

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

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

1.10.2.5 Plánování letů v TMA Praha / CTA 1 Praha

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

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

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

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

1.10.3 POSTUPY PRO OZNAČOVÁNÍ LETOVÝCH PLÁNŮ NAHRAZUJÍCÍ DŘÍVE PODANÉ

1.10.3.1 Používání postupu

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

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

1.10.3.2 Popis postupu

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

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

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

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

1.10.2.5 Flight planning within TMA Praha / CTA 1 Praha

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

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

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

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

1.10.3 PROCEDURE FOR IDENTIFICATION OF REPLACEMENT FLIGHT PLANS

1.10.3.1 Application of procedure

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

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

1.10.3.2 Description of procedure

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

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

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

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

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

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

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

1.10.3.3 Přeletová povolení

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

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

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

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

1.10.4 PŘEDKLÁDÁNÍ STÁLÝCH LETOVÝCH PLÁNŮ (RPL) SYSTÉMU NMOC - EUROCONTROL BRUSEL

1.10.4.1 ÚVOD

1.10.4.1.1 Stálé letové plány předkládané pro lety uvnitř IFPS - Zone budou předkládány výhradně organizaci EUROCONTROL NMOC Brusel.

1.10.4.1.2 Stálé letové plány předkládané pro lety prováděné z části vně IFPS Zone musí být předloženy souběžně organizaci EUROCONTROL a národním administracím těch států ležících mimo IFPS - Zone. V souladu se stanovenými postupy (viz 1.10.4.5.2) je výše uvedený postup aplikovatelný pouze za předpokladu, že příslušné státy mimo IFPS Zone souhlasily s použitím RPL ve svém vzdušném prostoru.

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

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

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

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

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

1.10.3.3 Overflight Authorization

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

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

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

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

1.10.4 SUBMISSION OF REPETITIVE FLIGHT PLAN (RPL) DATA TO EUROCONTROL NMOC - BRUSSELS

1.10.4.1 INTRODUCTION

1.10.4.1.1 RPLs, for flights within the IFPS Zone shall be filed solely with EUROCONTROL at the NMOC Brussels.

1.10.4.1.2 RPLs for flights affecting the IFPS Zone but which have a route portion outside the Zone shall continue to be submitted in parallel to EUROCONTROL and to the National Authorities of those external States in accordance with existing procedures (see paragraph 1.10.4.5.2). It should be noted in particular that ALL affected National Administrations outside the Zone which are on the route of the flights MUST have agreed to the use of RPLs.

1.10.4.1.3 Zvýšená pozornost musí být věnována faktu, že Shanwick (EGGX) a Santa Maria (LPPO) OACC nejsou součástí IFPS - Zone.

1.10.4.1.3 Attention is drawn to the fact that the Shanwick (EGGX) and Santa Maria (LPPO) OACCs are NOT within the IFPS Zone.

1.10.4.2 TYPY PŘEDLOŽENÍ

1.10.4.2 TYPES OF SUBMISSION

1.10.4.2.1 Sestavy RPL mohou být předloženy ve formě "NOVÁ SESTAVA" (New List) nebo "REVIDOVANÁ SESTAVA" (Revised List).

1.10.4.2.1 RPL data submission may be in the form of a New List or a Revised List.

1.10.4.2.2 NOVÁ SESTAVA (NLST) může obsahovat pouze nové informace. Typickým příkladem je předložení sestav RPL před letní nebo zimní sezónou.

1.10.4.2.2 A New List (NLST) is a submission that contains only new information (typically the start of a new Winter or Summer period).

1.10.4.2.3 REVIDOVANÁ SESTAVA (RLST) může obsahovat pouze revidované informace měnící obsah dříve předložené Nové Sestavy. Tyto revidované nebo doplňkové informace mohou být následující: změny jednotlivých letových plánů zrušení nebo přidání jednotlivých letových plánů do sestavy.

