

ARO Praha/Ruzyně LKPRZPZX  
Prostřednictvím sítě SITA - adresa bude publikována  
dodatečně

- 1) Při předložení letového plánu prostřednictvím sítí AFTN nebo SITA je předkladatel povinen uvádět letový plán v plném rozsahu včetně pole 19.
- 2) Při předložení letového plánu prostřednictvím sítí AFTN/SITA budou následně IFPS Reply Messages (ACK-MAN-REJ) redistribuovány na adresu odesílatele letového plánu k němuž se vztahují.
- 3) Pokud provozovatel požaduje redistribuci zpráv (ACK-MAN-REJ) na jinou nebo další adresu než je adresa odesílatele letového plánu oznámí tento fakt:

Řízení letového provozu České Republiky, s.p.  
Divize plánování a rozvoje letových navigačních služeb  
Navigační 787  
252 61 Jeneč  
☎ 727 373 262, 📠 727 372 011

#### 1.10.2.1.1.4 Předložení letového plánu prostřednictvím e-mailu

Letový plán může být předložen prostřednictvím e-mailu na adresu: [briefinglkpr@ans.cz](mailto:briefinglkpr@ans.cz).  
Zpráva o schválení letového plánu, zpráva "ACK" nebo zpráva o zamítnutí letového plánu, zpráva "REJ", bude poslána na emailovou adresu, ze které byl obdržán letový plán předložený pro IFR nebo kombinovaný let.

#### 1.10.2.1.1.5 Předložení letového plánu prostřednictvím webové aplikace IBS

IBS (Integrovaný Flight Briefing System) je webová aplikace, která poskytuje uživatelům služby pro podání letového plánu a předletovou přípravu (<https://ibs.rlp.cz>).

#### 1.10.2.1.2 Čas předložení letového plánu

1.10.2.1.2.1 Letový plán předkládaný na let IFR nebo na let kombinovaný musí být předložen nejpozději v čase EOBT minus 3 hodiny. Při předložení později než v tomto čase se předkladatel vystavuje nebezpečí většího zdržení, než v případě včasného předložení.

1.10.2.1.2.2 Letový plán pro let IFR, nebo kombinovaný let IFR/VFR, VFR/IFR nesmí být předložen dříve než 120 hodin (5 dní) před EOBT uvedeném v letovém plánu.

#### 1.10.2.1.3 Adresování letového plánu

##### 1.10.2.1.3.1 Let v prostoru IFPS Zone

Letový plán pro let plně uvnitř "IFPS Zone" podle "Network Operations Handbook" bude adresován pouze oběma pracovišti IFPS.

IFPU 1 (Brusel) EUCHZMFP  
IFPU 2 (Bretigny) EUCBZMFP

##### 1.10.2.1.3.2 Lety mimo prostor působnosti IFPS

- a) Lety z "IFPS ZONE" do prostoru vně "IFPS ZONE"  
Letový plán bude adresován IFPU - Haren a IFPU -

ARO Praha/Ruzyně LKPRZPZX  
SITA address - to be defined

- 1) If a flight plan is submitted by means of AFTN or SITA the operator shall file the flight plan including the field 19. Syntax in accordance with Doc 4444.
- 2) If a flight plan is submitted by means of AFTN or SITA the following "IFPS-Operational Reply Messages (ACK, MAN, REJ)" will be re-distributed to the address of the flight plan originator.
- 3) If this re-distribution is requested to an address different from the originators address or, if the distribution is requested to an additional address, the operator will announce the details to:

Air Navigation Services of the Czech Republic  
Air Navigation Services Planning and Development  
Division  
Navigační 787  
252 61 Jeneč  
☎ +420 727 373 262, 📠 +420 727 372 011

#### 1.10.2.1.1.4 The submission of FPL by means of e-mail

A flight plan can be submitted by means of e-mail at the following address: [briefinglkpr@ans.cz](mailto:briefinglkpr@ans.cz).  
Acknowledge Message - ACK or Rejection Message - REJ will be sent to the email address from which the submitted IFR or combined flight plan was sent .

#### 1.10.2.1.1.5 The submission of FPL via web application IBS

IBS (Integrated Flight Briefing System) is web application which provides to users services for filing FPL and pre-flight briefing (<https://ibs.rlp.cz>).

#### 1.10.2.1.2 Time parameters for flight plan submission

1.10.2.1.2.1 The flight plan filed for IFR or combined flight shall be filed at the EOBT time minus 3 hours at the latest. Filing the flight plan later than EOBT - 3 hours, the operator is taking the risk of being more heavily penalised than the flights with the flight plans filed on time.

