojení letadlo-země	ENR 1.1-3	1.1.3	Air-ground radiocommunication failure procedures	ENR 1.1-3
1.1.4	Vypouštění paliva za letu	ENR 1.1-4	1.1.4	Fuel dumping procedures	ENR 1.1-4
1.1.5	Tankování letadel za letu v CTA Praha	ENR 1.1-4	1.1.5	The air refuelling of aircraft in CTA Praha	ENR 1.1-4
1.1.6	Skupinové lety	ENR 1.1-5	1.1.6	Formation flights	ENR 1.1-5
1.1.7	Pravidla pro provádění akrobatických letů	ENR 1.1-6	1.1.7	Rules for conducting of aerobatic flights	ENR 1.1-6
1.1.8	Pravidla pro shazování předmětů, rozprašování sypkých hmot a tekutin z civilních letadel	ENR 1.1-7	1.1.8	Rules for dropping of objects, spraying with loose material and liquids from civil aircraft	ENR 1.1-7
1.1.9	Využívání vzdušného prostoru ČR	ENR 1.1-8	1.1.9	Use of airspace of the Czech Republic	ENR 1.1-8
1.1.10	Pozorovací lety prováděné podle Smlouvy o otevřeném nebi	ENR 1.1-18	1.1.10	Observation flights conducted under the Treaty on Open Skies	ENR 1.1-18
1.1.11	Postupy pro nestandardní typy letů	ENR 1.1-18	1.1.11	Arrangements for particular non-standard types of flights	ENR 1.1-18
ENR 1.2	Pravidla pro lety za viditelnosti	ENR 1.2-1	ENR 1.2	Visual flight rules	ENR 1.2-1
1.2.1	Podmínky provádění VFR letů	ENR 1.2-1	1.2.1	Conditions of VFR flights execution	ENR 1.2-1
1.2.2	Postupy pro let za viditelnosti	ENR 1.2-3	1.2.2	VFR flight procedures	ENR 1.2-3
1.2.3	Postupy při provádění vnitrostátních policejních letů v ČR podle pravidel letu za viditelnosti (VFR)	ENR 1.2-8	1.2.3	Procedures for operating domestic flights in the CR according to visual flight rules (VFR)	ENR 1.2-8
1.2.4	Lety VFR v noci	ENR 1.2-8	1.2.4	Night VFR flights	ENR 1.2-8
1.2.5	Skupinové frekvence	ENR 1.2-10	1.2.5	Group frequencies	ENR 1.2-10
ENR 1.3	Pravidla pro let podle přístrojů	ENR 1.3-1	ENR 1.3	Instrument flight rules	ENR 1.3-1
1.3.1	Vybavení letadla	ENR 1.3-1	1.3.1	Aircraft equipment	ENR 1.3-1
1.3.2	Minimální hladiny	ENR 1.3-1	1.3.2	Minimum levels	ENR 1.3-1
1.3.3	Pravidla vztahující se k letům IFR	ENR 1.3-1	1.3.3	Rules applicable to IFR flights	ENR 1.3-1
1.3.4	Free Route Airspace (FRA)	ENR 1.3-1	1.3.4	Free Route Airspace (FRA)	ENR 1.3-1
1.3.5	Hlášení o poloze	ENR 1.3-5	1.3.5	Position report	ENR 1.3-5
1.3.6	Požadavky RVSM	ENR 1.3-5	1.3.6	RVSM requirements	ENR 1.3-5
1.3.7	Požadavky provozu ACAS	ENR 1.3-5	1.3.7	ACAS requirements	ENR 1.3-5
1.3.8	Postup pro nezdařené přiblížení IFR letu provádějícího vizuální přiblížení	ENR 1.3-4	1.3.8	Missed approach procedure for IFR flight conducting a visual approach	ENR 1.3-4
ENR 1.4	Klasifikace vzdušného prostoru ATS	ENR 1.4-1	ENR 1.4	ATS airspace classification	ENR 1.4-1
1.4.1	Klasifikace vzdušného prostoru	ENR 1.4-1	1.4.1	Classification of airspace	ENR 1.4-1
1.4.2	Upozornění pro uživatele vzdušného prostoru	ENR 1.4-2	1.4.2	Notice for airspace users	ENR 1.4-2

ENR 1.5	Postupy pro vyčkávání, přiblížení a odlet	ENR 1.5-1	ENR 1.5	Holding, approach and departure procedures	ENR 1.5-1
1.5.1	Všeobecně	ENR 1.5-1	1.5.1	General	ENR 1.5-1
1.5.2	Přílety	ENR 1.5-1	1.5.2	Arriving flights	ENR 1.5-1
1.5.3	Odlety	ENR 1.5-1	1.5.3	Departing flights	ENR 1.5-1
ENR 1.6	Přehledové služby a postupy ATS	ENR 1.6-1	ENR 1.6	ATS surveillance services and procedures	ENR 1.6-1
1.6.1	Primární radar	ENR 1.6-1	1.6.1	Primary radar	ENR 1.6-1
1.6.2	Sekundární přehledový radar (SSR)	ENR 1.6-2	1.6.2	Secondary surveillance radar (SSR)	ENR 1.6-2
1.6.3	Automatický závislý přehledový systém - vysílání (ADS-B)	ENR 1.6-5	1.6.3	Automatic dependent surveillance - broadcast (ADS-B)	ENR 1.6-5
1.6.4	Meteorologický radar	ENR 1.6-6	1.6.4	Weather radar	ENR 1.6-6
ENR 1.7	Postupy pro nastavení výškoměru	ENR 1.7-1	ENR 1.7	Altimeter setting procedures	ENR 1.7-1
1.7.1	Úvod	ENR 1.7-1	1.7.1	Introduction	ENR 1.7-1
1.7.2	Základní postupy pro nastavení výškoměru	ENR 1.7-1	1.7.2	Basic altimeter setting procedures	ENR 1.7-1
1.7.3	Popis oblasti pro nastavení výškoměru	ENR 1.7-2	1.7.3	Description of altimeter setting region	ENR 1.7-2
1.7.4	Postupy pro provozovatele a pro piloty	ENR 1.7-2	1.7.4	Procedures for operators and pilots)	ENR 1.7-2
1.7.5	Tabulka cestovních hladin	ENR 1.7-3	1.7.5	Table of cruising levels	ENR 1.7-3
ENR 1.8	Regionální doplňkové postupy (DOC 7030)	ENR 1.8-1	ENR 1.8	Regional supplementary procedures (DOC 7030)	ENR 1.8-1
ENR 1.9	Uspořádání toku letového provozu (ATFM)	ENR 1.9-1	ENR 1.9	Air traffic flow management (ATFM)	ENR 1.9-1
1.9.1	Struktura služby řízení toku, prostor působnosti, poskytované služby, umístění služeben a provozní doba	ENR 1.9-1	1.9.1	Air traffic flow management structure, services provided, location of units and hours of operation	ENR 1.9-1
1.9.2	Postupy pro přidělení časové mezery pro vzlet a dialog se systémem ETFMS	ENR 1.9-4	1.9.2	Time slot allocation procedures and dialogue with ETFMS subsystem	ENR 1.9-4
1.9.3	Postupy při výpadku systému ETFMS	ENR 1.9-15	1.9.3	ETFMS system - contingency procedures	ENR 1.9-15
1.9.4	Postupy při výpadku systému IFPS	ENR 1.9-16	1.9.4	IFPS - Contingency procedures	ENR 1.9-16
1.9.5	Postupy pro vzlet	ENR 1.9-16	1.9.5	Procedures applicable for departing flights	ENR 1.9-16
1.9.6	Postupy A-CDM - koordinace s NM	ENR 1.9-17	1.9.6	A-CDM procedures - coordination with NM	ENR 1.9-17
ENR 1.10	Plánování letů	ENR 1.10-1	ENR 1.10	Flight planning	ENR 1.10-1
1.10.1	Postupy pro předložení letového plánu na let podle pravidel VFR	ENR 1.10-1	1.10.1	VFR flight plan submission	ENR 1.10-1
1.10.2	Postupy pro předložení letových plánů podle pravidel IFR a kombinované VFR/IFR, IFR/VFR lety	ENR 1.10-2	1.10.2	Procedures for IFR flight plans and combined VFR/IFR, IFR/VFR flight plans submission	ENR 1.10-2
1.10.3	Letový plán podaný za letu (AFIL)	ENR 1.10-12	1.10.3	Flight plan filed in the air (AFIL)	ENR 1.10-12
1.10.4	Postupy pro označování letových plánů nahrazující dříve podané	ENR 1.10-12	1.10.4	Procedure for identification of replacement flight plans	ENR 1.10-12
ENR 1.11	Adresování zpráv letového plánu	ENR 1.11-1	ENR 1.11	Addressing of flight plan messages	ENR 1.11-1
1.11.1	Adresace IFR letů	ENR 1.11-1	1.11.1	Addressing of IFR flights	ENR 1.11-1
1.11.2	Adresace kombinovaných letů	ENR 1.11-1	1.11.2	Addressing of combined flights	ENR 1.11-1
1.11.3	Adresování zpráv o VFR letech stanovištím ATS v České republice	ENR 1.11-1	1.11.3	Addressing of Messages about VFR Flights to ATS Units in the Czech Republic	ENR 1.11-1
ENR 1.12	Zakročování proti civilnímu letadlu	ENR 1.12-1	ENR 1.12	Interception of civil aircraft	ENR 1.12-1
1.12.1	Postupy při zakročování	ENR 1.12-1	1.12.1	Intercepting procedures	ENR 1.12-1
1.12.2	Fráze používané letadlem proti kterému je zakročováno	ENR 1.12-1	1.12.2	Phrases for use by intercepted aircraft	ENR 1.12-1
1.12.3	Fráze používané zakročujícím letadlem	ENR 1.12-1	1.12.3	Phrases for use by intercepting aircraft	ENR 1.12-1
1.12.5	Postupy pro zakročování proti letadlům	ENR 1.12-2	1.12.5	Interception procedures	ENR 1.12-2
1.12.6	Vizuální signály	ENR 1.12-2	1.12.6	The visual signals	ENR 1.12-2
ENR 1.13	Protiprávní čin	ENR 1.13-1	ENR 1.13	Unlawful interference	ENR 1.13-1
1.13.1	Všeobecně	ENR 1.13-1	1.13.1	General	ENR 1.13-1
1.13.2	Postupy	ENR 1.13-1	1.13.2	Procedures	ENR 1.13-1
ENR 1.14	Incidenty v letovém provozu	ENR 1.14-1	ENR 1.14	Air traffic incidents	ENR 1.14-1
1.14.1	Definice incidentů v letovém provozu	ENR 1.14-1	1.14.1	Definition of air traffic incidents	ENR 1.14-1
1.14.2	Použití formuláře Hlášení incidentu v letovém provozu	ENR 1.14-1	1.14.2	Use of the Air Traffic Incident Report Form	ENR 1.14-1
1.14.3	Postupy hlášení událostí (včetně postupů za letu)	ENR 1.14-2	1.14.3	Reporting procedures (including in-flight procedures)	ENR 1.14-2



#### 1.1.9.1.2.1 Strategická úroveň ASM 1

Tuto úroveň vykonává Úřad pro civilní letectví (dále jen Úřad) v dohodě s Ministerstvem obrany v souladu s nařízením Komise (ES) č. 2150/2005, čl. 4 za přispění Komise ASM (dále KASM). „Politika uspořádání vzdušného prostoru České republiky“ (dále jen Politika), popisuje odpovědné orgány, jejich odpovědnosti a zásady, týkající se společného civilně-vojenského strategického plánování využití vzdušného prostoru ČR. Politika je schvalována ÚCL, po konzultaci s MD (Ministerstvo dopravy) a MO (Ministerstvo obrany), zastoupeného ODVL SSŘO MO (Odbor dohledu nad vojenským letectvím, Sekce správy a řízení organizací Ministerstva Obrany). Politika je dostupná na webových stránkách ÚCL v sekci ATM/ANS, část ASM.

Za účelem společných konzultací, formulací rad a názorů při uspořádání vzdušného prostoru na pracovní úrovni zřizuje KASM Konzultační skupinu ASM (KSASM).

KASM poskytuje stanoviska odpovědným orgánům, po projednání v rámci KSASM:

- k rozdělení vzdušného prostoru ČR za účelem bezpečného provádění letů a účinného poskytování leteckých služeb a
- k žádostem na dočasné vyhrazení částí vzdušného prostoru k létání jednoho uživatele nebo kategorii uživatelů, jestliže vyhrazení přesáhne dobu 24 hodin v průběhu tří dnů po sobě jdoucích ode dne vyhrazení, a nejedná se o prostory publikované v AIP ČR, **ENR 5**.

Kontakt:

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

#### Postupy pro plánování prostorů – úroveň ASM 1

Úpravy struktur vzdušného prostoru České republiky jsou prováděny v souladu s čl. 3 prováděcího nařízení (EU) 2017/373 a podle postupu zveřejněného v čl. 10 Politiky.

Návrh změny vzdušného prostoru je žadatel povinen konzultovat s jemu známými přímo dotčenými stranami a výsledky konzultace předat určenému konstruktérovi vzdušného prostoru. Dále je žadatel povinen zajistit, aby podávaná žádost obsahovala návrh změny zpracovaný konstruktérem vzdušného prostoru, a to včetně výsledku validace návrhu a výsledku kontroly kompatibility návrhu pro daný vzdušný prostor.

Státem určeným konstruktérem struktur vzdušného prostoru je počínaje dnem 27. 1. 2022 státní podnik Řízení letového provozu ČR, s.p.. Činnosti konstruktéra jsou pro žadatele bezúplatnou službou státu.

Kontakt:

Řízení letového provozu ČR, s.p.  
Divize plánování a rozvoje LNS  
Navigační 787  
252 61 Jeneč

V souladu s odst. 9 čl. 3 nařízení EU 2017/373 jsou správci struktur vzdušného prostoru povinni poskytnout konstruktérovi struktur vzdušného prostoru součinnost a nezbytné podklady pro provedení pravidelné revize a údržby těchto struktur.

Uživatelé vzdušného prostoru se žádají, aby předkládali požadavky na Úřad v těchto případech:

- požadavky na omezení nebo zákaz užívání vzdušného prostoru;
- požadavky na vyhrazení části vzdušného prostoru, přesáhne-li doba vyhrazení 24 hodin v průběhu tří dnů po sobě jdoucích ode dne vyhrazení, a nejedná se o prostory publikované v AIP ČR **ENR 5** (prostory “AMC manageable”).

#### 1.1.9.1.2.1 Strategic level - ASM 1

This level is provided by Civil Aviation Authority (thereinafter CAA) together with the Ministry of Defence and according to the Regulation (EC) No. 2150/2005, Article 4 in cooperation with ASM Commission (hereinafter KASM). “Airspace Management Policy of the Czech Republic (hereinafter The Policy) describes responsible authorities, its responsibilities and principles related to joint civil-military strategic planning of Czech airspace use. The Policy is approved by CAA after consultation with Ministry of Transport and Ministry of Defence, represented by ODVL SSŘO MO (Military Aviation Authority). The Policy is available on the CAA website, section ATM/ANS, part ASM.

In order to consult and form ideas and suggestions within working level of airspace management, Consulting Group of ASM (KSASM) is founded by KASM.

After consultations within KSASM, KASM provides its viewpoints to responsible authorities on:

- Czech airspace management in order to conduct flights safely and provide aeronautical services efficiently and
- requests for temporary reservation of parts of airspace to an one user or category of users if the areas are not published in AIP CR, **ENR 5** and time of reservation exceeds 24 hours during three consecutive days since the day of reservation.

Contact:

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

#### Area planning procedures - ASM 1 level

Airspace structure modifications are carried out in compliance with Implementing Regulation (EU) 2017/373 and according to the procedure published in Article 10 of the Policy.

The applicant is obliged to consult the airspace change proposal with the affected parties known to the applicant and forward the consultation results to a designated airspace designer. The applicant is further obliged to provide the submitted request together with the airspace designer’s proposal including the results of validation proposal and results of compatibility check for a given airspace.

Since 27 JAN 2022, Air Navigation Services of the CR become the airspace designer nominated by the state. The activities of the airspace designer are free of charge for the applicants.

Contact details:

Air Navigation Services of the CR  
Planning and Development Division  
Navigační 787  
252 61 Jenec

In accordance with Article 3 (9) of Implementing Regulation (EU) 2017/373 the airspace administrators are obliged to provide cooperation and necessary supporting documents to the airspace designer for periodic reviews and maintenance.

Airspace users are requested to submit applications to CAA in these cases:

- requirements for restriction or prohibition of the use of an airspace;
- requirements for temporary reservation of parts of airspace, where reservation period exceeds 24 hours during three consecutive days from the day of reservation and the areas are not areas published in AIP CR **ENR 5** (“AMC manageable” areas).

Žádost o dočasné vyhrazení částí vzdušného prostoru, které podléhají schválení Úřadem dle § 44 odst. 2, 3, 5, 6 zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, musí být předloženy Úřadu nejpozději 60 dnů přede dnem, od něhož je vyhrazení požadováno.

Žádosti o dočasné vyhrazení částí vzdušného prostoru musí obsahovat náležitosti v souladu s § 16 Vyhlášky č. 108/1997 Sb. Vertikální vymezení požadovaného vzdušného prostoru musí být v souladu s AIP ČR **ENR 1.1 para 9.3.1**.

*Poznámka: S ohledem na termíny pravidelných jednání KASM (<http://www.caa.cz/letiste/asm>) a administrativní lhůty plynoucí ze správního řádu, je doporučeno předkládat žádosti s větším předstihem než požadovaných 60 dnů, nejlépe 85 dní. Dále je nezbytné kalkulovat dobu nezbytnou pro vypracování návrhu konstruktérem struktur vzdušného prostoru.*

#### 1.1.9.1.2.2 Předtaktická úroveň ASM 2

Tuto úroveň vykonává pracoviště AMC ČR v souladu s nařízením Komise (ES) č. 2150/2005, čl. 5.

AMC ČR přijímá žádosti na vyhrazení částí vzdušného prostoru podané prostřednictvím webové aplikace AisView, AFTN, faxem nebo e-mailem.

- AMC ČR rozhoduje o žádostech uživatelů vzdušného prostoru na dočasné vyhrazení částí vzdušného prostoru pro létání jednoho uživatele nebo kategorií uživatelů, jestliže vyhrazení nepřesáhne dobu 24 hodin v průběhu tří dnů po sobě jdoucích ode dne vyhrazení, a nejedná se o prostory publikované v AIP ČR **ENR 5**.
- AMC ČR rozhoduje o žádostech uživatelů vzdušného prostoru na dočasné vyhrazení částí vzdušného prostoru v prostorech AMC-manageable publikovaných v AIP ČR **ENR 5**.

V případě konfliktu požadavku s již existujícími strukturami, nebo konfliktu mezi dvěma požadavky, AMC ČR rozhoduje podle priorit v souladu s § 16 odst. 6 Vyhlášky č. 108/1997 Sb.

Schválené požadavky na vyhrazení částí vzdušného prostoru podle písm. a) se publikují ve zprávě NOTAM a AUP, podle písm. b) se publikují v AUP/UUP.

Kontakt:

AMC ČR

Civilní část:

Tel: +420 220 373 954  
Fax: +420 220 374 259  
AFTN: LKAAZAMC  
E-mail: amcpraha@ans.cz  
Web: <http://aisview.rlp.cz/>

Vojenská část:

Tel: +420 220 374 490  
+420 601 579 564  
AFTN: LKPRYWYX  
Web: mamc@mo.gov.cz

#### Postupy pro plánování vzdušných prostorů – úroveň ASM 2

Uživatelé dočasně vyhrazených prostorů, nepřesáhne-li doba vyhrazení 24 hodin v průběhu tří dnů po sobě jdoucích ode dne vyhrazení a nejedná-li se o prostory publikované v AIP ČR ENR 5, se žádají, aby:

- předkládali pracovišti AMC ČR žádosti na vyhrazení vzdušného prostoru 7 pracovních dní před zamýšleným konáním (D - 7 pracovních dní) do 1000 UTC.

Požadavky o dočasné vyhrazení částí vzdušného prostoru musí obsahovat:

- účel a charakter činnosti, pro kterou je vyhrazení vyžadováno;

Request for a temporary reservation of parts of airspace, subject to approval by the Authority pursuant to § 44 paragraph 2, 3, 5, 6 of Act No. 49/1997 Coll., on Civil Aviation, must be submitted to the CAA no later than 60 days before the date from which the reservation is required.

Requests for temporary airspace reservation must include all elements in accordance with § 16 of Decree No. 108/1997 Coll MD. Vertical limitation of requested airspace must be in accordance with AIP CR **ENR 1.1 para 9.3.1**.

*Note: Considering the terms of regular KASM meetings (<http://www.caa.cz/letiste/asm>) and deadlines resulting from administrative code, it is recommended to submit requests more than the requested minimum of 60 days ahead, 85 days ideally. Further, it is necessary to consider the time required for drafting a proposal by the airspace designer.*

#### 1.1.9.1.2.2 Pre-tactical level - ASM 2

This level is performed by AMC CR in accordance with Commission Regulation (EC) No. 2150/2005, Article 5.

AMC CR accepts applications for reservation of parts of airspace submitted through the web application AisView, AFTN, fax or e-mail.

- AMC CR considers requests of airspace users for the temporary reservation of areas used for flying of one user or category of users, where reservation period does not exceed 24 hours during three consecutive days from the day of reservation and the areas are not published in AIP CR **ENR 5**.
- AMC CR considers requests of airspace users for the temporary reservation of areas published in AIP CR **ENR 5** ("AMC manageable" areas).

In the event of a conflict of a requirement with already existing requirements or conflict between the two reservations, AMC CR decides according to priorities in accordance with § 16 paragraph 6 of Decree No 108/1997 Coll MD.

Approved requirements for temporary reservation of the part of airspace stated in part a) are published via NOTAM and AUP; those stated in part b) are published in AUP/UUP.

Contact:

AMC Czech Republic

Civil part:

Tel: +420 220 373 954  
Fax: +420 220 374 259  
AFTN: LKAAZAMC  
E-mail: amcpraha@ans.cz  
Web: <http://aisview.rlp.cz/>

Military part:

Tel: +420 220 374 490  
+420 601 579 564  
AFTN: AftN LKPRYWYX  
Web: mamc@mo.gov.cz

#### Planning procedures for airspace use - ASM 2 level

Users of temporary reserved areas, where reservation period does not exceed 24 hours during three consecutive days from the day of reservation and the areas are not published in AIP CR ENR 5 are requested to:

- submit to the AMC CR the application for reservation of airspace 7 working days before the proposed activity (D - 7 working days), not later than 1000 UTC.

Requirements for temporary reservation of part of airspace, shall include:

- purpose and nature of the activity for which the reservation is required;

## ENR 1.9 USPOŘÁDÁNÍ TOKU LETOVÉHO PROVOZU (ATFM)

## ENR 1.9 AIR TRAFFIC FLOW MANAGEMENT (ATFM)

**1.9.1 STRUKTURA SLUŽBY ŘÍZENÍ TOKU, PROSTOR PŮSOBNOSTI, POSKYTOVANÉ SLUŽBY, UMÍSTĚNÍ SLUŽEBEN A PROVOZNÍ DOBA**

1.9.1.1 Službu uspořádání toku (FM) ve vzdušném prostoru České republiky poskytuje Network Manager (NM) Brusel.

1.9.1.1.1 Geografický rozsah působnosti a druhy služeb poskytovaných v jednotlivých prostorech je definován v Network Operations Handbook, který je k dispozici na internetové adrese:

**[www.public.nm.eurocontrol.int/PUBPORTAL/gateway/spec/index.html](http://www.public.nm.eurocontrol.int/PUBPORTAL/gateway/spec/index.html)**

1.9.1.2 Všichni dopravci operující ve vzdušném prostoru České republiky, v něm a z něho mají právo komunikovat přímo se subsystemy NMOC bez prostřednictví ohlašovatelů letových provozních služeb (ARO). Těmito subsystemy jsou Initial Integrated Flight Plan Processing System - IFPS a ETFMS.

1.9.1.3 Při samostatné komunikaci s NMOC jsou provozovatelé povinni se řídit postupy publikovanými v Network Operations Handbook.

1.9.1.4 Schopnost ohlašovatelů letových provozních služeb zprostředkovat předložení letového plánu a zpráv s ním souvisejících a následnou redistribuci zpráv ACK-MANREJ (IFPS Reply Messages) zůstává zachována.

1.9.1.5 Informace o přidělené časové mezeře (Time SLOT), jejich změnách, zrušení, popřípadě nabídkách změn pro ty provozovatele, kteří se stanoveným způsobem neidentifikovali NMOC, lze získat na ohlašovně letových provozních služeb letiště vzletu v čase EOBT - 2 hodiny a později. Časová mezera pro vzlet je tvořena vypočítaným časem pro vzlet (CTOT) minus 5, plus 10 minut.

1.9.1.5.1 Velitel letadla je povinen před kombinovaným letem VFR/IFR z neřízeného letiště ověřit informaci o přidělené časové mezeře pro plánovaný let na pracovišti PRAHA FIC,

Tel: +420 220 374 393

1.9.1.6 Centrální ohlašovna letových provozních služeb Praha je schopna poskytovat v čase EOBT - 2 hodiny informace o přidělené časové mezeře pro kterýkoliv let vzletající z území České republiky.

1.9.1.7 Centrální ohlašovna letových provozních služeb Praha je schopna zprostředkovat zaslání jakýchkoliv zpráv ATS a ATFM zpráv s dopadem na výsledné CTOT.

1.9.1.8 Letištní řídicí věž na letišti odletu disponuje údaji o přidělených časových mezerech. Vzlet nebude povolen mimo přidělené časové okno (slot), nebo v případě obdržení zprávy FLS (Flight Suspension Message), nebo pokud časová mezera pro let, který je předmětem řízení toku, nebyla získána.

1.9.1.8.1 Pracoviště FIC disponují údaji o přidělených časových mezerech. Přechod z letu VFR na IFR nebude podle podaného letového plánu do prostoru kde probíhá řízení toku povolen, byl-li vzlet proveden mimo přidělenou časovou mezera.

1.9.1.8.2 Flight Activation Monitoring - FAM

- 1) Jakékoli předpokládané zdržení 15 minut a více vůči EOBT dle předloženého FPL, nebo naposledy aktualizovaného musí být oznámeno zprávou DLA.
- 2) Zpráva DLA nesmí být zasílána, je-li jediným důvodem zdržení přidělení slotu.
- 3) Zpráva DLA musí být zasílána bez ohledu na eventuálně přidělený slot.

*Příklad: EOBT dle FPL 1000, přidělené CTOT dle přijaté zprávy SAM -1030. Z důvodů jiných než přidělené CTOT není dotčený let schopen zahájit pojiždění dříve než v 1015. I v tomto případě musí být zaslána zpráva DLA.*

**1.9.1 AIR TRAFFIC FLOW MANAGEMENT STRUCTURE, SERVICES PROVIDED, LOCATION OF UNITS AND HOURS OF OPERATION**

1.9.1.1 Flow Management (FM) service in the airspace of the Czech Republic is provided by the Network Manager (NM) Brussels.

1.9.1.1.1 Geographic area of operation as well as the scope of services provided in individual areas are defined in the Network Operations Handbook, available on Internet address:

**[www.public.nm.eurocontrol.int/PUBPORTAL/gateway/spec/index.html](http://www.public.nm.eurocontrol.int/PUBPORTAL/gateway/spec/index.html)**

1.9.1.2 All aircraft operators (A.O.) operating inside the airspace of the Czech Republic, out of it and into it have a right to communicate with the subsystems of NMOC without the intermediary of AROs. The subsystems of NMOC are Integrated Initial Flight Plan Processing System (IFPS) and ETFMS.

1.9.1.3 All procedures applied in direct communication between an Aircraft Operator and NMOC must be in compliance with the Network Operations Handbook.

1.9.1.4 The ability of AROs to act as mediator of flight plans and associated messages filing, remains unchanged. The national system will provide the re-distribution of IFPS Operational Reply Messages (ACK-MAN-REJ).

1.9.1.5 Information about the Time Slot allocated, changes of Time Slot, cancellation of Time Slot for those A.Os who have not identified themselves to NMOC is available at the ARO of the airport of departure at and after the time EOBT - 2 hours. The Slot Time changes offers to those aircraft operators not identified by NMOC are available at ARO of the airport of departure. The departure Slot is created by the Calculated Take Off Time (CTOT) minus 5, plus 10 minutes.

1.9.1.5.1 Before combined VFR/IFR flight from uncontrolled aerodrome the pilot-in-command shall check information about the Time Slot allocated for planned flight with PRAHA FIC,

Tel: +420 220 374 393

1.9.1.6 The Central ATS Reporting Office Praha can provide information about Time Slot allocated to any flight departing from any airport in the Czech Republic at the time EOBT - 2 hours and later.

1.9.1.7 The Central ATS Reporting Office can mediate distribution of any ATS messages and ATFM messages having the impact on resulting CTOT.

1.9.1.8 The TWR of the departure aerodrome has the Time Slot information at its disposal. The departure will not be cleared outside the allocated Time Slot or, in case of Flight Suspension Message (FLS) reception or, if the Time Slot has not been received for a flight which is the subject of flow control restriction.

1.9.1.8.1 Flight Information Centres have the Time Slot information at their disposal. The IFR ATC clearance will not be issued for the IFR section of the combined VFR/IFR flight in accordance with the filed flight plan into the airspace where a flow control is under way if take off has been carried out outside the allocated SLOT.

1.9.1.8.2 Flight Activation Monitoring - FAM

- 1) Any expected delay of 15 minutes or more in regard EOBT adduced in FPL or most recently updated shall be announced by means of DLA message.
- 2) The DLA message shall not be sent if the only reason for delay is the slot allocation.
- 3) The DLA message shall be sent with no respect to the eventually allocated slot.

*Example: EOBT based on FPL- 1000, CTOT based on SAM received - 1030. For the reason different from the allocated CTOT, the flight in question is able to commence taxiing not sooner than 1015. Even in such a case the DLA message shall be sent.*

4) Nedojde-li ke vzletu do 15 minut od ETOT nebo CTOT, obdrží provozovatel a příslušná letištní řídicí věž zprávu Flight Suspension Message - FLS:

4) If the flight in question does not depart within 15 minutes from ETOT or within 15 minutes from CTOT the Operator and respective airport control tower will receive Flight Suspension Message - FLS:

**TITLE FLS**  
**ARCID ABC1234**  
**IFPLID AA12345678**  
**ADEP LPPR**  
**ADES LFPG**  
**EOBD 020514**  
**EOBT 0500**  
**COMMENT NOT REPORTED AS AIRBORNE**  
**TAXITIME 0012**

5) Povolení ke vzletu nebo povolení ke spouštění a pojíždění nebude dotyčným letadlům, v tomto případě vydáno.  
 6) Následně musí příslušný provozovatel zaslat zprávu DLA aktualizující EOBT letadla.  
 7) Jak provozovatel, tak letištní řídicí věž následně obdrží v odpovědi od NMOC buď zprávu DES - De-Suspension Message nebo zprávu SAM - Slot Allocation Message.  
 8) Postup bude aplikován na IFR lety a na kombinované lety.  
 9) Žádá-li let o povolení k vytlačení, spouštění nebo pojíždění později než v čase EOBT podle letového plánu, nebo naposledy aktualizovaného plus 15 minut a naznačuje-li provozní situace, že zpráva FLS (Flight Suspension) zasláná na základě postupů FAM bude přijata v průběhu následného pojíždění, nebo těsně před vzletem, může být dotyčné povolení odepřeno a let může být vyzván k zaslání zprávy DLA. Zaslání zprávy DLA může na žádost posádky zprostředkovat příslušná letištní řídicí věž.

5) The departure clearance or start up and taxi clearance will not be granted to the flights in question in such a case.  
 6) Subsequently the Operator in question shall send a DLA message to up-date the EOBT of the flight.  
 7) Both the Operator and the airport control tower will subsequently receive either a De-Suspension Message - DES or a Slot Allocation Message - SAM in response from NMOC.  
 8) The procedure will be applied for IFR and combined flights.  
 9) If push-back, start-up or taxi clearance are asked for later than the EOBT according to the flight plan + 15 minutes, or later than the last updated EOBT plus 15 minutes and the traffic situation indicates that the FLS (Flight Suspension) message based on FAM procedures could be received during subsequent taxiing or closely before take-off, the clearance can be denied and the flight in question can be exhorted to send a DLA message. On request the DLA message sending can be mediated by the control tower in question.

1.9.1.8.3 Lety se speciálním statutem - Výjimky z řízení toku letového provozu

1.9.1.8.3 Special Status Flights (STS) - Exemptions from the Flow Management Measures

Výjimky z řízení toku letového provozu jsou schvalovány pouze pro odlety z FIR PRAHA.

The exemptions from the Air Traffic Flow Management (ATFM) measures are granted only for the flights departing from the FIR PRAHA.

1.9.1.8.3.1 Z opatření ATFM jsou vyjmuty následující lety:

1.9.1.8.3.1 The following flights are exempted from ATFM measures:

a) Lety přepravující hlavu státu nebo osobu v rovnocenném postavení ["STS/HEAD"].

a) Flights transporting Head of State or equivalent status ["STS/HEAD"].

Za let s oprávněním "HEAD" je rovněž považován let provozovaný za účelem následné přepravy hlavy státu nebo osoby v rovnocenném postavení. Za "HEAD" není považován let zpáteční, nebo jakýkoliv další úsek letu následující po přepravě hlavy státu nebo osoby v rovnocenném postavení, pokud tato osoba není na palubě.

Flight with permission, "HEAD" is also considered a flight operated for subsequent transport head of state or equivalent status. For "HEAD" is not considered a return flight or any other flight segment after transporting head of state or equivalent status, unless that person is on board.

b) Lety provádějící pátrací a záchranné činnosti ["STS/SAR"].

b) Flights conducting search and rescue operations ["STS/SAR"].

Letem za účelem pátrací a záchranné činnosti se rozumí:

– let vlastní činností provádějící;  
 – let do prostoru, ve kterém má být následně pátrací a záchranná činnost prováděna.

Flight for the purpose of search and rescue operations shall apply:  
 – flight performing its SAR activities;  
 – flight into space, where a search and rescue operation will be performed.

Za SAR let se nepovažuje zpáteční let po ukončení pátrací a/nebo záchranné činnosti.

For SAR is not considered a return flight after the completion of the search and/or rescue operations.

c) Lety provádějící evakuaci na záchranu života ["STS/MEDEVAC"].

c) Flights performing a life-critical emergency evacuation ["STS/MEDEVAC"].

Letem za tímto účelem se rozumí:

– Let s na životě ohroženým pacientem na palubě.  
 – Let za účelem převzetí na životě ohroženého pacienta.  
 – Lety dopravující lidskou krev určenou k transfúzím a lety dopravující živé lidské orgány určené k transplantacím.  
 – Lety za účelem převzetí shora uvedené krve nebo živých lidských orgánů k transplantacím.  
 – Lety za účelem převzetí na životě ohrožené osoby nebo osob v případě živelných katastrof nebo místních nepokojů a lety s takovými osobami na palubě.  
 – Lety za účelem dopravy záchranných týmů a zásob do živelnými katastrofami postižených oblastí.

Flight for this purpose means:

– Flight with a life-endangered patient on board.  
 – Flight to pick up a life-endangered patient.  
 – Flights transporting human blood for transfusion and flights transporting human organs for transplantation.  
 – Flights to pick up aforementioned blood or live human organs for transplantation.  
 – Flights to pick up a life-endangered person or persons in the event of natural disasters or local unrest and flights with such persons on board.  
 – Flights for the transport of rescue teams and supplies into the affected areas by natural disasters.



Za "MEDEVAC" let není považován zpětný nebo následný let po ukončení kterékoli shora uvedené činnosti, popř. let prováděný za účelem rutinního zásobování v rámci humanitárních akcí.

- d) Lety zapojené do hašení požáru ["STS/FFR"];  
 Letem zapojeným do hašení požáru se rozumí přelet do prostoru vlastní hasební činnosti prováděný podle IFR-GAT letového plánu. Za FFR let není považován zpětný nebo následný let po ukončení hasební činnosti.
- e) Lety, pro které bylo schváleno příslušným národním úřadem použít v letovém plánu ["STS/ATFMX"].

K uvedení přednostního indikátoru uvedeného v bodě e) musí předkladatel letového plánu o udělení výjimky požádat v souladu s pravidly uvedenými dále.

K uvedení přednostního indikátoru uvedeného v bodech a) až d) není zapotřebí žádného předchozího svolení.

Provozovatel/předkladatel letového plánu musí být schopen na vyzvání státního kontrolního orgánu zpětně doložit, že let byl skutečně za některým shora uvedeným účelem proveden.

Pravidlům pro získání výjimky z opatření ATFM podléhají také lety prováděné v rámci programu "Open Skies".

Všechny lety prováděné v souladu se smlouvou "Open Skies" musí být označeny volacím znakem "OSY". Jsou povoleny tři typy letů, které jsou indikovány posledním písmenem volacího znaku:

#### F - Mise pozorování (An observation mission).

Takové lety mohou obsahovat indikátor STS/ATFMX a poznámka označuje, že trať letu byla schválena a koordinována s příslušnými národními úřady.

#### D - Demonstrativní let (A demonstration flight).

Takové lety mohou obsahovat indikátor STS/ATFMX a poznámka označuje, že trať letu byla schválena a koordinována s příslušnými národními úřady.

#### T - Dopravní let (A Transport flight).

Tyto lety nemají žádné zvláštní postavení nebo prioritu a musí být standardně zpracovány v rámci IFPS.

#### 1.9.1.8.3.2 Předložení žádosti o udělení výjimky

Žádost o udělení výjimky je nutné zaslat v pracovních dnech nejméně 24 hod předem na adresu ÚCL:

E-mail: atfmx@caa.cz

kde jsou všechny žádosti evidované. O udělení výjimky může požádat předkladatel letového plánu pouze v případě, že doloží přijatelné důvody pro bezodkladnost provedení letu, na základě kterých může být požadavek schválen.

Žádost o udělení výjimky musí obsahovat následující informace:

- Důvod podání žádosti o výjimku (uvést odůvodnění neodkladnosti letu, ke kterému má být přihlíženo).
- Identifikace provozovatele.
- Identifikace letu.
- Letiště odletu.
- Letiště určení.
- Datum letu.

Pokud je výjimka schválena, předkladatel musí obdržet informaci o jejím schválení a teprve potom je oprávněn použít indikátor "STS/ATFMX" v letovém plánu, uvádějící že na let byla schválena výjimka.

1.9.1.9 Poradenskou službu ve spojitosti se zaváděnými postupy i v konkrétních situacích poskytuje:

Flow Management Position - Praha  
 Řízení letového provozu ČR, s.p.  
 ACC - Flow Management Position  
 Navigační 787  
 252 61 Jeneč

Tel: +420 220 374 394  
 +420 220 374 386  
 Fax: +420 220 374 252  
 AFTN: LKPRZDZX  
 LKPRZDZS

For "MEDEVAC" flights it is not considered returned or subsequent flight after the completion of any of the above mentioned activities, or flight conducted for the purpose of routine supplies in humanitarian actions.

- d) Flights engaged in fire-fighting ["STS/FFR"].  
 Flight involved in the fire-fighting means a flight into space its own fire-fighting operations conducted under IFR-GAT flight plan. For FFR flight is not considered returned or subsequent flight after the end of extinguishing operations.
- e) Flights authorized by the relevant States Authorities to include in the flight plan ["STS/ATFMX"].

A prior permission is required before the use of the indicator referred to in point e). Flight plan submitter shall apply for an exemption in accordance with the rules set out below.

No prior permission is required to use the indicator referred to in points a) to d).

In retrospect the operator/flight plan submitter is obliged to give evidence of the legitimacy to the appropriate state supervisory authority that the flight was actually at some of the above purpose performed.

Flights conducted within the framework of the "Open Skies" are also subject to the rules for obtaining exemption from ATFM measures.

All "Open Skies" treaty flights shall operate with the callsign "OSY". Three types of flight are allowed, with the last letter of the callsign indicating the type of flight:

#### F - An observation mission.

Such flights may contain, the indicator STS/ATFMX, and a remark indicating that the route has been approved and coordinated with the relevant National Authorities.

#### D - A demonstration flight.

These flights may contain the indicator STS/ATFMX, and a remark indicating that the route has been approved and coordinated with the relevant National Authorities.

#### T - A transport flight.

These flights shall receive no special status or priority, and shall be subject to the normal IFPS processing.

#### 1.9.1.8.3.2 The request submission for the exemption

The request for the exemption shall be addressed in working days to CAA at least 24 HRS in advance:

E-mail: atfmx@caa.cz

where all the requests are registered. For the exemption to be granted the flight plan originator may ask only when demonstrates acceptable reasons for the urgency of flight, under which the request can be approved.

The request for the exemption shall comprise the following items of information:

- The reason of the request (to give reasons urgency of flight, which is to be considered).
- The aircraft operator identification.
- The flight identification.
- The airport of departure.
- The airport of destination.
- The date of flight.

If the exemption is granted the submitter shall receive the confirmation of the exemption granted and after that is entitled to use "STS/ATFMX" in the flight plan.