1.10.4.2.3 A Revised List (RLST) is a submission that contains revised information to a previously submitted list. This revised or amended information could be a combination of any of the following: changes, cancellations or additional new flights.

1.10.4.3 ČASOVÁ KRITÉRIA PRO PŘEDLOŽENÍ SESTAV STÁLÝCH LETOVÝCH PLÁNŮ

1.10.4.3 RPL SUBMISSION CRITERIA

1.10.4.3.1 Nová sestava RPL musí být předložena tak, aby byla přijata v EUROCONTROL minimálně 14 dní před prvním zamýšleným letem.

1.10.4.3.1 An NLST must be received by EUROCONTROL with a minimum of 14 days before the intended first flight.

1.10.4.3.2 Revidovaná sestava musí být předložena tak, aby:

1.10.4.3.2 An RLST must be received by EUROCONTROL such that:

- a) byla přijata v EUROCONTROL minimálně 7 pracovních dnů (viz ust. 1.10.4.6.2) před prvním letem ovlivněným údaji v revidované sestavě,
- b) současně musí časový úsek sedmi pracovních dní mezi příjmem sestavy a prvním letem obsahovat dva pondělky.

- a) there is a minimum of 7 working days (see 1.10.4.6.2 below) between reception of the file by EUROCONTROL and the activation of the first flight affected by the amendment, and
- b) there must be two Mondays between reception of the file and activation of the first flight affected by the amendment.

1.10.4.4 POSTUPY PRO PŘEDLOŽENÍ RPL

1.10.4.4 RPL SUBMISSION PROCEDURE

1.10.4.4.1 RPL mohou být předloženy v některém z následujících formátů:

1.10.4.4.1 RPLs may be submitted in any of the following formats:

- IFPS RPL formát (bývalý DBO/DBE) na disketách, prostřednictvím SITATEX nebo elektronickým předáním souboru,
- ICAO formát v tištěné podobě podle L 4444.

- IFPS RPL format (former DBO/DBE format) - via diskette, SITATEX or electronic file transfer. (method of electronic file transfer shall be agreed between Aircraft Operator and EUROCONTROL, NMOC),
- ICAO format (hard copy) - on paper (ICAO Doc 4444).

1.10.4.4.2 Podrobně je IFPS formát popsán v "Network Operations Handbook" část "IFPS User Manual". Jeho výtisky je možno získat z knihovny EUROCONTROLu .

1.10.4.4.2 Details of IFPS RPL format may be found in the IFPS User Manual section of the Network Operations Handbook. Copies can be obtained from the EUROCONTROL Library.

1.10.4.4.3 Příjem sestav RPL bude předkladateli potvrzen prostřednictvím sítě SITA nebo faxem podle vhodnosti.

1.10.4.4.3 On receipt of an RPL file, EUROCONTROL will send an acknowledgement of receipt by SITA or fax as appropriate.

1.10.4.4.4 Jestliže předkladatel neobdrží potvrzení příjmu během dvou pracovních dní od předložení sestav RPL, musí z vlastní iniciativy kontaktovat kancelář RPL za účelem potvrzení příjmu sestav.

1.10.4.4.4 If no acknowledgement is received from EUROCONTROL within 2 working days of dispatch, the originator must contact the RPL Team to confirm that the file has been received.

1.10.4.4.5 Po potvrzení příjmu sestav v termínu budou tyto zpracovány. RPL tým kontaktuje předkladatele pouze v případě nejasností termínu platnosti nebo v popisu trati jednotlivých letů. Z toho vyplývá, že nenásledují-li ze strany

1.10.4.4.5 Following the acknowledgement the RPL Team will process the file and will contact the originator again only if there are any problems, such as the route or validity periods. It follows, therefore, that if no subsequent query is

EUROCONTROL žádné dotazy, může předkladatel považovat své sestavy RPL za úspěšně zpracované.

1.10.4.4.6 Jakékoliv změny v adresách nebo kontaktních telefonních číslech dopravce (například změna kontaktního čísla nebo adresy pracoviště, kde lze získat údaje doplňku letového plánu - pole 19) musí být neprodleně oznámeny kanceláři RPL.