1.10.2.1.2.2 A flight plan for IFR flight, or combined IFR/VFR, VFR/IFR flight shall not be filed earlier than 120 hours (5 days) before the EOBT adduced in the flight plan.

#### 1.10.2.1.3 Flight plan addressing

##### 1.10.2.1.3.1 Flight fully inside the IFPS-Zone

Flight plan for a flight fully inside the IFPS Zone as defined by Network Operations Handbook shall only be addressed to both "IFPS Units - IFPU".

IFPU 1 (Brusel) EUCHZMFP  
IFPU 2 (Bretigny) EUCBZMFP

##### 1.10.2.1.3.2 The flights outside the space of interest of IFPS

- a) The flights from the inside of IFPS-ZONE outside IFPS-ZONE

Bretigny na adresy EUCHZMFP a EUCBZMFP. Adresy středisek řízení ležících mimo "IFPS Zone" se uvedou na další řádce za údaje o odesílateli před otvírací závorkou zprávy. Vlastní distribuci provede IFPS. Každá řádka adres musí být uvedena zkratkou "AD" a nesmí obsahovat více než 7 adres.

b) Lety kombinované VFR/IFR, IFR/VFR, GAT/OAT, OAT/GAT

Výše uvedená adresní pravidla platí i pro kombinované lety. Adresy středisek zainteresovaných na VFR nebo OAT části letu se uvedou na další řádce za údaje o odesílateli před otvírací závorkou zprávy. Tyto adresy musí být uvedeny v souladu s tabulkou uvedenou v rámci stanovení 1.11.1, strana ENR 1-11.

#### 1.10.2.1.3.3 Adresování letových plánů na další úsek úseky letu

- 1) Všechny úseky leží uvnitř "IFPS - Zone". Letové plány na všechny úseky letu jsou zaslány přímo na obě adresy IFPU. Letové plány na další úsek letu nebudou zasílány na ARO mezilehlého letiště k další distribuci.
- 2) Letový plán na další úsek letu, který směřuje vně "IFPS - Zone". Letové plány na oba úseky letu jsou adresovány na obě adresy IFPU na adresy EUCHZMFP a EUCBZMFP. Adresy středisek řízení vně "IFPS Zone" zainteresovaných na letu, se uvedou na další řádce za údaje o odesílateli před otvírací závorkou zprávy. Distribuci vně "IFPS - Zone" provede IFPS.
- 3) Letový plán na další úsek letu, který začíná vně IFPS - Zone bude zaslán ohlašovně letových provozních služeb mezilehlého letiště k distribuci bez ohledu, zda let směřuje zpět do IFPS - Zone nebo bude pokračovat mimo ni.

#### 1.10.2.1.3.4 Validační systém IFPS

Před zasláním letového plánu na adresy uvedené v odstavci 1.10.2.1.3.1 lze celkovou správnost letového plánu ověřit jeho zasláním na adresy: AFTN: EUCHZMFV  
SITA: BRUEY7X

Následně je přijata buď zpráva ACK, indikující, že po zaslání do IFPU1 a IFPU2 bude letový plán akceptován bez manuálního zásahu obsluhy, nebo zpráva REJ indikující chybnost zaslání FPL. Po příjmu ACK není letový plán předložen. Následovat musí jeho zaslání na adresy uvedené v 1.10.2.1.3.1.

#### 1.10.2.1.4 Obsah letového plánu

1.10.2.1.4.1 Při vyplňování letového plánu se předkladatel řídí leteckými předpisy s následujícími výjimkami.

1.10.2.1.4.2 Běžně se předpokládá, že let bude uskutečněn do 24 hodin od předložení letového plánu. Uvnitř EUR - Region existuje možnost předložení letového plánu více než 24 hodin před EOBT. Tento fakt bude indikován v poli 18 prvek RMK. Pole 18: RMK/DOF/YYMMDD

The flight plan will be addressed to both of IFPUs. The addresses of ATC Units outside the IFPS-Zone involved in the flight will be adduced to the additional line beneath the originator's data, before the opening bracket of the message itself. The IFPS will distribute the message to these addresses. Each line of addresses shall be introduced by "AD" abbreviation and it shall contain not more than 7 addresses.

b) Combined VFR/IFR, IFR/VFR, GAT/OAT, OAT/GAT flights

The addressing rules adduced above apply to the combined flights as well. The addresses of the units involved in VFR or OAT portion of the flight will be adduced to the additional line beneath the originators data before the opening bracket of the message itself. These addresses shall be inserted in accordance with the table adduced in frame of item 1.11.1, page ENR 1-11.