1.9.1.9 General advisory service and advisory service in particular situations is provided by:

Flow Management Position - Praha  
 Air Navigation Services of the Czech Republic  
 ACC - Flow Management Position Praha  
 Navigační 787  
 252 61 Jeneč

Tel: +420 220 374 394  
 +420 220 374 386  
 Fax: +420 220 374 252  
 AFTN: LKPRZDZX  
 LKPRZDZS

1.9.1.9.1 Pracoviště FMP je umístěno na PRAHA ACC v IATCC.

1.9.1.9.1 The Flow Management Position is located at PRAHA ACC in IATCC.

1.9.1.9.2 Provozní doba FMP: H24

1.9.1.9.2 The Hours of FMP operation: H24

## 1.9.2 POSTUPY PRO PŘIDĚLENÍ ČASOVÉ MEZERY PRO VZLET A DIALOG SE SYSTÉMEM ETFMS

1.9.2.1 Lety všech dopravců se celkově nacházejí ve stavu Ready For Improvement - RFI. To prakticky znamená, že již přidělené CTOT může být kdykoli změněno na pozdější i dřívější čas bez zaslání nabídky zlepšení slotu zprávou Slot Improvement Proposal - SIP. Výjimku tvoří lety uvedené v odstavci **ENR 1.9 para 2.2**

1.9.2.2 Jednotlivé lety lze vyjmout ze stavu Ready For Improvement zasláním zprávy Slot Improvement Proposal Wanted - SWM (viz. odstavec **ENR 1.9 para 2.20**).

1.9.2.3 Záměrně nepoužito.

1.9.2.4 Dialog se systémem ETFMS probíhá prostřednictvím zpráv ATFM. Dále popsané zprávy lze rozdělit do následujících kategorií:

- a) Zprávy zasílané systémem ETFMS provozovateli a službám řízení:
- SAM - Slot Allocation Message
  - SRM - Slot Revision Message
  - SLC - Slot Requirement Cancellation Message
  - FLS - Flight Suspension Message
  - ERR - Error Message
  - DES - De-Suspension Message
- b) Zprávy zasílané systémem ETFMS pouze provozovateli:
- SIP - Slot Improvement Proposal Message
  - RRP - Rerouting Proposal
  - RRN - Rerouting Notification
- c) Zprávy zasílané provozovateli systému ETFMS:
- SPA - Slot Improvement Acceptance
  - SRJ - Slot Improvement Rejection
  - SMM - Slot Missed Message
  - FCM - Flight Confirmation
  - RJT - Rerouting Proposal Rejection Message
  - RFI - Ready For Improvement Message
  - SWM - SIP Wanted Message
- d) Zprávy zasílané složkami ATC do systému ETFMS:
- REA - Ready Message

Tento systém lze zachovat pouze za předpokladu, že se provozovatel stanoveným způsobem identifikoval NMOC. V opačném případě jsou zprávy kategorií 1) a 2) k dispozici na Centrální ohlašovně letových provozních služeb Praha. Centrální ohlašovna letových provozních služeb Praha je schopna zprostředkovat odeslání zpráv kategorie 3).

1.9.2.4.1 Na základě individuálně uzavřených dohod mohou být provozovatelům nebo handlingovým společnostem, které nejsou řádně identifikovány, redistribuovány zprávy kategorie 1) a 2).

Pro uzavření dohody kontaktujte:

Řízení letového provozu ČR, s.p.  
Divize plánování a rozvoje letových navigačních služeb  
Navigační 787  
252 61 Jeneč  
Tel: +420 727 373 262  
Fax: +420 727 372 011

1.9.2.4.2 Adresy systému ETFMS:

AFTN: EUCHZMTA  
Sita: BRUE7X

1.9.2.4.3 Ve všech případech, kdy let je zpožděn nebo pozastaven z iniciativy ETFMS na libovolný časový úsek, zůstává letový plán v platnosti.

## 1.9.2 TIME SLOT ALLOCATION PROCEDURES AND DIALOGUE WITH ETFMS SUBSYSTEM

1.9.2.1 The flights of all operators are generally considered as Ready For Improvement - RFI. It means that any already allocated CTOT can be changed to later or earlier time without sending a Slot Improvement Proposal - SIP message. The only exemption are the flights adduced in paragraph **ENR 1.9 para 2.2**

1.9.2.2 Individual flights can be exempted from the Ready For Improvement status by sending a Slot Improvement Proposal Wanted - SWM message (see paragraph **ENR 1.9 para 2.20**).

1.9.2.3 Intentionally left blank.

1.9.2.4 The dialogue with ETFMS is executed by means of ATFM messages. These messages could be sorted out into three categories:

- a) Messages sent by ETFMS to aircraft operator and ATC:
- SAM - Slot Allocation Message
  - SRM - Slot Revision Message
  - SLC - Slot Requirement Cancellation Message
  - FLS - Flight Suspension Message
  - ERR - Error Message
  - DES - De-Suspension Message
- b) Messages sent to aircraft operator only:
- SIP - Slot Improvement Proposal Message
  - RRP - Rerouting Proposal
  - RRN - Rerouting Notification
- c) Messages sent by aircraft operator to ETFMS:
- SPA - Slot Improvement Acceptance
  - SRJ - Slot Improvement Rejection
  - SMM - Slot Missed Message
  - FCM - Flight Confirmation
  - RJT - Rerouting Proposal Rejection Message
  - RFI - Ready For Improvement Message
  - SWM - SIP Wanted Message
- d) Messages sent by ATC to ETFMS:
- REA - Ready Message

This message distribution system can be complied with, provided that all aircraft operators have identified themselves to NMOC properly. If not, messages of both categories 1) and 2) are available at the Central ATS Reporting Office Praha. The Central ATS Reporting Office Praha is able to mediate sending category 3) messages to ETFMS.

1.9.2.4.1 Based on the individual agreement, messages of both categories 1) and 2) can be re-distributed on the national level to those operators and handling companies which have not identified themselves to NMOC.

To make an agreement contact:

Air Navigation Services of the Czech Republic  
Planning and development division  
Navigační 787  
252 61 Jeneč  
Tel: +420 727 373 262  
Fax: +420 727 372 011

1.9.2.4.2 The ETFMS addresses:

AFTN: EUCHZMTA  
Sita: BRUE7X

1.9.2.4.3 Whenever a flight is delayed or suspended by ETFMS the flight plan in question remains valid whatever the delay is.



**1.9.2.5 Přidělení časové mezery pro vzlet se děje prostřednictvím zprávy SAM - Slot Allocation Message****1.9.2.5 Time slot allocation by means of SAM - Slot Allocation Message****1.9.2.5.1 Formát****1.9.2.5.1 Format**

typ zprávy Slot Allocation Message

identifikace letu

identifikace FPL v databázi IFPS

letišťe odletu

letišťe určení

předpokládané datum zahájení pojiždění

předpokládaný čas zahájení pojiždění

vypočítaný čas vzletu - časový údaj, ve kterém musí být vzlet proveden. Musí být dodržen v toleranci CTOT -5/+10 minut

identifikace opatření pro řízení toku, kvůli němuž je zpráva zasílána

cílový čas přeletu bodu regulace

předpokládaný čas potřebný pro pojiždění

identifikace nejvíce penalizujícího omezení

**TITLE SAM**

**ARCID AMC101**

**IFPLID AA12345678**

**ADEP EGLL**

**ADES LMML**

**EOBD 160224**

**EOBT 0950**

**CTOT 1030**

**REGUL RMZ24M**

**TTO - PTID VEULE - TO 1050 - FL F300**

**TAXITIME 0020**

**REGCAUSE CE 81**

the message type Slot Allocation Message

the flight identification

IFPS flight plan identification

departure aerodrome

aerodrome of destination

estimated Off-Block Date

estimated Off-Block Time

Calculated Take Off Time, the time value to depart. It shall be complied within tolerance CTOT -5/+10 minutes

the identification of flow measure applied

Target Time-Over

estimated taxi time

identification of the most penalizing measure

**1.9.2.5.1.1 Zpráva SAM může obsahovat pole COMMENT s následujícím obsahem:****1.9.2.5.1.1 The SAM message can comprise the COMMENT field as follows:**

Pole podává doplňující informaci o uzavření letišťe určení, prostoru nebo bodu

Pole podává informaci, že důvodem přidělení CTOT je RVR nižší než minima posádky uvedená v letovém plánu

**COMMENT AERODROME OR AIRSPACE OR POINT NOT AVAILABLE**  
**COMMENT RVR CRITERIA NOT MET**

The information about the aerodrome of destination, airspace or point closure is provided

The information about RVR at destination lower than crew's minima adduced in FPL is provided

**1.9.2.5.2 Význam**

Zpráva oznamuje čas vzletu, který musí být dodržen s tolerancí CTOT -5/+ 10 minut a identifikuje uplatňované řízení toku, kvůli němuž je vydávána.

**1.9.2.5.2 Meaning**

The message announces the compulsory time to depart. The time shall be complied in tolerance of the CTOT -5/+10 minutes.

**1.9.2.5.3 Distribuce**

- Provozovatelé za předpokladu, že tento se NMOC stanoveným způsobem identifikovali.
- Ohlašovně letových provozních služeb letišťe odletu pro ty provozovatele, kteří se NMOC stanoveným způsobem neidentifikovali.
- Předkladatelé letového plánu, jestliže se provozovatel stanoveným způsobem neidentifikoval a služebna ARO na letišti odletu nebyla zřízena.
- Letištní řídicí věži letišťe odletu.

**1.9.2.5.3 Distribution**

- The aircraft operator provided that he has identified himself to NMOC.
- The airport of departure ARO for those aircraft operators, who have not identified themselves to NMOC.
- The flight plan originator for those operators who have not identified themselves and ARO at the departure airport does not exist.
- The airport of departure TWR.

**1.9.2.5.3.1 Distribuce na národní úrovni**

- 1) Provozovatelům, kteří se NMOC neidentifikovali podle **ENR 1.9 para 2.5.3**, bude zpráva redistribuována podle zásad stanovených v případně uzavřené dohodě, viz. ust. **ENR 1.9 para 2.4.1**
- 2) Ve všech ostatních případech je v čase EOBT - 2 hodiny zpráva k dispozici na Centrální ohlašovně letových provozních služeb Praha bez ohledu na letišťe odletu.

**1.9.2.5.3.1 Distribution on the national level**

- 1) The message will be distributed to those aircraft operators who have not identified themselves to NMOC in accordance with **ENR 1.9 para 2.5.3** provided that the agreement has been drawn in accordance with **ENR 1.9 para 2.4.1**
- 2) In all other cases the message is available at the Central ATS Reporting Office Praha at the time EOBT-2 hours notwithstanding the airport of departure.

**1.9.2.5.4 Postup provozovatele**

Dodržit přidělenou časovou mezeru pro vzlet. V případě nemožnosti reaguje provozovatel některou ze zpráv:

- SMM - Slot Missed Message podle ust. **ENR 1.9 para 2.8.1**
- DLA - v souladu s pravidly pro zasílání zprávy DLA obsaženými v odstavci **ENR 1.9 para 5.6**

**1.9.2.5.4 Operator's further action**

The operator must comply with CTOT. If it is impossible, the operator will respond with one of the messages:

- SMM - Slot Missed Message in compliance with **ENR 1.9 para 2.8.1**
- DLA - in a compliance with the rules for DLA sending inherited in **ENR 1.9 para 5.6**

**1.9.2.6 Změna již přidělené časové mezery se děje prostřednictvím zprávy Slot Revision Message - SRM.****1.9.2.6 Modification of allocated Time Slot by means of Slot Revision Message - SRM.****1.9.2.6.1 Formát****1.9.2.6.1 Format**

typ zprávy Slot Revision Message

identifikace letu

identifikace FPL v databázi IFPS

**TITLE SRM**

**ARCID AMC101**

**IFPLID AA12345678**

the message type Slot Revision Message

the flight identification

IFPS flight plan identification

letišťe odletu	<b>ADEP</b> EGLL	departure aerodrome
letišťe určení	<b>ADES</b> LMML	aerodrome of destination
předpokládané datum zahájení pojiždění	<b>EOBD</b> 160224	Estimated Off-Block Date
předpokládaný čas zahájení pojiždění	<b>EOBT</b> 0950	Estimated Off-Block Time
aktualizovaný vypočítaný čas vzletu - časový údaj, ve kterém musí být vzlet proveden. Musí být dodržen s tolerancí NEWCTOT -5/+10 minut	<b>NEWCTOT</b> 1005	New Calculated Take Off Time, the time value to depart. It shall be complied within tolerance NEWCTOT -5/+10 minutes
identifikace opatření pro řízení toku, kvůli němuž je zpráva zasílána	<b>REGUL</b> RMZ24M	the identification of flow measure applied
cílový čas přeletu bodu regulace	<b>TTO</b> - PTID VEULE - TO 1025 - FL F300	Target Time-Over
předpokládaný čas potřebný pro pojiždění	<b>TAXITIME</b> 0020	estimated taxi time
identifikace nejvíce penalizujícího omezení	<b>REGCAUSE</b> CE 81	identification of the most penalizing measure

#### 1.9.2.6.1.1 Zpráva SRM může obsahovat pole COMMENT s následujícím obsahem:

#### 1.9.2.6.1.1 The SRM message can comprise the COMMENT field as follows:

Pole podává doplňující informaci o uzavření letišťe určení, prostoru nebo bodu

**COMMENT** AERODROME OR AIRSPACE OR POINT NOT AVILABLE  
**COMMENT** RVR CRITERIA NOT MET

The information about the aerodrome of destination, airspace or point closure is provided

Pole podává informaci, že důvodem přidělení CTOT je RVR nižší než minima posádky uvedené v letovém plánu

The information about RVR at destination lower than crew's minima adduced in FPL is provided

#### 1.9.2.6.2 Význam

Již přidělený čas CTOT se mění na hodnotu uvedenou v poli - NEWCTOT.

#### 1.9.2.6.2 Meaning

The already allocated CTOT has been changed. The new value is adduced in the NEWCTOT field.

#### 1.9.2.6.3 Distribuce totožná s ust. ENR 1.9 para 2.5.3

#### 1.9.2.6.3 Distribution in accordance with ENR 1.9 para 2.5.3

1.9.2.6.3.1 Distribuce na národní úrovni se děje způsobem totožným s ust. ENR 1.9 para 2.5.3.1 1. a ENR 1.9 para 2.5.3.1 2. s výjimkou časového parametru EOBT - 2 hodiny.

1.9.2.6.3.1 Distribution on the national level in accordance with ENR 1.9 para 2.5.3.1 1. and ENR 1.9 para 2.5.3.1 2. with the exception of time parameters of EOBT - 2 hours.

#### 1.9.2.6.4 Postup provozovatele je totožný s ust. ENR 1.9 para 2.5.4

#### 1.9.2.6.4 The operator's further action in accordance with ENR 1.9 para 2.5.4

#### 1.9.2.6.5 Souslednosti

Zpráva SRM může být obdržena v pořadí:

- **SAM-SRM** - dojde-li ke změně CTOT z iniciativy NMOC
- **SAM-DLA-SRM** - oznámí-li provozovatel zdržení zprávou DLA

#### 1.9.2.6.5 Message sequence

The SRM could be received in the following sequence:

- **SAM-SRM** - if the modification of CTOT is initiated by NMOC.
- **SAM-DLA-SRM** - if a delay is announced by the aircraft operator by means of a DLA message

#### 1.9.2.7 Zrušení přiděleného Slotu

V případě zrušení restrikce, pro níž byl Slot vydán, se zrušení časové mezery děje pomocí zprávy Slot Requirement Cancellation Message - SLC.

#### 1.9.2.7 Cancellation of already allocated Time Slot

If the ATFM measure because of which the Time Slot has been issued is cancelled, the Slot Requirement Cancellation Message - SLC is sent.

#### 1.9.2.7.1 Formát

#### 1.9.2.7.1 Format

**TITLE** SLC  
**ARCID** AMC101  
**IFPLID** AA12345678  
**ADEP** EGLL  
**ADES** LMML  
**EOBD** 040901  
**EOBT** 0945  
**REASON** OUTREG  
**TAXITIME** 0020

důvod zrušení slotu (let již není předmětem řízení toku)

reason for a slot cancellation (flight is no longer subject to an ATFCM restriction)

#### 1.9.2.7.2 Význam

Let nadále není předmětem řízení toku.

#### 1.9.2.7.2 Meaning

The flight is no longer the subject of any ATFM measure.

#### 1.9.2.7.3 Distribuce

Totožná s ust. ENR 1.9 para 2.5.3

#### 1.9.2.7.3 Distribution

In accordance with ENR 1.9 para 2.5.3





**1.9.2.8 Nedodržení časové mezery, nelze-li určit nové EOBT, se děje prostřednictvím zprávy Slot Missed Message - SMM.**

**1.9.2.8 If the already allocated Time Slot can not be complied with and it is impossible to define a new EOBT, the Slot Missed Message - SMM is sent.**

**1.9.2.8.1 Formát**

**1.9.2.8.1 Format**

**TITLE SMM**  
**ARCID AMC101**  
**ADEP EGLL**  
**ADES LMML**  
**EOBD 040901**  
**EOBT 0945**  
**CTOT 1020**

časový údaj čerpaný z předchozí zprávy SAM nebo SRM

the time value from the previous SAM or SRM message

**1.9.2.8.2 Distribuce**

Zpráva je zasílána provozovatelem přímo do systému ETFMS nebo její zaslání zprostředkuje Centrální ohlašovna letových provozních služeb Praha.

**1.9.2.8.2 Distribution**

The message is sent to ETFMS by the operator or the distribution is mediated by the Central ATS Reporting Office Praha.

**1.9.2.8.3 Sousednosti**

ETFMS reaguje na zprávu SMM zasláním zprávy FLS - Flight Suspension Message jak je popsána v ust. **ENR 1.9 para 2.13.2.1 1)** a očekává aktualizaci EOBT (jestli je známe), zprávou CHG nebo DLA nebo CNL (a předložení nového FPL).

- ETFMS Provozovateli - SAM
- Provozovatel ETFMS - SMM
- ETFMS Provozovateli - FLS
- Provozovatel ETFMS - CHG, DLA, (CNL a předložení FPL)

**1.9.2.8.3 Message sequence**

The ETFMS will respond to SMM with FLS - Flight Suspension Message as described in **ENR 1.9 para 2.13.2.1 1)**. The ETFMS expects to receive new EOBT (when known) via a Change (CHG), Delay (DLA) or CNL and refile into IFPS.

- ETFMS to Aircraft operator - SAM
- Aircraft operator to ETFMS - SMM
- ETFMS to Aircraft operator - FLS
- Aircraft operator to ETFMS - CHG, DLA, (CNL and refile)

**1.9.2.9 Nabídka zlepšení již nabídnuté časové mezery pro vzlet se děje prostřednictvím zprávy Slot Improvement Proposal Message - SIP.**

**1.9.2.9 Slot improvement offer by means of Slot Improvement Proposal Message - SIP.**

**1.9.2.9.1 Formát**

**1.9.2.9.1 Format**

**TITLE SIP**  
**ARCID AMC101**  
**IFPLID AA12345678**  
**ADEP EGLL**  
**ADES LMML**  
**EOBD 040901**  
**EOBT 0945**  
**CTOT 1030**  
**NEWCTOT 1010**  
**REGUL UZZU11**  
**RESPBY 0930**  
**TAXITIME 0020**

časový údaj čerpaný z předchozí zprávy SAM nebo SRM nové nabízené CTOT

CTOT value as adduced in SAM or SRM new CTOT offered

odpovězte do 0930, v opačném případě bude nabídka anulována.

respond by 0930 at the latest otherwise the offer will be cancelled.

**1.9.2.9.2 Distribuce**

Zpráva je zasílána systémem ETFMS přímo provozovateli za předpokladu, že tento se stanoveným způsobem identifikoval. V opačném případě je zpráva zasílána ohlašovně letových provozních služeb letiště odletu.

**1.9.2.9.2 Distribution**

The message will be sent by ETFMS to the operator in question provided that the operator has identified himself to NMOC. If not, the message will be sent to the ARO of the airport of departure.

1.9.2.9.2.1 Distribuce na národní úrovni se děje podle zásad v případně individuálně uzavřené dohodě.

1.9.2.9.2.1 The distribution on the national level will be based on the eventually drawn agreement.

**1.9.2.10 Akceptace nabízeného zlepšení časové mezery pro vzlet se děje prostřednictvím zprávy Slot Improvement Proposal Acceptance Message - SPA.**

**1.9.2.10 Acceptance of the offered slot improvement by means of Slot Improvement Proposal Acceptance Message - SPA.**

**1.9.2.10.1 Formát**

**1.9.2.10.1 Format**

**TITLE SPA**  
**ARCID CSA001**  
**ADEP LKPR**  
**EOBT 0925**  
**NEWCTOT 1000**  
**ADES LZIB**

čas čerpaný ze zprávy SIP

the time adduced in - NEWCTOT field of previous SIP message

**1.9.2.10.2 Distribuce**

Zpráva je zasílána provozovatelem přímo systému ETFMS. Nekomunikuje-li provozovatel se systémem přímo, zprostředkuje zaslání Centrální ohlašovna letových provozních služeb Praha.

**1.9.2.10.2 Distribution**

The message is sent by the operator to ETFMS direct. If an operator does not communicate direct, the message will be distributed by means of the Central ATS Reporting Office Praha.

**1.9.2.11 Odmítnutí nabízeného zlepšení časové mezery se děje prostřednictvím zprávy Slot Improvement Proposal Rejection Message - SRJ.****1.9.2.11 Rejection of offered slot improvement by means of Slot Improvement Proposal Rejection Message - SRJ.****1.9.2.11.1 Formát****1.9.2.11.1 Format**

**TITLE SRJ**  
**ARCID CSA001**  
**ADEP LKPR**  
**EOBT 0925**  
**REJCTOT 1000**  
**ADES LZIB**

**1.9.2.11.2 Distribuce**

Shodná s ust. **ENR 1.9 para 2.10.2**

**1.9.2.11.2 Distribution**

In accordance with **ENR 1.9 para 2.10.2**

**1.9.2.12 Indikace příjmu nezpracovatelných zpráv systémem ETFMS se děje prostřednictvím zprávy ERROR Message - ERR.****1.9.2.12 Indication of a corrupted message reception by means of ERROR Message - ERR.****1.9.2.12.1 Formát****1.9.2.12.1 Format**

**TITLE ERR**  
**ARCID AMC101**  
**FILTIM 0915**  
**ORGMMSG SMM**  
**REASON SYNTAX ERROR**

čas podání chybné zprávy  
identifikace typu chybné zprávy (dle pole TITLE)  
důvod chyby, je-li systémem identifikovatelný

filing time of the corrupted message  
the title of the corrupted message  
the reason for the mistake if identifiable

**1.9.2.12.2 Distribuce**

Odesílateli chybné zprávy.

**1.9.2.12.2 Distribution**

To the corrupted message originator.

**1.9.2.12.3 Pravidla použití**

Zpráva je zasílána při indikaci neopravitelných chyb v jednotlivých polích nebo nelze-li formálně správnou zprávu asociovat s předloženým letovým plánem nebo zpráva není relevantní (např. EOBT je dřívější než v poslední zprávě).

**1.9.2.12.3 Rules for the use**

The message is sent by ETFMS if irremovable mistakes indicated or if formally correct message is received but it is impossible to associate it with a flight plan or the message is not relevant (e.g. an EOBT earlier than the previous one).

**1.9.2.13 Použití zprávy Flight Suspension - FLS****1.9.2.13 Flight Suspension Message - FLS****1.9.2.13.1 Účelem zprávy je**

- Potvrdit odklad platnosti údajů letového plánu po příjmu zprávy Slot Missed Message - SMM od provozovatele (viz ust. **ENR 1.9 para 2.8**).
- Pozastavit platnost údajů letového plánu z iniciativy ETFMS na nedefinované časové období pro lety, které neuvedly v letovém plánu RVR minima posádky a na letišti určení se uplatňují postupy pro provoz za snížené dohlednosti, nebo v případech uzavření letišť na nedefinované časové období.
- Pozastavit platnost letového plánu v případech, kdy ke vzletu letadla nedojde do 15 minut od ETOT nebo CTOT a nebyla zaslána příslušná zpráva DLA.
- Pozastavit platnost údajů letového plánu v případech, kdy trať uvedená v letovém plánu se stane nepoužitelnou na základě DMEAN (Dynamic Management of European ATC Network).

*Poznámka: provozní povolení ke spouštění popřípadě ke vzletu nebude v těchto případech vydáno obdobně, jako v případech nedodržení přiděleného CTOT.*

Zpráva ruší již přidělenou časovou mezeru a pozastavuje platnost letového plánu.

**1.9.2.13.1 Scope**

- To confirm the flight plan validity suspension after reception of Slot Missed Message - SMM from the operator (see **ENR 1.9 para 2.8**).
- In case of the flights not having adduced RVR minima of the crew in the flight plan to suspend the flight plan validity by ETFMS for undefined time period if low visibility procedures are under way at the aerodrome of destination or, in case of undefined aerodrome closure.
- To suspend the flight plan validity if the flight did not depart within 15 minutes from ETOT or CTOT and the appropriate DLA message was not sent.
- To suspend the flight plan validity in case of invalid flight plan route based on DMEAN (Dynamic Management of European ATC Network).

*Note: the ATC clearance to start up and depart will not be issued in this case in the same way as in case of non-compliance with the allocated CTOT.*

Message cancels already allocated Time Slot and suspends validity of the flight plan.

**1.9.2.13.2 Formát**

Zpráva FLS může být zaslána ve čtyřech formách.

**1.9.2.13.2 Format**

The FLS message can be distributed in 4 different formats.



## 1.9.2.13.2.1 Zpráva FLS jako reakce na zaslouanou zprávu SMM.

## 1.9.2.13.2.1 The FLS message as a reaction on SMM received.

```
TITLE FLS
ARCID AMC101
IFPLID AA12345678
ADEP EGLL
ADES LMML
EOBD 040901
EOBT 0945
COMMENT SMM RECEIVED
TAXITIME 0020
```

Zpráva v tomto formátu může být zaslána jako reakce na zprávu SMM (viz ust. **ENR 1.9 para 2.8**). Zpráva v tomto případě potvrzuje přijetí SMM. Přidělená časová mezera je zrušena. ETFMS vyčkává na další informace od provozovatele. Následně provozovatel zašle zprávu DLA, CHG nebo CNL.

FLS message in this format is sent to confirm SMM received (see **ENR 1.9 para 2.8**). Already allocated CTOT is cancelled and ETFMS is awaiting further information from the aircraft operator. Subsequently the operator sends a DLA, CHG or CNL message.

## 1.9.2.13.2.2 Zpráva FLS jako reakce na uzavření letiště určení, prostoru nebo bodu.

## 1.9.2.13.2.2 FLS message as reaction to aerodrome or airspace or point not available.

```
TITLE FLS
ARCID AMC101
IFPLID AA12345678
ADEP EGLL
ADES LMML
EOBD 040901
EOBT 0945
REGUL LMMLA01
COMMENT AERODROME OR AIRSPACE OR POINT NOT AVAILABLE
TAXITIME 0020
REGCAUSE AA 83
```

Zpráva je zasílána v případě dlouhodobých (více než 3 hodiny) uzavření letiště určení či klíčových částí vzdušného prostoru. Jestliže provozovatel hodlá let uskutečnit po skončení uzávěry, reaguje zprávou FCM podle ust. **ENR 1.9 para 2.15.2.2**, v opačném případě zašle zprávu CNL.

The message is sent in case of long term aerodrome or destination or airspace closure (cca 3 hours or longer). If the flight is going to be carried out, FCM is sent (see **ENR 1.9 para 2.15.2.2**). If not a CNL message is sent in response.

## 1.9.2.13.2.3 Zpráva FLS s uvedením pole RVR

## 1.9.2.13.2.3 FLS message with RVR field adduced

```
TITLE FLS
ARCID AMC101
IFPLID AA12345678
ADEP EGLL
ADES LMML
EOBD 040901
EOBT 0945
RVR 350
RESPBY 0855
REGUL UZZU11
COMMENT RVR UNKNOWN
TAXITIME 0020
REGCAUSE WA 84
```

## 1) Význam:

Zpráva je zasílána za podmínek snížené dohlednosti těm letům, jejichž FPL neobsahuje RVR minima posádky. Přidělená časová mezera je zrušena a platnost údajů letového plánu je pozastavena.

## 2) Postup provozovatele

Provozovatel zašle zprávu FCM s uvedením polí RVR a EOBT podle ust. **ENR 1.9 para 2.15.2.1** nebo zprávu CHG. Let, platnost jehož letového plánu byla pozastavena a jehož EOBT leží v minulosti, musí nejprve zaslat zprávu DLA a následně zprávu FCM.

## 3) Ukončení postupů za podmínek snížené dohlednosti

Lety ve stavu "suspended" jsou z tohoto stavu vyňaty a:  
– nejsou nadále předmětem řízení toku obdrží zprávu DES

## 1) Meaning:

The message is sent under the low visibility procedures applied to the flights with no RVR minima adduced in FPL. CTOT is cancelled and FPL suspended.

## 2) Further aircraft operator action

The operator in question sends a FCM message adducing RVR minima (see **ENR 1.9 para 2.15.2.1**) or a CHG message. A suspended flight with an EOBT in the past or an obsolete EOBT must first be amended by a DLA and then confirmed by a FCM.

## 3) End of Low Visibility Condition

All suspended flights are de-suspended:  
– if they become non-regulated then non-exempted flights will receive a DES

– zůstávají předmětem řízení toku obdrží zprávu SAM

– if they remain regulated, non-exempted flights will receive a SAM

– nejsou předmětem řízení toku (ATFMX) obdrží zprávu DES

– exempted flights will receive a DES

#### 1.9.2.13.2.4 Zpráva FLS zasílaná na základě FAM (Flight Activation Monitoring)

#### 1.9.2.13.2.4 FLS message based on FAM (Flight Activation Monitoring)

**TITLE FLS**  
**ARCID** AMC101  
**IFPLID** AA12345678  
**ADEP** EGLL  
**ADES** LMML  
**EOBD** 040901  
**EOBT** 0945  
**COMMENT** NOT REPORTED AS AIRBORNE  
**TAXITIME** 0020

##### 1) Význam

Zpráva pozastavuje platnost letového plánu v případě, že let neprovedl vzlet do 15 minut od ETOT nebo CTOT.

##### 2) Postup provozovatele

Provozovatel zašle zprávu DLA v případě, že hodlá let uskutečnit. V opačném případě zašle zprávu CNL.

##### 1) Meaning

The message suspends the flight plans not activated after 15 minutes from ETOT or CTOT.

##### 2) Further aircraft operator action

The operator in question sends a DLA message if the flight is going to be carried out. Otherwise a CNL is sent.

#### 1.9.2.13.2.5 Zpráva FLS zasílaná na základě DMEAN

#### 1.9.2.13.2.5 FLS message based on DMEAN

**TITLE FLS**  
**ARCID** ABC101  
**IFPLID** AA12345678  
**ADEP** EGLL  
**ADES** LIRF  
**EOBD** 020423  
**EOBT** 0945  
**COMMENT** INVALID ROUTE BY REVALIDATION  
**ERROR PROF:** RS: TRAFFIC VIA MILPA UM135 GVA IS ON FORBIDDEN ROUTE [LS2026A] (EGLL LIRF)  
**ERROR PROF:** RS: TRAFFIC VIA VEROB UM135 TOP IS ON FORBIDDEN ROUTE [LILS1004A] (EGLL LIRF)  
**ERROR PROF:** RS: TRAFFIC VIA UNITA UL50 ELB IS ON FORBIDDEN ROUTE [LI2019A] (EGLL LIRF)  
**NEW RTE** N0447F390 MID UN615 XAMAB UL612 MILPA UM730 BEROK UL153 XIBIL  
**TAXITIME** 0020

##### 1) Význam

Zpráva pozastavuje platnost předloženého letového plánu pro nepoužitelnost tratí. Nepoužitelné úseky tratí jsou uvedeny v polích ERROR. V poli NEW RTE je uvedena doporučená použitelná trať.

##### 2) Postup provozovatele

Provozovatel zašle zprávu CHG s uvedenou doporučenou, nebo jinou použitelnou tratí.

##### 1) Meaning

The message suspends the flight plans with not available flight plan route. Not available route segments are adduced in the ERROR field. Simultaneously the message comprises the recommended available route (the field NEW RTE).

##### 2) Further aircraft operator action

The operator in question files a CHG message with the recommended or other available route.

#### 1.9.2.13.2.6 Zpráva FLS s vícenásobným důvodem pozastavení platnosti letového plánu.

Přijatá zpráva FLS může obsahovat více než jeden důvod k pozastavení platnosti letového plánu v poli REGUL.

#### 1.9.2.13.2.6 FLS message with multiple reason for suspension of flight plan.

The FLS message received can contain more than one reason for suspension. The field REGUL is repeated in this case.

**TITLE FLS**  
**ARCID** ABC101  
**IFPLID** AA36655760  
**ADEP** EGLL  
**ADES** LMML  
**EOBD** 060310  
**EOBT** 0845  
**REGUL** EGLLD11  
**REGUL** UZZU11  
**COMMENT** AERODROME OR AIRSPACE OR POINT NOT AVAILABLE  
**TAXITIME** 0020  
**REGCAUSE** ID83



Následná zpráva FCM musí být zaslána individuálně pro každý důvod pozastavení platnosti FPL. Jestliže je zaslána pouze jedna zpráva FCM, obsahující pouze jeden z důvodů pozastavení platnosti FPL, je následně přijata opakovaná zpráva FLS, obsahující zbývající důvod.

The subsequent FCM message shall be sent individually for each of the reasons for FPL suspension. If only one FCM message is sent, containing the only reason for the FPL suspension, FPL suspension, FLS message is received repeatedly with the other reason for suspension.

#### 1.9.2.13.2.7 Zpráva zasílaná na základě Cancel DPI (C-DPI/Cancel Departure Planning Information Message)

#### 1.9.2.13.2.7 Message based on Cancel DPI (C-DPI/Cancel Departure Planning Information Message).

**TITLE FLS (5)**  
**ARCID** BEL2CC  
**IFPLID** AA00126947  
**ADEP** EBBR  
**ADES** LIPZ  
**EOBD** 120119  
**EOBT** 0543  
**COMMENT** SUSPENDED BY DEPARTURE AIRPORT  
**TAXITIME** 0016

**Význam:** Zpráva pozastavuje platnost letového plánu v případě, že byla zaslána zpráva C-DPI letištěm odletu.

**Meaning:** The message suspends the flight plan in case of a C-DPI has been sent by the departure airport.

#### 1.9.2.14 Zpráva DES

Reaktivace letového plánu pozastaveného zprávou FLS je provedena prostřednictvím zprávy DES-De-Suspension Message.

#### 1.9.2.14 The DES message

The de-suspension of the flight plan which has been suspended by means of FLS is executed by means of a DES-De-Suspension Message.

**Význam:** Platnost letového plánu byla obnovena, let není předmětem řízení toku.

**Meaning:** The flight plan has been de-suspended and the flight is not concerned with any regulation.

Použití: Zpráva je zasílána v následujících situacích:

The message is used in the following situations:

- po obdržení zprávy FCM indikující schopnost provozovatele provést let za daných podmínek dráhové dohlednosti a let není předmětem řízení toku,
- po obdržení zprávy CHG, DLA, FPL (CNL a předložení FPL) zasláné po předchozím SMM indikující nové, provozovatelem určené EOBT, není-li let předmětem řízení toku,
- pominou-li podmínky snížené dohlednosti a let není předmětem řízení toku.

- after the reception of a FCM indicating the ability of the operator to execute the flight under given visibility condition and the flight is unconcerned with a regulation,
- after the reception of a CHG, DLA, FPL (CNL and refile) subsequently after a SMM, indicating the operator's new EOBT and the flight is unconcerned with a regulation,
- if the situation of reduced visibility is over and the flights is unconcerned with a regulation.

**Syntaxe:**

**Format:**

**TITLE DES**  
**ARCID** AMC101  
**IFPLID** AA12345678  
**ADEP** EGLL  
**ADES** LMML  
**EOBD** 040901  
**EOBT** 0945  
**TAXITIME** 0020

*Poznámka: Po zprávě FLS a případném následném sledu zpráv musí být vždy přijata zpráva DES, popřípadě SAM, je-li let předmětem řízení toku. Do příjmu některé z těchto zpráv nebude po FLS vzlet povolen.*

*Note: After the FLS message and possible subsequent chain of messages shall either a DES or SAM be received. The latter if the flight is concerned with a regulation. Until the reception of either of the messages, the flight concerned will not be cleared to depart.*

#### 1.9.2.15 Použití zprávy Flight Confirmation Message - FCM

#### 1.9.2.15 The meaning and use of Flight Confirmation Message - FCM

1.9.2.15.1 Účelem zprávy FCM je obnovení platnosti údajů letového plánu po:

1.9.2.15.1 The purpose of the FCM message is flight plan validity recovery after:

- příjmu zprávy AIM oznamující uzavření letiště určení, část vzdušného prostoru, nebo provoz za podmínek snížené dohlednosti
- jejich předchozím pozastavení individuální zprávou FLS zaslánou ze stejných důvodů

- the AIM reception indicating an aerodrome of destination or airspace closure, or announcement of low visibility procedures.
- the validity suspension based on FLS message reception.

#### 1.9.2.15.2 Formát

#### 1.9.2.15.2 Format

1.9.2.15.2.1 Zpráva FCM jako reakce na AIM nebo FLS oznamující provoz za podmínek snížené dohlednosti

1.9.2.15.2.1 The FCM message as a response to AIM or FLS indicating the low visibility procedures

**TITLE FCM**  
**ARCID** AMC101  
**ADEP** EGLL

**ADES LMML**  
**EOBT 0945**  
**RVR 200**

RVR minima posádky

the crew's RVR minima

Význam a postup provozovatele:

Meaning and operator's further actions:

Zprávu zasílá provozovatel v případě, že obdržel zprávu FLS podle **ENR 1.9 para 2.13.2.3** výše a RVR minima posádky nebyla uvedena v předloženém letovém plánu. V poli RVR se uvede minimum posádky. Leží-li EOBT dle letového plánu již v minulosti, je nutno zaslat nejprve zprávu DLA a teprve následně zprávu FCM. Po zaslání FCM může provozovatel a služby řízení obdržet zprávu SAM, je-li nutné přidělení časové mezery nebo DES.

The message is sent by the operator in response to the FLS message (see **ENR 1.9 para 2.13.2.3**) and crew's RVR minima were not adduced in the flight plan. The minima shall be adduced in the RVR field of the FCM message. A suspended flight with an EOBT in the past or an obsolete EOBT must first be amended by a DLA and then confirmed by a FCM. Subsequently the operator may receive either a SAM if the flight in question remains the subject of ATFCM measures or a DES.

**1.9.2.15.2.2 Zpráva FCM jako reakce na AIM nebo FLS oznamující uzavření letiště určení, nebo části vzdušného prostoru.**

**1.9.2.15.2.2 The FCM message as a response to AIM or FLS indicating an aerodrome of destination or airspace closure.**

**TITLE FCM**  
**ARCID AMC101**  
**ADEP EGLL**  
**ADES LMML**  
**EOBT 0945**  
**REGUL LMMLA01**

identifikace ATFCM opatření uzavírajícího letiště určení

identification of ATFCM measure closing the aerodrome of arrival

Význam a postup provozovatele:

Meaning and operator's further actions:

Zprávu zasílá provozovatel v případě, že obdržel zprávu FLS podle **ENR 1.9 para 2.13.2.2** výše. Leží-li EOBT dle letového plánu již v minulosti, je nutno zaslat nejprve zprávu DLA a teprve následně zprávu FCM.

The message is sent by the operator in response to FLS message (see **ENR 1.9 para 2.13.2.2**). A suspended flight with an EOBT in the past or an obsolete EOBT must first be amended by a DLA and then confirmed by an FCM.

**1.9.2.15.2.3 Kombinovaná zpráva FCM.**

**1.9.2.15.2.3 Combined FCM message.**

**TITLE FCM**  
**ARCID AMC101**  
**ADEP EGLL**  
**ADES LMML**  
**EOBT 0945**  
**RVR 200**  
**REGUL LMMLA01**

RVR minima posádky

the crew's RVR minima

identifikace ATFCM opatření uzavírajícího letiště určení

identification of ATFCM measure closing the aerodrome of arrival

Význam a postup provozovatele:

Meaning and operator's further actions:

Zpráva se zasílá jako reakce na uzavření letiště určení a snížení dohlednosti na letišti určení v případě, že provozovatel přesto hodlá let uskutečnit. Zasílá se v případě, že je tak zprávou AIM, nebo FLS požadováno. Leží-li EOBT dle letového plánu již v minulosti, je nutno zaslat nejprve zprávu DLA a teprve následně zprávu FCM.

Combined FLS message shall be sent if so required by appropriate AIM or FLS message in case of low visibility and simultaneous closure of the aerodrome of arrival and when it is the operator's intention to execute the flight anyway. If the EOBT of the flight in question is in the past, it is necessary to send DLA message first, FCM next.

**1.9.2.16 Rerouting Proposal - RRP**

**1.9.2.16 Rerouting Proposal - RRP**

1.9.2.16.1 Účelem zprávy RRP je nabídka trati rozdílné od trati uvedené v letovém plánu za účelem zlepšení nebo zrušení vypočítaného času pro vzlet (CTOT) popřípadě zlepšení nebo zrušení prozatímního času pro vzlet (PTOT).

1.9.2.16.1 Scope: the objectives of a RRP is the offer of the routing that would enable the improvement or cancellation of Calculated Take Off Time (CTOT) or Provisional Take Off Time (PTOT).

*Poznámka: Prozatímní čas pro vzlet je čas existující uvnitř systému CASA před jeho zasláním provozovateli.*

*Note: Provisional Take Off Time is the time existing inside CASA before its sending to the operator.*

1.9.2.16.2 **Postup provozovatele:** Je-li nabízená trať akceptovatelná zašle provozovatel zprávu CHG, ve které uvede nabízenou trať nebo předloží nový letový plán nebo zašle RFP - Replacement Flight Plan. Postup je nutno aplikovat nejpozději v čase uvedeném v poli RESPBY.

1.9.2.16.2 **Operator's further action:** If the offered route is acceptable the operator will file either the CHG message adducing the new route, or file a new flight plan, or file a RFP - Replacement flight plan. The procedures must be executed until the time adduced in the RESPBY field at the latest.

