

oznámit úmysl použít jinou dráhu, než je dráha v používání.

- b) mimo provozní dobu letišť :
- i) proti směru větru, pokud bezpečnost nebo konfigurace dráhy neurčují, že je preferován jiný směr; a/nebo
  - ii) podle předcházející domluvy s provozovatelem letiště; a/nebo
  - iii) podle informací publikovaných ve VFR příručce České republiky.

1.2.2.9.3 Letadlo, které je vybaveno radiostanicí musí na neřízeném letišti a v ATZ, bez ohledu na to, zda je či není poskytována AFIS nebo Poskytování informací známému provozu, hlásit na příslušném kmitočtu přiděleném a publikovaném pro jednotlivá letiště svojí polohu, nadmořskou výšku a zamýšlenou letovou nebo pozemní činnost způsobem a v rozsahu, který je uveden dále. Jiná letadla, nacházející se na neřízeném letišti nebo v ATZ, musí být na poslechu na příslušném kmitočtu a musí využít těchto informací k vyhnutí se srážkám. Letadla musí hlásit:

- a) Odlétávající letadla
  - i) zahájení pojiždění a činnost po vzletu;
  - ii) úmysl křížovat dráhu nebo pojíždět zpět po dráze (i neaktivní);
  - iii) vstup na dráhu ;
  - iv) vzlet ;  
*(Piloti vrtulníků, kteří provádějí vzlet z místa stání a piloti kluzáků na místě vzletu na dráze, hlásí jen připravenost ke vzletu.)*
  - v) místo opuštění letištního provozního okruhu ;
  - vi) místo opuštění ATZ ;
- b) Přilétávající letadla
  - i) letiště vzletu (není-li totožné s letištem přistání);
  - ii) polohu letadla před vstupem do ATZ;
  - iii) místo zamýšleného vstupu do letištního provozního okruhu
  - iv) polohu po větru;
  - v) polohu před poslední zatáčkou (base leg) ;  
*(Na požadavek stanoviště AFIS nebo Poskytování informací známému provozu piloti vynechají hlášení poloh po větru a před poslední zatáčkou nebo hlásí jiné polohy. Polohy po větru a před poslední zatáčkou se nehlásí, provádí-li letadlo přímé přiblížení.)*
  - vi) polohu na konečném přiblížení - finále ;
  - vii) nezdařené přiblížení (opakování okruhu) ;
  - viii) úmysl křížovat dráhu nebo pojíždět zpět po dráze (i neaktivní);
  - ix) uvolnění dráhy v noci, nebo je-li další známý provoz ve fázi konečného přiblížení - finále;
- c) Letadla prolétávající ATZ\*
  - i) místo a nadmořskou výšku zamýšleného vstupu a výstupu z ATZ; nebo
  - ii) vzdálenost, zeměpisný směr od letiště, trať a nadmořskou výšku, která má být letěna uvnitř ATZ

*Poznámka: - \* Ve výjimečných případech nemusí státní letadlo hlásit údaje uvedené pod bodem 1.2.2.9.3 c), když by tím pilot z důvodu rychlosti letu, složitosti pilotáže či uspořádání vzdušného prostoru ohrozil vlastní bezpečnost*

shall advise his/her intention to use other runway than runway in use.

- b) outside aerodrome operational hours:
- i) into the wind unless safety or runway configuration determines that a different direction is preferable; and/or
  - ii) according to the previous coordination with the aerodrome operator; and/or
  - iii) according to information published in VFR Manual of the Czech Republic.