#### 1.10.2.1.3.3 Addressing of the next leg flight plans

- 1) All legs inside the IFPS - Zone  
The flight plans for all legs of the flight will be addressed directly to both IFPUs. No flight plan will be sent to an ARO of intermediate airport for further distribution.
- 2) Next leg of a flight leads from the inside of IFPS - Zone outside of IFPS zone.  
Both flight plans shall be filed directly with both IFPUs. The addresses of the ATC units outside the IFPS involved in next stage flight plan will be adduced on the additional line beneath the originator's data before the opening bracket of the message itself. The IFPS will distribute the flight plan to these addresses.
- 3) Flight plan for the next leg of a flight departing outside the IFPS zone shall be sent to the ARO of the intermediate airport for further distribution notwithstanding the fact that the flight is returning to IFPS - Zone or not.

#### 1.10.2.1.3.4 IFPS Validation System

Before the flight plan is sent to the addresses adduced in para 1.10.2.1.3.1, its correctness can be checked by sending it to the following addresses: AFTN: EUCHZMFV  
SITA: BRUEY7X

The ACK message received indicates that the flight plan will be accepted without manual intervention after it is sent to the addresses adduced in para 1.10.2.1.3.1. The REJ message received indicates mistakes in the FPL message. After the ACK reception the flight plan is not considered as accepted. Subsequently it must be sent to the addresses adduced in para 1.10.2.1.3.1.

#### 1.10.2.1.4 Contents of the flight plan

1.10.2.1.4.1 Filing the flight plan the submitter generally complies with the national rules apart from the following exceptions.

1.10.2.1.4.2 The flight is supposed to be executed within 24 hours after the flight plan submission. Inside the EUR-Region the possibility exists to file a flight plan more than 24 hours prior to the EOBT. This fact shall be indicated in the field 18, element "RMK". Syntax field 18: RMK/DOF/YYMMDD

1.10.2.1.4.3 Požadavky na plánování letů v EUR RVSM na vyplňování formuláře letového plánu ICAO a stálého letového plánu jsou obsaženy v Regionálních doplňkových postupech EUR ICAO (Doc 7030/4 - EUR).

1.10.2.1.4.4 V poli 8 musí být vždy uveden druh letu. Pod písmenem "M" se uvádí veškeré státní lety, to jest lety letadel vojenských, policejních a celních.

1.10.2.1.4.5 Popis trati musí být v souladu s pravidly ICAO, jedním ze způsobů uvedených v předpisu L4444. Preferovaný popis trati, je popis způsobem: N0480F350 bod-trať-bod-trať-bod.

- 1) Prvním bodem v popisu trati musí být koncový bod odletové trati, který je zároveň prvním publikovaným traťovým bodem.
- 2) Nejsou-li pro dané letiště publikovány odletové tratě uvede se zkratka "DCT". N0480F350 DCT - první publikovaný traťový bod. Maximální vzdálenost mezi uvedeným bodem a letištěm vzletu musí být 50 NM nebo menší.
- 3) Posledním bodem v popisu trati musí být poslední publikovaný traťový bod, který je zároveň prvním bodem příletové trati.
- 4) Nejsou-li pro dané letiště publikovány příletové tratě uvede se poslední publikovaný traťový bod a zkratka "DCT". Maximální vzdálenost mezi uvedeným bodem a cílovým letištěm musí být 50 NM nebo menší.
- 5) Schopnost systému IFPS zpracovat trať popsanou zeměpisnými souřadnicemi zůstává zachována.