**1.9.2.16.3 Formát**

**1.9.2.16.3 Format**

1.9.2.16.3.1

1.9.2.16.3.1

druh zprávy Rerouting Proposal  
 identifikace letu  
 identifikace FPL v databázi IFPS  
 letiště odletu  
 letiště určení

**TITLE RRP**  
**ARCID CSA123**  
**IFPLID AA12345678**  
**ADEP LKPR**  
**ADES EGLL**

type of message Rerouting Proposal  
 aircraft Identification  
 FPL identification in IFPS database  
 airport of departure  
 airport of destination



předpokládané datum zahájení pojiždění	<b>EOBD</b> 961204	Estimated Off-Block Date
plánovaný Off Block Time	<b>EOBT</b> 1715	Estimated Off-Block Time
trať uvedená v letovém plánu	<b>ORGRTE</b> ABB UA20 CLIFF	the route adduced in the flight plan
přidělený vypočítaný čas vzletu	<b>CTOT</b> 1810	allocated Calculated Take Off Time
nabídka číslo 1	<b>RRTEREF</b> LKPREGLL1	rerouting offer No 1
nabízená trať	<b>NEW RTE</b> EVX UR116 CAN UR24 BARLU	the new routing offered
revidovaný čas vzletu v případě akceptace nabídky	<b>NEWCTOT</b> 1740	the recalculated take off time if the offer is accepted
odpovězte do času 1540	<b>RESPBY</b> 1540	respond until 1540 at the latest

**Význam:** při akceptaci nabízené trati se hodnota uvedená v poli CTOT mění na hodnotu uvedenou v poli NEWCTOT. **Meaning:** If the offer is accepted the value adduced in the CTOT field will be changed to the value adduced in the NEWCTOT field.

1.9.2.16.3.2

1.9.2.16.3.2

identifikace FPL v databázi IFPS	<b>TITLE RRP</b> <b>ARCID</b> CSA123 <b>IFPLID</b> AA12345678 <b>ADEP</b> LKPR <b>ADES</b> EGLL <b>EOBD</b> 961204 <b>EOBT</b> 1715 <b>ORGRTE</b> ABB UA20 CLIFF <b>CTOT</b> 1810 <b>RRTEREF</b> LKPREGLL1 <b>NEW RTE</b> EVX UR116 CAN UR24 BARLU <b>RESPBY</b> 1540 <b>REASON</b> OUTREG	identification in IFPS database
----------------------------------	--	---------------------------------

**Význam:** Při akceptaci nabízené trati let není předmětem řízení toku. **Meaning:** If the offered route is accepted, the flight is no longer the subject to flow control.

1.9.2.16.3.3

1.9.2.16.3.3

identifikace FPL v databázi IFPS	<b>TITLE RRP</b> <b>ARCID</b> CSA123 <b>IFPLID</b> AA12345678 <b>ADEP</b> LKPR <b>ADES</b> EGLL <b>EOBD</b> 961204 <b>EOBT</b> 1715 <b>ORGRTE</b> ABB UA20 CLIFF	identification in IFPS database
prozatímní čas vzletu uvnitř systému CASA	<b>PTOT</b> 1810	provisional take off time inside CASA
revidovaný prozatímní čas vzletu	<b>RRTEREF</b> LKPREGLL1 <b>NEW RTE</b> EVX UR116 CAN UR24 BARLU <b>NEWPTOT</b> 1740 <b>RESPBY</b> 1540	revised provisional take off time

**Význam:** Při akceptaci nabídky dojde ke zlepšení prozatímního vypočítaného času vzletu na hodnotu uvedenou v poli NEWPTOT. **Meaning:** If the offered route is accepted, the Provisional Take Off Time will be improved as adduced in the NEWPTOT field.

1.9.2.16.3.4

1.9.2.16.3.4

identifikace FPL v databázi IFPS	<b>TITLE RRP</b> <b>ARCID</b> CSA123 <b>IFPLID</b> AA12345678 <b>ADEP</b> LKPR <b>ADES</b> EGLL <b>EOBD</b> 961204 <b>EOBT</b> 1715 <b>ORGRTE</b> ABB UA20 CLIFF <b>PTOT</b> 1810 <b>RRTEREF</b> LKPREGLL1 <b>NEW RTE</b> EVX UR116 CAN UR24 BARLU <b>RESPBY</b> 1540 <b>REASON</b> OUTREG	identification in IFPS database
----------------------------------	--	---------------------------------

**Význam:** V případě akceptace nabízené trati let není předmětem řízení toku. **Meaning:** If the offered route is accepted, the flight is no longer the subject of any flow control.

## 1.9.2.17 Rerouting notification message - RRN

## 1.9.2.17 Rerouting notification message - RRN

**TITLE RRN**  
**ARCID** AMC101  
**IFPLID** AA12345678  
**ADEP** EGLL  
**ADES** LMML  
**EOBD** 080901  
**EOBT** 1030  
**ORGRTE** MID UA1 RBT UG32 TOP UA1 ELB UA12 PAL UA18 EKOLA A18 MLQ  
**CTOT** 1230  
**RRTEREF** EGLLLMML1  
**NEW RTE** MID UA1 RBT UG32 BAJKO UA21 NIZ UA2 AJO UA9 CAR UB21 PANTA B21 MLQ  
**NEWCTOT** 1105  
**RESPBY** 0900  
**TAXITIME** 0020  
**TOT LIMIT - VALPERIOD**

**Význam:** Zpráva zasílána provozovateli v případě zrušení letového plánu. Systém očekává zaslání nového letového plánu s navrženou tratí v uvedeném rezervovaném čase, který je uveden ve zprávě RRN.

**Meaning:** The message is sent to the operator in case of the FPL cancellation. The system expects sending of new FPL with the suggested route in reserved time mentioned in a RRN message.

## 1.9.2.18 Zpráva RJT

Není-li nabízená trať pro provozovatele akceptovatelná, zašle buď přímo, nebo prostřednictvím ARO, zprávu RJT - Rerouting Proposal Rejection.

## 1.9.2.18 The RJT message

If the rerouting proposal made by means of a RRP message is not acceptable, the operator shall send the RJT - Rerouting Proposal Rejection Message. The message may be sent either directly or by means of an ARO.

Formát:

Format:

identifikace FPL v databázi IFPS

**TITLE RJT**  
**ARCID** CSA001  
**IFPLID** AA12345678  
**ADEP** LKPR  
**ADES** EEDF  
**EOBD** 970201  
**EOBT** 0030  
**RRTEREF** LKPREDDF 1

identification in IFPS database

identifikace odmítnané nabídky

the offer identification

**Účel:** Včasným zasláním RJT provozovatel umožní přidělení trati a popřípadě i času jinému letu.

**Objective:** Timely dispatch of the RJT enables CASA the routing and the time to be allocated to another flight.

## 1.9.2.19 Zpráva Ready For Improvement - RFI

**Význam:** jednotlivý let provozovatele, jehož lety se globálně nacházejí v NRFI (Not Ready For Improvement) statutu, může do tohoto stavu být převeden zasláním zprávy RFI.

## 1.9.2.19 Ready For Improvement Message - RFI

**Meaning:** particular flight of the operator whose flights are generally in a NRFI (Not Ready For Improvement) status, can be shifted into a RFI status by means of the RFI message.

Formát:

Format:

identifikace FPL v databázi IFPS

**TITLE RFI**  
**ARCID** CSA001  
**IFPLID** AA12345678  
**ADEP** LKPR  
**ADES** EDDF  
**EOBD** 000225  
**EOBT** 1210

identification in IFPS database

**Následný postup:** po zaslání zprávy RFI může být již přidělený slot zlepšen zprávou SRM bez předchozí nabídky prostřednictvím zprávy SIP.

**Further actions:** after the RFI message has been sent, an already allocated slot can be improved by means of a SRM, without the intermediate SIP message.

## 1.9.2.20 Zpráva SIP Wanted Message - SWM

**Význam:** jednotlivý let provozovatele, jehož lety se globálně nacházejí v RFI (Ready For Improvement) statutu, může z tohoto stavu být vyřazen zasláním zprávy SWM.

## 1.9.2.20 SIP Wanted Message - SWM

**Meaning:** particular flight of the operator whose flights are generally in a RFI (Ready For Improvement) status, can be shifted into a NRFI status by means of the SWM message.

Formát:

Format:

identifikace FPL v databázi IFPS

**TITLE SWM**  
**ARCID** CSA001  
**IFPLID** AA12345678  
**ADEP** LKPR

identification in IFPS database





**ADES EDDF**  
**EOBD 000225**  
**EOBT 1210**

**Následný postup:** po zaslání zprávy SWM může být již přidělený slot zlepšen zprávou SRM až po předchozí akceptaci nabídky prostřednictvím zpráv SIP - SPA.

**Further actions:** after the SWM message has been sent, an already allocated slot can be improved by means of a SRM, after the intermediate SIP - SPA message.

#### 1.9.2.21 REA - Ready Message

**Použití:** zpráva je zasílána na žádost provozovatele, který obdržel zprávu SAM (Slot Allocation Message) a který je schopen akceptovat jakékoliv zlepšení CTOT. Zaslání může zprostředkovat letištní řídicí věž letiště odletu nebo Centrální ohlašovna letových provozních služeb Praha (CARO) nebo FMP.

#### 1.9.2.21 REA - Ready Message

**Procedure:** the message can be sent on the operator's request having received a SAM (Slot Allocation Message) and being ready to accept whatever CTOT improvement. The message can be mediated by the TWR of the departure airport or the Central ATS Reporting Office Praha (CARO) or FMP.

### 1.9.3 POSTUPY PŘI VÝPADKU SYSTÉMU ETFMS

1.9.3.1 Následující postupy jsou závazné pouze pro letiště PRAHA/Ruzyně. Provoz ostatních letišť v České republice není při výpadku ETFMS nijak omezen.

### 1.9.3 ETFMS SYSTEM - CONTINGENCY PROCEDURES

1.9.3.1 The procedures adduced further are mandatory for PRAHA/Ruzyně airport exclusively. The activities of all the other airports in the Czech Republic are not limited in any way during the ETFMS system failure.

1.9.3.2 Náhradní postupy jsou založeny na aplikaci minimálních odstupů mezi jednotlivými vzlety (MDI - Minimum Departure Interval).

1.9.3.2 Contingency Procedures are based on Minimum Departure Interval (MDI) application.

#### 1.9.3.3 Pohotovostní fáze

Pohotovostní fáze je oznamována zprávou Alert Flash Message. Zpráva informuje o možnosti aplikace nouzových postupů. Zpráva je zasílána letovým provozním službám a jednotlivým provozovatelům. Zpráva obsahuje provizorní čas zahájení nouzových postupů (PCST - Provisional Contingency Start Time). Pro provozovatele nevyplývají bezprostředně vůči letovým provozním službám žádné povinnosti.

#### 1.9.3.3 Alert Phase

The phase is announced by means of Alert Flash Message. The message provides the information about the possibility of contingency procedures application. The message is addressed to ATS and aircraft operators involved. The message contains the Provisional Contingency Start Time (PCST). No immediate action is required from aircraft operators in regard to ATS.

#### 1.9.3.4 Aktivační fáze

Aktivační fáze je zahájena zasláním Activation Flash Message. Zpráva je zasílána určeným letištním řídicím věžím, provozovatelům a pracovištím Flow Management Position. Zpráva obsahuje časový údaj od kterého bude zahájeno lokální přidělování časového okna pro vzlet na základě MDI (CST - Contingency Start Time).

#### 1.9.3.4 Activation Phase

The phase is started by sending Activation Flash Message. The message is sent to the nominated TWRs, Flow Management Positions and Aircraft Operators. The message includes the time value CST (Contingency Start Time) from which the slot time allocation will be based on MDI

1.9.3.5 Po dobu trvání pohotovostní a aktivační fáze se časové okno pro vzlet rozšiřuje na CTO -5/+20 minut. Vzlety, které nelze uskutečnit ani v tomto rozšířeném okně budou přesunuty do fáze nouzových postupů (odst. ENR 1.9 para 3.7). Lety, které ještě neobdržely zprávy, SAM od ETFMS i všechny ostatní lety, které nejsou předmětem řízení toku podle vydané zprávy ANM obdrží časový údaj pro vzlet na FMP Praha

1.9.3.5 During the ALERT and ACTIVATION phases the already allocated time SLOTS are enlarged to CTOT -5/+20 minutes. The departures which cannot be executed inside this enlarged SLOT time will be shifted to the Operational Contingency Phase (see ENR 1.9 para 3.7). The flights which have already received the SLOT Allocation Message from ETFMS, as well as the other flights which are not the subject to any flow control according to the published ANM will be provided with the departure time SLOT by FMP Praha

Tel: +420 220 374 394  
+420 220 374 386

Tel: +420 220 374 394  
+420 220 374 386

#### 1.9.3.6 MDI pro letiště PRAHA/Ruzyně jsou definovány NMOC Brusel.

Výjimku tvoří lety s letištním určením v definovaných FIR dle určením NMOC. Časy pro tyto lety závisí na konkrétní dohodě mezi FMP Praha a FMP zainteresované oblasti. Tyto vzlety budou povolovány navíc k letům povoleným podle základních pravidel.

#### 1.9.3.6 The MDI for PRAHA/Ruzyně are defined by NMOC Brussels.

The exception from the general rule is created for the flights with the destination inside FIRs defined by NMOC. The departure SLOTS for this kind of flights depend on the individual agreement between the FMP Praha and the FMP in question. This kind of flights will be cleared to depart in addition to those flights cleared in accordance with the basic rules.

#### 1.9.3.7 Fáze nouzových postupů

Údobí nouzových postupů trvá od času CST uvedeného v Activation Flash Message do času TRT (Tact Recovery Time) uvedeného ve zprávě Recovery Flash Message (viz odstavec ENR 1.9 para 3.8).

#### 1.9.3.7 Operational Contingency Phase

The duration of the Operational Contingency Phase starts from the time CST adduced in Activation Flash Message till the time TRT (Tact Recovery Time) adduced in Recovery Flash Message (see ENR 1.9 para 3.8).

Časová okna obdržená pro období Aktuální čas + 60 minut jsou definitivní a závazná. Časová okna získaná pro údobí Aktuální čas +61 minut a více jsou informativního charakteru, mohou být změněna v obou směrech časové osy.

The departure time slots are available at the FMP Praha. The departure slots acquired for the time period current time plus 60 minutes are definite and mandatory. The departure slots acquired for the time period current time plus 61 minutes or more are of information nature and can be changed in both directions of the time axis.



**1.9.3.8 Fáze oživování systému ETFMS**

Fáze oživování systému je oznamována zprávou Recovery Flash Message. Zpráva je zasílána určeným letištním řídicím věžím, FMP a provozovatelům. Zpráva obsahuje časový údaj TRT (Tact Recovery Time), od kterého systém ETFMS obnoví činnost.

Provozovatelé, kteří již obdrželi časové okno pro vzlet na základě MDI, a toto časové okno se alespoň částečně překrývá s časovým údobím TRT +60 minut, dodrží toto časové okno bez ohledu na případně přijatou zprávu SAM.

Provozovatelé, kteří již obdrželi časové okno pro vzlet na základě MDI a toto časové okno leží v celé délce trvání po časovém údobí TRT + 60 minut se budou řídit údaji obsaženými v přijaté zprávě SAM.

**1.9.4 POSTUPY PŘI VÝPADKU SYSTÉMU IFPS**

1.9.4.1 Dále uvedené postupy jsou stanoveny na národní úrovni. V postupech NMOC není s úplným výpadkem IFPS počítáno.

1.9.4.2 Úplný výpadek IFPS bude oznámen NOTAMem.

1.9.4.3 Následující ustanovení se týká předkladatelů letových plánů na lety IFR a lety kombinované IFR/VFR vzletající z letišť na území ČR.

1.9.4.3.1 Provozovatelé, kteří předložili letové plány před výpadkem IFPS a všichni předkladatelé RPL si v přiměřeném čase EOBT ověří zda jimi předložený letový plán byl distribuován na trať.

1.9.4.3.2 Tato informace je k dispozici na Centrální ohlašovně letových provozních služeb Praha a to bez ohledu na letiště odletu.

1.9.4.3.3 Povinnost ověření letového plánu se vztahuje na všechny provozovatele, bez ohledu na to, že již obdrželi zprávu ACK.

1.9.4.3.4 V případě, že předložený letový plán ještě nebyl distribuován na trať, předloží provozovatel nový.

1.9.4.3.5 Nový letový plán musí být předložen prostřednictvím ARO a nebude na něj obdržena zpráva ACK.

1.9.4.4 Při adresaci FPL se ARO řídí předpisem L4444. Adresace je provedena způsobem platným před uvedeným IFPS do provozu.

1.9.4.4.1 Pro střediska ATS v České republice budou použity adresy uvedené v AIP ČR část ENR 1.11-1 až ENR 1.11-3.

1.9.4.5 Obnovení činnosti IFPS bude oznámeno NOTAMem, ve kterém bude uveden čas znovuzahájení provozu IFPS.

1.9.4.6 Provozovatelé, kteří předložili FPL na ARO do času obnovení činnosti IFPS se budou řídit tímto letovým plánem.

1.9.4.6.1 Odstavec **ENR 1.9 para 4.6** platí i pro předkladatele RPL, kteří mohou následně obdržet od IFPS FPL derivované z RPL. Byl-li již předložen náhradní letový plán nahrazující RPL, bude tento náhradní letový plán dodržen bez ohledu na plán obdržený z IFPS (derivovaný z RPL).

1.9.4.6.2 Od času znovuoobnovení činnosti IFPS se ARO i provozovatelé při předkládání dalších letových plánů řídí pravidly IFPS.

**1.9.5 POSTUPY PRO VZLET**

1.9.5.1 Kdykoliv je to proveditelné a vždy vyplývá-li z rozboru zprávy ANM (ATFM Notification Message), že let je předmětem řízení toku, musí být letový plán předložen nejpozději v čase EOBT - 3 hodiny.

**1.9.3.8 ETFMS Recovery Phase**

The phase is announced by means of the Recovery Flash Message. The message is addressed to the nominated TWRs, Flow Management Positions and Aircraft Operators. The message includes the time value TRT (Tact recovery Time) from which the ETFMS system will recover.

The Aircraft Operators who have already received the departure SLOT based on MDI and his/her SLOT even partially overlaps the time period TRT + 60 minutes, will comply with this SLOT time without any respect to a SLOT Allocation Message eventually received from ETFMS.

The Aircraft Operators which have already received the departure time SLOT based on MDI and this SLOT duration lies fully outside the period TRT + 60 minutes will comply with the SLOT Allocation message received from ETFMS.

**1.9.4 IFPS - CONTINGENCY PROCEDURES**

1.9.4.1 The adduced procedures are defined on the national level only. Total collapse of IFPS is not taken into account by NMOC rules.

1.9.4.2 The total collapse of IFPS will be announced by means of a NOTAM.

1.9.4.3 The following paragraphs have to be complied with by IFR flight plans submitters and combined IFR/VFR flight plans submitters for the flights departing from airports in the Czech Republic.

1.9.4.3.1 The operators who have submitted their flight plans before the IFPS broke down and all the RPL submitters, shall check if their flight plans have already been distributed en-route at adequate time before EOBT.

1.9.4.3.2 This information is available at the Central ATS Reporting Office notwithstanding the actual airport of departure.

1.9.4.3.3 A duty of flight plan verification applies to all operators, irrespective of whether of they have received a message ACK.

1.9.4.3.4 If a flight plan has not yet been distributed en-route, the operator shall file a new one.

1.9.4.3.5 The new flight plan must be submitted by means of an ARO and will not be responded by ACK message.

1.9.4.4 Addressing the flight plan the ARO complies with DOC 4444. The addressing is created in the way valid before the IFPS was implemented.

1.9.4.4.1 The addresses adduced in AIP Czech Republic part ENR 1.11-1 till ENR 1.11-3 shall be used for ATS centres in the Czech Republic.

1.9.4.5 The IFPS Recovery Time will be announced by means of a NOTAM.

1.9.4.6 The operators who have already submitted their substitute flight plans by means of AROs before the IFPS recovery time, will comply with these substitute FPLs.

1.9.4.6.1 The rule stated in **ENR 1.9 para 4.6** is valid even for the RPLs submitters who could subsequently receive the RPL based FPL. If the substitute flight plan has been submitted the operator shall comply with it despite the FPL received after the IFPS recovery.

1.9.4.6.2 Since the IFPS recovery time both the AROs and the Operators shall file all the subsequent flight plans in accordance with the IFPS rules.

**1.9.5 PROCEDURES APPLICABLE FOR DEPARTING FLIGHTS**

1.9.5.1 Whenever practicable and always when the ANM (ATFM Notification Message) indicates that the flight is subject of a flow control measure, the flight plan shall be filed at the time EOBT - 3 hours at the latest.



1.9.5.2 V čase EOBT - 1 hodina mohou být předloženy letové plány pro tuzemské lety, není-li ve vzdušném prostoru ČR uplatňováno řízení toku.

1.9.5.3 Při předložení letového plánu později než v čase EOBT - 3 hodiny se provozovatel vystavuje nebezpečí většího zdržení než při včasném předložení letového plánu, je-li na trati uplatňováno řízení toku.

1.9.5.4 Postupy pro použití zpráv Departure - DEP, Arrival - ARR a Cancel - CNL. Postupy pro adresaci těchto zpráv jsou totožné s adresací letových plánů. Ostatní pravidla se nemění.

### 1.9.5.5 Pravidla pro použití zprávy CHG

1.9.5.5.1 Zprávou CHG nelze měnit:

- Identifikaci letu - ARCID
- Letiště vzletu - ADEP
- Letiště určení - ADES
- EOBT - Estimated Off Block Time
- EOBD - Estimated Off Block Date

Při změně některého z těchto údajů je nutno zrušit podaný letový plán a předložit novou verzi.

1.9.5.5.2 Změny údajů zahrnutých v poli 19 musí být oznámeny té ohlašovně letových provozních služeb, které byl předložen letový plán, nebo přímo IFPS formou zprávy CHG. V mimořádných případech lze změny údajů pole 19, které nastaly vůči původně podanému a akceptovanému letovému plánu, oznámit při prvním kontaktu se stanovišti řízení nebo pracovišti FIC.

### 1.9.5.6 Pravidla pro použití zprávy DLA

1.9.5.6.1 Zprávou DLA nelze změnit EOBT na dřívější čas oproti času uvedenému v letovém plánu.

*Poznámka: Vzhledem k tomu, že toto nelze učinit ani zprávou CHG, je jedinou možností letový plán zrušit a předložit nový.*

1.9.5.6.2 Zpráva DLA nesmí být zaslána do IFPS jako reakce na obdrženu časovou mezeru pro vzlet. Pokud v těchto případech služebny mimo IFPS - Zone, letiště určení nebo jiné instituce zaslání DLA vyžadují, musí být zpráva adresována individuálně a adresy IFPS nesmějí být uvedeny.

1.9.5.6.3 Jakékoli předpokládané zdržení 15 minut a více vůči EOBT dle předloženého letového plánu, nebo naposledy aktualizovaného, musí být oznámeno zprávou DLA.

1.9.5.6.4 Zpráva DLA musí být zasílána bez ohledu na eventuálně přidělený slot.

Příklad: EOBT dle FPL - 1000, přidělené CTOT dle zprávy SAM - 1030. Z důvodů jiných než přidělené CTOT není let schopen zahájit pojiždění dříve než v 1015. I v tomto případě musí být zaslána zpráva DLA.

### 1.9.6 Postupy A-CDM - koordinace s NM

1.9.6.1 Je zřízena stálá a plně automatická výměna dat s NMOC. Tento přenos dat umožňuje vysoce přesné včasné predikce časů přistání a odletů. Z důvodu využití lokálního TTOT založeného na TOBT a různých časů pojiždění to navíc umožňuje přesnější a efektivnější výpočet CTOT.

1.9.6.2 Pro výměnu informací jsou používány následující zprávy:

- ETFMS Flight Data Message (EFD)
- Early Departure Planning Information Message (E-DPI)
- Target Departure Planning Information Message (T-DPI)
- ATC Departure Planning Information Message (A-DPI)
- Cancel Departure Planning Information Message (C-DPI)

1.9.5.2 Flight plans for domestic flights can be filed at the time EOBT -1 hour provided that flow control is not executed in the airspace of the Czech Republic.

1.9.5.3 Filing the flight plan later than at EOBT - 3 hours the operator is taking the risk of being more penalised than the flights with flight plans filed in time, if flow control measure is in force on a route.

1.9.5.4 Procedures for Departure - DEP, Arrival - ARR, Cancel - CNL messages submission. With the exception of addressing the procedures for submission remain unchanged.

### 1.9.5.5 Procedures for Change - CHG message submission

1.9.5.5.1 The following fields cannot be changed by means of CHG:

- Flight identification - ARCID
- Airport of departure - ADEP
- Airport of destination - ADES
- EOBT - Estimated Off Block Time
- EOBD - Estimated Off Block Date

If any of above fields values has changed, it would be necessary to cancel the flight plan and submit a new one.

1.9.5.5.2 Any possible changes to the field 19 data shall be announced to the ATS Reporting Office of the flight plan submission or to IFPS direct by means of CHG message. In exceptional cases the changes to the field 19 comparing to the original flight plan may be reported on the first contact with the air traffic control centres or FIC.

### 1.9.5.6 Procedures for Delay - DLA message submission

1.9.5.6.1 It is not possible to change the EOBT adduced in the flight plan forward by means of a DLA message.

*Note: As it is impossible to do so by means of a CHG message either, the only way to shift the EOBT to the earlier time is to cancel the flight plan and to file a new one.*

1.9.5.6.2 A DLA message must not be sent to IFPS in response to the Time Slot allocation. If a ATC Units outside the IFPS Zone, airports of destinations or other authorities request the message, a DLA must be addressed individually to them and IFPS addresses must be omitted.

1.9.5.6.3 Any expected delay of 15 minutes or more in regard EOBT adduced in FPL or most recently updated shall be announced by means of DLA message.

1.9.5.6.4 A DLA message shall be sent with no respect to the eventually allocated slot.

Example: EOBT based on FPL- 1000, CTOT based on SAM received - 1030. For the reason different from the allocated CTOT, the flight in question is able to commence taxiing not sooner than 1015. Even in such a case a DLA message shall be sent.

### 1.9.6 A-CDM procedures - coordination with NM

1.9.6.1 A permanent and fully automatic data exchange with the NMOC is established. This data transfer enables highly accurate early predictions of landing and departures times. Furthermore, this allows for more accurate and efficient calculation of the CTOT due to the use of local TTOT based on TOBT and variable taxi times.

1.9.6.2 The following messages are used for data exchange:

- ETFMS Flight Data Message (EFD)
- Early Departure Planning Information Message (E-DPI)
- Target Departure Planning Information Message (T-DPI)
- ATC Departure Planning Information Message (A-DPI)
- Cancel Departure Planning Information Message (C-DPI)

**Záměrně nepoužito**  
**Intentionally Left Blank**

## ENR 1.14 INCIDENTY V LETOVÉM PROVOZU

## ENR 1.14 AIR TRAFFIC INCIDENTS

## 1.14.1 Definice incidentů v letovém provozu

1.14.1.1 Incident v letovém provozu je souborný pojem pro vážné události v letovém provozu, vztahující se k poskytování letových provozních služeb jako jsou:

- a) sblížení letadel (AIRPROX)
- b) vážné problémy, vyúsťující v nebezpečí pro letadla zapříčiněné např.:
  - 1) chybnými postupy
  - 2) nedodržení postupů, nebo
  - 3) poruchou na pozemních zařízeních

## 1.14.1.1.1 Definice sblížení letadel a AIRPROX

**Sblížení letadel:** Situace, ve které podle mínění pilota nebo personálu ATS je vzdálenost mezi letadly, jakož i jejich vzájemné polohy a rychlosti jsou takové, že by bezpečnost letadel mohla být ohrožena. Sblížení letadel je klasifikováno následovně:

**Nebezpečí srážky:** klasifikace nebezpečí sblížení letadel, při kterém existovalo vážné nebezpečí srážky.

**Bezpečnost nezajištěna:** klasifikace nebezpečí sblížení letadel, při kterém mohla být ohrožena bezpečnost letadla.

**Bez nebezpečí srážky:** klasifikace nebezpečí sblížení letadel, při kterém neexistovalo nebezpečí srážky.

**Nebezpečí nelze potvrdit:** klasifikace nebezpečí sblížení letadel, při kterém byly k dispozici nedostatečné informace, které by určily spoluodpovědnost za nebezpečí nebo neprůkazný nebo konfliktující důkaz vylučující takové určení.

**AIRPROX.** Kódový výraz používaný v hlášeních o incidentu k označení sblížení letadel.

1.14.1.2 Incidenty v letovém provozu jsou označovány a rozlišovány v hlášeních takto:

Typ	Označení
Incident v letovém provozu	Incident
jako v a) výše	AIRPROX
jako v b) 1) a 2) výše	Nesprávný postup
jako v b) výše	Porucha zařízení

## 1.14.2 Použití formuláře Hlášení incidentu v letovém provozu (vzor formuláře na str. ENR 1.14-5 až 1.14-9)

Formulář Hlášení incidentu v letovém provozu je určen pro použití:

- a) pilotem pro podání hlášení události v letovém provozu po přistání nebo jako potvrzení hlášení podaného dříve rádiem za letu.

*Poznámka: Formulář, je-li k dispozici na palubě, může být použit jako předloha pro podání počátečního hlášení za letu.*

- b) stanovištěm ATS pro záznam hlášení události v letovém provozu přijatého rádiem, telefonem nebo dálkopisem.

*Poznámka: Formulář může být použit jako předloha pro text zprávy, která bude vyslána po AFTN.*

## 1.14.1 Definition of air traffic incidents

1.14.1.1 An "Air traffic incident" is used to mean a serious occurrence related to the provision of air traffic services, such as:

- a) aircraft proximity (AIRPROX)
- 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 for aircraft proximity and AIRPROX

**Aircraft proximity:** A situation in which, in the opinion of the pilot or the air traffic services personnel, the distance between aircraft, as well as their relative positions 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.

**AIRPROX.** The code word used in an air traffic incident report to designate aircraft proximity.

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

Type	Designation
Air traffic incident	Incident
as a) above	AIRPROX
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 1.14-5 to 1.14-9)

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 an ATS unit for recording an air traffic incident report received by radio, telephone or teleprinter.

*Note: The form may be used as the format for the text of a message to be transmitted over the AFS network.*

**1.14.3 Postupy hlášení událostí (včetně postupů za letu)**

1.14.3.1 Následující postupy, které by měly být dodrženy pilotem, který je nebo se zúčastnil incidentu:

- a) během letu použít příslušný kmitočet vzduch/země pro ohlášení události vážného významu, zvláště zúčastní-li se události jiné letadlo, aby skutečnosti mohly být okamžitě zjištěny,
- b) co nejdříve po přistání předložit kompletně vyplněný formulář Hlášení incidentů v letovém provozu
  - 1) jako potvrzující hlášení události oznámené podle bodu a) výše, nebo jako počáteční hlášení takového incidentu, který nebylo možno ohlásit rádiem,
  - 2) pro hlášení incidentu, který nevyžadoval okamžité oznámení v době události.

1.14.3.2 Počáteční hlášení podané rádiem má obsahovat následující informace:

- a) identifikaci letadla,
- b) typ incidentu, např. sblížení letadel,
- c) popis události: 1 a) a 1 b),  
2 a), b), c), d), n),  
3 a), b), c), i),  
4 a), b),
- d) různé: 1 e).

1.14.3.3 Potvrzující hlášení incidentu závažného významu dříve ohlášeného rádiem nebo počáteční hlášení jakéhokoliv jiného incidentu by mělo být odesláno na:

Úřad pro civilní letectví  
K letišti 1149/23  
161 00 Praha 6

Ústav pro odborně technické zjišťování příčin leteckých nehod  
Beranových 130  
199 01 Praha 99 - Letňany

nebo předloženo na ARO letiště prvního přistání k odeslání na Úřad pro civilní letectví ČR.

Pilot by měl vyplnit formulář Hlášení incidentu v letovém provozu. Doplnění podrobností počátečního hlášení je nezbytné.

*Poznámka: Kde není ARO, hlášení může být předloženo jinému stanovišti ATS.*

**1.14.4 Účel hlášení a zacházení s formulářem**

1.14.4.1 Účel hlášení "sblížení letadel" a jeho vyšetření je v zájmu zvýšení bezpečnosti letadel. Stupeň nebezpečí obsažený v hlášení sblížení letadel by měl být určen při vyšetřování události a označen jako "nebezpečí srážky", "bezpečnost nezajištěna", "bez nebezpečí srážky", "nebezpečí nelze určit".

1.14.4.2 Účel formuláře je poskytnutí vyšetřovacímu úřadu co nejúplnější informace k události a umožnit mu oznámit zpět s co nejmenším možným zdržením pilotovi nebo provozovateli výsledek vyšetření události a je-li vhodné, jaká nápravná opatření byla provedena.

**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 flight, use the appropriate air/ground frequency for reporting an incident of major significance, 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
  - 1) 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,
  - 2) for reporting an incident which did not require immediate notification at the time of occurrence.

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) the incident: 1. a) and b),  
2. a), b), c), d), n),  
3. a), b), c), i),  
4. a), b),
- d) miscellaneous: 1. e).

1.14.3.3 The confirmatory report on an incident of major significance initially reported by radio or the initial report on any other incident should be submitted to:

Civil Aviation Authority  
K letišti 1149/23  
161 00 Praha 6

Air Accidents Investigation Institute  
Beranových 130  
199 01 Praha 99 - Letňany

or to the ATS Reporting Office of the aerodrome of first landing for submission to the Civil Aviation Authority of the C.R.

The pilot should complete the Air Traffic Incident Report Form, supplementing the details of the initial reports as necessary.

*Note: Where there is no ATS Reporting Office, the report may be submitted to another ATS unit.*

**1.14.4 Purpose of reporting and handling of the form**

1.14.4.1 The purpose of reporting of 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 investigatory authorities with as complete information on an air traffic incident as possible and to 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.



**FORMULÁŘ HLÁŠENÍ UDÁLOSTI V LETOVÉM PROVOZU  
AIR TRAFFIC INCIDENT REPORT FORM**

Používá se při předkládání a příjmu hlášení události v let. provozu. Stínovaná okénka obsahují údaje, které se uvádějí při počátečním hlášení radiem.  
For use when submitting and receiving reports on air traffic incidents. In an initial report by radio, shaded items should be included.

\* Nehodící se škrtněte/Delete as appropriate

A. IDENTIFIKACE LETADLA/AIRCRAFT IDENTIFICATION	B. DRUH UDÁLOSTI/TYPE OF INCIDENT	
	AIRPROX * nesprávný postup * porucha zařízení * AIRPROX * PROCEDURE * FACILITY*	
C. UDÁLOST / THE INCIDENT		
1. Všeobecně/Generally		
a) Datum/čas události / Date/time of incident	_____ UTC	
b) Poloha/Position	_____	
2. Vlastní letadlo/Own aircraft		
a) Kurs a trať/Heading and route	_____	
b) PVR/True airspeed	_____ měřeno v/measure in ( ) kt ( ) km/h	
c) Hladina a nastavení výškoměru/Level and altimeter setting	_____	
d) Letadlo ve stoupání nebo klesání/Aircraft climbing or descending	<input type="checkbox"/> Hladina letu/Level flight <input type="checkbox"/> Stoupání/Climbing <input type="checkbox"/> Klesání/Descending	
e) Úhel náklonu letadla/Aircraft bank angle	<input type="checkbox"/> Horizont/Wings level <input type="checkbox"/> Mírný náklon/Slight bank <input type="checkbox"/> Střední náklon/Moderate bank <input type="checkbox"/> Prudký náklon/Steep bank <input type="checkbox"/> Obrácený/Inverted <input type="checkbox"/> Neznámý/Unknown	
f) Směr náklonu letadla/Aircraft direction of bank	<input type="checkbox"/> Levý/Left <input type="checkbox"/> Pravý/Right <input type="checkbox"/> Neznámý/Unknown	
g) Omezení dohlednosti (vyberte dle potřeby i více možností)/Restrictions to visibility (select as many as required)	<input type="checkbox"/> Oslňený sluncem/Sunglare <input type="checkbox"/> Okenním sloupkem/Windscreen pillar <input type="checkbox"/> Špinavým oknem/Dirty windscreen <input type="checkbox"/> Jinou strukturou kabiny/Other cockpit structure <input type="checkbox"/> Žádné/None	
h) Použití osvětlení letadla (vyberte dle potřeby i více možností)/Use of aircraft lighting (select as many as required)	<input type="checkbox"/> Navigační světla/Navigation lights <input type="checkbox"/> Záblesková světla/Strobe lights <input type="checkbox"/> Kabinová světla/Cabin lights <input type="checkbox"/> Červená antikolizní světla Red anti-collision lights <input type="checkbox"/> Přistávací/pojízďecí světla Landing/taxi lights <input type="checkbox"/> Osvětlení kýlové plochy Logo (tail fin) lights <input type="checkbox"/> Jiné/Other <input type="checkbox"/> Žádné/None	
i) Rady k vyhnutí vydané ATS/Traffic avoidance advice issued by ATS	<input type="checkbox"/> Ano, založené na radaru Yes, based on radar <input type="checkbox"/> Ano, založené na vizuálním kontaktu Yes, based on visual sighting <input type="checkbox"/> Ano, založené na jiné informaci Yes, based on other information <input type="checkbox"/> Ne/No	
j) Informace o provozu/Traffic information issued	<input type="checkbox"/> Ano, založené na radaru Yes, based on radar <input type="checkbox"/> Ano, založené na vizuálním kontaktu Yes, based on visual sighting <input type="checkbox"/> Ano, založené na jiné informaci Yes, based on other information <input type="checkbox"/> Ne/No	
k) Palubní protisrážkový systém ACAS/Airborne collision avoidance system ACAS	<input type="checkbox"/> Není na palubě/Not carried; <input type="checkbox"/> Druh/Type <input type="checkbox"/> Informace o provozu vydána Traffic advisory issued <input type="checkbox"/> Informace o zjištění vydána Resolution advisory issued <input type="checkbox"/> Informace o provozu nebo informace o zjištění nevydána Traffic advisory or resolution advisory not issued	
l) Radarová identifikace/Radar identification	<input type="checkbox"/> Radar není k dispozici/No radar available <input type="checkbox"/> Radarová identifikace/Radar identification <input type="checkbox"/> Žádná radar. identifikace No radar identification	
m) Druhé letadlo viděno/Other aircraft sighted	<input type="checkbox"/> Ano/Yes <input type="checkbox"/> Ne/No <input type="checkbox"/> Letadlo viděno špatně Wrong aircraft sighted	

n) Opatření k vyhnutí provedení/ <i>Avoiding action taken</i> ( ) Ano/Yes ( ) Ne/No		
o) Druh letového plánu/ <i>Type of flight plane</i> ; IFR * VFR * Nebyl/ <i>none</i> *		
<b>3. Druhé letadlo/Other aircraft</b>		
a) Typ a volací znak/poznávací značka (jestliže je známa) <i>Type and call sign/registration (if known)</i> -----		
b) Jestliže a) není známa, popište pod/ <i>If a) above not known, describe below</i>		
( ) Hornokřídle/ <i>High wing</i>	( ) Středněkřídle/ <i>Mid wing</i>	( ) Dolnokřídle/ <i>Low wing</i>
( ) Vrtulník/ <i>Rotorcraft</i>		
( ) 1 motor/ <i>engine</i>	( ) 2 motory/ <i>engines</i>	( ) 3 motory/ <i>engines</i>
( ) 4 motory/ <i>engines</i>	( ) Více než 4 motory/ <i>More than 4 engines</i>	
Uveďte barvu nebo jiné podrobnosti/ <i>Marking, colour or other available details</i> ----- ----- -----		
c) Letadlo ve stoupání nebo klesání/ <i>Aircraft climbing or descending</i>		
( ) Horizont/ <i>Level flight</i>	( ) Stoupání/ <i>Climbing</i>	( ) Klesání/ <i>Descending</i>
( ) Neznámé/ <i>Unknown</i>		
d) Úhel náklonu letadla/ <i>Aircraft bank angle</i>		
( ) Horizont/ <i>Wings level</i>	( ) Mírný náклон/ <i>Slight bank</i>	( ) Střední náклон/ <i>Moderate bank</i>
( ) Strmý náклон/ <i>Steep bank</i>	( ) Obrácený/ <i>Inverted</i>	( ) Neznámý/ <i>Unknown</i>
e) Směr náklonu letadla/ <i>Aircraft direction of bank</i>		
( ) Levý/ <i>Left</i>	( ) Pravý/ <i>Right</i>	( ) Neznámý/ <i>Unknown</i>
f) Zapnutí světel/ <i>Lights displayed</i>		
( ) Navigační světla/ <i>Navigation lights</i>	( ) Záblesková světla/ <i>Strobe lights</i>	( ) Kabinová světla/ <i>Cabin lights</i>
( ) Červená antikolizní světla <i>Red anti-collision lights</i>	( ) Přistávací/Pojízďecí světla <i>Landing/taxi lights</i>	( ) Osvětlení kýlové plochy <i>Logo (tail fin) lights</i>
( ) Jiná/ <i>Other</i>	( ) Žádná/ <i>None</i>	( ) Neznámé/ <i>Unknown</i>
g) Rady k vyhnutí vydané ATS/ <i>Traffic avoidance advice issued by ATS</i>		
( ) Ano, založené na radaru <i>Yes, based on radar</i>	( ) Ano, založené na vizuálním kontaktu <i>Yes, based on visual sighting</i>	( ) Ano, založený na jiné informaci <i>Yes, based on other information</i>
( ) Ne/No	( ) Žádné/ <i>Unknown</i>	
h) Vydané informace o provozu/ <i>Traffic information issued</i>		
( ) Ano, založené na radaru <i>Yes, based on radar</i>	( ) Ano, založené na vizuálním kontaktu <i>Yes, based on visual sighting</i>	( ) Ano, založený na jiné informaci <i>Yes, based on other information</i>
( ) Ne/No	( ) Žádné/ <i>Unknown</i>	
i) Provedená opatření k vyhnutí/ <i>Avoiding action taken</i> ( ) Ano/Yes ( ) Žádná/No ( ) Neznámá/ <i>Unknown</i>		
<b>4. Vzdálenost/Distance</b>		
a) Nejbližší horizontální vzdálenost/ <i>Closest horizontal distance</i> -----		
b) Nejbližší vertikální vzdálenost/ <i>Closest vertical distance</i> -----		
<b>5. Povětrnostní letové podmínky/Flight weather conditions</b>		
a) IMC * VMC *		
b) Nad/ <i>Above</i> * pod/ <i>below</i> * mraky/ <i>clouds</i> * mlhou/ <i>fog</i> * zákalem/ <i>haze</i> * nebo/ <i>or</i> mezi vrstvami/ <i>between layers</i> *		
c) Vertikální vzdálenost od mraků/ <i>Distance vertically from cloud</i> _____ m * ft * pod/ <i>below</i> _____ m * ft * nad/ <i>above</i>		
d) V mracích/ <i>In cloud</i> * dešti/ <i>rain</i> * sněhu/ <i>snow</i> * plískanici/ <i>sleet</i> * mlze/ <i>fog</i> * zákalu/ <i>haze</i> *		
e) Letící proti/ <i>Flying into</i> * po slunci/ <i>out of sun</i> *		
f) Letová dohlednost/ <i>Flight visibility</i> _____ m * km *		





**6. Jakékoliv jiné informace považované velitelem letadla jako důležité/Any other information considered important by the pilot-in-command**

-----

-----

-----

-----

-----

-----

**D. RŮZNÉ/MISCELLANEOUS****1. Informace týkající se letadla, které událost hlásí/Information regarding reporting aircraft**

- a) Poznávací značka letadla/Aircraft registration -----
- b) Typ letadla/Aircraft type -----
- c) Provozovatel/Operator -----
- d) Letiště odletu/Aerodrome of departure -----
- e) Letiště prvního přistání/Aerodrome of first landing ----- určení/destination -----
- f) Oznámeno radiem nebo jinak (jméno ATS stanoviště) v čase  
Reported by radio or other means to ----- (name of ATS unit) at time ----- UTC
- g) Datum/čas/místo podání formuláře/Date/time/place of completion of form -----

**2. Funkce, adresa a podpis osoby předkládající hlášení/Function, address and signature of person submitting report**

- a) Funkce/Function -----
- b) Adresa/Address -----
- c) Podpis/Signature -----
- d) Telefonní číslo/Telephone number -----

**3. Funkce a podpis osoby přijímající hlášení/Function and signature of person receiving report**

- a) Funkce/Function ----- b) Podpis/Signature -----

**E. DOPLŇUJÍCÍ INFORMACE STANOVISŤE ATS, KTERÉHO SE UDÁLOST TÝKÁ/SUPPLEMENTARY INFORMATION BY ATS UNIT CONCERNED****1. Příjem hlášení/Receipt of report**

- a) Hlášení přijmuto via AFTN \* radiem/radio \* telefonem/telephone \* jiným způsobem (upřesněte)/other(specify) \* -----
- b) Hlášení přijmuto/Report received by ----- (název stanoviště ATS)/(name of ATS unit)

**2. Podrobnosti zjištěné ATS/Details of ATS action**

Povolení, událost pozorována (radarem/visuálně, vydána výstraha/výsledek místního zjištění atd.)  
Clearance, incident seen (radar/visually, warning given, result of local enquiry, etc.)