1.2.2.9.3 The aircraft equipped with radio set when operating on an uncontrolled aerodrome and within an ATZ shall, whether or not an AFIS or Providing information to known traffic is provided, report on relevant frequency assigned and published for an individual aerodrome its position, altitude and intended flight or ground activity in the way and within the scope listed below. Other aircraft operating on an uncontrolled aerodrome or within an ATZ, have to be listening to the appropriate frequency and shall use this information to avoid collisions. The aircraft shall report:

- a) Departing aircraft
  - i) commencement of taxiing and activity after departure ;
  - ii) intention to cross or backtrack the runway (including inactive) ;
  - iii) entering the runway ;
  - iv) take-off ;  
*(Pilots of helicopters, departing from the stand and pilots of gliders on take-off position of the runway, report ready for departure only.)*
  - v) position of leaving the aerodrome traffic circuit ;
  - vi) position of leaving an ATZ ;
- b) Arriving aircraft
  - i) aerodrome of departure (if it is not the same as the aerodrome of destination)
  - ii) the position of the aircraft prior entering an ATZ ;
  - iii) intended position of entry to the aerodrome traffic circuit ;
  - iv) downwind position ;
  - v) base leg ;  
*(If requested by an AFIS unit or Providing information to known traffic, pilots shall omit downwind and base leg position reports or shall report other positions. Downwind and base leg positions are not reported when an aircraft is making straight-in approach.)*
  - vi) final ;
  - vii) missed approach (next circuit);
  - viii) intention to cross or backtrack the runway (including inactive) ;
  - ix) vacating the runway in the night, or if there is another known traffic on the final ;
- c) The aircraft transiting an ATZ\*
  - i) position and altitude of intended entry to an ATZ and exit from an ATZ; or
  - ii) distance, geographic direction from an aerodrome, track and altitude to be flown within an ATZ.

*Note: - \* In exceptional cases a state aircraft need not report data listed in 1.2.2.9.3 c), when pilot due to speed of flight, difficulty of controlling the aircraft or division of the airspace should jeopardize his/her own safety or default on duty*

nebo neplnil povinnosti vůči stanovištím ATC, případně, když byla činnost projednána se stanovištěm AFIS nebo Poskytování informací známému provozu. Povinnost pilota zabráňovat srážkám není tímto dotčena.

1.2.2.9.4 Vertikální poloha letadla v ATZ musí být vyjádřena:

- 1) nadmořskou výškou podle nastavení výškoměru na letištní QNH; nebo
- 2) nadmořskou výškou podle nastavení výškoměru na regionální QNH mimo provozní dobu letiště u letadel přilétávajících nebo prolétávajících ATZ; nebo
- 3) nadmořskou výškou podle nastavení výškoměru na QNH stanoveného řízeného letiště:
  - a) v ATZ, jehož horní hranice nebo její část tvoří spodní hranice TMA/MTMA,
  - b) v případě, že se horní hranice ATZ nachází ne níže než 1000 ft (300 m) pod spodní hranicí TMA/MTMA,
  - c) ve vzdušném prostoru v blízkosti řízeného letiště v případě, že ATZ nebyla zřízena (předmětné letiště se nachází v CTR/MCTR).

1.2.2.9.5 Pilot letadla provádějící let v noci, letový výcvik k získání průkazu způsobilosti pilota letounů a vrtulníků v rámci místní letové činnosti, výsadky nebo navijákový vzlet na neřízeném letišti, smí provádět takovou činnost pouze v případě, že se na tomto letišti a v příslušné ATZ poskytuje AFIS nebo je zajištěno Poskytování informací známému provozu. Ustanovení o letu v noci se nevztahuje na lety letecké záchranné služby a státních letadel.

1.2.2.9.6 Pilot letadla a/nebo osoba odpovědná za veřejné letecké vystoupení a/nebo leteckou soutěž na neřízeném letišti, smí provádět takovou činnost jen v případě, že se na tomto letišti a v příslušné ATZ poskytuje AFIS nebo je zajišťováno Poskytování informací známému provozu.

1.2.2.9.7 Pilot letadla, nevybaveného radiostanicí, který má v úmyslu přiletět na neřízené letiště nebo z něho odletět, je povinen předem zkoordinovat svůj přilet nebo odlet se stanovištěm AFIS, Poskytování informací známému provozu nebo provozovatelem letiště.