1.10.2.1.4.6 Traťový STAY indikátor

- 1) Účel: Umožnit zahrnutí zdržení vyplývající pro traťový let ze speciálních aktivit na trati do časových údajů trajektorie. Speciálními aktivitami se rozumí činnosti jako výcvik, doplňování paliva za letu, letecké snímkování a podobně.
- 2) Popis: Čas plánovaný pro speciální činnost v určitém prostoru na trati (STAY area) se uvádí v rámci STAY indikátoru v poli 15 letového plánu. Příslušný čas je uveden mezi bodem vstupu a výstupu do a ze STAY area. Příklad: ... BODAL STAY1/0100 TIBLA ...
- 3) Body vstupu a výstupu do a ze STAY area mohou být totožné. Příklad: ... BODAL STAY1/0030 BODAL ...
- 4) STAY indikátor na trati téhož letu může být uveden opakovaně. Z tohoto důvodu musí být každý STAY indikátor označen pořadovým číslem. Maximální počet indikátorů je devět. Příklad: ... BODAL STAY1/0030 BODAL A152 TIBLA STAY2/0030 TIBLA A152 ...
- 5) Plánovaný čas pobytu v prostoru pro zvláštní činnost (STAY area) musí být vyjádřen v hodinách a minutách. Vůči vstupním a výstupním bodům do a ze STAY area lze uvést změny hladiny, rychlosti, pravidel (IFR/VFR) nebo

1.10.2.1.4.3 The EUR RVSM flight planning requirements for the completion of the ICAO Flight Plan Form and the Repetitive Flight Plan are contained in the ICAO EUR Regional Supplementary Procedures (Doc 7030/4 - EUR).

1.10.2.1.4.4 The type of flight in Item 8 shall always be filed. Letter "M" represents all state flights, i.e. military, police and customs aircraft.

1.10.2.1.4.5 The route description shall be in compliance with ICAO rules in one of the ways adduced in Doc 4444. The preferable description is in the way: N0480F350 point-route-point-route-point

- 1) The first point in the route description shall be the last point of departure route which is simultaneously the first published en-route point.
- 2) If no departure routes are published for the airport in question the "DCT" shall be used before the first point in route description. Syntax N0480F350 DCT - point - route. The maximum distance between the departure airport and the filed point shall be 50 NM or shorter.
- 3) The last point in the route description shall be the last published en-route point which is simultaneously the first point of arrival route.
- 4) If no arrival routes are published for the airport in question the last point in route description will be the last published en-route point followed by "DCT". Syntax: route - point - DCT. The maximum distance between the airport of arrival and the filed point shall be 50 NM or shorter.
- 5) The system can process the route description given in geographical coordinates in compliance with ICAO rules.

1.10.2.1.4.6 En-route STAY indicator

- 1) Objective: To enable time delays associated with certain special en-route activities such as training flights, air-air refuelling, photographic missions etc. to be entered in the Route Field of a FPL.
- 2) Description: To indicate the time spent on the route of the flight in the area (STAY area) where special activities are planned a STAY indicator shall be inserted in Field 15 of the FPL between the point of entry in the STAY area and the point of exit from the STAY area. Example: ... BODAL STAY1/0100 TIBLA ...
- 3) The entry point in the STAY area and the exit point from the STAY area can be identical. Example: ... BODAL STAY1/0030 BODAL ...
- 4) To allow several STAY indicators to be inserted in the route of a flight a sequence number from 1 to 9 shall be attached to a STAY indicator. Example: ... BODAL STAY1/0030 BODAL A152 TIBLA STAY2/0030 TIBLA A152 ...
- 5) The planned time spent in the STAY area shall be indicated in hours and minutes. It is possible to indicate speed/flight level changes, flight rules changes (IFR/VFR) and flight type changes (GAT/OAT) on the point of entry

typu letu (GAT/OAT) podle kterých bude let v daném úseku probíhat. Příklad:

... BODAL VFR STAY1/0030 BODAL/N0420F330 IFR ...

- 6) Důvod pro uvedení STAY indikátoru v poli 15 se uvádí otevřenou řečí v rámci pole 18. Příklad:  
... pole 15: ... BODAL STAY1/0030 BODAL ...  
... pole 18: ... STAYINFO1/CALIBRATION OF BNO VOR  
Pořadové číslo uvedené v prvku STAYINFO v poli 18 musí být totožné s pořadovým číslem STAY indikátoru v poli 15, ke kterému se vztahuje.
- 7) STAY indikátor může být použit výhradně pro speciální činnost na trati jinak standardního letu.
- 8) STAY indikátor může být použit výhradně v případě letů plánovaných výhradně v prostoru IFPS Zone a je-li postup publikován v prostoru státu, nebo států ve kterých má být STAY indikátor uveden.
- 9) STAY indikátor nelze použít ve stálých letových plánech (RPL).