1.10.4.4.7 EUROCONTROL je schopen akceptovat RPL předložená na více než jednu sezónu za předpokladu, že předložená data budou reflektovat změnu zimního a letního času.

1.10.4.5 SPECIFICKÉ POŽADAVKY

1.10.4.5.1 Základní pravidla pro předkládání stálých letových plánů jsou uvedena v ICAO dokumentech Doc 4444 a Doc 7030. Následující odstavce specifikují rozdíly mezi ICAO Standardy a požadavky EUROCONTROL, které umožňují pružnější přístup v rámci základních pravidel. Všechny podrobnosti jsou uvedeny v "Network Operations Handbook" část "IFPS User Manual".

1.10.4.5.2 RPL musí být předložena pro celý let od letiště vzletu do letiště přistání. Musí být tedy předložena pro celou trať. Není povoleno předložit RPL pro jednu část letu a FPL pro druhou. Použití RPL je povoleno pouze za předpokladu, že všechna střediska na trati zamýšleného letu souhlasila s použitím RPL. Všechny státy uvnitř IFPS Zone používají RPL. Je odpovědností provozovatele zajistit adresaci a koordinaci RPL předložených pro let částečně mimo IFPS Zone se středisky ležícími vně IFPS Zone.

1.10.4.5.3 Pro účely EUROCONTROL musí Revidovaná Sestava (RLST) obsahovat pouze změny, zrušení a dodatky (to znamená údaje označené "-" a "+") Údaje o nezměněných letech nejsou požadovány.

1.10.4.5.4 Údaje označené "-" musí předcházet údaje označené "+".

1.10.4.5.5 V případech zrušení nebo změny musí být údaje označené "-" přesnou kopií původních údajů označených "+", aby zrušení nebo změna mohly být provedeny.

1.10.4.5.6 Nové a Revidované sestavy RPL musí obsahovat pořadová čísla, aby bylo umožněno jejich vložení do databáze stálých letových plánů ve správném pořadí. Pořadové číslo rovněž umožní další kontrolu kompletnosti přijatých sestav. První Nová Sestava (NLST) předložená pro danou sezónu bude označena pořadovým číslem 001 a všechny následují bez ohledu na to, zda se jedná o NLST nebo RLST budou označeny vyššími pořadovými čísly.

1.10.4.5.7 Pořadové číslo sestavy RPL bude uvedeno na řádce "0" (údaje o odesílateli) počínaje znakem 37 v případě předložení na disketách, nebo v poli "E" v případě předložení v tištěné podobě v ICAO formátu.

initiated by EUROCONTROL, the originator can assume that the file has been successfully processed into the RPL database.

1.10.4.4.6 Any change to the address or contact number of the Aircraft Operator (for example, a change of contact number/address for obtaining supplementary information) must be advised to the RPL Team immediately.

1.10.4.4.7 EUROCONTROL is able to accept RPL data which covers more than one Winter/Summer period but Originators must ensure that any such data is amended to reflect any changes of the clock (i.e. to reflect Summer/Winter time).

1.10.4.5 SPECIFIC EUROCONTROL REQUIREMENTS FOR RPL OPERATIONS

1.10.4.5.1 The basic principles for the submission of Repetitive Flight Plans are contained in ICAO Docs 4444 and 7030. The following paragraphs detail the differences between the ICAO Standard and the EUROCONTROL requirement, which permits a more flexible approach within the basic rules. Full details are contained in the IFPS User Manual section of the Network Operations Handbook.

1.10.4.5.2 RPLs shall cover the entire flight from the departure aerodrome to the destination aerodrome. Therefore, an RPL shall be submitted by the flight plan originator for its entire route. A mixture of both RPL and FPL message shall not be permitted. RPL procedures shall be applied only when all ATS authorities concerned with the flight have agreed to accept RPLs. In this respect, all States of the IFPS zone accept RPLs. It is the responsibility of the aircraft operator to ensure that RPLs for flights which are partly outside the zone are properly co-ordinated and addressed to the relevant external ATS authorities.