1.2.2.9.8 Pilot letadla a/nebo odpovědná osoba, který má v úmyslu provádět místní činnost na neřízeném letišti, musí zkoordinovat takovou činnost se stanovištěm AFIS, se stanovištěm Poskytování informací známému provozu nebo provozovatelem letiště před jejím zahájením.

1.2.2.9.9 Pilot letadla a/nebo odpovědná osoba, který má v úmyslu provádět místní letovou činnost z jiného místa v ATZ nebo zasahující do ATZ, v provozní době letiště, musí dohodnout a zkoordinovat zamýšlenou činnost se stanovištěm AFIS, se stanovištěm Poskytování informací známému provozu nebo provozovatelem letiště před jejím zahájením, není-li stanoveno jinak v příslušné koordinační dohodě.

1.2.2.10 Oznámení o vzletu a přistání na neřízených letištích.

1.2.2.10.1 Pilot letadla (s výjimkou závěsného nebo padákového kluzáku), který přilétává na neřízené letiště v provozní době letiště musí, oznámit stanovišti AFIS nebo stanovišti Poskytování informací známému provozu, radiotelefonicky nebo osobně, poznávací značku letadla, čas

towards ATC units or when this activity has been coordinated with AFIS unit or Providing information to known traffic. This has no influence for obligation of the pilot to prevent collisions.

1.2.2.9.4 Vertical position of the aircraft within an ATZ shall be expressed:

- 1) in terms of altitude based on aerodrome QNH; or
- 2) in terms of altitude based on regional QNH outside airport operating hours for aircraft arriving at or crossing the ATZ; or
- 3) in terms of altitude based on QNH of the designated controlled aerodrome as follows:
  - a) in an ATZ where its upper boundary forms the bottom boundary of the TMA/MTMA,
  - b) when the upper boundary of the ATZ is not less than 1000 ft (300 m) below the bottom boundary of the TMA/MTMA,
  - c) in the airspace adjacent to a controlled aerodrome when no ATZ has been established (uncontrolled aerodrome located in the CTR/MCTR).

1.2.2.9.5 A pilot of the aircraft conducting night flight, flight training to obtain pilot licence for the airplanes and helicopters in the framework of local operations, airdrops or glider launch on an uncontrolled aerodrome is allowed to do so, only provided that AFIS or Providing information to known traffic is provided at the aerodrome and within respective ATZ. The provision about night flight is not applied to air rescue service flights and flights of state aircraft.

1.2.2.9.6 A pilot of the aircraft and/or person in charge of air show and/or air competition on an uncontrolled aerodrome is allowed to do so, only on condition that AFIS or Providing information to known traffic is provided at the aerodrome and within respective ATZ.

1.2.2.9.7 A pilot of the aircraft not equipped with radio set when intending to arrive at an uncontrolled aerodrome or depart from such an aerodrome, shall coordinate his/her arrival or departure with the AFIS unit, Providing information to known traffic or the aerodrome operator in advance

1.2.2.9.8 A pilot of the aircraft and/or person in charge when intending to conduct local activity at an uncontrolled aerodrome shall coordinate such an operation with the AFIS unit or unit Providing information to known traffic or the aerodrome operator in advance.

1.2.2.9.9 A pilot of the aircraft and/or person in charge when intending to conduct a local flight operation from another site inside the ATZ or when passes into the ATZ, within operational hours of an aerodrome, shall coordinate his/her intended activity with the AFIS unit or unit Providing information to known traffic or the aerodrome operator in advance, unless given otherwise in the appropriate letter of agreement.

1.2.2.10 Announcement of Arrival and Departure on an uncontrolled aerodromes.

1.2.2.10.1 Pilot of the aircraft (with exception of hang-glider or paraglider), arriving at an uncontrolled aerodrome within operational hours of an aerodrome, shall announce to the AFIS unit or unit Providing information to known traffic, by radiotelephony or personally, the registration mark of the

přistání, jméno velitele letadla a celkový počet osob na palubě. Toto oznámení nenahrazuje hlášení o přistání na let, na který byl podán FPL.