1.10.2.1.4.7 Upřesňující informace zahrnující požadavky na plánování letů v EUR regionu

- 1) Lety státních letadel nevybavených pro kanálovou separaci 8,33 kHz a údaje v letovém plánu:
  - Lety státních letadel nevybavených pro kanálovou separaci po 8,33 kHz a operující v prostoru, kde je tato vyžadována, ale vybavené pro komunikaci v pásmu UHF, uvedou v rámci pole 10, prvek „a“ údaj „U“ (vybavení pro komunikaci v pásmu UHF) a následně údaj „Z“ (jiné vybavení)
  - V poli 10 nesmí být uveden údaj „Y“ indikující vybavenost pro kanálovou separaci 8,33 kHz
  - Pole 18, prvek „COM/...“ musí následně obsahovat údaj „EXM833“

*Poznámka: Vzhledem k tomu, že pole 10, prvek „a“ obsahuje společné údaje o komunikačním a navigačním vybavení, nelze v případě shora uvedených letů uvést údaj „S“ a údaje o navigačním vybavení musí být proto uvedeny individuálně v souladu s předpisem L 4444*

- 2) Pro lety letadel, která nejsou vybavena pro PBN tak aby dosáhla RNAV 5 nebo lepší v souladu s požadavky uvedenými v předpisu L 7030 platí následující:
  - V poli 10 nesmí být uveden údaj „R“ indikující vybavenost pro PBN požadované přesnosti
  - V poli 10 musí být uveden údaj „Z“ indikující jiné vybavení
  - V poli 10 musí být proto individuálně uvedeny údaje o navigačním vybavení v souladu s předpisem L 4444
  - Pole 18, prvek „NAV/...“ musí obsahovat údaj „RNAVX“.

*Poznámka: Pro případ vynuceného stoupání nad spodní hranici prostoru, kde je dotyčné vybavení požadováno, se shora popsaná pravidla vztahují i na lety plánované pod spodní hranici tohoto prostoru.*

- 3) Provozovatelé provádějící lety plně nebo částečně v prostoru jednotného evropského nebe (Single European Sky), ve kterém je vyžadováno vybavení ATN B1 CPDLC, ale které mají výjimku z Nařízení Komise (ES) č. 29/2009 podle článku 3(3) nebo jejichž typy/verze letadel jsou vyjmuty z platnosti výše uvedeného Nařízení dle

in the STAY area and/or on the point of exit from the STAY area. Example:

... BODAL VFR STAY1/0030 BODAL/N0420F330 IFR ...

- 6) To indicate the reason for STAY, a free text STAYINFO indicator shall be inserted in Field 18 of the FPL. Example:  
... Field 15: ... BODAL STAY1/0030 BODAL ...  
... Field 18: ... STAYINFO1/CALIBRATION OF BNO VOR  
The sequence number attached to the STAYINFO indicator shall be identical with the number attached to the corresponding STAY indicator.
- 7) A STAY indicator can only be used for en-route special activities of otherwise standard flight.
- 8) A STAY indicator can only be used for flights that are completely within the IFPS Zone and if so published in AIPs of the states concerned.
- 9) The STAY indicator is not allowed in Repetitive Flight Plans.

1.10.2.1.4.7 Information specifications regarding flight planning requirements within EUR region

- 1) State flights not equipped for 8,33kHz channel spacing and data to be filed in filed flight plan:
  - State flights not equipped for 833 kHz channel spacing and operating in 8,33 airspace and equipped for communication in UHF band shall file “U” and “Z” in frame of the field 10a.
  - The same flights shall not file “Y” (indicating equipment for 8,33 kHz channel spacing) in frame of the field 10.
  - The field 18, item “COM/...” shall subsequently comprise “EXM833”.

*Note: With regard to the fact that the field 10a contains common data on communication and navigation equipment, it is not possible to use letter “S” and the data on navigation shall be adduced individually in compliance with Doc4444 for the flights mentioned above.*

- 2) For the flights not equipped for PBN - RNAV 5 or better in compliance with ICAO Doc 7030 the following shall be applied:
  - The field 10 shall not comprise the letter “R” indicating PBN-RNP ability.
  - The field 10 shall comprise the letter “Z” indicating other equipment.
  - The field 10 shall comprise individual navigational equipment data in compliance with Doc 4444.
  - The field 18, item “NAV/...” shall comprise “RNAVX”.

*Note: For the case of forced climbing above the lower limit of the RNAV airspace, where this equipment is required the rules mentioned above apply even for the flights planned below the lower limit of this RNAV airspace.*

- 3) Operators conducting flights wholly or partly in the Single European Sky airspace where ATN B1 CPDLC is required, but for which Commission Regulation (EC) 29/2009 is not applicable in accordance with Article 3(3), or which aircraft types/models are exempted by Commission Implementing Decision 2019/2012, should include the

Prováděcího rozhodnutí Komise (EU) 2019/2012, uvedou v letovém plánu v poli 10 písmeno "Z" a v poli 18 "DAT/CPDLCX".