-----

-----

-----

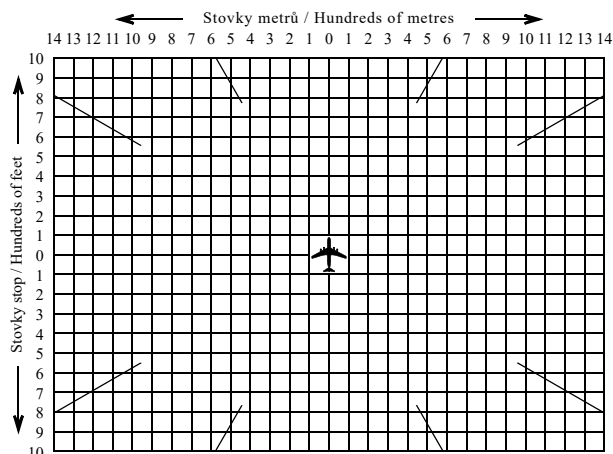
-----

-----

-----

## DIAGRAMY AIRPROX

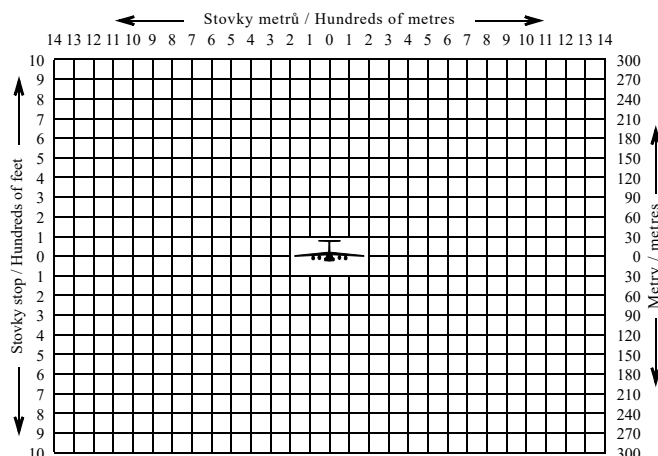
Označte trajektorii druhého letadla vzhledem k Vám v pláncu nalevo a převýšení napravo s tím, že vy sám jste ve středu diagramu. Vyznačte místo, kdy jste jej poprvé uviděl a následnou vzdálenost.



Pohled ze shora  
View from above

## DIAGRAMS OF AIRPROX

Mark passage of other aircraft relative to you, in the plan on the left and in elevation on the right, assuming YOU are at the centre of each diagram. Include first sighting and passing distance.



Pohled ze zadu  
View from astern

## Instrukce pro vyplnění formuláře o incidentu v letovém provozu:

- A Identifikace letadla podávajícího hlášení.
- B Hlášení AIRPROX by mělo být neprodleně podáno rádiem.
- C1 Datum/čas UTC a poloha ve směru a vzdálenosti od navigačního prostředku nebo v zeměpisných souřadnicích.
- C2 Informace týkající se letadla podávajícího hlášení – označte co je nezbytné.
- C2 c) Např. FL 350 / 1013 hPa nebo 2500 ft / QNH 1007 hPa nebo 1200 ft / QFE 998 hPa.
- C3 Informace týkající se druhého letadla.
- C4 Vzdálenost v okamžiku minutí – uveďte používané jednotky.
- C6 Přidejte další listy podle potřeby. K vyznačení poloh letadel lze použít diagramy.
- D1 f) Uveďte název stanoviště ATS a datum/čas v UTC.
- D1 g) Datum a čas UTC.
- E2 Připojte podrobnosti o stanovišti ATS jako např. o poskytovaných službách, radiotelefonním kmitočtu, přidělených kódech SSR a nastavení výškoměru. K vyznačení poloh letadel použijte diagram a přiložte další listy podle potřeby.

## Instructions for the completion of the Air Traffic Incident Report Form:

- A Aircraft identification of the aircraft filing the report.
- B An AIRPROX report should be filed immediately by radio.
- C1 Date/time UTC and position in bearing and distance from a navigation aid or in LAT/LONG.
- C2 Information regarding aircraft filing the report, tick as necessary.
- C2 c) E.g. FL 350 / 1013 hPa or 2500 ft / QNH 1007 hPa or 1200 ft / QFE 998 hPa.
- C3 Information regarding the other aircraft involved.
- C4 Passing distance – state units used.
- C6 Attach additional papers as required. The diagrams may be used to show the aircraft's positions.
- D1 f) State name of ATS unit and date/time in UTC.
- D1 g) Date and time in UTC.
- E2 Include details of the ATS unit such as service provided, radiotelephony frequency, SSR Codes assigned and altimeter setting. Use the diagram to show the aircraft's position and attach additional papers as required.



### 1.14.5 HLÁŠENÍ TURBULENCE V ÚPLAVU V EVROPSKÉM RVSM VZDUŠNÉM PROSTORU

#### 1.14.5.1 Turbulence v úplavu v EUR RVSM vzdušném prostoru

Každý pilot, který se setká s turbulencí v úplavu, když letí v EUR RVSM vzdušném prostoru nebo v sousedním přechodovém RVSM prostoru, by měl předat do EUROCONTROL a ÚCL podrobné hlášení o střetu s turbulencí v úplavu s využitím připojeného formuláře.

#### 1.14.5.2 Střety s turbulencí v úplavu

Činnosti pilota

Když se letadlo při letu v EUR RVSM vzdušném prostoru střetne se silnou turbulencí způsobenou počasím nebo úplavem a velitel letadla je přesvědčen, že není možné udržet schopnost vertikální navigační přesnosti požadovanou pro EUR RVSM vzdušný prostor, musí pilot:

- Co nejdříve informovat ATC ("**UNABLE RVSM DUE TURBULENCE**").
- Získat opravené povolení od ATC před tím, než zahájí jakoukoli změnu povolené trati nebo hladiny.
- Kde není možné získat opravené povolení před provedením změny, musí získat opravené povolení co nejdříve poté.

*Tyto postupy neznamenají v žádném případě omezení pravomoci a odpovědnosti velitele letadla přijmout konečné rozhodnutí pro bezpečné provedení letu.*

Činnosti řídicího

Řídicí musí:

- Zajistit buď horizontální rozstup nebo zvětšený vertikální rozstup 600 m (2000 ft).
- Maximálně vyhovět žádosti pilota o změnu hladiny a/nebo změnu trati a předat informaci o provozu požadovaným způsobem.
- Potvrdit připravenost pilota obnovit RVSM provoz ("**REPORTABLE TO RESUME RVSM**").

#### 1.14.5.3 Formulář hlášení se zasílá na:

Ústav pro odborně technické zjišťování příčin leteckých nehod  
(Viz **GEN 1.1.11**)

Úřad pro civilní letectví  
(Viz **GEN 1.1.1 b**)

### 1.14.5 EUROPEAN RVSM WAKE VORTEX REPORT

#### 1.14.5.1 Wake vortices in EUR RVSM Airspace

Any pilot who encounters a wake turbulence incident when flying in EUR RVSM Airspace or within an adjacent RVSM transition area should ensure that a detailed report is provided to EUROCONTROL and State Regulation Authorities using the attached report form.

#### 1.14.5.2 Wake vortex encounters

Pilot actions

When an aircraft is operating in the EUR RVSM Airspace and encounters severe turbulence due to weather or wake vortex, and the pilot-in-command believes the vertical navigation performance requirements for EUR RVSM Airspace cannot be maintained, the pilot shall:

- Inform ATC as soon as possible ("**UNABLE RVSM DUE TURBULENCE**").
- Obtain a revised ATC clearance prior to initiating any deviation from the cleared route or flight level.
- Where such revised ATC clearance could not be obtained prior to such a deviation, obtain a revised clearance as soon as possible thereafter.

*These procedures should not be interpreted in any way that prejudices the final authority and responsibility of the pilot-in-command for the safe operation of the aircraft.*

Controller actions

The ATC controller:

- Shall establish either an appropriate horizontal separation or an increased vertical separation of 600 m (2000 ft).
- Shall, to the extent possible, accommodate the pilots request for flight level and/or route changes and pass traffic information as required.
- Confirm that the pilot is ready to resume RVSM operations ("**REPORTABLE TO RESUME RVSM**").

#### 1.14.5.3 Form shall be submitted to:

Air Accidents Investigation Institute  
(See **GEN 1.1.11**)

Civil Aviation Authority  
(See **GEN 1.1.1 b**)

**Záměrně nepoužito**  
**Intentionally Left Blank**

## ANNEX A - WAKE VORTEX REPORT FORM

For use by pilots involved in Wake Vortex, natural air turbulence or mountain wave incidents which have occurred in EUR RVSM Airspace.

This information is requested by the RVSM Programme and will be forwarded for inclusion in the Wake Vortex database as part of the RVSM Pre and Post Implementation Safety Cases.

## SECTION A

DATE OF OCCURRENCE	TIME (UTC) *DAY/NIGHT	OPERATOR	FLIGHT NUMBER
AIRCRAFT TYPE & SERIES		REGISTRATION	AIRCRAFT WEIGHT (KG)
ORIGIN & DESTINATION	GEOGRAPHICAL LOCATION	AIR ROUTE	
FLIGHT LEVEL	SPEED/MACH NBR.	FLIGHT PHASE: *CRUISE/CLIMB/DESCENT	WERE YOU TURNING? *YES/NO/ PROBABLY
AT THE TIME OF THE INCIDENT DID YOU?			
REQUEST A FLIGHT CHANGE? *YES/NO	REQUEST A CHANGE OF HEADING? *YES/NO	INFORM ATC? *YES/NO	
MET CONDITIONS IMC VMC	ACTUAL WEATHER WIND VISIBILITY CLOUD TEMPERATURE / km / °C	DEGREE OF TURBULENCE *LIGHT/MODERATE/SEVERE	
OTHER SIGNIFICANT WEATHER?			

(\*Circle the appropriate reply only)

## SECTION B

- 1 What made you suspect Wake Vortex as the cause of the disturbance? \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_
- 2 Did you experience vertical acceleration/velocity? \*YES/NO  
If YES please describe briefly \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

3 What was the change in attitude? (please estimate angle)  
Pitch \_\_\_\_\_° Roll \_\_\_\_\_° Yaw \_\_\_\_\_°

4 What was the change in height if any? \_\_\_\_\_ \*INCREASE/DECREASE

5 Was there buffeting? \*YES/NO

6 Was there stick shake? \*YES/NO

7 Was the Autopilot engaged? \*YES/NO

8 Was the Autothrottle engaged? \*YES/NO

9 What control action was taken?

Please describe briefly \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

10 Could you see the aircraft suspected of causing the wake vortex? \*YES/NO

11 Did you contact the aircraft suspected of causing the vortex? \*YES/NO

If YES to questions 10 & 11, what type of aircraft was it? \_\_\_\_\_  
and where was it relative to your position? \_\_\_\_\_  
(Estimated separation distance) \_\_\_\_\_

Were you aware of the preceding aircraft before the incident? \*YES/NO

OTHER INFORMATION

12 Have you any other comments which you think may be useful? \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Signed \_\_\_\_\_  
Name (BLOCK CAPITALS) \_\_\_\_\_ DATE \_\_\_\_\_

(\*Circle the appropriate reply only)

When complete please send this form to:

RVSM Programme Support Office  
EUROCONTROL  
Rue de la Fusée, 96  
B-1130 Brussels  
Belgium

Fax: +322.729.4629  
E-mail: rvsm.office@eurocontrol.int

**1.14.6 SLEDOVÁNÍ ČINNOSTI PALUBNÍHO PROTISRÁŽKOVÉHO SYSTÉMU ACAS****1.14.6.1 Postupy pro piloty**

Provozní postupy ICAO "používání indikace ACAS" jsou obsaženy v PANS-OPS (Doc 8168). Piloti musí dodržovat provozní postupy schválené příslušným státním úřadem.

**1.14.6.2 Odpovědnost za zajištění rozstupu mezi letadly v době manévrování podle RA**

Postupy pro poskytování služby řízení letového provozu stanovené ICAO jsou obsaženy v PANS-RAC (Doc 4444). Používání ACAS nenahrazuje příslušné odpovědnosti pilotů a řídicích za bezpečný provoz letadel.

**1.14.6.3 Sledování zavádění ACAS II**

Pokračování spolupráce provozního personálu, který věnuje čas vyplnění a zaslání formulářů hlášení RA, je důležité, neboť to poskytuje jediný spolehlivý prostředek ke sledování zavádění ACAS a k posuzování provozních schopností vylepšených softwarových verzí TCAS II v prostředí evropského vzdušného prostoru. Udržování databáze o výskytu RA v regionu severního Atlantiku (NAT) je důležité, aby umožnilo pokračování posuzování provozních dopadů RA v evropském vzdušném prostoru. Navíc je rovněž důležité posuzovat dopady RA v NAT zvláště z hlediska plánovaného zavedení snížených vertikálních rozstupů (RVSM). Z těchto důvodů jsou piloti a řídicí vyzýváni, aby hlásili všechny RA a je-li to vhodné i TA, včetně těch, které se vyskytnou v NAT regionu.

Vzory ACAS formulářů pro hlášení RA jsou přiloženy v Příloze A a B zvláště pro piloty a řídicí.

**1.14.6.4 Postupy pro hlášení RA**

Provozovatelé letadel a stanoviště ATS se žádají, aby vyplněné ACAS formuláře pro hlášení RA zaslali na:

EUROCONTROL Experimental Centre  
ACAS Implementation Monitoring  
BP 15  
F-91222 Brétigny-sur-Orge

Telex: aireuro: 602150f  
Fax: 00 331 60 85 15 04  
Síta: PAREUCR

Ústav pro odborně technické zjišťování příčin leteckých nehod  
(Viz GEN 1.1.11)

Úřad pro civilní letectví  
(Viz GEN 1.1.1 b)

Jednotlivé údaje budou použity pouze pro analýzy ACAS a bude s nimi zacházeno jako s důvěrnými. Hlášení RA v tomto případě nenahrazuje hlášení AIRPROX a jiné postupy pro hlášení událostí v letovém provozu.

**1.14.6 AIRBORNE COLLISION AVOIDANCE SYSTEM (ACAS) MONITORING****1.14.6.1 Pilot procedure**

ICAO operating procedures "provisions for the use of ACAS indications", are contained in PANS-OPS (Doc 8168). Pilots shall comply with the operating procedures approved by the appropriate State authority.

**1.14.6.2 Responsibility for separation of aircraft during manoeuvres in compliance with an RA**

The ICAO Air Navigation Services ATC provisions for ACAS equipped aircraft are contained in PANS-RAC (Doc 4444). The use of ACAS does not alter the respective responsibilities of pilots and controllers for the safe operation of the aircraft.

**1.14.6.3 ACAS II implementation monitoring**

The continued contribution of operational personnel who take the time to complete and return RA report forms is essential because it provides the only reliable means to monitor the ACAS implementation and to assess the operational performance of improved TCAS II software versions in the European airspace environment. The maintenance of a database of RA events in the North Atlantic (NAT) Region is vital to enable the continued assessment of the operational implications of RAs in the European airspace. In addition, it is also necessary to assess operational implications of RAs in the NAT Region airspace particularly in view of the planned implementation of Reduced Vertical Separation Minima (RVSM). For these reasons, flight crew and controllers are encouraged to report all RAs, and if appropriate TAs, including those which occur in the NAT Region.

Specimen ACAS RA report forms for pilots and controllers are attached at Annexes A and B respectively.

**1.14.6.4 RA reporting procedure**

Aircraft operators and ATS authorities are requested to despatch complete ACAS RA report forms to the:

EUROCONTROL Experimental Centre  
ACAS Implementation Monitoring  
BP 15  
F-91222 Brétigny-sur-Orge

Telex: aireuro: 602150f  
Fax: 00 331 60 85 15 04  
Síta: PAREUCR

Air Accidents Investigation Institute  
(See GEN 1.1.11)

Civil Aviation Authority  
(See GEN 1.1.1 b)

Individual data will only be used for ACAS analysis and will be treated as confidential. Note that RA reporting should be used independently of AIRPROX and other incident reporting procedures, which remain unchanged.

**Záměrně nepoužito**  
**Intentionally Left Blank**



**ACAS IMPLEMENTATION MONITORING  
PILOT REPORT FORM**

(Fill in blanks / Circle correct answers)

Aircraft operator: _____	
Name: _____	Telephone: _____
(Information requested on this line is optional)	
<b>Aircraft Call Sign:</b> _____	<b>Registration:</b> _____
Type: _____	
Aerodrome of departure: _____	Destination: _____
Date of event: _____ Time (UTC): _____	
Own altitude: _____ ft/FL	Cleared altitude: _____ ft/FL
Own aircraft position	FIR: _____ VOR: _____
Radial: _____ DME: _____	
or	
LAT: _____	
LONG: _____	
or	
TMA: _____	SID/STAR Procedure: _____
Radar vectoring?:	YES/NO
ATC unit: _____	Frequency: _____ SSR Code: _____
<b>Phase of flight:</b> Take-off/Climb/Cruise/Initial Descent/Hold/Approach/Final/Missed approach	
<b>TA information (before RA)</b>	TA issued?: YES/NO Visual contact as a result of TA?: YES/NO
<b>RA information</b>	
<b>Intruder information</b>	bearing: _____ o'clock range: _____ NM
	Relative altitude: _____ ft above/below Climbing/Level/Descending
<b>Original RA:</b>	Climb/Crossing/Climb/Descend/Crossing/Descend
	Reduce Climb/Reduce Descent/Monitor Vertical Speed
	If Reduce/Monitor Vertical Speed, limits: _____ fpm to _____ fpm
<b>Subsequent advisory(ies):</b>	Climb Now/Descend Now/Increase Climb/Increase Descent/Monitor Vertical Speed
<b>Did you follow the RA?:</b> YES/NO	If appropriate, estimated deviation from clearance: _____ ft
<b>RA was:</b>	Necessary/Useful/Nuisance
<b>ATC information</b>	ATC traffic information issued?: YES/NO
	ATC avoiding action issued?: YES/NO If YES, consistent with RA?: YES/NO
<b>Flight conditions</b>	IMC/VMC Day/night Visibility: _____ NM
<b>Remarks</b> (if necessary, continue overleaf):	

## ACAS IMPLEMENTATION MONITORING FORM FOR ATS

Name of reporting unit: .....

Date and time of occurrence: .....UTC

Sector/Position: .....

Workload: low ( ..... ) normal ( ..... ) high ( ..... )

Is the occurrence related

to a TA or a RA TA ( ..... ) RA ( ..... ) ? ( ..... )

Description of the occurrence:

.....

.....

.....

.....

Position and altitude of the occurrence: ..... ft/FL

**INVOLVED AIRCRAFT****No 1**

Call sign: ..... SSR Code: ..... ACAS-equipped: Yes ( ..... ) No ( ..... ) ? ( ..... )

**No 2** Unknown? ( ..... ), otherwise:

Call sign: ..... SSR Code: ..... ACAS-equipped: Yes ( ..... ) No ( ..... ) ? ( ..... )

VFR ( ..... ) Military ( ..... ) ther ( ..... )

R/T with a/c No 1? Yes ( ..... ) No ( ..... )

R/T with a/c No 2? Yes ( ..... ) No ( ..... )

Did either pilot report an airmis? Yes ( ..... ) No ( ..... )

Did either pilot ask for traffic information? Yes ( ..... ) No ( ..... )

If "yes", was it before manoeuvring? ( ..... ) after manoeuvring? ( ..... )

Was the action taken by the pilot justified in your view? Yes ( ..... ) No ( ..... )

(if "yes" comment under "Remarks below)

Will recorded radar data become available? Yes ( ..... ) No ( ..... ) ? ( ..... )

Did the occurrence disrupt your activities? Yes ( ..... ) No ( ..... )

(if "yes" comment under "Remarks below)

**REMARKS**

**1.14.7 HLÁŠENÍ SRÁŽKY S PTÁKEM**

1.14.7.1 Formulář Hlášení srážky s ptákem je určen pro použití pilotem pro podání hlášení srážky s ptákem po přistání nebo jako potvrzení hlášení podaného dříve rádiem za letu.

**1.14.7.2 Doplnující hlášení srážky s ptákem – informace o nákladech provozovatele a poškození motoru**

Tento formulář může být podán příslušným oddělením údržby letadel.

**1.14.7.3 Postupy pro hlášení**

Provozovatelé letadel a stanoviště ATS se žádají, aby vyplněné formuláře pro hlášení zaslali na:

Ústav pro odborně technické zjišťování příčin leteckých nehod  
(Viz **GEN 1.1.11**)

Úřad pro civilní letectví  
(Viz **GEN 1.1.1 b**)

**1.14.7 BIRDSTRIKE REPORT**

1.14.7.1 The Bird Strike Reporting Form is intended for use by a pilot for filling a report on a bird strike after arrival or for confirming a report made initially by radio during flight.

**1.14.7.2 Supplementary Bird Strike Reporting Form operator costs and engine damage information**

Maintenance personnel should complete this form.

**1.14.7.3 Reporting procedure**

Aircraft operators and ATS authorities are required to despatch complete report forms to the:

Air Accidents Investigation Institute  
(See **GEN 1.1.11**)

Civil Aviation Authority  
(See **GEN 1.1.1 b**)

**Záměrně nepoužito**  
**Intentionally Left Blank**

**BIRD STRIKE REPORTING FORM**

Send to: ÚZPLN, ÚCL (AAII CZ, CAA CZ)

Operator .....	Effect on Flight
Aircraft Make/Model .....	none <input type="checkbox"/>
Engine Make/Model .....	aborted take-off <input type="checkbox"/>
Aircraft Registration .....	precautionary landing <input type="checkbox"/>
Date day ..... month ..... year .....	forced landing <input type="checkbox"/>
Local Time .....	vision obscured <input type="checkbox"/>
dawn <input type="checkbox"/> A day <input type="checkbox"/> B dusk <input type="checkbox"/> c night <input type="checkbox"/> D .....	engines shut down <input type="checkbox"/>
Aerodrome Name .....	fire <input type="checkbox"/>
Runway Used .....	other (specify) <input type="checkbox"/>
Location if En Route .....	Sky Condition
Height AGL ..... ft	no cloud <input type="checkbox"/> A
Speed (IAS) ..... kt	some cloud <input type="checkbox"/> B
Phase of Flight	overcast <input type="checkbox"/> C
parked <input type="checkbox"/> A en route <input type="checkbox"/> E	Precipitation
taxi <input type="checkbox"/> B descent <input type="checkbox"/> F	fog <input type="checkbox"/>
take-off run <input type="checkbox"/> C approach <input type="checkbox"/> G	rain <input type="checkbox"/>
climb <input type="checkbox"/> D landing roll <input type="checkbox"/> H	snow <input type="checkbox"/>
Part(s) of Aircraft	Bird Species* .....
radome <input type="checkbox"/> Struck <input type="checkbox"/> Damaged <input type="checkbox"/>	Number of Birds
windshield <input type="checkbox"/> Struck <input type="checkbox"/> Damaged <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/> A
nose (excluding above) <input type="checkbox"/> Struck <input type="checkbox"/> Damaged <input type="checkbox"/>	2-10 <input type="checkbox"/> B
engine no. 1 <input type="checkbox"/> Struck <input type="checkbox"/> Damaged <input type="checkbox"/>	11-100 <input type="checkbox"/> C
2 <input type="checkbox"/> Struck <input type="checkbox"/> Damaged <input type="checkbox"/>	more <input type="checkbox"/> D
3 <input type="checkbox"/> Struck <input type="checkbox"/> Damaged <input type="checkbox"/>	Size of Bird
4 <input type="checkbox"/> Struck <input type="checkbox"/> Damaged <input type="checkbox"/>	small <input type="checkbox"/> S
propeller <input type="checkbox"/> Struck <input type="checkbox"/> Damaged <input type="checkbox"/>	medium <input type="checkbox"/> M
wing/rotor <input type="checkbox"/> Struck <input type="checkbox"/> Damaged <input type="checkbox"/>	large <input type="checkbox"/> L
fuselage <input type="checkbox"/> Struck <input type="checkbox"/> Damaged <input type="checkbox"/>	Pilot Warned of Birds
landing gear <input type="checkbox"/> Struck <input type="checkbox"/> Damaged <input type="checkbox"/>	yes <input type="checkbox"/> Y no
tail <input type="checkbox"/> Struck <input type="checkbox"/> Damaged <input type="checkbox"/>	Remarks (describe damage, injuries and other pertinent information)
lights <input type="checkbox"/> Struck <input type="checkbox"/> Damaged <input type="checkbox"/>	.....
antenna <input type="checkbox"/> Struck <input type="checkbox"/> Damaged <input type="checkbox"/>	.....
pilot/static <input type="checkbox"/> Struck <input type="checkbox"/> Damaged <input type="checkbox"/>	.....
tail rotor (helicopter) <input type="checkbox"/> Struck <input type="checkbox"/> Damaged <input type="checkbox"/>	.....
other (specify) <input type="checkbox"/> Struck <input type="checkbox"/> Damaged <input type="checkbox"/>	.....

Reported by: ..... \*Send all bird remains including feather fragments to: NIL  
(Optional)

**THIS INFORMATION IS REQUIRED FOR AVIATION SAFETY**

**SUPPLEMENTARY BIRD STRIKE REPORTING FORM  
OPERATOR COSTS AND ENGINE DAMAGE INFORMATION**

**A. BASIC DATA**

Operator .....

Aircraft Make/Model .....

Engine Make/Model .....

Aircraft Registration .....

Date of strike                      *day* ..... *month* ..... *year* .....

Aerodrome/Location if known .....

**B. COST INFORMATION**

Aircraft time out of service ..... *hours*

Estimated cost of repairs or replacement                      *U.S.\$ (in thousands)* .....

Estimated other costs  
(e.g. loss of revenue, fuel, hotels)                      *U.S.\$ (in thousands)* .....

**C. SPECIAL INFORMATION ON ENGINE DAMAGE STRIKES**

Engine position number	1	2	3	4
Reason for failure/shutdown				
<i>uncontained failure</i>	<input type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> A
<i>fire</i>	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> B
<i>shutdown — vibration</i>	<input type="checkbox"/> C	<input type="checkbox"/> C	<input type="checkbox"/> C	<input type="checkbox"/> C
<i>shutdown — temperature</i>	<input type="checkbox"/> D	<input type="checkbox"/> D	<input type="checkbox"/> D	<input type="checkbox"/> D
<i>shutdown — fire warning</i>	<input type="checkbox"/> E	<input type="checkbox"/> E	<input type="checkbox"/> E	<input type="checkbox"/> E
<i>shutdown — other (specify)</i>	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Y
.....				
<i>shutdown — unknown</i>	<input type="checkbox"/> Z	<input type="checkbox"/> Z	<input type="checkbox"/> Z	<input type="checkbox"/> Z
Estimated percentage of thrust loss*	---	---	---	---
Estimated number of birds ingested	---	---	---	---

Bird species .....

\* These may be difficult to determine but even estimates are useful.

*Send all bird remains including feather fragments to:*

---

Reported by .....

**1.14.8 HLÁŠENÍ OSLNĚNÍ LASEREM**

1.14.8.1 Oslnění člena letové posádky, palubních průvodců, řídicích letového provozu nebo cestujících směřovaným paprskem světla je událostí v civilním letectví podléhající hlášení v souladu s § 55 zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů, prováděcí vyhláškou č. 108/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů a leteckým předpisem L 13 – O odborném zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů.

1.14.8.2 Vzhledem k množícím se případům cíleného zaměřování oslňujících světelných zdrojů na letící letadla, vzhledem k závažnosti potenciálního ovlivnění bezpečnosti letového provozu a k negativnímu vlivu na zrak, které tyto aktivity mohou mít a dále v souladu s doporučeními organizací ICAO a EUROCONTROL se pro FIR PRAHA stanovuje následující bezpečnostní postup.

1.14.8.3 Pokud člen letové posádky, palubní průvodčí nebo řídicí letového provozu zaznamená oslnění pravděpodobně cíleně zaměřeným paprskem světla, je třeba učinit následující aplikovatelné kroky, není-li jimi dále snížena bezpečnost letu:

- a) chránit si zrak; odvrátit pohled od zdroje světla; zvážit možnost použití slunečních clon či rozsvícení osvětlení pilotní kabiny/kabiny/pracovního prostoru pro snížení kontrastu; nedohledávat zdroj oslnění (zapamatování alespoň přibližné polohy zdroje však může pomoci jeho dopátrání);
- b) uvážit předání řízení letadla pilotovi, který není oslněn;
- c) zaznamenat polohu letadla v době oslnění, tj. okamžitě použít squawk IDENT anebo jiné dostupné vybavení pro záznam polohy, jako např. zapisovač (EVENT) nebo přijímač GNSS;
- d) předat informaci o oslnění společně s odhadovanou polohou zdroje světla, pokud byla zaznamenána, dle tohoto postupu:
  - 1) případně oznámení od cestujícího přebírá palubní průvodčí;
  - 2) palubní průvodčí předává informaci vedoucí(mu) kabiny;
  - 3) vedoucí kabiny předává informaci veliteli letadla;
  - 4) velitel letadla předává informaci stanovišti ŘLP ČR, s.p., s nímž je na spojení;
  - 5) obdržel-li hlášení středisko oblastních navigačních služeb (ACC) ŘLP ČR, s.p., předává informaci Operačnímu středisku Policie České republiky na telefonu 974 834 001; středisko přibližovacích a letištních služeb (APP/TWR) ŘLP ČR, s.p. předává informaci místnímu oddělení cizinecké policie, společně s těmito údaji:
    - přesný čas (UTC), kdy k oslnění došlo;
    - volací znak letu;
    - hladina letu v době oslnění;
    - zeměpisné souřadnice (WGS84) polohy letadla v době oslnění, případně polohy světelného zdroje nebo zeměpisný název místa na základě upřesnění posádky;
    - dráha v používání (v případě přiletu na / odletu z letiště);
  - 6) zaznamená-li oslnění řídicí letového provozu střediska TWR, předává informaci vedoucímu směny, který rozhodne o případném omezení poskytování letových provozních služeb a informuje místní oddělení cizinecké policie a provozovatele letiště;
- e) jsou-li k dispozici dostatečné informace o poloze zdroje světla nebo vyžaduje-li tak velitel letadla nebo vedoucí směny, předá příslušné středisko ŘLP ČR, s.p. tyto informace bezodkladně Policii ČR s požadavkem na výjezd a dopátrání zdroje;
- f) jedná-li se o oslnění letadla na přiletu do ČR, předá příslušné středisko ŘLP ČR, s.p. Policii ČR vždy informaci o letišti přiletu a předpokládaný čas přiletu (ETA) z důvodu umožnění získání doplňujících informací od velitele letadla a případně pozorovatele po přiletu.

V případě letadel odlétávajících z ČR nebo přelétávajících ČR předá provozovatel Policii ČR zprávu o incidentu vyplněnou po přiletu.

**1.14.8 LASERSTRIKE REPORT**

1.14.8.1 A flight crew member, flight attendant, air traffic controller or passenger dazzle by a directed light beam is considered to be an occurrence subject to reporting according to the § 55 of Act No. 49/1997 Coll. on civil aviation, as amended, to the implementing Decree No. 108/1997 Coll., as amended and to the Regulation L 13 – Aircraft Accident and Incident Investigation.

1.14.8.2 Due to increasing number of occurrences of dazzling light source being directed at flying aircraft, due to the seriousness of potential impact on air traffic safety and to the negative impact on visual sense related to these activities and also in accordance with the recommendations of the ICAO and EUROCONTROL organizations, the following safety procedure is prescribed for the Praha FIR.

1.14.8.3 If a flight crew member, flight attendant or air traffic controller registers a dazzle by probably intentionally directed light beam it is necessary to take following applicable measures, unless they would additionally deteriorate the flight safety:

- a) protect own sight; turn away from the light source; consider the possibility of using the sun shields or turning on the cockpit/cabin/workspace lights for contrast reduction; do not look for the dazzling source (but remembering of at least approximate source position may help the investigation);
- b) consider the control transfer to the undazzled pilot;
- c) record the aircraft position in the moment of dazzle, i.e. immediately use squawk IDENT or other available position recording equipment, e.g. recorder (EVENT) or GNSS receiver;
- d) pass the information about dazzle together with the estimated light source position, if recorded, according to the following procedure:
  - 1) a flight attendant receives a potential report from a passenger;
  - 2) a cabin service manager receives the report from the flight attendant;
  - 3) the cabin service manager reports the information to a pilot-in-command;
  - 4) the pilot-in-command passes the information to the actually contacted ANS unit;
  - 5) the Area Control Centre ANS unit passes the information to the Police of the Czech Republic Operational Centre at phone number +420 974 834 001; the Approach/Tower ANS unit passes the information to the local department of the Czech Republic Police together with following information:
    - the exact time (UTC) of the dazzle;
    - the flight callsign;
    - the aircraft level during the dazzle;
    - the geographical coordinates (WGS84) of aircraft position during the dazzle, possibly including the light source position or the geographical name of the locality as reported by the crew;
    - the runway in use (in case of arrival or departure);
  - 6) if a tower air traffic controller registers a dazzle he/she passes the information to the senior controller, who may decide possible restrictions in provision of the air traffic services and informs the local department of the Czech Republic Police and the airport operator;
- e) if sufficient information about the light source position is available or if requested by the pilot-in-command or senior controller, the appropriate ANS unit passes this information immediately to the Czech Republic Police together with the request for investigation launch.
- f) if aircraft is dazzled on its arrival to the Czech Republic, the appropriate ANS unit passes to the Czech Republic Police the information of airport of arrival and estimated time of arrival (ETA) for facilitating the supplementary information acquisition after arrival from the pilot-in-command and prospective observer.

In case of overflying aircraft or aircraft departing from the Czech Republic the aircraft operator passes the incident report to the Czech Republic Police after arrival.

**1.14.8.4 Kontaktní informace k využití**

Policie České republiky  
Ředitelství služby cizinecké a pohraniční policie  
Inspektorát cizinecké policie Praha – Ruzyně  
ul. Aviatická 1050/16  
P.O. BOX 30  
160 08 Praha 6

Tel: +420 974 841 219 - sekretariát  
+420 974 841 446 - oddělení hraniční kontroly  
+420 974 841 947 - operační středisko  
(místní linka pro letiště Praha/Ruzyně: 4444)

Fax: +420 974 883 579

E-mail: iaprg@mvcv.cz

1.14.8.5 Členové letových posádek mohou být po přistání kontaktováni příslušníky Policie ČR s žádostí o spolupráci poskytnutím informací v níže uvedeném rozsahu.

**1.14.8.4 Usable contact information**

Police of the Czech Republic  
Service of the Police Presidium  
Inspektorát cizinecké policie Praha – Ruzyně  
ul. Aviatická 1050/16  
P.O. BOX 30  
160 08 Praha 6

Tel: +420 974 841 219 - secretariat  
+420 974 841 446 - border check department  
+420 974 841 947 - operational centre  
(Praha/Ruzyně airport local line: 4444)

Fax: +420 974 883 579

E-mail: iaprg@mvcv.cz

1.14.8.5 After landing flight crew members may be contacted by the Czech Republic Police with a request for cooperation by providing information in the following scope.





1	Datum události / Date of Occurrence		Čas události (UTC) / Time of Occurrence (UTC)	
2	Číslo linky / Flight Number		Poznávací značka / Aircraft Registration	
	Typ letadla / Aircraft Type		Provozovatel letadla / Aircraft Operator	
	Velitel letadla / Pilot-in-command		Druhý pilot / First Officer	
	Letiště vzletu / Departure Aerodrome		Letiště přistání / Arrival Aerodrome	
	Dráha v používání (pokud k oslnění došlo ve fázi přiblížení či odletu) / Runway in use (if dazzled during approach or departure)			
3	Zeměpisné souřadnice letadla (WGS84) / Aircraft Geographic Coordinates (WGS84)		Hladina letadla / Aircraft level	
	Nákres polohy letadla a zdroje oslnění (nebo popis pozorované polohy zdroje) / Outline of aircraft and dazzle source positions (or description of observed location of dazzle source)			
	Zasažené části letadla (pilotní kabina, kabina cestujících, ostatní) / Aircraft parts struck (cockpit, passenger cabin, other)			
	Doba oslnění / Dazzle duration		Časové intervaly oslnění / Dazzle Intervals	
	Barva světelného paprsku / Light Beam Color			
4	Poznámky (např. způsobené zrakové obtíže) / Remarks (e.g. visual difficulties caused)			

Tyto informace jsou vyžadovány pro účely Policie ČR pro usnadnění dopátrání zdroje oslnění.  
This information is required for Czech Police tracking of the dazzle source.

**Záměrně nepoužito**  
**Intentionally Left Blank**

## ENR 3.2 TRATĚ PROSTOROVÉ NAVIGACE (RNAV)

Poznámka 1: Požadavky na navigační výkonnost letadel na tratích ATS v rámci FIR Praha, viz. **GEN 1.5**.

Poznámka 2: Klasifikace vzdušného prostoru na tratích ATS ve FIR Praha odpovídá **ENR 1.4** a **ENR 2.1**.

Poznámka 3: Souřadnice bodů psaných kurzívou a označených <sup>\*ED</sup>, <sup>\*EP</sup>, <sup>\*LO</sup> a <sup>\*LZ</sup> jsou do AIP ČR převzaty z European AIS Database (EAD). Body jsou publikovány tak, jak jsou v EAD uloženy. V EAD jsou udržovány těmito státy:

<sup>\*ED</sup> - Německo  
<sup>\*EP</sup> - Polsko  
<sup>\*LO</sup> - Rakousko  
<sup>\*LZ</sup> - Slovensko

## ENR 3.2 AREA NAVIGATION (RNAV) ROUTES

Note 1: Requirements for navigation performance of aircraft on ATS routes within the FIR Praha, see **GEN 1.5**.

Note 2: Classification of airspace on ATS routes within the FIR Praha corresponds with **ENR 1.4** and **ENR 2.1**.