1.10.4.5.3 For EUROCONTROL purposes an RLST may be submitted which contains only changes, cancellations and additions (i.e. "-" and "+"). Details of unchanged flights (i.e. "blanks") are not required.

1.10.4.5.4 The "-" must come before the "+".

1.10.4.5.5 For a cancellation or change, the "-" must be an exact duplicate of the original "+" that it is to cancel, in order for it to be accepted by the RPL processing system.

1.10.4.5.6 The NLSTs and RLSTs are to be numbered sequentially as this enables EUROCONTROL to ensure that the lists are entered into the RPL database in the correct order. It also provides a double check for possible missing submissions. The first NLST of the season should be numbered 001 and each following list, regardless of whether it is an NLST or RLST, is to be numbered sequentially.

1.10.4.5.7 The numbering of the RPL submissions is done on line "0" (sender record) starting at character 37 of the diskette file and in field "E" of an ICAO hard copy file (on paper).

1.10.4.5.8 Pozastavení platnosti předloženého RPL na definovaný časový úsek se provádí zasláním informací uvedených v odstavci 1.10.4.7. Pozastavení platnosti není možné na časový úsek kratší než 3 dny. V těchto případech je nutno zaslat do IFPS individuální zprávu o zrušení (CNL) v den konání zrušeného letu. Tímto postupem se zabrání plýtvání kapacitou na základě existence letových plánů, které nebudou nikdy aktivovány v databázích NMOC a ATC.

1.10.4.5.9 Zrušení jednotlivého letu, na nějž bylo předloženo RPL, se provádí zasláním zprávy CNL. Zpráva musí být adresována oběma pracovišti IFPS (IFPU 1 - EUCHZMFP a IFPU 2 - EUCBZMFP, popřípadě SITA adresy BRUEP7X a PAREP7X). Dále musí být zpráva adresována služebnám mimo IFPS Zone, kterým bylo adresováno RPL. Zpráva CNL nesmí být zaslána dříve než 20 hodin před EOBT. Totéž pravidlo se vztahuje na zprávy CHG, DLA. V čase EOBT - 20 hodin je RPL přesunováno do IFPS a stává se FPL.

1.10.4.5.10 Obnovení platnosti RPL po jeho pozastavení na údobí, které nebylo definováno, se provádí zasláním instrukcí ve formátu uvedeném v odstavci 1.10.4.8.

1.10.4.5.11 Všechny postupy specifikované v ust. 1.10.4.5.3, 1.10.4.5.5, 1.10.4.5.6, 1.10.4.5.7, 1.10.4.5.8, 1.10.4.5.9, 1.10.4.5.10 nejsou aplikovatelné pro část trati ležící mimo IFPS Zone.

1.10.4.6 VŠEOBECNÉ INFORMACE

1.10.4.6.1 Problematikou RPL se zabývá uvnitř EUROCONTROL určený RPL Team.

1.10.4.6.2 Pracovní doba je od pondělí do pátku od 0800 do 1715 středoevropského času, včetně svátků s výjimkou 25. prosince. Při předkládání RPL je nutno vzít v úvahu shora uvedenou pracovní dobu.

1.10.4.6.3 Sestavy RPL mohou být zaslány některým z následujících způsobů:

POŠTOU:

EUROCONTROL NMOC
FDO/RPL Team
Rue de la Fusée, 96
B - 1130 Brussels
BELGIUM

SITATEX BRUER7X
FAX + 32 3 729 9042

1.10.4.6.4 Telefonický kontakt na RPL Team:
+ 32 2 729 9847
+ 32 2 729 9861
+ 32 2 729 9866

1.10.4.6.5 Použití tištěné formy se nedoporučuje. Použitím disket, SITATEXu nebo elektronickým zasláním sestav se vylučuje možnost chyb vzniklých při přepisování údajů z tištěného formátu.