*Poznámka: Provozovatelé, kteří svá letadla dobrovolně vybavili v souladu s Nařízením Komise (ES) č. 29/2009 a zamýšlejí CPDLC využívat, nemusí v letovém plánu tento stav indikovat.*

1.10.2.1.4.8 Pole 18 je plně strukturovaným polem a následující prvky je nutno uvádět v dále definovaném pořadí:

"0" | "STS/" | "PBN/" | "EUR/" | "NAV/" | "COM/" | "DAT/" | "SUR/" | "DEP/" | "DEST/" | "DOF/" | "REG/" | "EET/" | "SEL/" | "TYP/" | "CODE/" | "RVR/" | "DLE/" | "OPR/" | "ORGN/" | "PER/" | "ALTN/" | "RALT/" | "TALT/" | "RIF/" | "RMK/" | "STAYINFOn/" | "RFP/"

Pravidla:

- Jestliže nejsou žádná data k vyplnění, uveďte „0“ (nulu).

Pravidla pro uvádění dat v rámci ostatních prvků pole 18 se řídí předpisem L 4444 s dále uvedenými upřesňujícími informacemi:

- Prvek „EUR/...“ Dotyčný prvek není uveden v předpisu L4444, ale je užíván v EUR regionu. Předkladatel uvede: „EUR/PROTECTED“ v případě bezpečnostně citlivých letů.
- Prvek „NAV/...“ musí obsahovat údaj „RNAVX“ v případě, že v poli 10 není uvedeno „R“ (chybí vybavení pro PBN s přesností RNP 5 nebo lepší).
- Prvek „COM/...“ musí obsahovat údaj „EXM833“ v případě státních letů nevybavených pro kanálovou separaci 8,33 kHz a pole 10 obsahuje údaje „U“ a „Z“.
- V letových plánech předkládaných v České republice musí být vždy a bez ohledu na datum vzletu uveden prvek „DOF/...“ V tomto případě nebude „0“ (nula) uvedena.
- Prvek „RVR/...“ Dotyčný prvek není uveden v předpisu L4444, ale je užíván v EUR regionu. Uvádí se RVR minimum posádky a letadla v metrech.  
Příklad: „RVR/250“
- Prvek „STAYINFOn/...“ Dotyčný prvek není uveden v předpisu L4444, ale je užíván v EUR regionu. Uvádí se údaje v souladu s odstavcem 1.10.2.1.4.6; odrážka 6) výše, tedy pořadové číslo indikátoru a důvod otevřenou řečí.

Příklad:

Pole 15: „... BODAL STAY1/0030 BODAL ...“

Pole 18: „STAYINFO1/CALIBRATION OF BNO VOR“

- Prvek „RMK/...“ Jediný prvek, ve kterém lze uvádět poznámky v otevřené řeči. V případě, že předkladatel akceptuje případnou změnu trati personálem IFPS, uvádí se zkratka „IFPSRA“ namísto poznámky v otevřené řeči.
- Prvek „RFP/...“ Plus pořadí (číslíce) nahrazujícího letového plánu.

Pravidla: Dojde-li v průběhu období EOBT-4 hodiny až do EOBT- 30 minut ke změně trati mezi nezměněnými letišti vzletu a přiletu a pro let existuje podaný letový plán (FPL), nebo stálý letový plán (RPL), lze trať změnit buď zprávou CHG, nebo zrušením letového plánu zprávou CNL a předložením nového FPL. Do pole 18 se uvede položka RFP/

letter “Z” in item 10 and the indicator “DAT/CPDLCX” in item 18 of each flight plan.

*Note: Operators which voluntarily equip their aircraft in compliance with Commission Regulation (EC) 29/2009 and intend to use the CPDLC capability do not need indicate in their flight plan the status as exempted.*

1.10.2.1.4.8 The field 18 becomes fully structured field and it is necessary to file the following items in the sequence defined further:

"0" | "STS/" | "PBN/" | "EUR/" | "NAV/" | "COM/" | "DAT/" | "SUR/" | "DEP/" | "DEST/" | "DOF/" | "REG/" | "EET/" | "SEL/" | "TYP/" | "CODE/" | "RVR/" | "DLE/" | "OPR/" | "ORGN/" | "PER/" | "ALTN/" | "RALT/" | "TALT/" | "RIF/" | "RMK/" | "STAYINFOn/" | "RFP/"

The rules:

- If no data are to be filed, file „0“ (zero).