Note 3: Coordinates of points written by italics and marked by <sup>\*ED</sup>, <sup>\*EP</sup>, <sup>\*LO</sup> and <sup>\*LZ</sup> are for AIP CR taken from European AIS Database (EAD). The points are published as they are stored in the EAD. In the EAD the points are maintained by the following states:

<sup>\*ED</sup> - Germany  
<sup>\*EP</sup> - Poland  
<sup>\*LO</sup> - Austria  
<sup>\*LZ</sup> - Slovakia

Označení tratě / Route Designator						
Názvy významných bodů Significant Point Name		Souřadnice významných bodů Significant Point Coordinates				Poznámky Remarks
(RNP/RNAV Typ a přesnost) Type & Accuracy	MAG Trať MAG Track ↓/↑	GEO DIST	Horní hranice / Dolní hranice Upper limit / Lower limit MNM letová / flight ALT	Cestovní hladiny IFR IFR cruising levels ↓      ↑		
<b>L132</b>						
Δ	AGNAV	493404.50N 0123652.21E				Pokračování viz / For continuation see AIP GERMANY
	(RNAV 5)	006° / -	24.2 NM	FL95 / 4000 FT AMSL 4000 FT AMSL	Sudé / Even	
Δ	BEKTO	495756.96N 0124243.36E				
	(RNAV 5)	006° / -	24.8 NM	FL95 / 4500 FT AMSL 4500 FT AMSL	Sudé / Even	
Δ	SUPIL	502223.69N 0124848.64E				
	(RNAV 5)	028° / -	7.3 NM	FL95 / 5300 FT AMSL 5300 FT AMSL	Sudé / Even	
Δ	KILNU <sup>*ED</sup>	502836.6800N 0125441.9700E				Pokračování viz / For continuation see AIP GERMANY
<b>L156</b>						
Δ	LEDVA <sup>*LO</sup>	484343.6400N 0164721.1000E				
	(RNAV 5)	041° / -	25.1 NM	FL95 / 3100 FT AMSL 3100 FT AMSL	Liché / Odd	
Δ	KATQA	490112N 0171431E				
	(RNAV 5)	027° / -	21.4 NM	FL95 / 3100 FT AMSL 3100 FT AMSL	Liché / Odd	
Δ	UPLAV	491922.27N 0173142.23E				
	(RNAV 5)	033°/213°	28.8 NM	FL95 / 4000 FT AMSL 4000 FT AMSL	Liché / Odd	Sudé / Even
Δ	OGDAS	494208.065N 0175836.844E				
	(RNAV 5)	007°/187°	14.0 NM	FL95 / 3500 FT AMSL 3500 FT AMSL	Liché / Odd	Sudé / Even
Δ	SOPAV	495551.32N 0180308.56E				
<b>L602</b>						
Δ	DONAD	500450.93N 0130000.00E				
	(RNAV 5)	295° / -	12.3 NM	FL95 / 4200 FT AMSL 4200 FT AMSL	Sudé / Even	
Δ	SOPGA	501037.23N 0124307.63E				
	(RNAV 5)	295° / -	14.7 NM	FL95 / 5000 FT AMSL 5000 FT AMSL	Sudé / Even	
Δ	VARIK <sup>*ED</sup>	501728.0000N 0122252.0000E				Pokračování viz / For continuation see AIP GERMANY

Označení tratě / Route Designator						
Názvy význačných bodů Significant Point Name		Souřadnice význačných bodů Significant Point Coordinates				Poznámky Remarks
(RNP/RNAV Typ a přesnost) Type & Accuracy	MAG Trať MAG Track ↓ / ↑	GEO DIST	Horní hranice / Dolní hranice Upper limit / Lower limit MNM letová / flight ALT	Cestovní hladiny IFR IFR cruising levels		
				↓	↑	
<b>L617</b>						
Δ	BILNA *LZ	492336.79N 0182650.28E				Pokračování viz / For continuation see AIP SLOVAKIA
	(RNAV 5)	332°/151°	35.8 NM	FL95 / 6400 FT AMSL 6400 FT AMSL	Sudé / Even	Liché / Odd
Δ	SOPAV	495551.32N 0180308.56E				
	(RNAV 5)	337°/157°	6.4 NM	FL95 / 2500 FT AMSL 2500 FT AMSL	Sudé / Even	Liché / Odd
Δ	REGLI *EP	500149.0000N 0175944.0000E				Pokračování viz / For continuation see AIP POLAND
<b>L620</b>						
Δ	GOLOP	503508.74N 0142944.63E				
	(RNAV 5)	- /124°	24.2 NM	FL95 / 5000 FT AMSL 5000 FT AMSL		Liché / Odd
Δ	OMELO *ED	505016.4900N 0140002.7300E				Pokračování viz / For continuation see AIP GERMANY
<b>L624</b>						
Δ	BULEK	502447.66N 0150355.10E				
	(RNAV 5)	317° / -	10.9 NM	FL95 / 3600 FT AMSL 3600 FT AMSL	Sudé / Even	
Δ	LEMBI	503302.86N 0145252.61E				
	(RNAV 5)	317° / -	29.9 NM	FL95 / 5000 FT AMSL 5000 FT AMSL	Sudé / Even	
Δ	Hermsdorf *ED VOR/DME (HDO)	505541.3400N 0142207.6800E				
<b>L726</b>						
Δ	UPLAV	491922.27N 0173142.23E				
	(RNAV 5)	248°/067°	34.5 NM	FL95 / 4000 FT AMSL 4000 FT AMSL	Sudé / Even	Liché / Odd
Δ	Brno VOR/DME (BNO)	490900.23N 0164133.29E				
	(RNAV 5)	293°/113°	20.3 NM	FL95 / 3500 FT AMSL 3500 FT AMSL	Sudé / Even	Liché / Odd
Δ	BITSI	491829.80N 0161410.73E				
	(RNAV 5)	293°/113°	12.8 NM	FL95 / 3500 FT AMSL 3500 FT AMSL	Sudé / Even	Liché / Odd
Δ	TUMKA	492428.42N 0155650.16E				
	(RNAV 5)	293°/113°	7.3 NM	FL95 / 3500 FT AMSL 3500 FT AMSL	Sudé / Even	Liché / Odd
Δ	BODAL	492750.79N 0154657.73E				
	(RNAV 5)	293°/112°	31.5 NM	FL95 / 3600 FT AMSL 3600 FT AMSL	Sudé / Even	Liché / Odd
Δ	Vlašim VOR/DME (VLM)	494215.38N 0150400.27E				



Označení tratě / Route Designator							
Názvy význačných bodů Significant Point Name		Souřadnice význačných bodů Significant Point Coordinates				Poznámky Remarks	
(RNP/RNAV Typ a přesnost) Type & Accuracy)	MAG Trať MAG Track ↓/↑	GEO DIST	Horní hranice / Dolní hranice Upper limit / Lower limit MNM letová / flight ALT		Cestovní hladiny IFR IFR cruising levels		
				↓	↑		
<b>L984</b>							
Δ	PADKA *EP	495601.9800N 0181659.7700E				Pokračování viz / For continuation see AIP POLAND	
	(RNAV 5)	264°/084°	9.0 NM	FL95 / 2800 FT AMSL 2800 FT AMSL	Sudé / Even	Liché / Odd	
Δ	SOPAV	495551.32N 0180308.56E					
	(RNAV 5)	270°/090°	15.2 NM	FL95 / 3100 FT AMSL 3100 FT AMSL	Sudé / Even	Liché / Odd	
Δ	RIBSI	495713.56N 0173942.30E					
Přerušení AWY / AWY discontinuation							
Δ	BALTU	500522.06N 0131935.48E					
	(RNAV 5)	264°/084°	12.6 NM	FL95 / 4500 FT AMSL 4500 FT AMSL	Sudé / Even	Liché / Odd	
Δ	DONAD	500450.93N 0130000.00E					
	(RNAV 5)	264°/084°	23.0 NM	FL95 / 4500 FT AMSL 4500 FT AMSL	Sudé / Even	Liché / Odd	
Δ	Cheb VOR/DME (OKG)	500354.53N 0122420.66E				Pokračování viz / For continuation see AIP GERMANY	
<b>M725</b>							
Δ	LANUX *LO	485317.1800N 0153656.8400E					
	(RNAV 5)	328°/148°	5.6 NM	FL95 / 4400 FT AMSL 4400 FT AMSL	Sudé / Even	Liché / Odd	
Δ	Dešná VOR/DME (OKF)	485809.03N 0153244.08E					
	(RNAV 5)	318°/138°	20.8 NM	FL95 / 4400 FT AMSL 4400 FT AMSL	Sudé / Even	Liché / Odd	
Δ	TABEM	491435.93N 0151317.30E					
	(RNAV 5)	318°/138°	22.0 NM	FL95 / 3800 FT AMSL 3800 FT AMSL	Sudé / Even	Liché / Odd	
Δ	Vožice VOR/DME (VOZ)	493156.38N 0145228.79E					
Přerušení AWY / AWY discontinuation							
Δ	GOLOP	503508.74N 0142944.63E					
	(RNAV 5)	343°/163°	11.2 NM	FL95 / 5000 FT AMSL 5000 FT AMSL	Sudé / Even	Liché / Odd	
Δ	RAVKU	504600.53N 0142543.87E					
	(RNAV 5)	343°/163°	10.0 NM	FL95 / 5000 FT AMSL 5000 FT AMSL	Sudé / Even	Liché / Odd	
Δ	Hermsdorf *ED VOR/DME (HDO)	505541.3400N 0142207.6800E				Pokračování viz / For continuation see AIP GERMANY	
<b>M748</b>							
Δ	ODNEM *LZ	485111.52N 0171004.24E				Pokračování viz / For continuation see AIP SLOVAKIA	
	(RNAV 5)	310°/130°	25.9 NM	FL95 / 3500 FT AMSL 3500 FT AMSL	Sudé / Even	Liché / Odd	
Δ	Brno VOR/DME (BNO)	490900.23N 0164133.29E					

Označení tratě / Route Designator						
Názvy význačných bodů Significant Point Name		Souřadnice význačných bodů Significant Point Coordinates				Poznámky Remarks
(RNP/RNAV Typ a přesnost) Type & Accuracy	MAG Trať MAG Track ↓ / ↑	GEO DIST	Horní hranice / Dolní hranice Upper limit / Lower limit MNM letová / flight ALT		Cestovní hladiny IFR IFR cruising levels	
				↓	↑	
<b>M984</b>						
Δ	MIKOV *LO	484705.0800N 0163715.6100E				
	(RNAV 5)	- /223°	48.2 NM	FL95 / 3000 FT AMSL 3000 FT AMSL		Sudé / Even
Δ	UPLAV	491922.27N 0173142.23E				
	(RNAV 5)	- /227°	51.5 NM	FL95 / 4900 FT AMSL 4900 FT AMSL		Sudé / Even
Δ	TUSIN	495050.98N 0183422.21E				Pokračování viz / For continuation see AIP POLAND
<b>M992</b>						
Δ	UTEVO	501235.74N 0173042.89E				
	(RNAV 5)	- /266°	9.1 NM	FL285 / FL195 3900 FT AMSL		Sudé / Even
						<b>CDR1</b> <b>FL195 - FL245 H24</b> Mimo uvedené / Outside the described FLs PERM ALTN trať / route via SOPAV
Δ	ADADO *EP	501234.1300N 0174452.5500E				Pokračování viz / For continuation see AIP POLAND
<b>N869</b>						
Δ	Cheb VOR/DME (OKG)	500354.53N 0122420.66E				Pokračování viz / For continuation see AIP GERMANY
	(RNAV 5)	- /227°	34.2 NM	FL95 / 5500 FT AMSL 5500 FT AMSL		Sudé / Even
Δ	KONAR	502642.50N 0130356.08E				
	(RNAV 5)	- /246°	20.6 NM	FL95 / 5400 FT AMSL 5400 FT AMSL		Sudé / Even
Δ	GOPSI	503358.70N 0133408.62E				
	(RNAV 5)	- /247°	35.0 NM	FL95 / 4200 FT AMSL 4200 FT AMSL		Sudé / Even
Δ	RAVKU	504600.53N 0142543.87E				
	(RNAV 5)	- /247°	17.4 NM	FL95 / 4200 FT AMSL 4200 FT AMSL		Sudé / Even
Δ	ASTEL	505152.02N 0145137.64E				
	(RNAV 5)	- /247°	17.3 NM	FL95 / 4800 FT AMSL 4800 FT AMSL		Sudé / Even
Δ	TOMTI *EP	505711.0000N 0151736.0000E				
<b>P10</b>						
Δ	MAVOR *LZ	484917.02N 0173215.01E				Pokračování viz / For continuation see AIP SLOVAKIA
	(RNAV 5)	354°/174°	30.1 NM	FL95 / 4500 FT AMSL 4500 FT AMSL		Sudé / Even
Δ	UPLAV	491922.27N 0173142.23E				
	(RNAV 5)	306°/126°	43.7 NM	FL95 / 4000 FT AMSL 4000 FT AMSL		Sudé / Even
						<b>CDR1</b> H24
Δ	TIBLA	494745.04N 0164043.89E				
<b>P27</b>						
Δ	MAKAL *LZ	491445.63N 0180956.58E				Pokračování viz / For continuation see AIP SLOVAKIA
	(RNAV 5)	276°/096°	25.5 NM	FL95 / 4600 FT AMSL 4600 FT AMSL		Sudé / Even
Δ	UPLAV	491922.27N 0173142.23E				



Označení tratě / Route Designator						
Názvy význačných bodů Significant Point Name		Souřadnice význačných bodů Significant Point Coordinates				Poznámky Remarks
(RNP/RNAV Typ a přesnost) Type & Accuracy)	MAG Tratě MAG Track ↓/↑	GEO DIST	Horní hranice / Dolní hranice Upper limit / Lower limit MNM letová / flight ALT	Cestovní hladiny IFR IFR cruising levels		
				↓	↑	
<b>P31</b>						
Δ	RUDAP	491428.53N 0131556.11E				Pokračování viz / For continuation see AIP GERMANY
	(RNAV 5)	- /186°	20.0 NM	FL95 / FL75 5200 FT AMSL	Sudé / Even	
Δ	PEMEL	493413.20N 0132041.37E				
<b>P733</b>						
Δ	AGNAV	493404.50N 0123652.21E				
	(RNAV 5)	046° / -	31.9 NM	FL95 / 4100 FT AMSL 4100 FT AMSL	Liché / Odd	
Δ	LOMKI	495433.61N 0131428.40E				
Přerušení AWY / AWY discontinuation						
Δ	ARTUP	504106.85N 0145418.37E				
	(RNAV 5)	038° / -	21.8 NM	FL95 / 5000 FT AMSL 5000 FT AMSL	Liché / Odd	
Δ	TOMTI <sup>EP</sup>	505711.0000N 0151736.0000E				Pokračování viz / For continuation see AIP POLAND
<b>P861</b>						
Δ	RUDAP	491428.53N 0131556.11E				
	(RNAV 5)	- /196°	34.0 NM	FL95 / FL75 5100 FT AMSL	Sudé / Even	
Δ	DOBEN	494624.02N 0133341.55E				
Přerušení AWY / AWY discontinuation						
Δ	GOLOP	503508.74N 0142944.63E				
	(RNAV 5)	- /215°	21.8 NM	FL95 / 4500 FT AMSL 4500 FT AMSL	Sudé / Even	
Δ	ASTEL	505152.02N 0145137.64E				
	(RNAV 5)	- /220°	12.6 NM	FL95 / 4500 FT AMSL 4100 FT AMSL	Sudé / Even	
Δ	RASAN <sup>EP</sup>	510049.5100N 0150540.8000E				Pokračování viz / For continuation see AIP POLAND
<b>T49</b>						
Δ	RAPET <sup>ED</sup>	501125.7600N 0122019.1000E				Pokračování viz / For continuation see AIP GERMANY
	(RNAV 5)	- /240°	31.9 NM	FL95 / 5500 FT AMSL 5500 FT AMSL	Sudé / Even	
Δ	KONAR	502642.50N 0130356.08E				
<b>T78</b>						
Δ	LAGAR	504742.99N 0152201.52E				Pokračování viz / For continuation see AIP POLAND
	(RNAV 5)	- /099°	38.8 NM	FL95 / 5400 FT AMSL 5400 FT AMSL	Liché / Odd	
Δ	Hermisdorf <sup>ED</sup> VOR/DME (HDO)	505541.3400N 0142207.6800E				
<b>T136</b>						
Δ	NIRGO	491951.40N 0130755.99E				
	(RNAV 5)	- /206°	16.6 NM	FL95 / FL75 4300 FT AMSL	Sudé / Even	
Δ	PEMEL	493413.20N 0132041.37E				
	(RNAV 5)	- /211°	14.8 NM	FL95 / 3400 FT AMSL 3400 FT AMSL	Sudé / Even	
Δ	DOBEN	494624.02N 0133341.55E				

Označení tratě / Route Designator							
Názvy významných bodů Significant Point Name		Souřadnice významných bodů Significant Point Coordinates				Poznámky Remarks	
(RNP/RNAV Typ a přesnost) Type & Accuracy	MAG Trať MAG Track ↓ / ↑	GEO DIST	Horní hranice / Dolní hranice Upper limit / Lower limit MNM letová / flight ALT	Cestovní hladiny IFR IFR cruising levels			
				↓	↑		
<b>T170</b>							
Δ	SOPGA	501037.23N 0124307.63E					
	(RNAV 5)	270° / -	14.7 NM	FL95 / 4000 FT AMSL 4000 FT AMSL	Sudé / Even		
Δ	RAPET *ED	501125.7600N 0122019.1000E				Pokračování viz / For continuation see AIP GERMANY	
<b>T620</b>							
Δ	GOLOP	503508.74N 0142944.63E					
	(RNAV 5)	- / 117°	26.9 NM	FL95 / 3900 FT AMSL 3900 FT AMSL	Liché / Odd		
Δ	LALUK *ED	504815.8700N 0135248.7700E				Pokračování viz / For continuation see AIP GERMANY	
<b>T709</b>							
Δ	Vožice VOR/DME (VOZ)	493156.38N 0145228.79E					
	(RNAV 5)	092° / 272°	35.8 NM	FL95 / 4000 FT AMSL 4000 FT AMSL	Liché / Odd	Sudé / Even	
Δ	BODAL	492750.79N 0154657.73E					
	(RNAV 5)	055° / 236°	40.2 NM	FL95 / 4000 FT AMSL 4000 FT AMSL	Liché / Odd	Sudé / Even	
Δ	TIBLA	494745.04N 0164043.89E				<b>CDR1</b> H24 Mimo uvedené / Outside the described FL PERM ALTN trať / route: BODAL L726 UPLAV L156 SOPAV	
	(RNAV 5)	076° / 256°	30.0 NM	FL95 / 4000 FT AMSL 4000 FT AMSL	Liché / Odd		Sudé / Even
Δ	BAXEV	495223.68N 0172629.37E					
	(RNAV 5)	076° / 257°	24.0 NM	FL95 / 4100 FT AMSL 4100 FT AMSL	Liché / Odd		Sudé / Even
Δ	SOPAV	495551.32N 0180308.56E					
	(RNAV 5)	047° / 227°	7.0 NM	FL95 / 2600 FT AMSL 2600 FT AMSL	Liché / Odd	Sudé / Even	
Δ	BAVOK *EP	500010.0000N 0181143.0000E				Pokračování viz / For continuation see AIP POLAND	
<b>T871</b>							
Δ	ARTUP	504106.85N 0145418.37E					
	(RNAV 5)	066° / -	18.8 NM	FL95 / 5000 FT AMSL 5000 FT AMSL	Liché / Odd		
Δ	LAGAR	504742.99N 0152201.52E				Pokračování viz / For continuation see AIP POLAND	
<b>Y621</b>							
Δ	VENOX	503317.95N 0140802.37E					
	(RNAV 5)	006° / -	20.8 NM	FL95 / 3900 FT AMSL 3900 FT AMSL	Sudé / Even		
Δ	DEKOV *ED	505350.4700N 0141258.9900E				Pokračování viz / For continuation see AIP GERMANY	
<b>Z21</b>							
Δ	PISAM *LO	485334.4871N 0152313.6576E					
	(RNAV 5)	- / 141°	28.9 NM	FL95 / 6000 FT AMSL 6000 FT AMSL	Liché / Odd		
Δ	NELPA	491653.06N 0145722.21E					
	(RNAV 5)	- / 166°	15.4 NM	FL95 / 4000 FT AMSL 4000 FT AMSL	Liché / Odd		
Δ	Vožice VOR/DME (VOZ)	493156.38N 0145228.79E					





Označení tratě / Route Designator							Poznámky Remarks
Názvy význačných bodů Significant Point Name	Souřadnice význačných bodů Significant Point Coordinates						
(RNP/RNAV Typ a přesnost) Type & Accuracy)	MAG Trať MAG Track ↓/↑	GEO DIST	Horní hranice / Dolní hranice Upper limit / Lower limit MNM letová / flight ALT	Cestovní hladiny IFR IFR cruising levels ↓      ↑			
<b>Z30</b>							
Δ	LUPEV	490035.02N 0143336.03E					<b>CDR1 WEEKEND</b> od / from FRI 13:00 do / till MON 08:00 (od / from FRI 12:00 do / till MON 07:00) Mimo publikovanou dobu NOT AVBL. Outside the described period NOT AVBL.
	(RNAV 5)	018°/198°	18.8 NM	FL95 / 6000 FT AMSL 4600 FT AMSL	Liché / Odd	Sudé / Even	
Δ	VAKLA	491801.64N 0144403.01E					
	(RNAV 5)	018°/198°	15.0 NM	FL95 / 6000 FT AMSL 4600 FT AMSL	Liché / Odd	Sudé / Even	
Δ	Vožice VOR/DME (VOZ)	493156.38N 0145228.79E					
<b>Z31</b>							
Δ	GOLOP	503508.74N 0142944.63E					
	(RNAV 5)	- /146°	21.5 NM	FL95 / 5000 FT AMSL 5000 FT AMSL		Liché / Odd	
Δ	DEKOV <sup>*ED</sup>	505350.4700N 0141258.9900E					
<b>Z35</b>							
Δ	LOMKI	495433.61N 0131428.40E					
	(RNAV 5)	- /091°	34.8 NM	FL95 / 6000 FT AMSL 6000 FT AMSL		Liché / Odd	
Δ	ODOMO <sup>*ED</sup>	495614.2200N 0122038.4000E					Pokračování viz / For continuation see AIP GERMANY
<b>Z39</b>							
Δ	DOLUP	490709.1100N 0132340.2687E					Pokračování viz / For continuation see AIP GERMANY
	(RNAV 5)	038° / -	13.7 NM	FL95 / FL75 5400 FT AMSL	Liché / Odd		
Δ	BUDWA	491715.00N 0133752.00E					
	(RNAV 5)	038° / -	10.9 NM	FL95 / FL75 3300 FT AMSL	Liché / Odd		
Δ	IPDUL	492515.2048N 0134913.1735E					
	(RNAV 5)	036° / -	18.1 NM	FL95 / FL75 3500 FT AMSL	Liché / Odd		
Δ	APRAQ	493854.00N 0140721.00E					
<b>Z121</b>							
Δ	KATQA	490112N 0171431E					
	(RNAV 5)	051° / -	22.6 NM	FL95 / 5600 FT AMSL 5600 FT AMSL	Liché / Odd		
Δ	ESETO	491347.80N 0174305.80E					
	(RNAV 5)	050° / -	47.8 NM	FL95 / 5600 FT AMSL 5600 FT AMSL	Liché / Odd		
Δ	NETIR	494140.79N 0184232.39E					Pokračování viz / For continuation see AIP POLAND
<b>Z401</b>							
Δ	TABEM	491435.93N 0151317.30E					
	(RNAV 5)	343° / -	17.0 NM	FL95 / 3700 FT AMSL 3700 FT AMSL	Sudé / Even		
Δ	USUPA	493113.96N 0150743.57E					
	(RNAV 5)	343° / -	11.3 NM	FL95 / 3700 FT AMSL 3700 FT AMSL	Sudé / Even		
Δ	Vlašim VOR/DME (VLM)	494215.38N 0150400.27E					

**Záměrně nepoužito**  
**Intentionally Left Blank**

## ENR 4.4 KÓDOVÉ OZNAČENÍ VÝZNAČNÝCH BODŮ

## ENR 4.4 NAME-CODE DESIGNATORS FOR SIGNIFICANT POINTS

Poznámka 1: Souřadnice bodů psaných kurzívou a označených <sup>\*ED</sup>, <sup>\*EP</sup>, <sup>\*LO</sup> a <sup>\*LZ</sup> jsou do AIP ČR převzaty z European AIS Database (EAD). Body jsou publikovány tak, jak jsou v EAD uloženy. V EAD jsou udržovány těmito státy:

- <sup>\*ED</sup> - Německo
- <sup>\*EP</sup> - Polsko
- <sup>\*LO</sup> - Rakousko
- <sup>\*LZ</sup> - Slovensko

Poznámka 2: Legenda k FRA bodům:

- (E) = vstupní bod FRA,
- (X) = výstupní bod FRA,
- (I) = mezilehlý bod FRA,
- (A) = příletový bod FRA,
- (D) = odletový bod FRA.

Note 1: Coordinates of points written by italics and marked by <sup>\*ED</sup>, <sup>\*EP</sup>, <sup>\*LO</sup> and <sup>\*LZ</sup> are for the AIP CR taken from the European AIS Database (EAD). The points are published as they are stored in the EAD. In the EAD the points are maintained by the following states:

- <sup>\*ED</sup> - Germany
- <sup>\*EP</sup> - Poland
- <sup>\*LO</sup> - Austria
- <sup>\*LZ</sup> - Slovakia

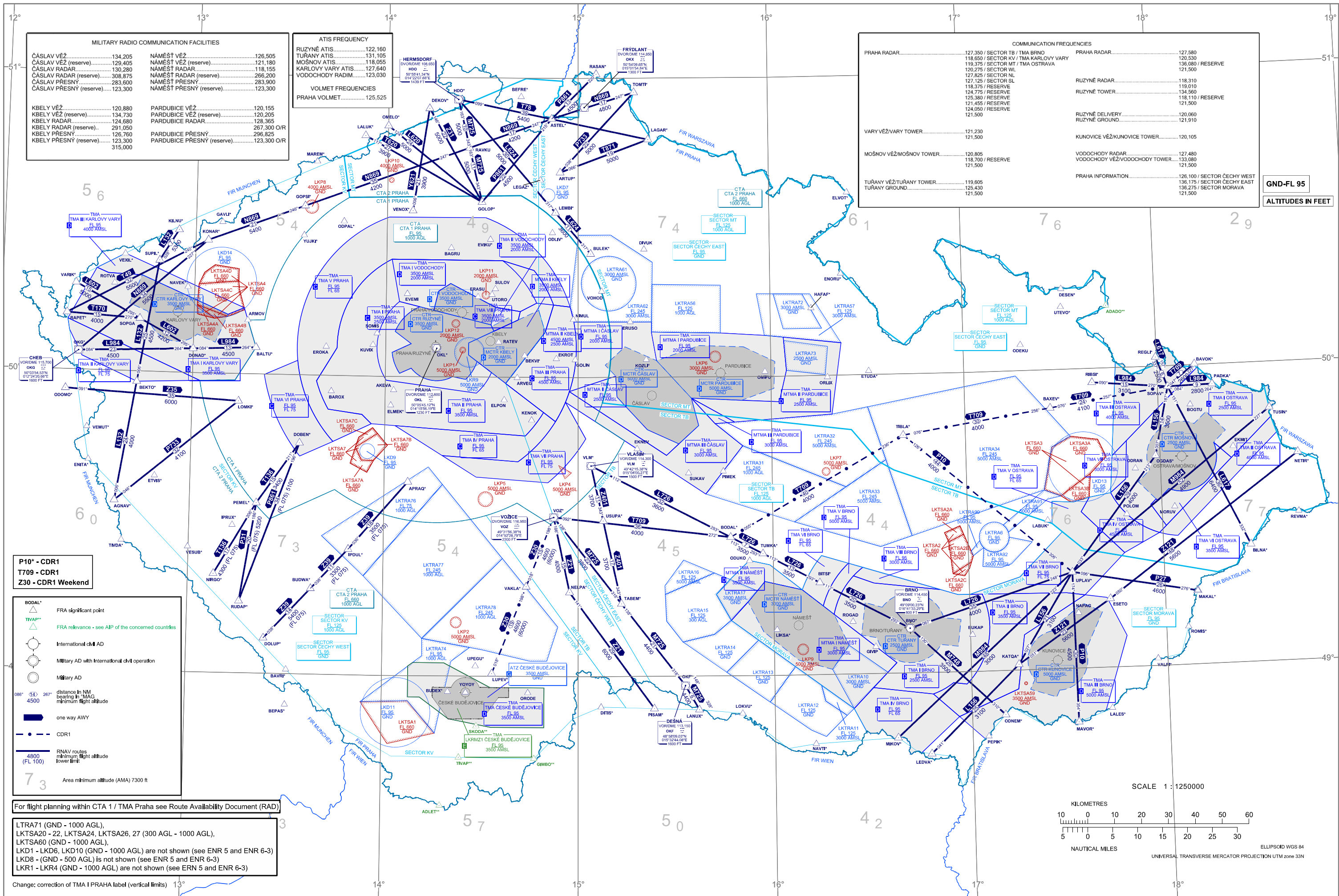
Note 2: FRA point relevance:

- (E) = FRA Horizontal Entry point,
- (X) = FRA Horizontal Exit point,
- (I) = FRA Intermediate point,
- (A) = FRA Arrival Connection point,
- (D) = FRA Departure Connection point.

Kódové označení Name-code designator	Souřadnice Coordinates	ATS trať nebo jiná trať ATS route or other route	FRA relevantní FRA relevance	Poznámky/ Využití Remarks / Usage
1	2	3	4	5
ADADO <sup>*EP</sup>	501234.1300N 0174452.5500E	M992		Viz AIP Poland / See AIP Poland
ADLET <sup>*LO</sup>	483403.36N 0141757.42E	SIDs, STAR LKCS		Viz AIP Austria / See AIP Austria
AGNAV	493404.50N 0123652.21E	L132, P733	(E)	
AKEVA	495717.56N 0140237.59E	STARs LKPR (IAF)		
APRAQ	493854.00N 0140721.00E	Z39, STARs LKPR, STAR LKKB, LKVO, LKPD	(XIA)	(X): FL095 - FL165 (I): FL165 - FL660 (A): LKCV, LKKB, LKKV, LKPD, LKPR, LKVO
ARMOV	501050.76N 0131650.52E	STAR LKKV (IAF)		
ARTUP	504106.85N 0145418.37E	P733, T871, SIDs LKPR	(ED)	(E): FL095 - FL165 (D): LKKB, LKPR, LKVO
ARVEG	495956.37N 0144102.25E	STARs LKPR (IAF)		
ASTEL	505152.02N 0145137.64E	N869, P861	(I)	
BAGRU	502554.62N 0142013.53E	SIDs, STAR LKPR		
BALTU	500522.06N 0131935.48E	L984, SIDs LKPR, SIDs, STARs LKKV (IAF)	(IEX)	(I): FL165 - FL660 (EX): FL095 - FL165
BAROX	495654.77N 0134315.06E	STAR LKPR (IAF)		
BAVOK <sup>*EP</sup>	500010.0000N 0181143.0000E	T709, SIDs, STARs LKMT	(IEX)	(EX): FL095 - FL285 (I): FL285
BAVRI <sup>*ED</sup>	490056.4300N 0133046.0700E		(X)	
BAXEV	495223.68N 0172629.37E	T709, SIDs, STARs LKMT	(IAD)	(AD): LKMT
BEFRE <sup>*ED</sup>	505618.0000N 0144156.0000E		(X)	
BEKTO	495756.96N 0124243.36E	L132, STARs LKKV	(A)	(A): LKKV
BEKVI	500424.08N 0144320.49E	SIDs, STARs LKCV, SIDs, STARs LKPD	(I)	(I): FL165 - FL660
BEPAS <sup>*ED</sup>	485354.2900N 0133034.7700E		(E)	
BILNA <sup>*LZ</sup>	492336.79N 0182650.28E	L617, SIDs, STARs LKMT	(IEX)	(EX): FL095 - FL245 (I): FL245 - FL660
BITSI	491829.80N 0161410.73E	L726, SID LKTB	(I)	
BODAL	492750.79N 0154657.73E	L726, T709, SIDs, STARs LKCV, SIDs, STARs LKNA	(IAD)	(AD): LKCV, LKNA
BOGTU	495204.59N 0180955.48E	STARs LKMT (IAF)		
BUDEX	485653.98N 0142009.70E		(IA)	(A): LOWW
BUDWA	491715.00N 0133752.00E	Z39, SIDs, STARs LKCS	(IAD)	(AD): LKCS
BUKAP	490724.66N 0170036.17E	SID, STARs LKTB (IAF), SIDs, STAR LKKU		
BULEK	502447.66N 0150355.10E	L624, SIDs LKCV, SIDs, STAR LKPD	(ID)	(D): LKCV, LKPD
DEKOV <sup>*ED</sup>	505350.4700N 0141258.9900E	Y621, Z31	(EX)	

Kódové označení Name-code designator	Souřadnice Coordinates	ATS trať nebo jiná trať ATS route or other route	FRA relevantní FRA relevance	Poznámky/ Využití Remarks / Usage
1	2	3	4	5
DESEN *EP	501612.3700N 0173101.0200E		(IE)	(E): FL095 – FL195 (I): FL195 – FL660
DITIS *LO	485352.8840N 0150658.8955E	SIDs, STARs LKCS	(IAD)	(AD): LKCS
DIVUK	502542.10N 0152038.94E	STAR LKVO		
DOBEN	494624.02N 0133341.55E	P861, T136, SIDs LKPR	(ED)	(E): FL095 - FL165 (D): LKCV, LKKB, LKKV, LKPD, LKPR, LKVO
DOLUP	490709.1100N 0132340.2687E	Z39	(E)	
DONAD	500450.93N 0130000.00E	L602, L984, SID, STARs LKKV (IAF)	(ID)	(D): LKCV, LKKB, LKPD, LKPR, LKVO
EKMIT	494323.64N 0182240.63E	STARs LKMT (IAF)		
EKNEV	494540.50N 0151815.88E	SIDs, STAR LKPD, SID, STAR LKCV (IAF)		
EKROT	500346.00N 0145313.00E	STARs LKVO (IAF), STARs LKKB (IAF)		
ELMEK	495414.04N 0140147.55E		(I)	(I): FL165 - FL660
ELPON	495530.04N 0143702.29E	STAR LKKB, STAR LKPD, STAR LKVO		
ELVOT	503642.21N 0162433.15E		(I)	(I): FL195 – FL660
ENITA *ED	494207.6900N 0122825.9900E		(E)	
ENORU	502024.86N 0162212.83E		(I)	(I): FL195 – FL660
ERASU	501607.51N 0142841.31E	STARs LKPR (IAF), STARs LKKB, STARs LKVO		
EROKA	500549.41N 0134126.58E			
ERUSO	501109.07N 0151615.99E	SIDs LKCV (IAF), SIDs LKPD		
ESETO	491347.80N 0174305.80E	Z121		
ETUDA	500047.808N 0163026.360E		(I)	
ETVIS	493913.78N 0124902.81E		(I)	
EVEMI	501638.86N 0140633.88E	STARs LKPR (IAF)		
EVIKU	502739N 0143229E		(I)	(I): FL165 - FL660
GAVLI *ED	503022.2000N 0130817.6700E		(EX)	
GIMBO *LO	484331.3100N 0144632.9900E			Viz AIP Austria / See AIP Austria
GIVIP	490527.89N 0163059.68E	STAR LKNA (IAF)		
GOLIN	500333.53N 0145905.87E	SIDs, STARs LKPD, SIDs, STARs LKCV (IAF)		
GOLOP	503508.74N 0142944.63E	L620, M725, P861, T620, Z31, STARs LKPR, STAR LKKB, LKVO, LKPD	(XA)	(X): FL095 - FL165 (A): LKCV, LKKB, LKPD, LKPR, LKVO
GOPSI	503358.70N 0133408.62E	N869, STARs LKKV	(A)	(A): LKKV
HAFAF	501336N 0161246E		(I)	
IPDUL	492515.2048N 0134913.1735E	Z39	(I)	
IPRUX	492943.36N 0131323.95E		(I)	
KATQA	490112N 0171431E	L156, Z121	(I)	
KENOK	495126.01N 0144534.00E	STARs LKPR (IAF)		
KILNU *ED	502836.6800N 0125441.9700E	L132, SIDs LKKV	(X)	
KONAR	502642.50N 0130356.08E	N869, T49	(I)	
KOZLI	500334N 0152113E		(I)	
KUVIX	500619.91N 0135601.47E	STARs LKPR (IAF)		
LABUK	492954.69N 0172438.84E		(I)	
LAGAR	504742.99N 0152201.52E	T78, T871	(IX)	(X): FL095 – FL195 (I): FL195 – FL660
LALES *LZ	485154.62N 0174234.25E		(I)	(I): FL245 - FL660
LALUK *ED	504815.8700N 0135248.7700E	T620	(EX)	
LANUX *LO	485317.1800N 0153656.8400E	M725	(IAD)	(AD): LOWW





MILITARY RADIO COMMUNICATION FACILITIES	
ČÁSLAV VĚŽ.....134,205	NÁMEŠŤ VĚŽ.....126,505
ČASLAV VĚŽ (reserve).....129,405	NÁMEŠŤ VĚŽ (reserve).....121,180
ČASLAV RADAR.....130,280	NÁMEŠŤ RADAR.....118,155
ČASLAV RADAR (reserve).....308,875	NÁMEŠŤ RADAR (reserve).....266,200
ČASLAV PŘESNÝ.....283,600	NÁMEŠŤ PŘESNÝ.....283,900
ČASLAV PŘESNÝ (reserve).....123,300	NÁMEŠŤ PŘESNÝ (reserve).....123,300
KBELÝ VĚŽ.....120,880	PARDUBICE VĚŽ.....120,155
KBELÝ VĚŽ (reserve).....134,730	PARDUBICE VĚŽ (reserve).....120,205
KBELÝ RADAR.....124,880	PARDUBICE RADAR.....128,385
KBELÝ RADAR (reserve).....291,050	PARDUBICE RADAR (reserve).....267,300 O/R
KBELÝ PŘESNÝ.....126,760	PARDUBICE PŘESNÝ.....296,825
KBELÝ PŘESNÝ (reserve).....123,300	PARDUBICE PŘESNÝ (reserve).....123,300 O/R
315,000	

ATIS FREQUENCY	
RUŽYŇNÉ ATIS.....122,160	
TUŘANY ATIS.....131,105	
MOŠNOV ATIS.....118,055	
KARLOVY VARY ATIS.....127,640	
VODOCHODY RADIM.....123,030	
VOLMET FREQUENCIES	
PRAHA VOLMET.....125,525	

COMMUNICATION FREQUENCIES	
PRAHA RADAR.....127,350 / SECTOR TB / TMA BRNO	127,580
118,650 / SECTOR KV / TMA KARLOVY VARY	120,530
119,375 / SECTOR MT / TMA OSTRAVA	136,080 / RESERVE
120,275 / SECTOR WL	121,500
127,825 / SECTOR NL	
127,125 / SECTOR SL	
118,375 / RESERVE	118,310
124,775 / RESERVE	134,560
125,380 / RESERVE	118,110 / RESERVE
121,455 / RESERVE	121,500
124,050 / RESERVE	
121,500	
VARY VĚŽ/VARY TOWER.....121,230	121,500
MOŠNOV VĚŽ/MOŠNOV TOWER.....120,805	118,700 / RESERVE
121,500	
TUŘANY VĚŽ/TUŘANY TOWER.....119,605	
125,430	
121,500	
PRAHA INFORMATION.....126,100 / SECTOR ČECHY WEST	136,175 / SECTOR ČECHY EAST
136,275 / SECTOR MORAVA	121,500

**GND-FL 95**  
**ALTITUDES IN FEET**

**P10<sup>0</sup> - CDR1**  
**T709 - CDR1**  
**Z30 - CDR1 Weekend**

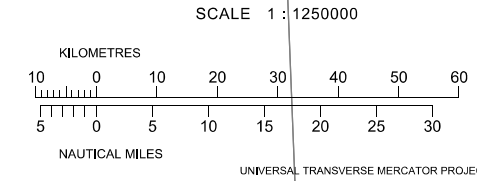
**Legend:**

- FRA significant point
- FRA relevance - see AIP of the concerned countries
- International civil AD
- Military AD with international civil operation
- Military AD
- distance in NM
- distance in MAG
- minimum flight altitude
- one way AWY
- CDR1
- RNAV routes
- minimum flight altitude lower limit
- Area minimum altitude (AMA) 7300 ft

For flight planning within CTA 1 / TMA Praha see Route Availability Document (RAD)

LKTRA71 (GND - 1000 AGL),  
 LKTA20 - 22, LKTA24, LKTA26, 27 (300 AGL - 1000 AGL),  
 LKTA60 (GND - 1000 AGL),  
 LKD1 - LKD6, LKD10 (GND - 1000 AGL) are not shown (see ENR 5 and ENR 6-3)  
 LKD8 - (GND - 500 AGL) is not shown (see ENR 5 and ENR 6-3)  
 LKR1 - LKR4 (GND - 1000 AGL) are not shown (see ENR 5 and ENR 6-3)

Change: correction of TMA I PRAHA label (vertical limits)