1.10.4.6.6 Aby se dopravcům usnadnilo předkládání RPL prostřednictvím disket, byl v EUROCONTROL vypracován program pro Windows 3.1 nebo Windows 95 umožňující

1.10.4.5.8 To suspend an RPL the originator should send the information in the format shown in para 1.10.4.7. However, originators should note that flights cannot be suspended for less than 3 days. If the suspension is for less than 3 days, individual daily cancellation messages must be sent by the originator to the IFPS in order not to waste ATC capacity by leaving "ghost" flights in the NMOC and ATC databases.

1.10.4.5.9 To cancel an RPL for a specific day, the originator shall send a CNL message. CNL message must be addressed to both IFPS units (EUCHZMFP and EUCBZMFP or BRUEP7X and PAREP7X). Furthermore, CNL message must be addressed to all external units outside IFPS zone, which was addressed RPL. CNL message must not be sent earlier than 20 hours before EOBT. Same rule applies to the change (CHG) or delay (DLA) message. At the time 20 hours before EOBT the RPL is moved to the IFPS and RPL becomes FPL.

1.10.4.5.10 To recover any RPL which has been suspended for an undefined period, the originator must send the instruction in the format shown in para 1.10.4.8.

1.10.4.5.11 It is emphasised that the requirements specified in paragraphs 1.10.4.5.3, 1.10.4.5.5, 1.10.4.5.6, 1.10.4.5.7, 1.10.4.5.8, 1.10.4.5.9, 1.10.4.5.10 are not applicable to route portions outside the IFPS Zone.

1.10.4.6 GENERAL INFORMATION

1.10.4.6.1 RPL data at EUROCONTROL is handled by a dedicated section known as the RPL Team.

1.10.4.6.2 The RPL Team working day is from 0800 to 1715 (Central European Time) Monday to Friday, including Public Holidays but excluding 25 December. Originators of RPL data should take these operating hours into account when submitting RPL data to EUROCONTROL.

1.10.4.6.3 RPL data files may be sent to EUROCONTROL by any of the following means of communication:

POSTAL ADDRESS:

EUROCONTROL NMOC
FDO/RPL Team
Rue de la Fusée, 96
B - 1130 Brussels
BELGIUM

SITATEX BRUER7X
FAX + 32 3 729 9042

1.10.4.6.4 The RPL Team may be contacted by telephone on:
+ 32 2 729 9847
+ 32 2 729 9861
+ 32 2 729 9866

1.10.4.6.5 The use of hard copy via post is discouraged. Submission via diskette, SITATEX or electronic file transfer removes the chance of an RPL operator making any typographical errors when copying the data from the hard copy into the IFPS RPL system.

1.10.4.6.6 In order to assist Aircraft Operators in submitting RPL programs via diskette, EUROCONTROL has developed a PC based program which runs under Windows 3.1/

produkcí v ICAO nebo IFPS RPL formátu. Tento program pro PC je k dispozici zdarma na adrese EUROCONTROL NMOC, User Requirement Section a dále podle ust. 1.10.4.6.4.

Windows 95 and which has been designed to enable RPL files to be output in ICAO format or IFPS RPL format. The PC based program is available free of charge from EUROCONTROL NMOC, User Requirements Section at the address given in paragraph 1.10.4.6.4 above.