The rules to file the data in frame of other items of the field 18 are in compliance with Doc 4444 with following information specification:

- The item “EUR/...” is not mentioned in Doc.4444 but used in EUR Region. The FPL submitter will file “EUR/PROTECTED” in case of safety sensitive flights
- The item “NAV/...” shall comprise “RNAVX” if the letter “R” is not filed in frame of the field 10 (PBN equipment for RNP5 or better is missing).
- The item “COM/...” shall comprise “EXM833” in case of the State flights not equipped for 833 kHz channel spacing and “U” and “Z” is filed in frame of the field 10
- The flight plans filed in the Czech Republic shall always comprise the item “DOF/...”. In this case “0” (zero) will not be filed.
- The item “RVR/...” is not mentioned in Doc.4444 but it is used in EUR Region. The RVR minima of the crew and aircraft in meters are filed.  
Example: “RVR/250”
- The item “STAYINFOn/...” is not mentioned in Doc.4444 but it is used in EUR Region. File the data in compliance with para 1.10.2.1.4.6; bullet 6) above. The sequence number of the indicator and the reason in open speech shall be filed.

Example:

The field 15: “... BODAL STAY1/0030 BODAL ...“

The field 18: “...STAYINFO1/CALIBRATION OF BNO VOR....“

- The item “RMK/...” is the only item in frame of which the open speech may be used. If the FPL submitter accepts route changes initiated by IFPS the abbreviation “IFPSRA” shall be used instead of open speech remark.
- The item “RFP/...” plus sequence number of the replacement flight plan.

The rules: If a change of the route occurs between the unchanged departure airport and unchanged destination during the period from EOBT-4 hours until EOBT- 30 minutes and FPL or RPL exist, it is possible to change the route by means of CHG message or, the existing flight plan may be cancelled and a new one may be filed. If “RFP/...” plus

a pořadové číslo. ETFMS se pak k letu chová jako při včasném předložení letového plánu.

#### 1.10.2.1.4.9 Prvek RVR v poli 18 letového plánu

V poli 18, jako předposlední před "DOF" uvádějte prvek RVR = minimum posádky v metrech.

Účel: Nastanou-li na cílovém letišti podmínky snížené dohlednosti, bude zpráva "FLS" zaslána pouze těm letům, jejichž minimum je větší než dohlednost předpokládaná v době přiletu a těm letům, které prvek RVR v poli 18 neuvědly.

Syntaxe: RVR/300 = minimum posádky v metrech.

1.10.2.1.4.10 Veškeré letové plány předkládané provozovatelem přímo do IFPS musí obsahovat údaje pole 19 ve formátu dle Doc 4444.

1.10.2.1.4.11 Letové plány zasílané jednotlivým ARO prostřednictvím AFTN k další distribuci musí obsahovat údaje pole 19 ve formátu dle Doc 4444.

#### 1.10.2.1.4.12 Ochranná zóna pro plánování letů (FBZ)

- 1) FBZ jsou vytvořeny pouze pro účely plánování letů podle pravidel IFR. Letové plány mohou být podány až k hranici FBZ, pokud je aktivní.
- 2) Trať letu popsaná v poli 15 musí vzít v úvahu nominální trať mezi dvěma body na velké kružnici.
- 3) Aktivace rezervovaného/omezeného prostoru a FBZ je vyhlášena v AUP.

#### 1.10.2.1.4.13 Zvláštní případy

- 1) Letové plány pro tuzemské IFR/GAT lety jejichž trať nelze vyjádřit v souladu s bodem 1.10.2.1.4.5 jsou vyňaty z povinnosti předložení do IFPS. Takovéto letové plány budou předloženy výhradně prostřednictvím ohlašoven letových provozních služeb.
- 2) Letové plány předložené pro tuzemské IFR/GAT lety jejichž trať lze vyjádřit v souladu s bodem 1.10.2.1.4.5, ale je natolik složitá, že letový plán je opakovaně odmítán (výcvikové nebo testovací lety) lze vyjmout z povinnosti předložení do IFPS. Takové letové plány musí být předloženy prostřednictvím ohlašoven letových provozních služeb.