ELLIPSOID WGS 84  
 UNIVERSAL TRANSVERSE MERCATOR PROJECTION UTM zone 33N



**LKCS - ČESKÉ BUDĚJOVICE**

**LKCS - ČESKÉ BUDĚJOVICE**

LKCS AD 2.1	Směrovací značka a název letiště	AD 2-LKCS-1-1	LKCS AD 2.1	Aerodrome location indicator and name	AD 2-LKCS-1-1
LKCS AD 2.2	Zeměpisné a administrativní údaje o letišti	AD 2-LKCS-1-1	LKCS AD 2.2	Aerodrome geographical and administrative data	AD 2-LKCS-1-1
LKCS AD 2.3	Provozní doby	AD 2-LKCS-1-1	LKCS AD 2.3	Operational hours	AD 2-LKCS-1-1
LKCS AD 2.4	Služby a zařízení pro pozemní odbavení letadel	AD 2-LKCS-1-2	LKCS AD 2.4	Handling services and facilities	AD 2-LKCS-1-2
LKCS AD 2.5	Zařízení pro cestující	AD 2-LKCS-1-2	LKCS AD 2.5	Passenger facilities	AD 2-LKCS-1-2
LKCS AD 2.6	Záchrané a protipožární služby	AD 2-LKCS-1-2	LKCS AD 2.6	Rescue and fire fighting services	AD 2-LKCS-1-2
LKCS AD 2.7	Hodnocení a hlášení stavu povrchu dráhy a sněhový plán	AD 2-LKCS-1-3	LKCS AD 2.7	Runway surface condition assessment and reporting and snow plan	AD 2-LKCS-1-3
LKCS AD 2.8	Údaje o odbavovacích plochách, pojezdových drahách a umístění kontrolních bodů	AD 2-LKCS-1-3	LKCS AD 2.8	Aprons, taxiways and check locations/positions data	AD 2-LKCS-1-3
LKCS AD 2.9	Systém vedení a řízení pohybu na ploše a značení	AD 2-LKCS-1-3	LKCS AD 2.9	Surface movement guidance and control system and markings	AD 2-LKCS-1-3
LKCS AD 2.10	Letištní překážky	AD 2-LKCS-1-4	LKCS AD 2.10	Aerodrome obstacles	AD 2-LKCS-1-4
LKCS AD 2.11	Poskytované meteorologické informace	AD 2-LKCS-1-4	LKCS AD 2.11	Meteorological information provided	AD 2-LKCS-1-4
LKCS AD 2.12	Fyzikální vlastnosti drah	AD 2-LKCS-1-5	LKCS AD 2.12	Runway physical characteristics	AD 2-LKCS-1-5
LKCS AD 2.13	Vyhlášené délky	AD 2-LKCS-1-5	LKCS AD 2.13	Declared distances	AD 2-LKCS-1-5
2.13.1	Vzlet z křižovatky	AD 2-LKCS-1-5	2.13.1	Intersection take-off	AD 2-LKCS-1-5
LKCS AD 2.14	Přiblížovací a dráhová světelná soustava	AD 2-LKCS-1-5	LKCS AD 2.14	Approach and runway lighting	AD 2-LKCS-1-5
LKCS AD 2.15	Ostatní osvětlení, náhradní zdroj elektrické energie	AD 2-LKCS-1-6	LKCS AD 2.15	Other lighting, secondary power supply	AD 2-LKCS-1-6
LKCS AD 2.16	Přistávací plochy pro vrtulníky	AD 2-LKCS-1-6	LKCS AD 2.16	Helicopter landing area	AD 2-LKCS-1-6
LKCS AD 2.17	Vzdušný prostor letových provozních služeb	AD 2-LKCS-1-6	LKCS AD 2.17	ATS airspace	AD 2-LKCS-1-6
LKCS AD 2.18	Spojovací zařízení ATS	AD 2-LKCS-1-7	LKCS AD 2.18	ATS communication facilities	AD 2-LKCS-1-7
LKCS AD 2.19	Radionavigační a přistávací zařízení	AD 2-LKCS-1-7	LKCS AD 2.19	Radio navigation and landing aids	AD 2-LKCS-1-7
LKCS AD 2.20	Pravidla pro místní provoz	AD 2-LKCS-1-7	LKCS AD 2.20	Local traffic regulations	AD 2-LKCS-1-7
LKCS AD 2.21	Postupy pro omezení hluku	AD 2-LKCS-1-7	LKCS AD 2.21	Noise abatement procedures	AD 2-LKCS-1-7
LKCS AD 2.22	Letové postupy	AD 2-LKCS-1-8	LKCS AD 2.22	Flight procedures	AD 2-LKCS-1-8
2.22.1	Všeobecně	AD 2-LKCS-1-8	2.22.1	General	AD 2-LKCS-1-8
2.22.2	Postupy pro IFR lety	AD 2-LKCS-1-8	2.22.2	Procedures for IFR flights	AD 2-LKCS-1-8
2.22.3	Radarové postupy	AD 2-LKCS-1-10	2.22.3	Radar procedures	AD 2-LKCS-1-10
2.22.4	Postupy pro VFR lety	AD 2-LKCS-1-10	2.22.4	Procedures for VFR flights	AD 2-LKCS-1-10
2.22.5	Seznam traťových bodů	AD 2-LKCS-1-10	2.22.5	Waypoint list	AD 2-LKCS-1-10
2.22.6	Standardní přístrojové odletové tratě (SID)	AD 2-LKCS-1-11	2.22.6	Standard Instrument Departure Routes (SID)	AD 2-LKCS-1-11
2.22.7	Všesměrové odlety	AD 2-LKCS-1-12	2.22.7	Omnidirectional departures	AD 2-LKCS-1-12
2.22.8	Standardní přístrojové přiletové tratě (STAR)	AD 2-LKCS-1-12	2.22.8	Standard Instrument Arrival Routes (STAR)	AD 2-LKCS-1-12
2.22.9	Letištní provozní minima	AD 2-LKCS-1-13	2.22.9	Aerodrome operating minima	AD 2-LKCS-1-13
2.22.10	Postupy za nízké dohlednosti (LVP)	AD 2-LKCS-1-13	2.22.10	Low Visibility Procedures (LVP)	AD 2-LKCS-1-13
LKCS AD 2.23	Doplňující informace	AD 2-LKCS-1-13	LKCS AD 2.23	Additional information	AD 2-LKCS-1-13
2.23.1	Výskyt ptactva na/v blízkosti letiště	AD 2-LKCS-1-13	2.23.1	Bird concentrations at/in the vicinity of aerodrome	AD 2-LKCS-1-13
2.23.2	Denní intervaly zvýšeného výskytu ptáků	AD 2-LKCS-1-14	2.23.2	Day intervals of increased incidence	AD 2-LKCS-1-14
LKCS AD 2.24	Mapy vztahující se k letišti	AD 2-LKCS-1-14	LKCS AD 2.24	Charts related to the aerodrome	AD 2-LKCS-1-14
LKCS AD 2.25	Narušení plochy úseku vizuálního přiblížení (VSS)	AD 2-LKCS-1-14	LKCS AD 2.25	Visual segment surface (VSS) penetration	AD 2-LKCS-1-14

**LKKV - KARLOVY VARY**

LKKV AD 2.1	Směrovací značka a název letiště	AD 2-LKKV-1-1
LKKV AD 2.2	Zeměpisné a administrativní údaje o letišti	AD 2-LKKV-1-1
LKKV AD 2.3	Provozní doby	AD 2-LKKV-1-1
LKKV AD 2.4	Služby a zařízení pro pozemní odbavení letadel	AD 2-LKKV-1-2
LKKV AD 2.5	Zařízení pro cestující	AD 2-LKKV-1-2
LKKV AD 2.6	Záchranné a požární služby	AD 2-LKKV-1-2
LKKV AD 2.7	Hodnocení a hlášení stavu povrchu dráhy a sněhový plán	AD 2-LKKV-1-3
LKKV AD 2.8	Údaje o odbavovacích plochách, pojezdových drahách a umístění kontrolních bodů	AD 2-LKKV-1-3
LKKV AD 2.9	Systém vedení a řízení pohybu na ploše a značení	AD 2-LKKV-1-4
LKKV AD 2.10	Letištní překážky	AD 2-LKKV-1-4
LKKV AD 2.11	Poskytované meteorologické informace	AD 2-LKKV-1-4
LKKV AD 2.12	Fyzikální vlastnosti vzletových a přistávacích drah	AD 2-LKKV-1-5
LKKV AD 2.13	Vyhlášené délky	AD 2-LKKV-1-5
2.13.1	Vzlet z křižovatky	AD 2-LKKV-1-5
LKKV AD 2.14	Přibližovací a dráhový světelný systém	AD 2-LKKV-1-6
LKKV AD 2.15	Ostatní osvětlení, náhradní zdroj elektrické energie	AD 2-LKKV-1-6
LKKV AD 2.16	Přistávací plochy pro vrtulníky	AD 2-LKKV-1-6
LKKV AD 2.17	Vzdušný prostor letových provozních služeb	AD 2-LKKV-1-7
LKKV AD 2.18	Spojovací zařízení letových provozních služeb	AD 2-LKKV-1-7
LKKV AD 2.19	Radionavigační a přistávací zařízení	AD 2-LKKV-1-7
LKKV AD 2.20	Pravidla pro místní letový provoz	AD 2-LKKV-1-8
LKKV AD 2.21	Postupy pro omezení hluku	AD 2-LKKV-1-10
LKKV AD 2.22	Letové postupy	AD 2-LKKV-1-10
2.22.1	Všeobecně	AD 2-LKKV-1-10
2.22.2	Postupy pro IFR lety	AD 2-LKKV-1-11
2.22.3	Přehledové služby ATS a postupy	AD 2-LKKV-1-13
2.22.4	Postupy pro VFR lety	AD 2-LKKV-1-13
2.22.5	Snížená minima rostupů na dráze	AD 2-LKKV-1-14
2.22.6	Seznam traťových bodů	AD 2-LKKV-1-15
2.22.7	RNAV Standardní přístrojové odletové tratě (RNAV SID)	AD 2-LKKV-1-16
2.22.8	Všesměrové odlety	AD 2-LKKV-1-17
2.22.9	RNAV standardní přístrojové přiletové tratě (RNAV STAR)	AD 2-LKKV-1-18
LKKV AD 2.23	Doplňující informace	AD 2-LKKV-1-19
2.23.1	Výskyt ptactva na/v blízkosti letiště	AD 2-LKKV-1-19

**LKKV - KARLOVY VARY**

LKKV AD 2.1	Aerodrome location indicator and name	AD 2-LKKV-1-1
LKKV AD 2.2	Aerodrome geographical and administrative data	AD 2-LKKV-1-1
LKKV AD 2.3	Operational hours	AD 2-LKKV-1-1
LKKV AD 2.4	Handling services and facilities	AD 2-LKKV-1-2
LKKV AD 2.5	Passenger facilities	AD 2-LKKV-1-2
LKKV AD 2.6	Rescue and fire fighting services	AD 2-LKKV-1-2
LKKV AD 2.7	Runway surface condition assessment and reporting and snow plan	AD 2-LKKV-1-3
LKKV AD 2.8	Aprons, taxiways and check locations/positions data	AD 2-LKKV-1-3
LKKV AD 2.9	Surface movement guidance and control system and markings	AD 2-LKKV-1-4
LKKV AD 2.10	Aerodrome obstacles	AD 2-LKKV-1-4
LKKV AD 2.11	Meteorological information provided	AD 2-LKKV-1-4
LKKV AD 2.12	Runway physical characteristics	AD 2-LKKV-1-5
LKKV AD 2.13	Declared distances	AD 2-LKKV-1-5
2.13.1	Intersection take-off	AD 2-LKKV-1-5
LKKV AD 2.14	Approach and runway lighting	AD 2-LKKV-1-6
LKKV AD 2.15	Other lighting, secondary power supply	AD 2-LKKV-1-6
LKKV AD 2.16	Helicopter landing area	AD 2-LKKV-1-6
LKKV AD 2.17	ATS airspace	AD 2-LKKV-1-7
LKKV AD 2.18	ATS communication facilities	AD 2-LKKV-1-7
LKKV AD 2.19	Radio navigation and landing aids	AD 2-LKKV-1-7
LKKV AD 2.20	Local traffic regulations	AD 2-LKKV-1-8
LKKV AD 2.21	Noise abatement procedures	AD 2-LKKV-1-10
LKKV AD 2.22	Flight procedures	AD 2-LKKV-1-10
2.22.1	General	AD 2-LKKV-1-10
2.22.2	Procedures for IFR flights	AD 2-LKKV-1-11
2.22.3	ATS surveillance services and procedures	AD 2-LKKV-1-13
2.22.4	Procedures for VFR flights	AD 2-LKKV-1-13
2.22.5	Reduced runway separation minima	AD 2-LKKV-1-14
2.22.6	Waypoint list	AD 2-LKKV-1-15
2.22.7	RNAV standard departure routes - instrument (RNAV SID)	AD 2-LKKV-1-16
2.22.8	Všesměrové odlety	AD 2-LKKV-1-17
2.22.9	RNAV standard arrival routes - instrument (RNAV STAR)	AD 2-LKKV-1-18
LKKV AD 2.23	Additional information	AD 2-LKKV-1-19
2.23.1	Bird concentrations on/in the vicinity of airport	AD 2-LKKV-1-19



## AD 1. LETIŠTĚ/HELIPORTY – ÚVOD

### AD 1. AERODROMES/HELIPORTS – INTRODUCTION

#### AD 1.1 DOSTUPNOST A VŠEOBECNÉ PODMÍNKY PRO VYUŽÍVÁNÍ LETIŠŤ/HELIPORTŮ

#### AD 1.1 AERODROMES/HELIPORTS AVAILABILITY

##### 1.1.1 VŠEOBECNÉ PODMÍNKY

1.1.1.1 Druh letiště a podmínky, za kterých jsou letiště/heliporty a s nimi spojená zařízení provozována stanovuje Úřad pro civilní letectví. Kontaktní adresa je uvedena v části **GEN 1.1**.

1.1.1.2 Za provoz letiště zodpovídá provozovatel letiště stanovený Úřadem pro civilní letectví.

##### 1.1.1.3 Přistání letadel provádějících mezinárodní let provedená jinde než na mezinárodním letišti/heliportu

1.1.1.3.1 Jestliže je přistání provedeno jinde než na mezinárodním letišti/heliportu nebo určeném náhradním letišti/heliportu, velitel letadla podá zprávu o přistání, jakmile to bude možné, zdravotní službě, celnímu a pasovému úřadu na mezinárodním letišti/heliportu, na kterém měl plánováno přistání. Toto oznámení může být provedeno jakýmkoliv dostupným komunikačním prostředkem. Toto ustanovení se neuplatňuje pro letadla přilétající z území států Schengenského prostoru (Belgie, Česká republika, Dánsko, Estonsko, Finsko, Francie, Island, Itálie, Litva, Lotyšsko, Lucembursko, Maďarsko, Malta, Německo, Nizozemí, Norsko, Polsko, Portugalsko, Rakousko, Řecko, Slovensko, Slovinsko, Španělsko, Švédsko).

1.1.1.3.2 Velitel letadla bude mít zodpovědnost zajistit, že:

- a) Jestliže nebylo předpokládáno předchozí přistání, vyvaruje se posádka a cestující letadla kontaktu s cizími osobami.
- b) Náklad, zavazadla a pošta nebudou přemístovány z letadla s výjimkou opatření dále uvedených.
- c) Potraviny zámořského původu nebo jakýkoliv rostlinný materiál nebude přemístován z letadla. Všechny zbytky potravin včetně slupek, ohryzků, pecek z ovoce apod. musí být sesbírány a uloženy do palubního odpadkového koše, jehož obsah nebude přemístován z letadla, vyjma hygienických důvodů; v takovém případě obsah musí být zničen spálením nebo zakopáním.

1.1.1.3.3 Při veřejných leteckých vystoupeních a soutěžích jednorázového charakteru může Úřad pro civilní letectví na základě písemné žádosti provozovatele letiště doložené souhlasem příslušného celního úřadu, orgánu cizinecké policie a územního referátu ministerstva životního prostředí povolit mezinárodní provoz na vnitrostátním letišti.

##### 1.1.1.4 Provoz osob a dopravních prostředků na letišti/heliportu

###### 1.1.1.4.1 Vymezení zón

1.1.1.4.1.1 Areál každého letiště/heliportu je rozdělen na:

- a) veřejný prostor zahrnující části letiště/heliportu volné přístupné pro veřejnost,
- b) vyhrazený prostor zahrnující ty části letiště/heliportu, kde jsou vykonávány činnosti důležité pro trvale bezpečný provoz letiště/heliportu.

###### 1.1.1.4.2 Pohyb osob

1.1.1.4.2.1 Pohyb osob na letištích/heliportech se řídí zvláštními předpisy vydávanými provozovatelem letiště/heliportu.

1.1.1.4.2.2 Provozovatel je povinen vytvořit podmínky pro běžný styk veřejnosti s organizacemi vykonávajícími služby ve prospěch bezpečného a pravidelného leteckého provozu na letišti/heliportu.

##### 1.1.1 GENERAL CONDITIONS

1.1.1.1 The Civil Aviation Authority assigns the type of aerodrome and conditions which the aerodromes/heliports and with them associated aids are carried on. Contact addresses are quoted in part **GEN 1.1**.

1.1.1.2 The aerodrome operator assigned by the Civil Aviation Authority is responsible for aerodrome operation.

##### 1.1.1.3 Landing of international flights made other than at an international aerodrome/heliport

1.1.1.3.1 If a landing is made other than at an international aerodrome/heliport or a designated alternate aerodrome/heliport, the pilot-in-command shall report the landing as soon as practicable to the health, customs and immigration authorities at the international aerodrome/heliport at which the landing was scheduled to take place. This notification may be made through any available communication link. This regulation is not applied for aircraft arriving from territory of Schengen area states (Belgium, Czech Republic, Denmark, Estonia, Finland, France, Iceland, Italy, Lithuania, Latvia, Luxemburg, Hungary, Malta, Germany, Netherlands, Norway, Poland, Portugal, Austria, Greece, Slovenia, Slovakia, Spain, Sweden).

1.1.1.3.2 The pilot-in-command shall be responsible for ensuring that:

- a) If pratique has not been granted to the aircraft at the previous landing, contact between other persons on the one hand and passengers and crew on the other is avoided.
- b) Cargo, baggage and mail are not removed from the aircraft except as provided below.
- c) Any foodstuff of overseas origin or any plant material is not removed from the aircraft. All food refuse including peelings, cores, stones of fruit, etc. must be collected and returned to the galley refuse container, the contents of which should not be removed from the aircraft except for hygiene reasons; in that circumstance the contents must be destroyed either by burning or by deep burial.

1.1.1.3.3 In case of public aviation exhibitions (air show) and an one-shot competition the Civil Aviation Authority can approve international operation on a domestic aerodrome on the basis of an aerodrome operator written request enclosed with the agreement of an appropriate Customs office, Directorate of Aliens and Border Police Service and a canton side of the Ministry of Environment.

##### 1.1.1.4 Traffic of persons and vehicles on an aerodrome/heliport

###### 1.1.1.4.1 Demarcation of zones

1.1.1.4.1.1 The grounds of each aerodrome are divided into:

- a) a public zone comprising the part of the aerodrome/heliport open to public; and
- b) a zone comprising the parts of the aerodrome/heliport, where activities necessary for permanently safe operation are carried out.

###### 1.1.1.4.2 Movement of persons

1.1.1.4.2.1 The movement of persons is governed by special rules prescribed by the aerodrome/heliport operator.

1.1.1.4.2.2 The aerodrome/heliport operator is obliged to ensure conditions for contact of public with organizations providing services necessary for safe and regular air traffic at the aerodrome/heliport.

**1.1.1.4.3 Pohyb dopravních prostředků**

1.1.1.4.3.1 Pohyb dopravních prostředků na letištích/heliportech se řídí zvláštními předpisy vydávanými provozovatelem letiště/ heliportu.

1.1.1.4.3.2 Řidiči dopravních prostředků operujících ve vymezeném prostoru jsou povinni respektovat dopravní řád letiště nebo obdobný předpis, který je vydáván provozovatelem letiště/heliportu, a obecně závazné normy pro provoz na pozemních komunikacích na území ČR.

**1.1.1.4.4 Ručení**

1.1.1.4.4.1 Za poškození letadel, dopravních prostředků, vybavení a zboží používaných na letišti/heliportu nenese zodpovědnost stát. Subjekty mající oprávnění k manipulaci s těmito prostředky nesou zodpovědnost pouze za ztrátu nebo poškození, které byly způsobeny jejich službami nebo jejich pracovníky.

**1.1.1.4.5 Používání heliportů**

1.1.1.4.5.1 Heliporty smí být používány pouze pro lety za viditelnosti (VFR), pokud nebylo uděleno jiné povolení Úřadem pro civilní letectví.

**1.1.1.5 APLIKOVANÉ DOKUMENTY ICAO**

1.1.1.5.1 Na území ČR jsou aplikovány normy ICAO a doporučení obsažená v Příloze 14 ÚMCL, včetně změn č. 36 a 37, vyjma rozdílů uvedených v **GEN 1.7**.

**1.1.2 VYUŽITÍ VOJENSKÝCH LETECKÝCH ZÁKLADEN****1.1.2.1 Všeobecná pravidla pro využití vojenských letišť**

1.1.2.1.1 Za vojenské letiště se považuje každé letiště, jehož provozovatelem je Armáda ČR (AČR).

1.1.2.1.2 Za využití vojenského letiště se považuje přistání na tomto letišti, ale i přiblížení s následným odletem (za VFR) na jiné letiště nebo cvičné přiblížení.

1.1.2.1.3 Pilot civilního letadla nebo cizího státního letadla je před provedením letu povinen posoudit, zda mu podmínky na vojenském letišti, včetně poskytovaných leteckých služeb a poskytovaného zabezpečení, umožní bezpečné provedení letu. Pilot musí plně respektovat odchylky nebo zvláštnosti, které mohou být s využitím vojenského letiště spojeny.

1.1.2.1.4 Další informace, pravidla a podmínky – viz **GEN 1.2** Vstup, tranzit a odlet letadla.

**1.1.2.2 Pravidla pro civilní využití vojenských letišť**

1.1.2.2.1 Povolení pro využití vojenského letiště

1.1.2.2.1.1 Všechna vojenská letiště mohou být využita bez písemného povolení příslušné vojenské autority (tj. pouze na základě povolení vydaného příslušným vojenským stanovištěm ATC) v následujících případech:

- a) letadlo nucené provést nouzové přistání (pilot letadla musí jednoznačně deklarovat stav nouze),
- b) letadlo provádí lety bezprostředně související se záchranou lidského života (např. v rámci letecké záchranné služby nebo letecké hasičské služby),
- c) letadlo provádí let za účelem pátrání a záchrany, autorizované kompetentním orgánem (RCC),
- d) letadlo Úřadu pro civilní letectví (CAA), Ústavu pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod (ÚZPLN) nebo Řízení letového provozu ČR, s.p. (ŘLP ČR s.p.), které plní úkoly ve prospěch nebo v součinnosti s Ministerstvem obrany (MO) anebo AČR (např. při výkonu státního dozoru, při vyšetřování letecké nehody nebo při ověřování vojenských leteckých pozemních zařízení).

**1.1.1.4.3 Movement of vehicles**

1.1.1.4.3.1 The movement of vehicles is governed by special rules prescribed by the aerodrome/heliport operator.

1.1.1.4.3.2 Drivers of vehicles operating within the confines of the aerodrome/heliport must respect traffic rules or instructions prescribed by the aerodrome/heliport operator and general rules for vehicle traffic valid in the Czech Republic.

**1.1.1.4.4 Policing**

1.1.1.4.4.1 Care and protection of aircraft, vehicles, equipment and goods used at the aerodrome/heliport are not the responsibility of the State. Subjects competent to manipulate with these means they can be held responsible only for loss or damage which is incurred through action by their service or their staff.

**1.1.1.4.5 Use of the heliports**

1.1.1.4.5.1 Unless other permission has been granted by the Civil Aviation Authority, the heliports may be used only for flights in accordance with Visual Flight Rules (VFR).

**1.1.1.5 APPLICABLE ICAO DOCUMENTS**

1.1.1.5.1 ICAO Standards and Recommended Practices contained in ICAO Annex 14 including amendments 36 and 37 are applied on the territory of the Czech Republic, except for the differences listed in **GEN 1.7**.

**1.1.2 USE OF MILITARY AIR BASES****1.1.2.1 General rules for use of military aerodromes**

1.1.2.1.1 A military aerodrome is any aerodrome which is operated by the Armed Forces of the Czech Republic (AČR).

1.1.2.1.2 As a use of military aerodrome landing at this aerodrome, but also approach followed by departure (VFR) to a different aerodrome or trained approach is considered.

1.1.2.1.3 The pilot of a civil aircraft or foreign state aircraft is, before carrying out a flight, obliged to consider whether the conditions on a military aerodrome including provided aeronautical services and provided safety are sufficient for the safe execution of the flight. The pilot must fully respect abnormalities or specialities that can be associated with the use of a military aerodrome.

1.1.2.1.4 Additional information, rules and conditions – see **GEN 1.2** Entry, transit and departure of aircraft.

**1.1.2.2 Rules for civil use of military aerodromes**

1.1.2.2.1 Permission to use a military aerodrome

1.1.2.2.1.1 All military aerodromes can be used without written permission of the appropriate military authority (i.e. based on clearance issued by appropriate military ATC unit only) in following cases:

- a) aircraft forced to carry out an emergency landing (the pilot of the aircraft must unambiguously declare the state of emergency);
- b) aircraft carrying out flights directly related with a rescue of human life (e.g. in case of air medical service or aerial fire fighting service);
- c) aircraft carrying out a flight on purpose of search and rescue authorized by an appropriate RCC unit;
- d) aircraft operated by the Civil Aviation Authority (CAA), Air Accidents Investigation Institute (AAII) or Air Navigation Services of the CR (ANS CR) fulfilling tasks in interest of or in cooperation with the Ministry of Defence (MD) or Armed Forces of the Czech Republic (e.g. state supervision, the investigation of an accident or verification of military aeronautical ground facilities).



1.1.2.2.1.2 Vojenské letiště, na kterém byl rozhodnutím Úřadu pro civilní letectví zřízen i civilní provozovatel tohoto letiště, může být využito bez písemného povolení příslušné vojenské autority, tj. pouze na základě letového povolení vydaného příslušným vojenským stanicím ATC, v souladu s podmínkami, které vyplývají ze stanoveného druhu letiště (veřejné/neveřejné, vnitrostátní/mezinárodní, IFR/VFR) a z publikace tohoto letiště v AIP ČR.

1.1.2.2.1.3 Vojenské letiště, na kterém není zřízen civilní provozovatel tohoto letiště, lze využít pouze na základě písemného povolení velitele tohoto letiště (velitele letecké základny), v případě civilního letadla registrovaného v členském státu EU, nebo velitele Vzdušných sil, v případě civilního letadla registrovaného v jiném státu, než je členský stát EU.

*Poznámka: Povolení těchto letů se obvykle vydává pouze v případech, kdy jsou lety v zájmu Armády ČR nebo v případech hodných zvláštního zřetele. Výcvikové lety se zpravidla nepovolují.*

1.1.2.2.1.3.1 Je-li let civilního letadla na vojenské letiště v zájmu Armády ČR (např. letecká přeprava vojsk anebo vojenského materiálu do/ze zahraničí, účast na leteckém veřejném vystoupení organizovaném na tomto letišti) povoluje využití tohoto vojenského letiště velitel letiště (velitel letecké základny) a to bez ohledu na to, v kterém státu je letadlo registrováno.

1.1.2.2.1.4 Žádost o povolení musí být předložena písemně a to:

- nejpozději 5 pracovních dnů před provedením letu, je-li povolující vojenskou autoritou velitel Vzdušných sil,
- nejpozději 3 pracovní dny před provedením letu, je-li povolující vojenskou autoritou velitel příslušného letiště (velitel letecké základny),
- nejpozději 24 hodin před provedením letu (vždy však v pracovní den), je-li povolující vojenskou autoritou velitel letiště Kbely a jedná se o civilní letadlo, které je trvale dislokováno na tomto letišti.

1.1.2.2.1.5 Žádost o povolení musí být předložena na příslušnou adresu:

a) Velitelství vzdušných sil

Velitelství vzdušných sil  
Vítězné náměstí 5  
160 01 Praha 6 – Dejvice

Fax: 973 210 656  
Tel: 973 210 655

b) Letiště **Čáslav**

VÚ 7214 Čáslav  
285 76 Chotusice

Fax: 973 375 090 (velitel)  
Tel: 973 376 851 (WOC)

c) Letiště **Kbely**

VÚ 8407 Praha  
197 06 Praha 9 - Kbely

E-mail: maro.ais.lkkb@mo.gov.cz  
Fax: +420 973 207 377  
Tel: +420 973 207 177  
+420 973 207 162

d) Letiště **Náměšť**

VÚ 2427 Sedlec  
675 71 Sedlec, Vícenice u Náměště nad Oslavou

Fax: 973 438 010 (WOC)  
Tel: 973 438 000 (WOC)  
E-mail: sod.22zvr1@mo.gov.cz

1.1.2.2.1.6 Povolení lze vydat na jednotlivý let, nebo na určité období, maximálně však na dobu jednoho roku.

1.1.2.2.1.2 The military aerodrome on which a civil operator has been established by resolution of the Civil Aviation Authority, can be used without written permission of the appropriate military authority i.e. based on clearance issued by the appropriate military ATC unit only, in conformity with conditions which arise from stated type of aerodrome (public/private, domestic/international, IFR/VFR) and from publishing this aerodrome in the AIP CR.

1.1.2.2.1.3 A military aerodrome on which a civil operator is not established, can be used only with written permission of the aerodrome commander (commander of airbase), in case of foreign aircraft registered in a member state of the EU, or commander of Air Forces, in case of civil aircraft registered in an other state than a member state of the EU.

*Note: A permission for these flights is usually issued only in cases that the flight is in the interest of the Army of the CR or in cases worthy of special respects. Training flights are usually not permitted.*

1.1.2.2.1.3.1 If the flight of civil aircraft to military aerodrome is in the interest of the Army CR (e.g. air transport of troops or military stuff to/from abroad, participation on the air public performance hold on this aerodrome) permission for usage of this military aerodrome is issued by the aerodrome commander (commander of airbase) regardless where the aircraft is registered.

1.1.2.2.1.4 The application for permission shall be submitted in written form:

- not later than 5 working days before the flight, if a military authority issuing the permission is the commander of Air Forces,
- not later than 3 working days before the flight, if a military authority issuing the permission is the aerodrome commander (the commander of airbase),
- not later than 24 hours before performing the flight (but always a working day) if a military authority issuing the permission is the commander of the aerodrome Kbely and if it is a civil aircraft which is permanently dislocated at this aerodrome.

1.1.2.2.1.5 The application for permission shall be submitted to appropriate address:

a) Air Forces Headquarters

Velitelství vzdušných sil  
Vítězné náměstí 5  
160 01 Praha 6 – Dejvice  
Czech Republic

Fax: +420 973 210 656  
Tel: +420 973 210 655

b) Aerodrome **Čáslav**

VÚ 7214 Čáslav  
285 76 Chotusice  
Czech Republic

Fax: +420 973 375 090 (commander)  
Tel: +420 973 376 851 (WOC)

c) Aerodrome **Kbely**

VÚ 8407 Praha  
197 06 Praha 9 - Kbely  
Czech Republic

E-mail: maro.ais.lkkb@mo.gov.cz  
Fax: +420 973 207 377  
Tel: +420 973 207 177  
+420 973 207 162

d) Aerodrome **Náměšť**

VÚ 2427 Sedlec  
675 71 Sedlec, Vícenice u Náměště nad Oslavou  
Czech Republic

Fax: +420 973 438 010 (WOC)  
Tel: +420 973 438 000 (WOC)  
E-mail: sod.22zvr1@mo.gov.cz

1.1.2.2.1.6 Permission may be issued for individual flight or for a specific period, maximum of one year.

1.1.2.2.1.7 Žádost o povolení na jednotlivý let musí obsahovat:

- a) údaje o provozovateli letadla (název/jméno provozovatele, kontakty – adresa, telefon, fax, e-mail),
- b) údaje o letadle (typ, poznávací značka, MTOW letadla),
- c) údaje o přiletu (datum a předpokládaný čas přiletu, letiště odletu),
- d) údaje o odletu (datum a předpokládaný čas odletu, letiště určení),
- e) účel letu,
- f) údaje o posádce letadla (jméno a příjmení, státní příslušnost, číslo průkazu totožnosti/cestovního pasu),
- g) údaje o cestujících (jméno a příjmení, státní příslušnost, číslo průkazu totožnosti/cestovního pasu) při přiletu a při odletu,
- h) údaje o nákladu (druh a množství přepravovaného nákladu) při přiletu a při odletu,
- i) další informace, které považuje žadatel za důležité,
- j) údaje o žadateli (jméno, telefon, fax, e-mail).

1.1.2.2.1.8 Žádost o povolení na určité období vychází z žádosti na jednotlivý let, přičemž žadatel v žádosti vyplní pouze známé (trvalé) údaje. Ostatní údaje se doplňují průběžně, v rozsahu, čase a způsobem stanoveným příslušnou povolující vojenskou autoritou.

#### 1.1.2.2.2 Povinnost podání letového plánu

1.1.2.2.2.1 Všechny lety z/na vojenské letiště musí být prováděny na základě podaného letového plánu.

1.1.2.2.2.1.1 Výjimku tvoří:

- a) letadlo nuceně provést nouzové přistání (pilot letadla musí jednoznačně deklarovat stav nouze),
- b) letadlo provádějící let bezprostředně související se záchranou lidského života,
- c) letadlo provádějící let za účelem pátrání a záchran, autorizované kompetentním orgánem (RCC).

Tyto lety lze provádět pouze na základě předaného oznámení o letu a vydaného letového povolení příslušným vojenským stanovištěm ATC.

#### 1.1.2.2.3 Zabezpečení při využití vojenských letišť

1.1.2.2.3.1 Údaje o vojenském letišti nezbytné pro přistání, pokud nejsou zveřejněny v AIP ČR (viz. **AD 2**), předá na vyžádání ARO tohoto letiště.

1.1.2.2.3.2 Při využití vojenského letiště, na kterém je zřízen civilní provozovatel tohoto letiště, je rozsah poskytovaných služeb a zabezpečení uveden v AIP ČR (viz. **AD 2**).

1.1.2.2.3.3 Při využití vojenského letiště, na kterém není zřízen civilní provozovatel tohoto letiště, se obvykle poskytují pouze letové provozní služby, v omezeném rozsahu letecká meteorologická služba a služba při předletové přípravě.

1.1.2.2.3.3.1 Na tomto letišti se provozovateli civilního letadla neposkytují celní služba, pasová služba a technické odbavení letadla (odbavení letadla na provozní ploše), pokud není s provozovatelem letiště (velitelem letecké základny / letištní správou) dohodnuto jinak.

1.1.2.2.3.4 Za využití vojenského letiště a za poskytnuté letové provozní služby se vybírají poplatky.

1.1.2.2.3.4.1 Poplatky za využití vojenského letiště, na kterém je zřízen civilní provozovatel tohoto letiště, jsou zveřejněny v AIP ČR (viz **GEN 4**).

1.1.2.2.3.4.2 Poplatky za využití vojenského letiště, na kterém není zřízen civilní provozovatel tohoto letiště, jsou zveřejněny v MIL AIP (viz **GEN 4**). Jejich výši na požádání sdělí ARO tohoto vojenského letiště.

1.1.2.2.1.7 The application for permission for individual flight shall include:

- a) information about the aircraft operator (title/name of the operator, contacts – address, telephone number, fax, e-mail),
- b) information about the aircraft (type, registration mark, MTOW of the aircraft),
- c) information about the arrival (date and estimated time of arrival, aerodrome of departure),
- d) information about the departure (date and estimated time of departure, destination aerodrome),
- e) the purpose of the flight,
- f) information about the crew members (name and surname, state nationality, ID card/passport number),
- g) information about passengers (surname and name, state nationality, ID card/passport number) on arrival and on departure,
- h) information about cargo (type and quantity of transported cargo) on arrival and on departure,
- i) additional information which are considered as important by the applicant
- j) information about the applicant (name, telephone number, fax, e-mail).

1.1.2.2.1.8 The application for permission on a specified period is based on an application for an individual flight where the applicant fulfil only known (permanent) data. Other data will be fulfilled on the fly in range, time and way given by a relevant military authority issuing the permission.

#### 1.1.2.2.2 Obligation to submit a flight plan

1.1.2.2.2.1 All flights from/to a military aerodrome must be carried out on the basis of a submitted flight plan.

1.1.2.2.2.1.1 The exception is for:

- a) aircraft forced to carry out an emergency landing (the pilot of the aircraft must unambiguously declare the state of emergency),
- b) aircraft carrying out flights directly cohered with the rescue of human life,
- c) aircraft carrying out a flight on purpose of search and rescue authorized by appropriate RCC unit.

These flights are possible to be carried out on basis of handed notification about the flight and ATC clearance issued by appropriate military ATC unit.

#### 1.1.2.2.3 Indemnity of use of military aerodromes

1.1.2.2.3.1 Unless published in the AIP CR (see **AD 2**), information about military aerodrome essential for landing will be on request provided by the aerodrome's ARO.

1.1.2.2.3.2 For use of military aerodrome of which a civil operator has been established range of provided services and indemnity is published in the AIP CR (see **AD 2**).

1.1.2.2.3.3 While using a military aerodrome where a civil operator has not been established, only ATS service is usually provided, in limited range also Aeronautical Meteorological Service and ARO.

1.1.2.2.3.3.1 At such aerodrome custom service, immigration service and handling (handling on apron) are not provided to the operator of the civil aircraft unless otherwise arranged with the aerodrome operator (commander of base / aerodrome administration).

1.1.2.2.3.4 For use of a military aerodrome and for provided ATS charges are levied.

1.1.2.2.3.4.1 Charges for use of a military aerodrome on which a civil operator has been established are published in the AIP CR (see **GEN 4**).

1.1.2.2.3.4.2 Charges for use of a military aerodrome on which a civil operator has not been established are published in the MIL AIP (see **GEN 4**). The information about the amount will be provided on request by the ARO of this military aerodrome.



### 1.1.2.3 PRAVIDLA PRO VYUŽITÍ VOJENSKÝCH LETIŠŤ CIZÍMI STÁTNÍMI LETADLY

#### 1.1.2.3.1 Povolení pro využití vojenského letiště

1.1.2.3.1.1 Za cizí státní letadlo se považuje jiné státní (vojenské, policejní, celní) letadlo, než letadlo Armády ČR.

1.1.2.3.1.2 Všechna vojenská letiště mohou být využita bez písemného povolení příslušné vojenské autority (tj. pouze na základě letového povolení vydaného příslušným vojenským stanovištěm ATC) v následujících případech:

- letadlo nucené provést nouzové přistání (pilot letadla musí jednoznačně deklarovat stav nouze),
- vojenské letadlo členského státu NATO při plnění úkolu NATINAMDS (Integrovaný systém protivzdušné a protiraketové obrany NATO),
- vojenské letadlo členského státu NATO při plnění společného výcviku s Armádou ČR (např. v rámci leteckého cvičení),
- letadlo Letecké služby Policie ČR provádějící let bezprostředně související se záchranou lidského života nebo zajištěním bezpečnosti České republiky.

1.1.2.3.1.3 Vojenská letadla členských států NATO, ostatní státní letadla (policejní a celní) členských států EU a letadla Letecké služby Policie ČR, s výjimkou případů uvedených v **AD 1.1 para 2.3.1.2**, mohou využít vojenské letiště na základě písemného povolení velitele příslušného letiště (letecké základny / letištní správy).

1.1.2.3.1.4 Vojenská letadla jiných států, než členských států NATO, a ostatní státní letadla (policejní, celní) jiných států, než členských států EU, mohou využít vojenské letiště na základě písemného povolení velitele Vzdušných sil.

1.1.2.3.1.5 Použití vojenského letiště letadlem, které je registrováno ve Vojenském leteckém rejstříku ČR, které však neprovozuje Armáda ČR, lze provést bez písemného povolení příslušné vojenské autority (tj. pouze na základě letového povolení vydaného příslušným vojenským stanovištěm ATC) v případě, že letadlo plní úkol ve prospěch nebo v součinnosti s Ministerstvem obrany nebo Armádou ČR (např. výcvik pilotů Armády ČR, výkon státního dozoru Ministerstvem obrany, přeprava vojsk anebo vojenského materiálu, účast na leteckém vystoupení organizovaném na tomto letišti), nebo v případě, že toto letadlo je na tomto letišti trvale dislokováno. V ostatních případech povoluje použití vojenského letiště tímto letadlem příslušný velitel letiště (velitel letecké základny).

1.1.2.3.1.6 Žádost o povolení musí být předložena písemně a to:

- nejpozději 5 pracovních dnů před provedením letu, je-li povolující vojenskou autoritou velitel Vzdušných sil,
- nejpozději 3 pracovní dny před provedením letu, je-li povolující vojenskou autoritou velitel příslušného letiště (velitel letecké základny/letištní správy).

1.1.2.3.1.7 Žádost o povolení musí být předložena na příslušnou adresu:

- Velitelství vzdušných sil – viz ust. **AD 1.1 para 2.2.1.5**
- Letiště **Čáslav** – viz ust. **AD 1.1 para 2.2.1.5**
- Letiště **Kbely** – viz ust. **AD 1.1 para 2.2.1.5**
- Letiště **Náměšť** – viz ust. **AD 1.1 para 2.2.1.5**
- Letiště **Pardubice**:

VÚ 2436 Pardubice  
Pražská 100  
530 65 Pardubice

Fax: +420 973 242 097  
Tel: +420 973 333 171  
+420 973 242 440

1.1.2.3.1.8 Povolení lze vydat na jednotlivý let, nebo na určité období, maximálně však na dobu jednoho roku. Toto povolení nenahrazuje diplomatické povolení podle ust. **GEN 1.2**.

### 1.1.2.3 RULES FOR USE OF MILITARY AERODROMES BY FOREIGN STATE AIRCRAFT

#### 1.1.2.3.1 Permission to use military aerodrome

1.1.2.3.1.1 State aircraft (military, police, custom) other than aircraft of the Army of the CR is considered a foreign state aircraft.