1.10.4.7 Pozastavení platnosti RPL

1.10.4.7.1 Za účelem pozastavení platnosti RPL musí předkladatel zaslat do EUROCONTROL RPL Team prostřednictvím SITA nebo Faxu zprávu obsahující následující informace:

1.10.4.7 Suspension of RPLs

1.10.4.7.1 To suspend an RPL/s the RPL Originator must send by SITA, FAX a letter to the EUROCONTROL RPL Office with an instruction which contains the following information:

Please suspend the following flights with effect from ddm until ddm.
AIRCRAFT-ID VAL-FROM VAL-UNTIL DAYS-OF-OPERATION ADEP EOBT ADES

Poznámka:

- Platnost RPL nemůže být pozastavena na období kratší než 3 dny.
- Zpráva o pozastavení platnosti RPL musí být obdržena nejméně 48 hodin před EOBT prvního pozastaveného letu. Nelze-li tento parametr dodržet musí být zaslána zpráva CNL.
- Není-li uvedena informace "UNTIL" musí být v případě obnovení platnosti RPL zaslána "Recovery Message".

Note:

- Flights can not be suspended for periods of less than 3 days.
- A suspension message shall be received not less than 48 hrs before the EOBT of the earliest affected flight/s. When sufficient notice cannot be given, individual CNL messages must be filed.
- If the "UNTIL" is not filled in, then a Recovery message will have to be sent in order to re-instate the flights.

1.10.4.7.2 Zpráva "RSUS" je ADEXP zpráva totožná s výše uvedeným. Tato zpráva zatím nebyla implementována a nebude používána. Předkladatelé použijí postup popsany v 1.10.4.7.1.

1.10.4.7.2 The RSUS message is an ADEXP message which has not been implemented in the RPL system. This message shall not be used. Originators should use the media and layout described in 1.10.4.7.1 above.

1.10.4.8 Obnovení platnosti RPL

1.10.4.8.1 Za účelem obnovení platnosti RPL pozastaveného podle 1.10.4.7.1 musí předkladatel zaslat do EUROCONTROL RPL Team prostřednictvím SITA nebo FAXu zprávu obsahující následující informace:

1.10.4.8 Recovery of RPLs

1.10.4.8.1 To recover an RPL/s, the RPL Originator must send by SITA, FAX a letter to the EUROCONTROL RPL Office with an instruction which contains the following information:

Please recover the following flights with effect from ddm.
AIRCRAFT-ID VAL-FROM VAL-UNTIL DAYS-OF-OPERATION ADEP EOBT ADES

Poznámka: Zpráva obnovující platnost pozastaveného RPL musí být v EUROCONTROL přijata nejméně 48 hodin před EOBT prvního letu, jehož platnost je obnovována není-li možno tento časový parametr dodržet musí být pro daný let vyplněn a podán individuální FPL.

Note: A recovery message shall be received not less than 48 hours before the EOBT of the earliest affected flight/s. When sufficient notice cannot be given, individual FPL messages must be filed .

1.10.4.8.2 Zpráva "RREC" je ADEXP zpráva totožná s výše uvedeným. Tato zpráva zatím nebyla implementována a nebude používána. Předkladatelé použijí postup popsany v 1.10.4.8.1.

1.10.4.8.2 The RREC message is an ADEXP message which has not been implemented in the RPL system. This message shall not be used. Originators should use the media and layout described in 1.10.4.8.1 above.

1.10.5 Plánování letů v oblasti FRACZECH

1.10.5 Flight planning within FRACZECH area

1.10.5.1 Obecné

1.10.5.1 General

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.10.5.1.5 Maximální vzdálenost "DCT" mezi význačnými body FRA není ve FRACZECH omezena.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.10.5.1.10 Lety nesmějí být plánovány blíže než 5 NM k publikovaným hranicím FRACZECH.

1.10.5.1.10 Flights shall not be planned closer than 5 NM to the published FRACZECH border.

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

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

1.10.5.2 Přelétávající provoz

1.10.5.2 Overflying traffic

1.10.5.2.1 Za přelétávající provoz se považuje provoz, který má letiště odletu a letiště určení mimo FRACZECH.

1.10.5.2.1 Overflying traffic are all flights whose aerodromes of departure and destination are located outside FRACZECH.

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

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

1.10.5.3 Odlétávající provoz

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

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

1.10.5.4 Přilétávající provoz

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

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

1.10.5.3 Departing traffic

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

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

1.10.5.4 Arriving traffic

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

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