### 1.10.2.2 Příjem "IFPS Operation Reply Messages"

#### 1.10.2.2.1 Akceptace letového plánu.

Akceptace letového plánu je oznámena prostřednictvím zprávy "ACK - Acknowledge Message".

sequence number of the replacement flight plan is filed in frame of the field 18, the replaced flight plan is handled as if filed on time.

1.10.2.1.4.9 The RVR element in the field 18 of the flight plan Adduce the "RVR = the crew's minimum in meters" element as the second last in the field 18 before "DOF".

Objective: If reduced visibility condition occurred at the destination airport, the "FLS" message would only be sent to the flights with the higher minima than the visibility expected at the arrival time, and to the flights not having the RVR element adduced in the flight plan.

Syntax: RVR/300 = crew minimum in meters.

1.10.2.1.4.10 All the flight plans filed directly with IFPS shall contain the field 19 data in format in accordance with Doc 4444.

1.10.2.1.4.11 All the flight plans sent to AROs by means of AFTN for further distribution shall contain the field 19 data in format in accordance with Doc 4444.

#### 1.10.2.1.4.12 Flight Planning Buffer Zone (FBZ)

- 1) FBZ are established for IFR flight planning purposes only. Flight plans can be filed up to the boundary of the FBZ when active.
- 2) The route described in Item 15, shall consider the nominal track between two points on the great circle.
- 3) Reserved/restricted airspace and the FBZ are notified when active by AUP.

#### 1.10.2.1.4.13 Exceptional cases

- 1) If it is impossible to describe the route of a domestic IFR/GAT flight in compliance with para 1.10.2.1.4.5 such flight plan is excepted from submission to IFPS. Such flight plan shall be submitted to ARO exclusively.
- 2) If it is possible to describe the route of a domestic IFR/GAT flight in compliance with para 1.10.2.1.4.5 but it is so complex that, if it is repeatedly rejected by IFPS, the flight plan may be excepted from submission to IFPS. The flight plan shall be filed with ARO exclusively.

### 1.10.2.2 Reception of "IFPS Operational Reply Messages"

#### 1.10.2.2.1 Acceptance of a flight plan.

Acceptance of a flight plan is announced by means of "ACK-Acknowledge Message".

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 Letový plán podaný za letu (AFIL)

- 1) Stanoviště ATS organizace ŘLP ČR, s.p. přijímají letové plány za letu pouze výjimečně za následujících okolností:
  - a) je-li požadována změna tratě nebo letiště určení;
  - b) zamýšlí-li velitel letadla letícího podle pravidel letu za viditelnosti (VFR) z důvodu zhoršených povětrnostních podmínek pokračovat podle pravidel letu podle přístrojů (IFR).
  - c) jedná-li se o let na záchranu lidského života, na nějž se neuplatňuje výjimka z povinnosti předložit letový plán.
- 2) Letový plán podaný za letu může být přijat jen na let na letiště prvního zamýšleného přistání.

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

##### 1.10.4.1 Používání postupu

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

1.10.2.3.4 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 Flight plan filed in the air (AFIL)

- 1) ATS Units of the ANS CR can accept flight plans filed in the air only exceptionally under the following circumstances:
  - a) if change of route or change of destination aerodrome is required;
  - b) if pilot-in-command of VFR flight intends to proceed in compliance with IFR due to weather deterioration.
  - c) if a human life rescue flight is concerned and if the flight is not subject to the flight plan submission exemption.
- 2) Flight plan filed in the air can be accepted for flight to aerodrome of first intended landing.

#### 1.10.4 PROCEDURE FOR IDENTIFICATION OF REPLACEMENT FLIGHT PLANS

##### 1.10.4.1 Application of procedure

1.10.4.1.1 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.

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

#### 1.10.4.2 Popis postupu

1.10.4.2.1 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.

1.10.4.2.2 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.

1.10.4.2.3 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.

#### 1.10.4.3 Přeletová povolení

1.10.4.3.1 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.

1.10.4.3.2 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.

1.10.4.3.3 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.

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

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

#### 1.10.4.2 Description of procedure

1.10.4.2.1 When a repetitive flight plan (RPL) or an individual flight plan (FPL) has been filed and, in the pre-flight stage, an alternative routing 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.

1.10.4.2.2 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.

1.10.4.2.3 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.

#### 1.10.4.3 Overflight Authorization

1.10.4.3.1 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.

1.10.4.3.2 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.

1.10.4.3.3 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.

1.10.4.3.4 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.



## 1.10.5 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.

### 1.10.5.3 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).

1.10.5.2.2 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 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.