1.1.2.3.1.2 All military aerodromes can be used without written permission of the appropriate military authority (i.e. based on clearance issued by appropriate military ATC unit only) in following cases:

- aircraft forced to carry out an emergency landing (the pilot of the aircraft must unambiguously declare the state of emergency),
- military aircraft of a NATO member state fulfilling a task of NATINAMDS (NATO Integrated Air and Missile Defence System),
- military aircraft of a NATO member state fulfilling a joined training with the Army of the CR (e.g. in terms of an air exercise),
- aircraft of the Air Service of the Police of the CR carrying out a flight directly cohered with a rescue of human life or ensuring the safety of the Czech Republic.

1.1.2.3.1.3 Military aircraft of NATO member states, other state aircraft (police and custom) of member states of the EU and aircraft of the Air Service of the Police of the CR with exception of cases mentioned in **AD 1.1 para 2.3.1.2** can use a military aerodrome with a written permission of the appropriate aerodrome commander (commander of base /commander of aerodrome administration).

1.1.2.3.1.4 Military aircraft of other states than NATO member states and other state aircraft (police, custom) of other states than member states of the EU can use a military aerodrome with a written permission of the commander of the Air Forces.

1.1.2.3.1.5 The use of military aerodrome by an aircraft which is registered in the Military aeronautical register of the CR, but which is not operated by the Army of the CR, is possible to perform without written permission of an appropriate military authority (i.e. only with flight clearance issued by an appropriate military ATC unit) in case when the aircraft is carrying out a task in the interest of or in cooperation with the Ministry of Defence or the Army of the CR (e.g. training of pilots of the Army of the CR, state supervision by the Ministry of Defence, a transport of troops or military stuff, participation in an air show held on this aerodrome), or in case when the aircraft is permanently dislocated on this aerodrome. In other cases permission for usage of the military aerodrome by this aircraft is issued by the aerodrome commander (commander of airbase).

1.1.2.3.1.6 The application for permission shall be submitted in written form:

- not later than 5 working days before the flight if a military authority issuing the permission is the commander of Air Forces
- not later than 3 working days before the flight if a military authority issuing the permission is a commander of appropriate aerodrome (commander of airbase/ aerodrome administration).

1.1.2.3.1.7 The permission request must be submitted to an appropriate address:

- Air Force Headquarters – viz ust. **AD 1.1 para 2.2.1.5**
- Aerodrome **Čáslav** – viz ust. **AD 1.1 para 2.2.1.5**
- Aerodrome **Kbely** – viz ust. **AD 1.1 para 2.2.1.5**
- Aerodrome **Náměšť** – viz ust. **AD 1.1 para 2.2.1.5**
- Aerodrome **Pardubice**:

VÚ 2436 Pardubice  
Pražská 100  
530 65 Pardubice  
Czech Republic

Fax: +420 973 242 097  
Tel: +420 973 333 171  
+420 973 242 440

1.1.2.3.1.8 Permission may be issued for individual flight or for a specific period, maximum of one year. This permission does not substitute the diplomatic permission according to **GEN 1.2**.

1.1.2.3.1.9 Žádost o povolení na jednotlivý let musí obsahovat:

- a) údaje o provozovateli letadla (název/jméno provozovatele, kontakty – adresa, telefon, fax, e-mail),
- b) údaje o letadle (typ, poznávací značka, MTOW letadla),
- c) údaje o přiletu (datum a předpokládaný čas přiletu, letiště odletu),
- d) údaje o odletu (datum a předpokládaný čas odletu, letiště určení),
- e) účel letu,
- f) údaje o posádce letadla (jméno a příjmení, státní příslušnost, číslo průkazu totožnosti/cestovního pasu),
- g) údaje o cestujících (jméno a příjmení, státní příslušnost, číslo průkazu totožnosti/cestovního pasu) při přiletu a při odletu,
- h) údaje o nákladu (druh a množství přepravovaného nákladu) při přiletu a při odletu,
- i) další informace, které považuje žadatel za důležité,
- j) rozsah požadovaného zabezpečení (např. pasové a celní odbavení, doplnění paliva),
- k) údaje o žadateli (jméno, telefon, fax, e-mail).

1.1.2.3.1.9.1 Při letecké přepravě vojenským letadlem členského státu NATO se údaje o cestujících při přiletu nepředávají (uvádí se pouze počet cestujících), při odletu se údaje o cestujících předávají nejpozději před odletem.

1.1.2.3.1.10 Žádost o povolení na určité období vychází z žádosti na jednotlivý let, přičemž žadatel v žádosti vyplní pouze známé (trvalé) údaje. Ostatní údaje se doplňují průběžně, v rozsahu, čase a způsobem stanoveným příslušnou povolující vojenskou autoritou.

#### 1.1.2.3.2 Povinnost podání letového plánu

1.1.2.3.2.1 Všechny lety z/na vojenské letiště musí být prováděny na základě podaného letového plánu.

Výjimku tvoří:

- a) letadlo nucené provést nouzové přistání (pilot letadla musí jednoznačně deklarovat stav nouze),
- b) vojenská letadla členských států NATO při plnění úkolu NATINAMDS (Integrovaný systém protivzdušné a protiraketové obrany NATO),
- c) vojenská letadla členských států NATO při společném výcviku s AČR (např. v rámci leteckého cvičení),
- d) letadla Letecké služby Policie ČR provádějící let bezprostředně související se záchranou lidského života nebo zajištěním bezpečnosti České republiky.

Tyto lety lze provádět pouze na základě vydaného letového povolení příslušným vojenským stanovištěm ATC.

#### 1.1.2.3.3 Zabezpečení při využití vojenských letišť

1.1.2.3.3.1 Při využití vojenského letiště je rozsah poskytovaných služeb a zabezpečení uveden v MIL AIP (viz **AD 2**). V případě, že provozovatel nemá přístup k MIL AIP, předá tyto údaje na vyžádání ARO tohoto letiště.

### 1.1.3 PROVOZ ZA PODMÍNEK NÍZKÉ DOHLEDNOSTI (LVO)

Provozem za podmínek nízké dohlednosti (LVO) se rozumí přiblížení nebo vzlet na dráze s dráhovou dohledností menší než 550 m nebo výškou rozhodnutí menší než 200 ft. Postupy za podmínek nízké dohlednosti (LVP), které jsou používány na letišti k zajištění bezpečnosti při provozu za podmínek nízké dohlednosti, jsou aplikovány a Úřadem pro civilní letectví schváleny na letištích LKPR a LKMT. Podrobnosti jsou uvedeny v **AD LKPR 2.22 para 4.5** a **AD LKMT 2.22 para 2.5**. Na ostatních letištích nejsou Úřadem pro civilní letectví postupy za podmínek nízké dohlednosti schváleny a neaplikují se.

1.1.2.3.1.9 The application for permission for individual flight shall include:

- a) information about the aircraft operator (title/name of the operator, contacts – address, telephone number, fax, e-mail),
- b) information about the aircraft (type, registration mark, MTOW of the aircraft),
- c) information about arrival (date and estimated time of arrival, aerodrome of departure),
- d) information about departure (date and estimated time of departure, destination aerodrome),
- e) the purpose of the flight,
- f) information about the crew members (name and surname, state nationality, ID card/passport number),
- g) information about passengers (surname and name, state nationality, ID card/passport number) on arrival and on departure,
- h) information about cargo (type and quantity of transported cargo) on arrival and on departure,
- i) additional information which is considered as important by the applicant
- j) the range of required services (e.g. custom and immigration service, fuel filling),
- k) information about the applicant (name, telephone number, fax, e-mail).

1.1.2.3.1.9.1 When air transport is carried out by military aircraft of member state of the NATO the information about passengers are not passed on at arrival (only number of passengers is passed on), at departure the information about passengers are passed on not later than before departure.

1.1.2.3.1.10 The application for permission on a specified period is based on an application for an individual flight where the applicant fulfil only known (permanent) data. Other data will be fulfilled on the fly in range, time and way given by a relevant military authority issuing the permission.

#### 1.1.2.3.2 Obligation to submit a flight plan

1.1.2.3.2.1 All flights from/to a military aerodrome must be carried out on the basis of submitted flight plan.

The exception is for:

- a) aircraft forced to carry out an emergency landing (the pilot must unambiguously declare the state of emergency),
- b) military aircraft of NATO member states fulfilling tasks of NATINAMDS (NATO Integrated Air and Missile Defence System),
- c) military aircraft of NATO member states during joint training with the Army of the CR (for example in terms of an air exercise),
- d) aircraft of the Air Service of the Police of the CR carrying out a flight directly cohered with human life rescue or ensuring safety of the Czech Republic.

It is possible to carry out these flights only with clearance issued by an appropriate military ATC unit.

#### 1.1.2.3.3 Indemnity of use of military aerodromes

1.1.2.3.3.1 Range of services and indemnity provided while using a military aerodrome is published in the MIL AIP (see **AD 2**). The ARO unit of the aerodrome will provide this information on request in case the operator has no access to the MIL AIP.

### 1.1.3 LOW VISIBILITY OPERATIONS (LVO)

Low visibility operations (LVO) means approach or take-off operations on a runway with a runway visibility range less than 550 m or a with a decision height less than 200 ft. Low visibility procedures (LVP), used at an aerodrome to ensure safety during low visibility operations, are applied and approved by the Civil Aviation Authority at LKPR and LKMT aerodromes. Details are provided in **AD LKPR 2.22 para 4.5** and **AD LKMT 2.22 para 2.5**. At other aerodromes, low visibility procedures are not approved by the Civil Aviation Authority and are not applied.



**1.1.4 LETIŠTNÍ PROVOZNÍ MINIMA**

Pro informace k provozním minimům letišť viz informace uvedené u jednotlivých letišť v části AD 2.

**1.1.5 DALŠÍ INFORMACE****1.1.5.1 RNAV POSTUPY V TMA**

1.1.5.1.1 Pro letadla, která nejsou schválena pro RNAV a vstupují do uvedených TMA, bude zachován nezbytný počet konvenčních postupů, nebo bude zajištěno vektorování. Avšak takováto letadla se vystavují možnosti zpoždění a/nebo prodloužení tratě letu v obdobích nahromadění provozu.

**1.1.5.2 ZAŘÍZENÍ POUŽÍVANÁ K MĚŘENÍ BRZDÍČÍHO ÚČINKU A MEZNÍ HODNOTY TŘENÍ, KDY PŘI ZJIŠTĚNÍ NIŽŠÍHO KOEFICIENTU JE PŘÍSLUŠNÁ DRÁHA STÁTEM PROHLÁŠENA ZA KLUZKOU ZA MOKRA**

1.1.5.2.1 Zařízení používaná k provoznímu měření za účelem stanovení brzdících účinků (viz **AD 1.2**).

1.1.5.2.2 Zařízení používaná ke kalibračnímu měření stavu RWY a koeficienty tření povrchu RWY, jejichž nedodržení znamená nutnost přijetí nápravných opatření formou údržby, prohlášení RWY (popř. příslušné části) kluzkou za mokra nebo uzavření RWY (popř. příslušné části RWY) za mokra, jsou uvedeny v metodickém pokynu vydaném Úřadem pro civilní letectví.

**1.1.5.3 POSKYTOVÁNÍ POKYTOVNOSTNÍ SLUŽBY NA LETIŠTI**

1.1.5.3.1 Kdykoliv je na stanovišti letových provozních služeb velitelem letadla požadováno, aby uvedlo do pohotovosti ta stanoviště, která poskytují letištní pohotovostní a záchrannou službu a/nebo se stanoviště ATS dozví, že letadlo takovou službu potřebuje, uvádí do pohotovosti tato stanoviště podle letištních postupů následujícími stupni pohotovosti:

Letecká nehoda:

- letecká nehoda, která se stala na letišti nebo v jeho blízkosti.

Plná pohotovost:

- taková porucha nebo stav letadla, kdy je možno očekávat nebezpečí letecké nehody.

Místní pohotovost:

- takové okolnosti, kdy je při přistání letadla nebezpečí letecké nehody jen málo pravděpodobné.

1.1.5.3.2 Velitelé letadel se proto žádají, aby při hlášení o poruše některé části letadla nebo žádosti o uvedení do pohotovosti letištní pohotovostní a záchranné služby, oznámili požadovaný stupeň pohotovosti.

*Příklad: . . . . (důvod), žádám místní pohotovost*

**1.1.4 AERODROME OPERATING MINIMA**

For information on aerodrome operating minima, see the information provided for individual aerodromes in AD 2.

**1.1.5 OTHER INFORMATION****1.1.5.1 RNAV PROCEDURES IN TMA**

1.1.5.1.1 For aircraft not approved for RNAV operations, entering listed TMA, the necessary number of conventional procedures or radar vectoring will be provided. However, such aircraft may incur delays and/or extended routings during peak periods.

**1.1.5.2 FRICTION MEASURING DEVICE USED AND FRICTION LEVEL BELOW WHICH THE RUNWAY IS DECLARED BY STATE SLIPPERY WHEN IT IS WET**

1.1.5.2.1 Devices used for the operational measurement to assess the surface friction (see **AD 1.2**).

1.1.5.2.2 The equipment used for the calibration measurement of RWY conditions and RWY surface friction coefficients breach of which require adoption of corrective measures in form of maintenance, declaration of RWY (or appropriate part of RWY) slippery when wet or closing of RWY (or appropriate part of RWY) when wet, are stated in guidelines issued by the Civil Aviation Authority.

**1.1.5.3 PROVIDING OF AERODROME ALERTING SERVICE**

1.1.5.3.1 Whenever an air traffic service unit, on the bases of pilot-in-command's request or on the bases of information received from other sources, gets the information that an aircraft is in emergency, it shall initiate an action connected with aerodrome alerting, rescue and fire services according to aerodrome procedures using the following categories:

Aircraft accident:

- an aircraft accident which occurred on or in the vicinity of an aerodrome.

Full emergency:

- such a defect or state of aircraft, when an aircraft accident can be expected.

Local stand by:

- such conditions, when the probability of an accident of a landing aircraft is small.

1.1.5.3.2 Pilots-in-command are therefore requested to state the required category of emergency when reporting the defect of any part of their aircraft or when requesting alerting of aerodrome alerting, rescue and fire services.

*Example: . . . . (reason), request the local standby service*

<b>Reakce záchranné požární služby / Rescue and fire service reaction</b>	
<b>LETECKÁ NEHODA AIRCRAFT ACCIDENT</b>	Všechny mobilní prostředky záchranné a požární služby vyjíždí z požárních stanic s cílem co nejdříve se dostat k místu nehody a zahájit záchranné práce. K zajištění činnosti na místě nehody mohou dojíždět součinnostní záchranné a zdravotnické složky. All vehicles of the rescue and fire fighting services exit the firehouses with the definite task to reach the scene of the accident as soon as possible and commence the rescue operations. The co-operative rescue and medical organizations can participate to ensure activities at the scene of accident.
<b>PLNÁ POKYTOVNOST FULL EMERGENCY</b>	Všechny mobilní prostředky záchranné a požární služby vyjíždí z požárních stanic na provozní plochu, kde se rozmístí u předem stanovených místech, např. na vyčkávacích místech TWY přilehlých k předpokládané použité RWY. Dále mohou dojíždět součinnostní záchranné a zdravotnické složky. <i>Poznámka: Rozhodnutí velitele zásahu o přivolání součinnostních jednotek je vázáno na kategorii letadla, počet osob na palubě, množství LPH, charakteru závady aj.</i> All vehicles of the rescue and fire fighting services exit the firehouses to the manoeuvring area and are positioned at the predefined holding positions near the expected RWY in use, e.g. at the holding points of the TWYs. The co-operative rescue and medical organizations can participate. <i>Note: The decision of the Officer in charge about acting of co-operative organizations is related to the category of aircraft, number of persons on board, amount of fuel, character of defect, etc.</i>

Reakce záchranné požární služby / Rescue and fire service reaction	
MÍSTNÍ POHOTOVOST LOCAL STANDBY	Výjezd záchranných a požárních mobilních prostředků před požární stanicí do postavení tak, aby případný výjezd k možnému zásahu byl co nejrychlejší a trasa na místo možného zásahu byla co nejkratší. TWR komunikuje s velitelem zásahu, kterému předává upřesňující informace v závislosti na vývoji situace a požadavcích velitele letadla.  Fire-fighting vehicles of the rescue and fire fighting services set off to the front of the firehouse to such positions that potential departure for possible intervention would be as fast as possible and the way (to a scene) as nearest as possible. TWR communicate with the Officer in charge to whom the TWR passes detailed information in accordance with progression of situation and requirements of the pilot-in-command.

Poznámka: Viz. Doc 9137, AN/898, Část I, 11.2

Note: See ICAO Doc 9137, AN/898 Part I, 11.2

#### 1.1.5.4 POSKYTOVÁNÍ LETIŠTNÍ LETOVÉ INFORMAČNÍ SLUŽBY (AFIS) A POSKYTOVÁNÍ INFORMACÍ ZNÁMÉMU PROVOZU

1.1.5.4.1 Na letištích, kde není poskytována služba řízení letového provozu, je zřízena Letištní provozní zóna (ATZ). V ATZ je v provozní době letiště poskytována na Letištní letová informační služba (AFIS) nebo Poskytování informací známému provozu.

1.1.5.4.2 Letištní provozní zóna (ATZ) je vymezena kružnicí nebo její částí o poloměru 3 NM (5,5 km) od vztažného bodu letiště a nadmořskou výškou 4000 ft (1200 m), pokud ÚCL nestanoví jinak. Zasahuje-li vertikálně nebo horizontálně do takto vymezeného prostoru řízený vzdušný prostor třídy C nebo D, nebo v AUP plánovaný prostor TRA/TSA, nebo jiný dočasně vyhrazený vzdušný prostor, který byl zveřejněn formou AIP SUP nebo NOTAM, nebo zakázaný prostor, tvoří hranice ATZ hranice těchto prostorů.

1.1.5.4.3 Letiště, na kterých se poskytuje AFIS nebo Poskytování informací známému provozu, včetně provozní doby a kmitočtů, jsou uvedeny ve VFR příručce České republiky.

#### 1.1.5.5 DOPLŇUJÍCÍ USTANOVENÍ

1.1.5.5.1 Pro usnadnění řízení letového provozu a snížení vyčkávaní letadla na zemi s běžícími pohonnými jednotkami se velitelům letadel VFR s turbínovými motory doporučuje, aby si vyžádali povolení ke spuštění motorů od letištní řídicí věže. Žádost o povolení ke spuštění pohonných jednotek pro odlety IFR je povinná. Vydání povolení ke spuštění pohonných jednotek nemusí vždy zajišťovat přidělení cestovní hladiny uvedené v letovém plánu.

#### 1.1.5.4 PROVIDING OF THE AERODROME FLIGHT INFORMATION SERVICE (AFIS) AND PROVIDING INFORMATION TO KNOWN TRAFFIC

1.1.5.4.1 The Aerodrome Traffic Zone (ATZ) is set up around the aerodromes with no air traffic service provided. The Aerodrome Flight Information Service (AFIS) or Providing information to known traffic is provided in an ATZ within the operational hours of an aerodrome.

1.1.5.4.2 The Aerodrome Traffic Zone (ATZ) is defined by the circle or part of it with a radius of 3 NM (5.5 km) from the reference point of the aerodrome and by the altitude of 4000 ft (1200 m), unless otherwise defined by the CAA. When a controlled airspace class C or D, planned TRA/TSA in AUP, or other temporary reserved area published in an AIP SUP or NOTAM, or prohibited areas vertically or horizontally penetrates such determined area, the ATZ is bounded by these airspaces.

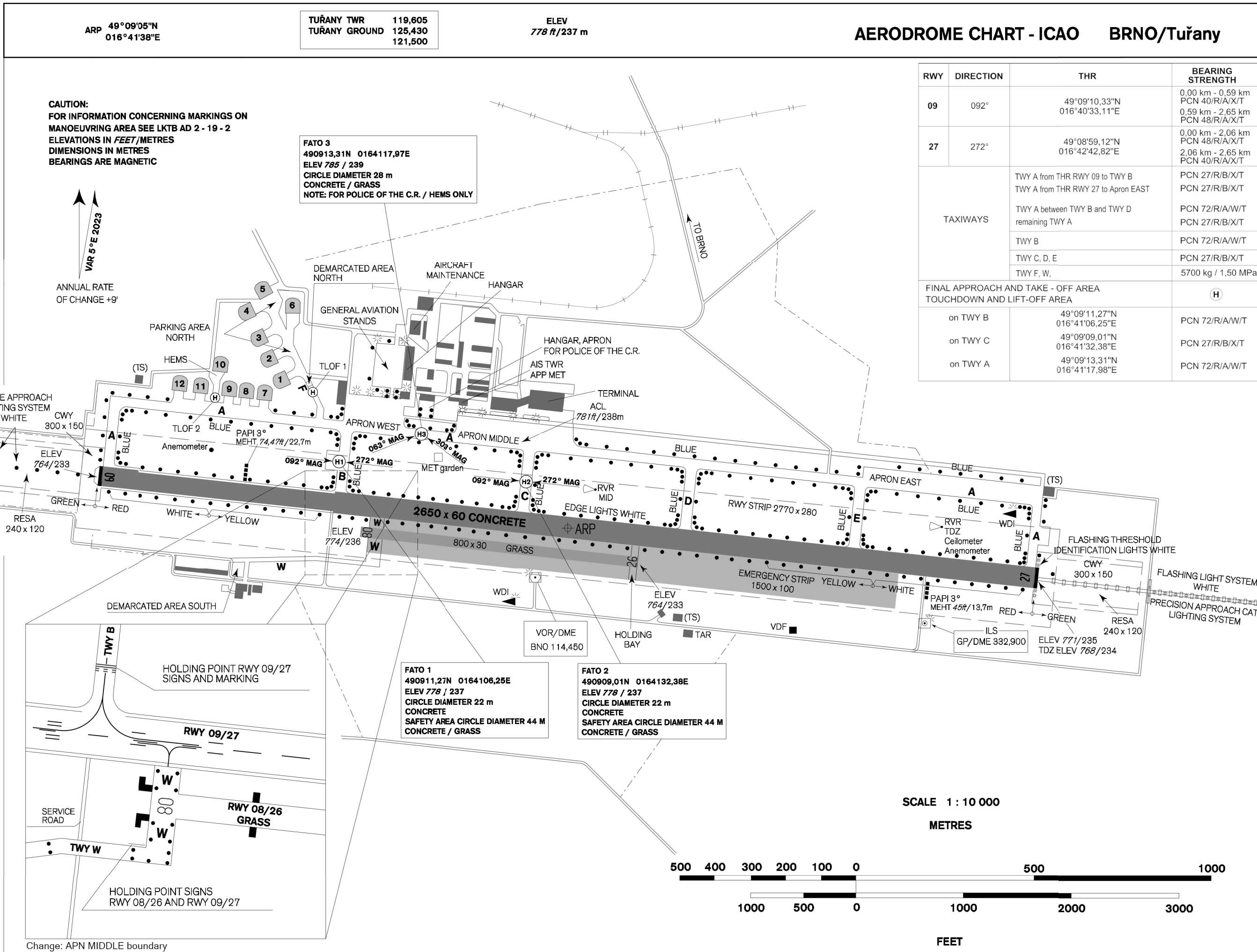
1.1.5.4.3 Aerodromes where AFIS or Providing information to known traffic is provided, including operational hours and frequencies, are given in the VFR manual of the Czech Republic.

#### 1.1.5.5 ADDITIONAL PROVISIONS

1.1.5.5.1 In order to facilitate air traffic control and minimize ground holding with running engines, pilots of VFR departing turbine powered aircraft are recommended to request permission for engine start-up from the TWR. Start-up permission is compulsory for IFR departure. Start-up clearance need not always to ensure reservation of the cruising level requested in the flight plan.

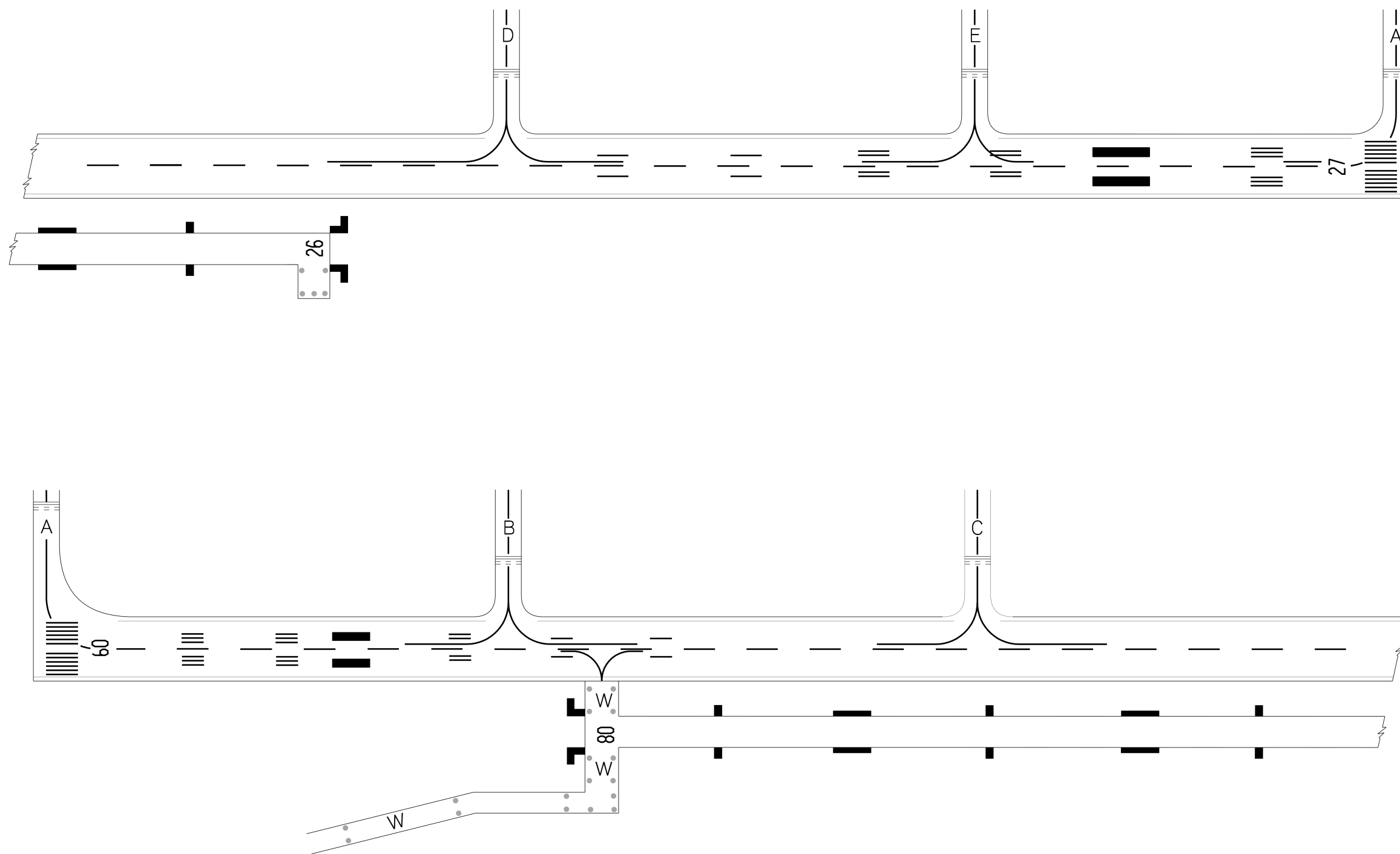






# AERODROME CHART - ICAO - MARKINGS ON MANOEUVRING AREA

BRNO / Tuřany



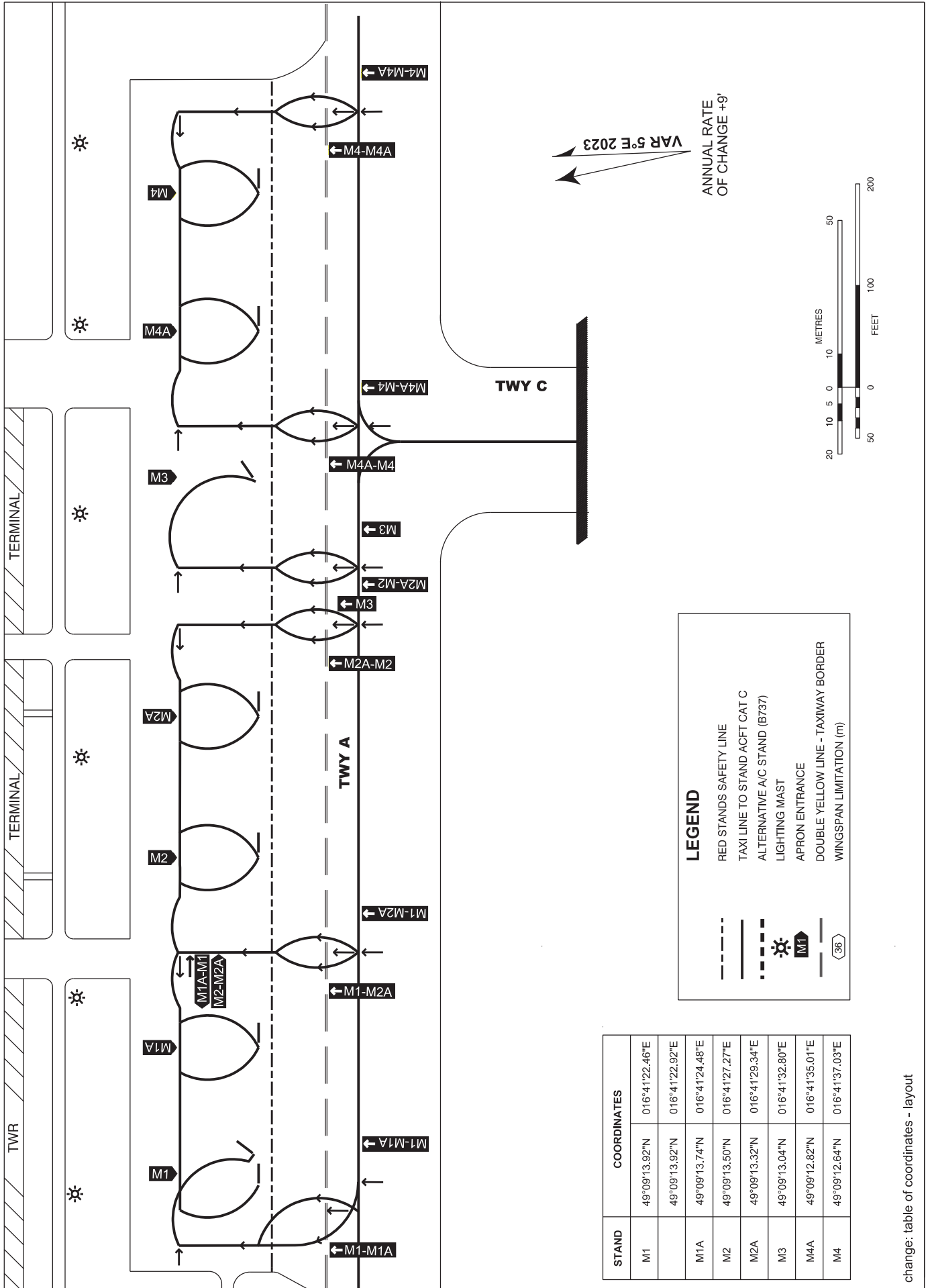
change: new layout;  
previous change: markings on MANOEUVRING AREA on RWY 27

PARKING STANDS AND TAXIING ON APRON MIDDLE  
BRNO / TUŘANY

APRON ELEV  
781 ft / 238 m

BRNO HANDLING  
131,805

TWR 119,605  
GROUND 125,430  
121,500



**LEGEND**

- RED STANDS SAFETY LINE
- TAXI LINE TO STAND ACFT CAT C
- - - ALTERNATIVE A/C STAND (B737)
- ☀ LIGHTING MAST
- APRON ENTRANCE
- == DOUBLE YELLOW LINE - TAXIWAY BORDER
- - - WINGSPAN LIMITATION (m)

STAND	COORDINATES	
M1	49°09'13.92"N	016°41'22.46"E
	49°09'13.92"N	016°41'22.92"E
M1A	49°09'13.74"N	016°41'24.48"E
M2	49°09'13.50"N	016°41'27.27"E
M2A	49°09'13.32"N	016°41'29.34"E
M3	49°09'13.04"N	016°41'32.80"E
M4A	49°09'12.82"N	016°41'35.01"E
M4	49°09'12.64"N	016°41'37.03"E

change: table of coordinates - layout



LKCV AD 2.1 SMĚROVACÍ ZNAČKA A NÁZEV LETIŠTĚ  
LKCV AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME

LKCV - ČÁSLAV

Vojenské letiště  
Military Aerodrome

LKCV AD 2.2 ZEMĚPISNÉ A ADMINISTRATIVNÍ ÚDAJE O LETIŠTI  
LKCV AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA

1	Zeměpisné souřadnice vztažného bodu letiště a jeho umístění ARP coordinates and site at AD	495622.43N 0152254.96E - střed RWY / RWY centre
2	Směr a vzdálenost letiště od (města) Direction and distance from city	3,5 km N od středu města Čáslav 3,5 km N from town centre of Čáslav
3	Nadmořská výška / vztažná teplota Elevation / Reference temperature	793.5 ft / 241,9 m 24.7 °C (JUL)
4	MAG deklinace / Roční změna Magnetic Variation / Annual Change	4.95°E (10/2022) / + 9,4 MIN
5	Provozovatel letiště Aerodrome operator	Armáda České republiky / The Armed Forces of the Czech Republic
	Adresa Address	VÚ 7214 285 76 Chotusice
	Telefon Telephone	MTWR: +420 973 376 952 MARO: +420 973 376 970
	Telefax	MTWR: +420 973 376 990 MARO: +420 973 376 993 sekretariát / secretary: +420 973 376 890
	SITA	NIL
	AFTN	MTWR: LKCVZTZX MARO: LKCVZPZX
	E-mail adresa E-mail address	aro.lkcv@mo.gov.cz
6	Povolený druh provozu (IFR/VFR) Type of Traffic permitted (IFR/VFR)	IFR/VFR
7	Poznámky Remarks	Pravidla pro civilní využití tohoto letiště a pravidla pro využití tohoto letiště cizími státními letadly / Rules for civil use of this aerodrome and rules for use of this aerodrome by foreign state aircraft - viz / see AD 1.1.2.

LKCV AD 2.3 PROVOZNÍ DOBY  
LKCV AD 2.3 OPERATIONAL HOURS

1	Správa letiště AD Administration	H 24
2	Celní a pasová služba Customs and immigration	Celní odbavení / Customs: PO / MON a / and ST / WED 0700 (0600) - 1530 (1430) ÚT / TUE a / and ČT / THU 0700 (0600) - 1330 (1230) PÁ / FRI 0700 (0600) - 1230 (1130)
		Pasové odbavení / Immigration: na vyžádání / on request
3	Zdravotní a sanitární služba Health and sanitation	na vyžádání / on request
4	Letištní letecká informační služba AIS Briefing Office	Nepřetržitě od PO 0600 (0500) do PÁ 1230 (1130) Continuously from MON 0600 (0500) till FRI 1230 (1130)
5	Ohlašovna letových provozních služeb (ARO) ATS Reporting Office (ARO)	H 24
6	Meteorologická služebna a stanice MET Office and Station	H 24
7	Letové provozní služby ATS	H 24
8	Plnění Fuelling	H 24 (pouze vojenským letadlům států NATO / for NATO states military aircraft only)
9	Odbavení letů Handling	na vyžádání / on request (pouze vojenským letadlům států NATO / for NATO states military aircraft only)
10	Bezpečnostní složky Security	na vyžádání / on request
11	Odstraňování námrazy De-icing	O/R (pouze vojenským letadlům států NATO / for NATO states military aircraft only)



12	Poznámky Remarks	S výjimkou místního letového provozu: poslední výcvikové přiblížení nebo přistání nejpozději v 2100 (2000). Traffic not originated from LKCV: last training approach or landing not later than 2100 (2000).
----	---------------------	--

#### LKCV AD 2.4 SLUŽBY A ZAŘÍZENÍ PRO POZEMNÍ ODBAVENÍ LETADEL LKCV AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES

1	Zařízení pro odbavení nákladu Cargo-handling facilities	Vysokozdvíhací vozík / fork-lift truck (2,5 t) Autojeřáb / mobile crane
2	Druhy paliv a olejů Fuel/oil types	Palivo / Fuel: PL 34 (JP-F34) Olej / Oil: ASF-1, ASF-12, ASF-41, ASG-7, ASG-33, ASTO-3, M-77, MJO-2, MOLYKA, CLP-4, CLP-8
3	Zařízení pro plnění palivem/kapacita Fuelling facilities/capacity	Autocisterny / Tank trucks CAPL - 15/15 000 l a / and CAPL - 16/16 000 l
4	Zařízení pro odstraňování námrazy De-icing facilities	NIL
5	Hangárovací prostor pro cizí letadla Hangar space for visiting aircraft	NIL
6	Opravnářské služby pro cizí letadla Repair facilities for visiting aircraft	Omezeně, pouze menší opravy / Limited, minor repairs only.
7	Poznámky Remarks	Spouštěcí zdroj, stlačený vzduch a kyslík pro dýchání, ohřívač vzduchu, tahač letadel (do 45 t) a pohyblivé schody jsou k dispozici PO - ČT 0700 - 1600 (0600 - 1500), PÁ 0700 - 1330 (0600 - 1230) do 60 min od vyžádání. Na SO a NE je možno prostředky objednat na stanovenou dobu, jsou-li vyžádány do PÁ 1030 (0930). Ground power unit, pressed air and oxygen for breathing, air warmer, towing tractor for aircraft (up to 45 t) and movable stairs - available MON - THU 0700 - 1600 (0600 - 1500), FRI 0700 - 1330 (0600 - 1230) in 60 min after request. Equipment can be booked for a certain period of time on SAT, SUN when required before FRI 1030 (0930).

#### LKCV AD 2.5 ZAŘÍZENÍ PRO CESTUJÍCÍ LKCV AD 2.5 PASSENGER FACILITIES

1	Hotely Hotels	NIL
2	Restaurace Restaurants	NIL
3	Dopravní prostředky Transportation	NIL
4	Zdravotní služba Medical facilities	Posádková ošetřovna letiště Čáslav, nemocnice a záchranná služba / Čáslav aerodrome garrison first-aid station, hospitals and ambulances in towns of Čáslav, Kutná Hora a / and Kolín.
5	Banka a pošta Bank and Post Office	NIL
6	Cestovní kancelář Tourist Office	NIL
7	Poznámky Remarks	NIL

#### LKCV AD 2.6 ZÁCHRANNÉ A POŽÁRNÍ SLUŽBY LKCV AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

1	Kategorie letiště pro účely záchranné a požární služby AD category for fire fighting	CAT 5 CAT 6 nebo / or CAT 7 na vyžádání 24 hodin předem / O/R 24HR in advance
2	Vyprošťovací zařízení Rescue equipment	Těžký nákladní automobil, vyprošťovací jeřáb (únosnost 15 t) Heavy truck, disengage crane (maximum load 15 t)
3	Možnosti odstranění nezpůsobilých letadel Capability for removal of disabled aircraft	Pouze s využitím vyprošťovacích zařízení / Only using rescue equipment
4	Poznámky Remarks	NIL

#### LKCV AD 2.7 SEZÓNÍ POUŽITELNOST – ČIŠTĚNÍ LKCV AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING

1	Druhy úklidových prostředků Type of clearing equipment	Letištní motorový zametač TJS-560, zametač RSC-250PL, sběrač nečistot AS-990, odmrazovací zařízení OZ-88/90, traktorový zametač, sypač SYKO-3H se sněhovou frézou Kahlbacher, postřikovač ROKO-8, sněhová fréza SUPRA 4002, měřič adheze ASFT. Towed jet sweeper TJS-560, sweeper RSC-250PL, FOD sweeper AS-990, de-icing facility OZ-88/90, tractor sweeper, snow plough, road spreader SYKO-3H with snow cutter Kahlbacher, runway sprayer ROKO-8, snow cutter SUPRA 4002, ASFT friction tester.
---	---	---



Označení tratě Route designation	Význačné body Significant points	MAG trať / track	Vzdálenost / Distance NM	MOCA ft	Poznámky / Remarks
1	2	3	4	5	6
<b>DITIS1T</b> <i>DITIS ONE</i> <i>TANGO ARRIVAL</i>	DITIS	282°	9,7	4000	Po minutí / After YOYOY MAX IAS 220 kt. Pouze na vyžádání pilotem / On pilots request only.
	CS270	265°	5,5	4000	
	ORODE	265°	12,5	4000	
	YOYOY	175°	4,0	4000	
	CS271	085°	5,5	4000	
	CS272	085°	7,0	4000	
	CS273	355°	4,0	4000	
	ORODE				
<b>TABEM1T</b> <i>TABEM ONE</i> <i>TANGO ARRIVAL</i>	TABEM	212°	22,3	4000	Po minutí / After YOYOY MAX IAS 220 kt. Pouze na vyžádání pilotem / On pilots request only.
	CS270	265°	5,5	4000	
	ORODE	265°	12,5	4000	
	YOYOY	175°	4,0	4000	
	CS271	085°	5,5	4000	
	CS272	085°	7,0	4000	
	CS273	355°	4,0	4000	
	ORODE				

**2.22.9 Letištní provozní minima****2.22.9 Aerodrome operating minima**

RWY	RVR (m)	
	vzlet / take-off	přistání / landing
27	800	550
09	800	1500 (VIS)

**2.22.10 Postupy za nízké dohlednosti (LVP)**

N/A

**2.22.10 Low Visibility Procedures (LVP)**

N/A

**LKCS AD 2.23 DOPLŇUJÍCÍ INFORMACE****LKCS AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION****2.23.1 Výskyt ptactva na/v blízkosti letiště**

2.23.1.1 Určení tahů, představujících ohrožení letového provozu:

2.23.1.1.1 Jarní tahy ptactva probíhají od března do května v ranních a večerních hodinách.

2.23.1.1.2 Podzimní tahy ptactva probíhají od srpna do října v ranních a večerních hodinách.

2.23.1.2 Výskyt ptactva a migrace v prostoru letiště je celoroční.

**2.23.1 Bird concentrations at/in vicinity of aerodrome**

2.23.1.1 Determination of migration with potential hazard to air traffic:

2.23.1.1.1 Spring migration period of birds is from March till the end of May in the morning and evening hours.

2.23.1.1.2 Autumn migration period of birds is from August till the end of October in the morning and evening hours.

2.23.1.2 Birds occurrence and migration within the aerodrome area all the year.

## 2.23.2 Denní intervaly zvýšeného výskytu ptáků:

## 2.23.2 Day intervals of increased incidence.

Intenzivní výskyt v prostoru AD Intensive incidence with AD area	JAN - MAR	APR - JUN	JUL - SEP	OCT - DEC
UTC	0500 - 1100, 1200 - 1700	0400 - 1100, 1200 - 1800	0400 - 1100, 1200 - 1800	0500 - 1100, 1200 - 1700
migrující ptáci migrating birds	havrani, racci, dravci, holubi, kvíčaly, straky rooks, gulls, birds of prey, geese, pigeons, fieldfares, magpies	havrani, racci, čejky, dravci, holubi, kvíčaly, špačci, vlaštovky, straky rooks, gulls, lapwings, birds of prey, pigeons, fieldfares, starlings, swallows, magpies	dravci, holubi, racci, čejky, havrani, vlaštovky, špačci, kvíčaly, straky rooks, gulls, lapwings, birds of prey, pigeons, fieldfares, starlings, swallows, magpies	havrani, dravci, holubi, kvíčaly, straky rooks, birds of prey, geese, pigeons, fieldfares, magpies

## LKCS AD 2.24 MAPY VZTAHUJÍCÍ SE K LETIŠTI

## LKCS AD 2.24 CHARTS RELATED TO THE AERODROME

Název mapy / Chart name	Strana / Page
Letištní mapa – ICAO Aerodrome Chart – ICAO	LKCS AD 2-19-1
Mapa RNAV standardních přístrojových odletů (SID) – ICAO RWY 27 RNAV Standard Departure Chart - Instrument - ICAO (SID) RWY 27	AD 2-LKCS-RNAV SID RWY 27
Mapa RNAV standardních přístrojových odletů (SID) – ICAO RWY 09 RNAV Standard Departure Chart - Instrument - ICAO (SID) RWY 09	AD 2-LKCS-RNAV SID RWY 09
Mapa všesměrových odletů Omnidirectional Departure Chart	LKCS AD 2-31
Mapa RNAV standardních přístrojových příletů (RNAV STAR) – ICAO RWY 27 RNAV Standard Arrival Chart – Instrument – (RNAV STAR) ICAO RWY 27	AD 2-LKCS-RNAV STAR RWY 27
Mapa přiblížení podle přístrojů – ICAO ILS CAT I RWY 27 Instrument Approach Chart – ICAO ILS CAT I RWY 27	LKCS AD 2-37-1
Mapa přiblížení podle přístrojů – ICAO RNP RWY 27 Instrument Approach Chart – ICAO RNP RWY 27	LKCS AD 2-37-3
RNP RWY 27 – Seznam a posloupnost traťových bodů; SBAS FAS Data Block RNP RWY 27 – List and sequence of way points; SBAS FAS Data Block	LKCS AD 2-37-4
Oblasti s nebezpečnou koncentrací ptactva Bird Hazard Concentrations Areas	LKCS AD 2-41
Mapa minimálních nadmořských výšek pro poskytování přehledových služeb ATC ATC Surveillance Minimum Altitude Chart	LKCS AD 2-43

## LKCS AD 2.25 NARUŠENÍ PLOCHY ÚSEKU VIZUÁLNÍHO PŘIBLÍŽENÍ (VSS)

NIL

## LKCS AD 2.25 VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION

NIL





LKKB AD 2.1 SMĚROVACÍ ZNAČKA A NÁZEV LETIŠTĚ  
LKKB AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME

## LKKB - KBELY

Vojenské letiště  
Military Aerodrome

LKKB AD 2.2 ZEMĚPISNÉ A ADMINISTRATIVNÍ ÚDAJE O LETIŠTI  
LKKB AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA

1	Zeměpisné souřadnice vztažného bodu letiště a jeho umístění ARP coordinates and site at AD	500716.92N 0143237.10E - střed / centre of RWY
2	Směr a vzdálenost letiště od (města) Direction and distance from city	11 km 072° GEO Pražský hrad 11 km 072° GEO Prague castle
3	Nadmořská výška / vztažná teplota Elevation / Reference temperature	939 ft / 286 m / 23.3 °C
4	MAG deklinace / Roční změna Magnetic Variation / Annual Change	5°E (VIII/2022) / + 8 MIN
5	Provozovatel letiště Aerodrome operator	Armáda České republiky The Armed Forces of the Czech Republic
	Adresa Address	VÚ 8407 Praha 9 - Kbely 197 06
	Telefon Telephone	MARO: +420 973 207 177, +420 973 207 162 MTWR: +420 286 851 444, +420 973 333 121
	Telefax	MARO: +420 973 207 377 MTWR: +420 973 207 185
	SITA	PRG KBXH
	AFTN	MTWR: LKKBZTZX MARO: LKKBZPZX
6	Povolovaný druh provozu (IFR/VFR) Type of Traffic permitted (IFR/VFR)	IFR/VFR
	Poznámky Remarks	Pravidla pro využití tohoto letiště - viz AD 1.1 Rules for utilization of this aerodrome - see AD 1.1

LKKB AD 2.3 PROVOZNÍ DOBY  
LKKB AD 2.3 OPERATIONAL HOURS

1	Správa letiště AD Administration	H 24
2	Celní a pasová služba Customs and immigration	HO
3	Zdravotní a sanitární služba Health and sanitation	H 24
4	Letištní letecká informační služba AIS Briefing Office	H 24 - MIL AIS
5	Ohlašovací letových provozních služeb (ARO) ATS Reporting Office (ARO)	H 24 - MARO
6	Meteorologická služebna a stanice MET Office and Station	H 24
7	Letové provozní služby ATS	H 24
8	Plnění Fuelling	H 24 - pouze vojenským letadlům států NATO H 24 - for NATO States military aircraft only
9	Odbavení letů Handling	H 24 Vyžaduje se PPR (viz AD 1.1 para 2.2.1.7) PPR is required (see AD 1.1 para 2.2.1.7)
10	Bezpečnostní složky Security	NIL
11	Odstraňování námrazy De-icing	HO - pouze vojenským letadlům států NATO HO - for NATO States military aircraft only
12	Poznámky Remarks	NIL

**LKKB AD 2.4 SLUŽBY A ZAŘÍZENÍ PRO POZEMNÍ ODBAVENÍ LETADEL**  
**LKKB AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES**

1	Zařízení pro odbavení nákladu Cargo-handling facilities	Vysokozdvížený vozík (2,5 t), pásové nakladače (6 m/450 kg), kontejnerové a paletové vozíky, vlečné vozíky, tahače (do 120 t). Fork-lift truck (2,5 t), conveyor-belt loaders (6 m/450 kg), container/pallets dollies, baggage cargo carts, towbar aircraft tractors (up to 120 t).
2	Druhy paliv a olejů Fuel/oil types	F 34 MS 20 A, ASTO 555, VNIIP-50, IPM-10, CIATIM 201-203, 221 AU, OHASF 41, GLICERIN, LÍH, USsa, MOBIL OIL II, ASTO 3, ASTO V-100, OTÚN 53, ADM 15W/50
3	Zařízení pro plnění palivem/kapacita Fuelling facilities/capacity	Autocisterna / tank truck T 815 CNPL 45/45 000 L, Autocisterna / tank truck MB Atego 30/30 000 L, Autocisterna / tank truck LIAZ CNPL 50/50 000 L, Autocisterna / tank truck T815 CAPL 16/16 000 L.
4	Zařízení pro odstraňování námrazy De-icing facilities	Typ zařízení / type of facility, Kapacita (odmrazovací/voda/protinámrazová) / capacity (de-icing/water/anti-icing): 1x JBT Aerotech Tempest II 2650/4500/1500; 1x Sigma Elephant 1500/0/750 Odmrazovací kapaliny / de-icing fluids: Type I - Kilfrost DF Plus, Type II - Kilfrost ABC - 3
5	Hangárovací prostor pro cizí letadla Hangar space for visiting aircraft	NIL
6	Opravnářské služby pro cizí letadla Repair facilities for visiting aircraft	Omezeně, pouze menší opravy. Limited, minor repairs only.
7	Poznámky Remarks	Plnění palivem, oleji a odstraňování námrazy je zajišťováno pouze pro vojenská letadla států NATO. Fuelling and de-icing is provided for NATO States military aircraft only.

**LKKB AD 2.5 ZAŘÍZENÍ PRO CESTUJÍCÍ**  
**LKKB AD 2.5 PASSENGER FACILITIES**

1	Hotely Hotels	Hotely ve městě Hotels in the city
2	Restaurace Restaurants	Restaurace ve městě Restaurants in the city
3	Dopravní prostředky Transportation	Veřejná doprava BUS/METRO Public transport BUS/METRO
4	Zdravotní služba Medical facilities	Posádková ošetřovna letiště Kbely Kbely aerodrome garrison first-aid station
5	Banka a pošta Bank and Post Office	Banky a pošty ve městě Banks and Post Offices in the city
6	Cestovní kancelář Tourist Office	Cestovní kanceláře ve městě Tourist Office in the city
7	Poznámky Remarks	NIL

**LKKB AD 2.6 ZÁCHRANNÉ A POŽÁRNÍ SLUŽBY**  
**LKKB AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES**

1	Kategorie letiště pro účely záchranné a požární služby AD category for fire fighting	CAT 6
2	Vyprošťovací zařízení Rescue equipment	Těžký nákladní automobil, vyprošťovací jeřáb. Heavy truck, disengage crane.
3	Možnosti odstranění nezpůsobilých letadel Capability for removal of disabled aircraft	Těžký nákladní automobil, vyprošťovací jeřáb. Heavy truck, disengage crane.
4	Poznámky Remarks	NIL

**LKKB AD 2.7 SEZÓNÍ POUŽITELNOST – ČIŠTĚNÍ**  
**LKKB AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING**

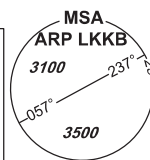
1	Druhy úklidových prostředků Type of clearing equipment	Traktorové zametače, zametače letištní motorové, sněhové radlice, sypač vozovek, rozmetadlo, sněhová fréza, postřikovač na odmrazovací látky. Tractor sweepers, powered airport sweepers, snow-share, road spiller, scatterer, snow-cuttler, sprinkler on de-icing compounds.
2	Pořadí očišťování Clearance priorities	1) RWY 2) TWY A, D, E, G, odbavovací plocha / apron WEST - TWY F 3) TWY B, C 4) ostatní pohybové plochy / other movement areas
3	Poznámky Remarks	Zařízení pro kontinuální měření tření CFME Facility for continuous friction measurement CFME



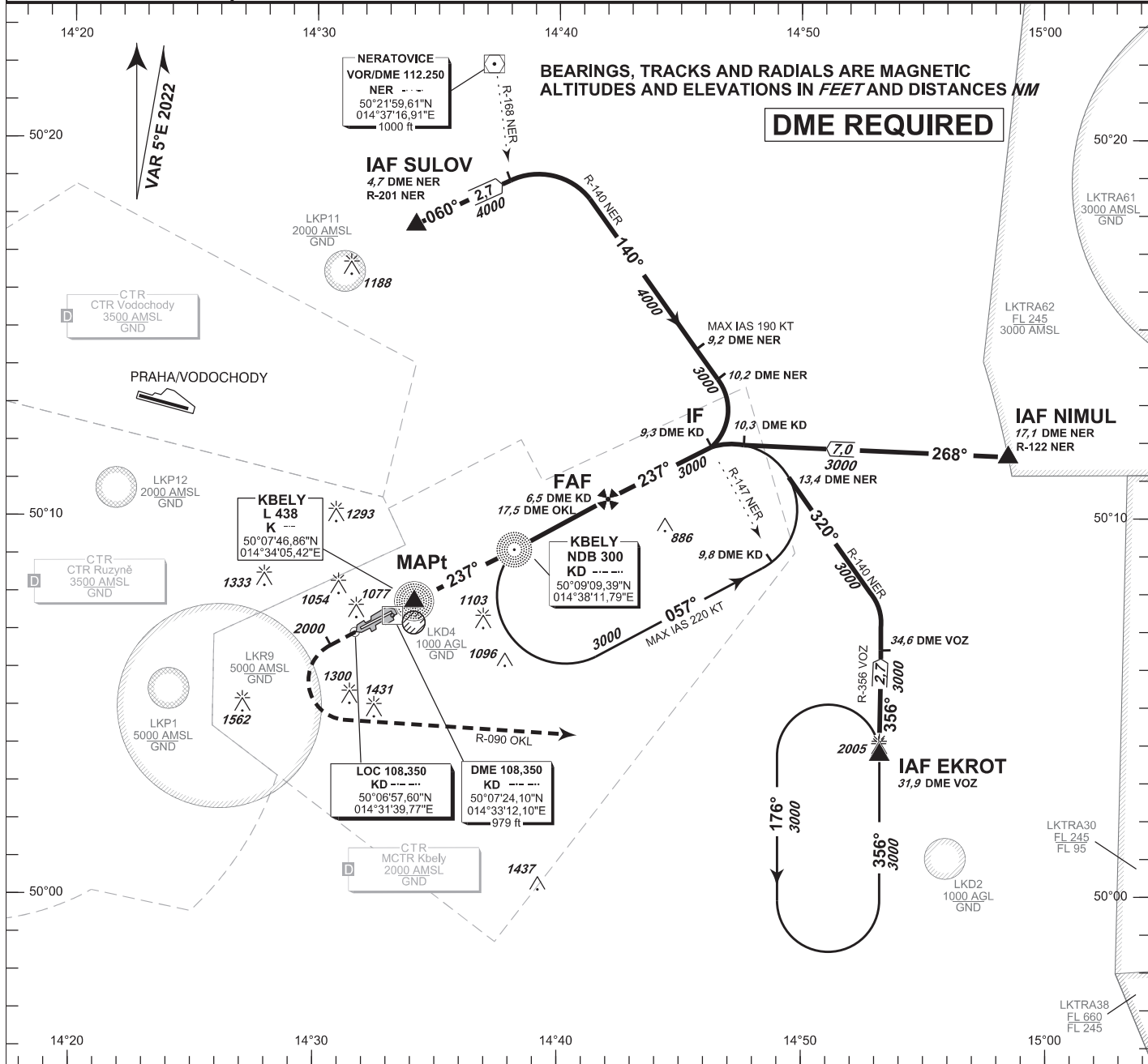
# INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

AERODROME ELEV **939**  
 THR RWY 06 ELEV **939**  
 THR RWY 24 ELEV **916**  
 ARP **919**  
 OCH RELATED TO THR RWY 24

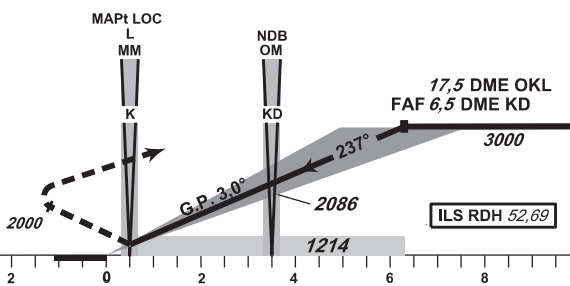
KBELY RADAR 124,680 291,050 reserve  
 KBELY PRECISION 126,760 123,300 reserve  
 315,000 reserve  
 KBELY TOWER 120,880 134,730 reserve



**KBELY ILS RWY 24**



**MISSED APPROACH:**  
 Climb to 2000ft MAX 2,7NM  
 KD DME/MNM 8,7NM OKL DME,  
 turn left intercept radial R 090 OKL  
 then climb to 3000ft continue to EKROT



**MISSED APPROACH:**  
 to IAS ≤ 185 kt min. bank angle 15°  
 to IAS ≤ 230 kt min. bank angle 20°  
 IAS MAX = 230 KT

OCA/OCH		A	B	C	D
Straight - in Approach	Cat I	ft 1115 / 197	1119 / 200	1128 / 210	1138 / 220
	LOC	ft 1214 / 296			
Circling (South only)		ft 1345 / -	1656 / -	1971 / -	-

DME KD NM	6,5	5,0	4,0	3,0	2,0	1,0	0,5
ALTITUDES ft	3000	2500	2241	1912	1607	1286	1115
	kt	60	90	120	150	180	
FAF - MAPt 5,8 NM	min:sec	5:49	3:53	2:55	2:20	1:57	
Rate of descent	ft / min	315	470	640	790	960	

change: addition of obstacles 2005 ft

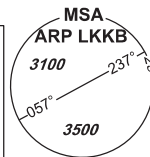
Timing is not authorized for defining the MAPt



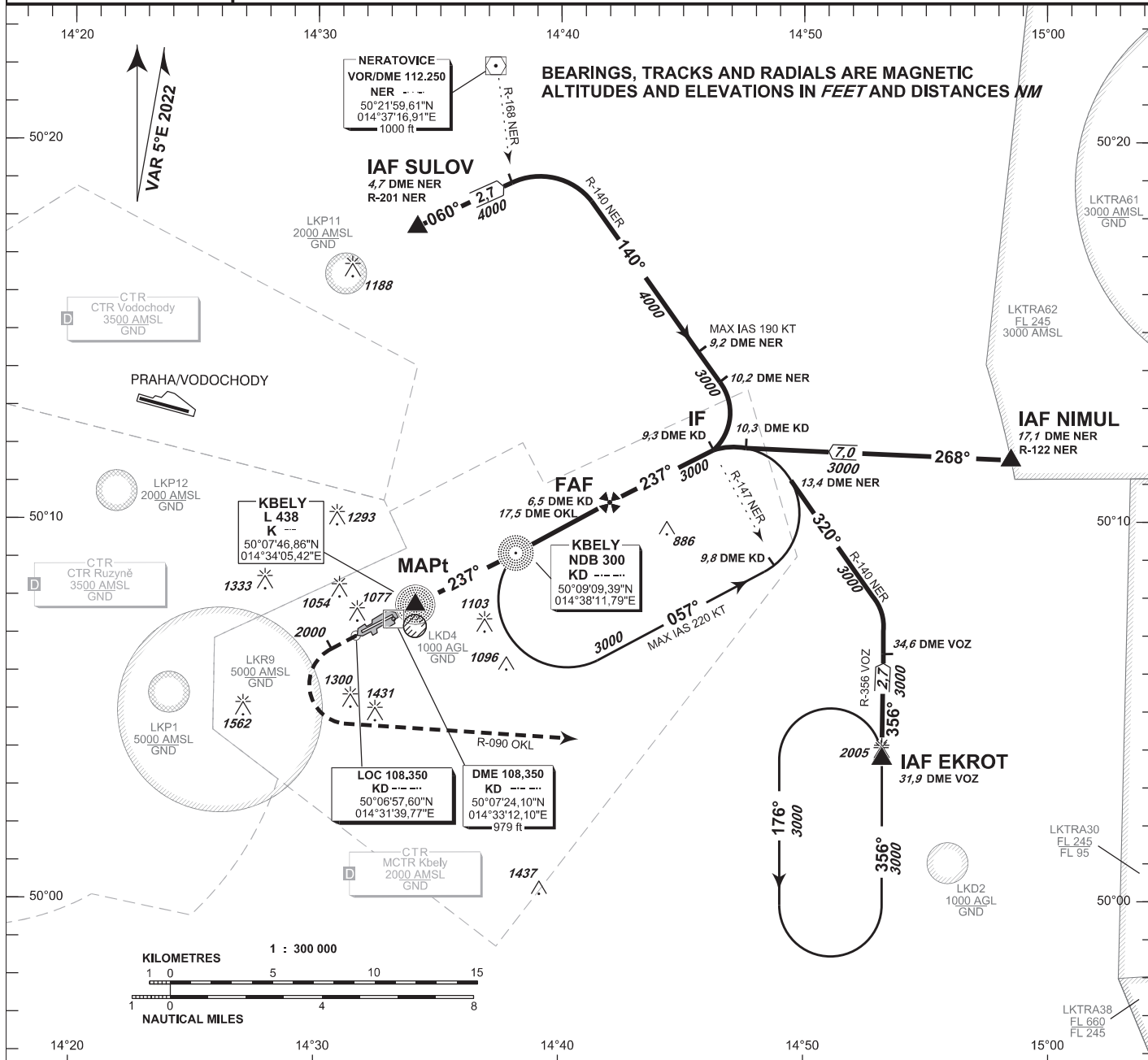
# INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

AERODROME ELEV **939**  
 THR RWY 06 ELEV **939**  
 THR RWY 24 ELEV **916**  
 ARP **919**  
 OCH RELATED TO THR RWY 24

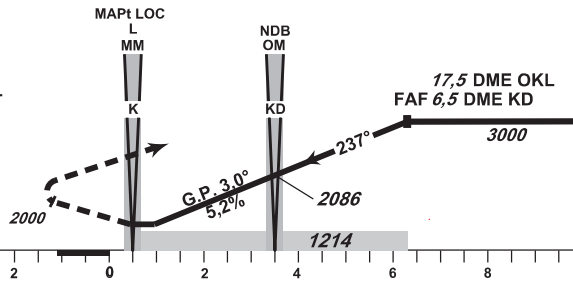
KBELY RADAR 124,680 291,050 reserve  
 KBELY PRECISION 126,760 123,300 reserve  
 315,000 reserve  
 KBELY TOWER 120,880 134,730 reserve



**KBELY NDB**  
**RWY 24**



**MISSED APPROACH:**  
 Climb to **2000ft** MAX **2,7NM**  
 KD DME/MNM **8,7NM** OKL DME,  
 turn left intercept radial R 090 OKL  
 then climb to **3000ft** continue to EKROT



TRANSITION ALTITUDE  
**5000ft**

**MISSED APPROACH:**  
 to IAS ≤ 185 kt min. bank angle 15°  
 to IAS ≤ 230 kt min. bank angle 20°  
 IAS MAX = 230 KT

THR 500731.93N, 0143321.70E  
 ELEV 916

OCA/OCH		A	B	C	D
Straight - in Approach	NDB	1214 / 296		1312 / 394	
	PAR	1155 / 239			
Circling (South only)		1345	1656	1971	-

DME KD	NM	6,5	5,0	4,0	3,0	2,0	1,0	0,5
ALTITUDES	ft	3000	2500	2241	1912	1607	1286	1115
		kt	60	90	120	150	180	
FAF - MAPt	5,8 NM	min:sec	5:49	3:53	2:55	2:20	1:57	
		Rate of descent	ft/min	315	470	640	790	960

Timing is not authorized for defining the MAPt

change: addition of obstacles 2005 ft



LKNA AD 2.1 SMĚROVACÍ ZNAČKA A NÁZEV LETIŠTĚ  
LKNA AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME

## LKNA - Náměšť

Vojenské letiště  
Military Aerodrome

LKNA AD 2.2 ZEMĚPISNÉ A ADMINISTRATIVNÍ ÚDAJE O LETIŠTI  
LKNA AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA

1	Zeměpisné souřadnice vztažného bodu letiště a jeho umístění ARP coordinates and site at AD	490958.35N 0160727.78E - střed RWY / RWY centre
2	Směr a vzdálenost letiště od (města) Direction and distance from city	5 km SW od středu města Náměšť nad Oslavou 5 km SW from town centre of Namest nad Oslavou
3	Nadmořská výška / vztažná teplota Elevation / Reference temperature	1547.0 ft / 471.5 m AMSL / 23.3 °C
4	MAG deklinace / Roční změna Magnetic Variation / Annual Change	4.70°E (2020) / 0.12°E
5	Provozovatel letiště Aerodrome operator	Armáda České republiky / The Armed Forces of the Czech Republic
	Adresa Address	VÚ 2427 675 71 Sedlec, Vícenice u Náměště nad Oslavou
	Telefon Telephone	MTWR: +420 973 438 410 MARO: +420 973 438 402
	Telefax	+420 973 438 430
	AFTN	MTWR: LKNAZTZX MARO: LKNAZPZX
	E-mail adresa E-mail address	mtwr.lkna@mo.gov.cz
6	Povolený druh provozu (IFR/VFR) Type of Traffic permitted (IFR/VFR)	IFR/VFR
7	Poznámky Remarks	Pravidla pro civilní využití tohoto letiště a pravidla pro využití tohoto letiště cizími státními letadly / Rules for civil use of this aerodrome and rules for use of this aerodrome by foreign state aircraft - viz / see AD 1.1.2.

LKNA AD 2.3 PROVOZNÍ DOBY  
LKNA AD 2.3 OPERATIONAL HOURS

1	Správa letiště AD Operator	H24
2	Celní a pasová služba Customs and immigration	Na vyžádání / On request: MON - FRI: 24 HR předem / in advance SAT, SUN, HOL: poslední pracovní den do / last working day before to 0900 (0800) UTC
3	Zdravotní a sanitární služba Health and sanitation	Paramedic: H24 Doktor / Doctor: MON - THU 0600 - 1400 (0500 - 1300) FRI 0600 - 1300 (0500 - 1200) Nemocnice a záchranná služba / Hospital and health service: Třebíč 23 km, Brno 43 km
4	Letištní letecká informační služba AIS Briefing Office	H24
5	Ohlašovna letových provozních služeb (ARO) ATS Reporting Office (ARO)	H24
6	Meteorologická služba MET Briefing Office	H24
7	Letové provozní služby ATS	H24
8	Plnění Fuelling	H24 (15 000 l ihned / immediately, na vyžádání dle požadavků / on request MIN 2HR předem / in advance)
9	Odbavení letů Handling	H24
10	Bezpečnostní složky Security	Vojenská policie / Military police MON - FRI 0600 - 1430 (0500 - 1330)
11	Odstraňování námrazy De-icing	NIL
12	Poznámky Remarks	NIL

**LKNA AD 2.4 SLUŽBY A ZAŘÍZENÍ PRO POZEMNÍ ODBAVENÍ LETADEL**  
**LKNA AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES**

1	Zařízení pro odbavení nákladu Cargo-handling facilities	Vysokozdvížený vozík (5 t) na vyžádání 4 hodiny předem, autojeřáb AV-15 (15 t) na vyžádání 2 hodiny předem, tahač letadel (do 26 t) a paletový vozík Einsa CP20 k dispozici H 24. Fork-lift truck (5 t) on request 4 hours in advance, crane truck AV-15 (15 t) on request 2 hours in advance, aircraft tractor (up to 26 t) and pallet truck Einsa CP20 available H 24.
2	Druhy paliv a olejů Fuel/oil types	Palivo / Fuel: F-34, F-54, F-67. Olej / Oil: ASTO-3, ASG-6, SAE-40, SAE-50, MJO II. Další kapaliny / Next liquids: líh / spirit, ASF-41, AMG-10.
3	Zařízení pro plnění palivem/kapacita Fuelling facilities/capacity	2 x autocisterna / tank truck 16 000 l k dispozici / available H24. 13 x autocisterna / tank truck 16 000 l k dispozici / available MON - FRI 0530-1430 (0430-1330). Mimo toto období na vyžádání předchází pracovní den do 1300 (1200). Outside this period on request at last working day before to 1300 (1200).
4	Zařízení pro odstraňování námrazy De-icing facilities	Teplý ohříváč vzduchu, k dispozici / Thermal air warmer, available NOV - MAR H24
5	Hangárovací prostor pro cizí letadla Hangar space for visiting aircraft	NIL
6	Opravní služby pro cizí letadla Repair facilities for visiting aircraft	NIL
7	Poznámky Remarks	Stlačený vzduch, stlačený kyslík a stlačený dusík jsou k dispozici MON - FRI 0530 - 1430 (0430 - 1330). Mimo toto období na vyžádání předchází pracovní den do 1300. Pohyblivé schody SPT-114, spouštěcí univerzální elektrické zařízení (GPU) jsou k dispozici H 24. Compressed air, compressed oxygen and compressed nitrogen - available MON - FRI 0530 - 1430 (0430 - 330). Outside this period on request at last working day before to 1300. Movable stairs SPT114, starting ground power unit (GPU) are available H 24.

**LKNA AD 2.5 ZAŘÍZENÍ PRO CESTUJÍCÍ**  
**LKNA AD 2.5 PASSENGER FACILITIES**

1	Hotely Hotels	Ubytovna na letišti / Hostel directly at the aerodrome provozovatel / / operator - Armádní servisní, p.o. Hotely a penziony ve městech / Hotels and guest houses in Náměšť nad Oslavou, Třebíč, Hrotovice.
2	Restaurace Restaurants	Bufet v provozní době letiště, jinak restaurace ve městě. Snack bar on aerodrome in operational hours, otherwise restaurants in town.
3	Dopravní prostředky Transportation	Vojenský autobus na vyžádání 12 hodin předem, hotovostní vozidlo, regionální autobusová doprava, taxi. Military bus on request 12 hours in advance, readiness car, regional BUS transport, taxi.
4	Zdravotní služba Medical facilities	Posádková ošetřovna letiště Náměšť, nemocnice a záchranná služba Třebíč. Náměšť aerodrome garrison first-aid station, hospital and ambulance in town Třebíč.
5	Banka a pošta Bank and Post Office	Banky a pošta ve městech / Banks and post office in Náměšť nad Oslavou, Třebíč, Hrotovice.
6	Cestovní kancelář Tourist Office	NIL
7	Poznámky Remarks	NIL

**LKNA AD 2.6 ZÁCHRANNÉ A POŽÁRNÍ SLUŽBY**  
**LKNA AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES**

1	Kategorie letiště pro účely záchranné a požární služby AD category for fire fighting	CAT 5 CAT 8 O/R 24 HR předem / in advance
2	Vyprošťovací zařízení Rescue equipment	Vyprošťovací jeřáb / Disengage crane
3	Možnosti odstranění nezpůsobilých letadel Capability for removal of disabled aircraft	Pouze s využitím vyprošťovacích zařízení / Only using rescue equipment
4	Poznámky Remarks	NIL





ARP 49°09'58,35"N  
016°07'28,78"E

AD ELEV  
1547 ft / 471,5 m

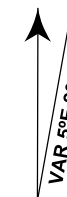
RADAR 118,155  
266,200 reserve

PRECISION 283,900  
123,300 reserve

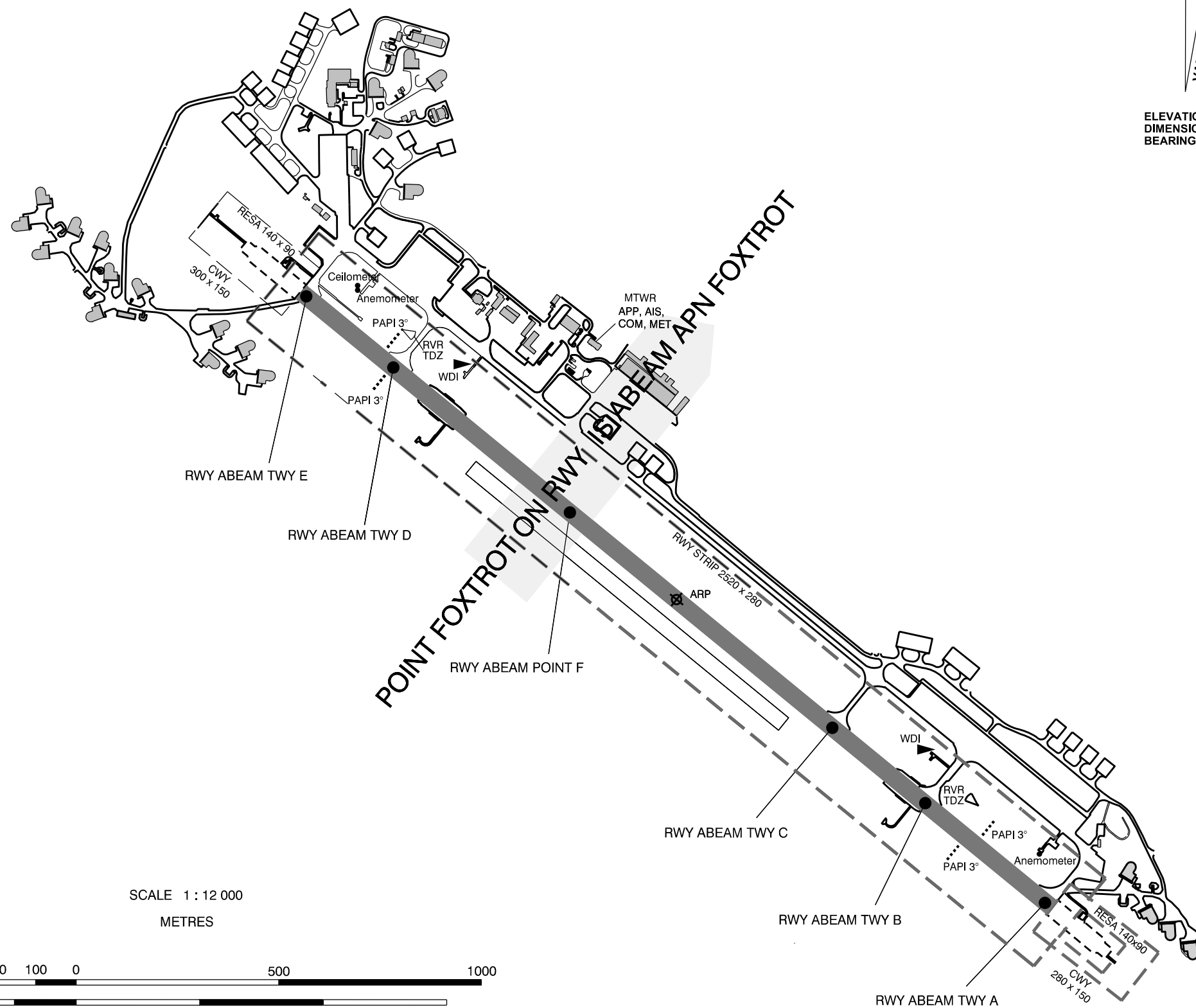
TOWER 126,505  
121,180 reserve

GROUND -  
-

### REDUCED RUNWAY SEPARATION FOR HELICOPTERS NÁMEŠŤ



ELEVATIONS IN FEET / METRES  
DIMENSIONS IN METRES  
BEARINGS ARE MAGNETIC



SCALE 1 : 12 000  
METRES



FEET

change: correction of labels placement



LKPD AD 2.1 SMĚROVACÍ ZNAČKA A NÁZEV LETIŠTĚ  
LKPD AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME

LKPD - PARDUBICE

Veřejné mezinárodní letiště  
Public International Aerodrome

LKPD AD 2.2 ZEMĚPISNÉ A ADMINISTRATIVNÍ ÚDAJE O LETIŠTI  
LKPD AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA

1	Zeměpisné souřadnice vztažného bodu letiště a jeho umístění ARP coordinates and site at AD	500048.45N 0154418.86E - střed / centre RWY
2	Směr a vzdálenost letiště od (města) Direction and distance from city	4 km SW od středu města Pardubice 4 km SW from centre of Pardubice town
3	Nadmořská výška / vztažná teplota Elevation / Reference temperature	741 ft / 226 m AMSL / 22.2 °C (JUL)
4	MAG deklinace / Roční změna Magnetic Variation / Annual Change	+ 4°29' (XI. 2020) / + 8 min
5	Provozovatel letiště Aerodrome operator	East Bohemian Airport a.s. / East Bohemian Airport Ltd.
	Adresa Address	Pražská 179 530 06 Pardubice 6
	Telefon Telephone	+420 460 002 872 handling +420 460 002 873 handling +420 724 462 462 handling +420 973 333 171 MTWR +420 973 242 440 MTWR
	Telefax	+420 460 002 870 +420 973 242 097 MTWR
	AFTN	MARO: LKPDZPZX MTWR: LKPDZTZX
	SITA	PEDCZXH
	E-mail adresa E-mail address	handling@airport-pardubice.cz twr.lkpd@mo.gov.cz
6	Povolený druh provozu (IFR/VFR) Type of Traffic permitted (IFR/VFR)	IFR/VFR
7	Poznámky Remarks	Letiště je vojenským letištěm s civilním letovým provozem. The airport is a military airport with civil air traffic.

LKPD AD 2.3 PROVOZNÍ DOBY  
LKPD AD 2.3 OPERATIONAL HOURS

1	Správa letiště AD Operator	MON – SUN 0700 – 1800 (0600 – 1700)
2	Celní a pasová služba Customs and immigration	Jako správa letiště / As AD Administration.
3	Zdravotní a sanitární služba Health and sanitation	Jako správa letiště / As AD Administration.
4	Letištní letecká informační služba AIS Briefing Office	Nepřetržitě od / Continuously from MON 0600 (0500) do / till FRI 1400(1300) – MIL AIS. FRI 1400 (1300) do / to MON 0600 (0500) službu poskytuje / service provided by MTWR.
5	Ohlašovna letových provozních služeb (ARO) ATS Reporting Office (ARO)	Nepřetržitě od / Continuously from MON 0600 (0500) do / till FRI 1400(1300) – MIL ARO. FRI 1400 (1300) do / to MON 0600 (0500) službu poskytuje / service provided by MTWR.
6	Meteorologická služebna MET Briefing Office	H24
7	Letové provozní služby ATS	H24
8	Plnění Fuelling	Jako správa letiště / As AD Administration.
9	Odbavení letů Handling	Jako správa letiště / As AD Administration.
10	Bezpečnostní složky Security	Jako správa letiště / As AD Administration.
11	Odstraňování námrazy De-icing	Jako správa letiště / As AD Administration.



12	Poznámky Remarks	Lety mimo provozní dobu O/R 24 HR předem v provozní době AD. Výše uvedené služby jsou poskytovány pouze pro letadla přilétávající a odlétávající v provozní době AD. Pro poskytování služeb mimo provozní dobu AD kontaktovat handling. Flights outside of operational hours O/R 24 HR in advance in operational hours of the AD. Above listed services are provided only for aircraft arriving and departing in the operational hours of the AD. Contact handling for service provision outside of the operational hours of the AD.
----	---------------------	---

## LKPD AD 2.4 SLUŽBY A ZAŘÍZENÍ PRO POZEMNÍ ODBAVENÍ LETADEL

## LKPD AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES

1	Zařízení pro odbavení nákladu Cargo-handling facilities	1 vysokozdvíhací vozík (3,5 t), 2 pásové nakladače, vlečné vozíky. 1 fork-lift truck (3,5 t), 2 conveyor-belt loaders, baggage cargo carts.
2	Druhy paliv a olejů Fuel/oil types	Palivo / Fuel: letecký petrolej / aviation kerosene JET A1, AVGAS 100 LL
3	Zařízení pro plnění palivem/kapacita Fuelling facilities/capacity	1 autocisterna / tank truck 35000 L (JET A1); 1 autocisterna / tank truck 3500 L (AVGAS 100 LL);
4	Zařízení pro odstraňování námrazy De-icing facilities	1x Vestergaard Sigma, kapacita / capacity 2300 L, ADF typ / type Safewing MP II Flight
5	Hangárovací prostor pro cizí letadla Hangar space for visiting aircraft	Není k dispozici / Not available.
6	Opravnářské služby pro cizí letadla Repair facilities for visiting aircraft	Není k dispozici / Not available.
7	Poznámky Remarks	K dispozici jsou / Available 1 ASU (vzduchový startér / airstarter), 3 GPU (pozemní letištní zdroj / ground power unit)

## LKPD AD 2.5 ZAŘÍZENÍ PRO CESTUJÍCÍ

## LKPD AD 2.5 PASSENGER FACILITIES

1	Hotely Hotels	Hotely ve městech / Hotels in Pardubice, Hradec Králové, Chrudim, Přelouč.
2	Restaurace Restaurants	Restaurace v centru města / Restaurant in city centre (3,5 km).
3	Dopravní prostředky Transportation	Autobusy MHD, TAXI, půjčovna automobilů / Municipal transport, TAXI, car rent.
4	Zdravotní služba Medical facilities	Nemocnice / Hospital (6,5 km).
5	Banka a pošta Bank and Post Office	V centru města / In the center of the town.
6	Cestovní kancelář Tourist Office	V centru města / In the center of the town.
7	Poznámky Remarks	NIL

## LKPD AD 2.6 ZÁCHRANNÉ A POŽÁRNÍ SLUŽBY

## LKPD AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

1	Kategorie letiště pro účely záchranné a požární služby AD category for fire fighting	CAT 7 Vyšší kategorie na vyžádání 24 H předem. / Higher category O/R 24 H in advance.
2	Vyprošťovací zařízení Rescue equipment	Hydraulické agregáty Lucas a Holmatro, vysokotlaké zvedací vaky (nosnost 54 t), hydraulické nůžky, hydraulické rozpínací zařízení. Lucas and Holmatro hydraulic devices, high-pressure lifting bags (lifting capacity 54 tons), hydraulic scissors and hydraulic strutting device.
3	Možnosti odstranění nezpůsobilých letadel Capability for removal of disabled aircraft	Na vyžádání u provozovatele letiště / On request to aerodrome operator.
4	Poznámky Remarks	Odstraňování nezpůsobilých letadel je zajištěno smluvně externí letištní jednotkou hasičské záchranné služby. Disabled aircraft removal operations are contractually provided by external rescue and fire fighting unit.