1.2.2.10.2 Pilot letadla (s výjimkou závěsného nebo padákového kluzáku), který odlétává z neřízeného letiště v provozní době letiště musí, oznámit stanovišti AFIS nebo stanovišti Poskytování informací známému provozu, radiotelefonicky nebo osobně, poznávací značku letadla, (předpokládaný) čas vzletu, jméno velitele letadla a celkový počet osob na palubě. Toto hlášení nenahrazuje hlášení o odletu na let, na který byl podán FPL.

1.2.2.10.3 Při místní letové činnosti pilot oznamuje pouze čas prvního odletu a čas posledního přistání, u série letů konajících se v jeden den za podmínky, že se letadlo pokaždé navrací do stejného místa, interval mezi po sobě následujícími lety nepřesáhne 30 minut, není změněno jméno velitele letadla a/nebo celkový počet osob na palubě.

### 1.2.3 POSTUPY PŘI PROVÁDĚNÍ VNITROSTÁT- NÍCH POLICEJNÍCH LETŮ V ČR PODLE PRAVIDEL LETU ZA VIDITELNOSTI (VFR)

1.2.3.1 Při letu letadla ve službách policejních, při kterém v souvislosti s plněním úkolu dojde nebo může dojít k přeletu státní hranice v souladu s platnými dvoustrannými smlouvami, musí jeho posádka předat nejbližšímu vojenskému, případně civilnímu stanovišti ATS, poznávací značku letadla, typ letadla, místo a čas přeletu státní hranice, kód SSR a případně další údaje o letu. Při plnění úkolu na území sousedního státu postupuje posádka letadla v souladu s podmínkami stanovenými v AIP daného státu a podmínkami stanovenými příslušnými dvoustrannými smlouvami.

aircraft, time of landing, name of pilot in command and total number of persons on the board. This announcement does not replace Report of Arrival on a flight for which FPL has been submitted.

1.2.2.10.2 Pilot of the aircraft (with exception of hang-glider or paraglider), departing from an uncontrolled aerodrome within operational hours of an aerodrome, shall announce to the AFIS unit or unit Providing information to known traffic, by radiotelephony or personally, the registration mark of the aircraft, (expected) time of departure, name of pilot in command and total number of persons on the board. This announcement does not replace Report of Departure on a flight for which FPL has been submitted.

1.2.2.10.3 During the local flight activity pilot announces only time of the first departure and time of the last landing at series of flights held within one day, on condition that the aircraft returns each time to the same place, period between succeeding flights does not overreach 30 minutes, name of pilot in command and/or total number of persons on the board is not changed.

### 1.2.3 PROCEDURES FOR OPERATING DOMESTIC POLICE FLIGHTS IN THE CR ACCORDING TO VISUAL FLIGHT RULES (VFR)

1.2.3.1 In case the aircraft while on police duty crosses or may cross the state boundary in compliance with valid bilateral agreements, its crew shall pass to the nearest military or civil ATS unit registration mark of the aircraft, type of the aircraft, place and time of boundary crossing, SSR-code and further details about the flight in question. During mission within the territory of the neighbouring state the crew acts in compliance with conditions given in the AIP of that state as well as with conditions set in relevant bilateral agreements.

Civilní stanoviště ATS/ Civil ATS units

Pořadové číslo Number	Stanoviště ATC ATC unit	Telefonní spojení Telephone contact
1.	TWR Tuřany	+420 548 424 870
2.	FIC Praha	+420 220 374 393
3.	TWR Karlovy Vary	+420 353 239 716
4.	TWR Kunovice	+420 572 817 620
5.	TWR Mošnov	+420 596 693 420

Vojenská stanoviště ATS/ Military ATS units

Pořadové číslo Number	Stanoviště ATC ATC unit	Telefonní spojení Telephone contact
1.	TWR Čáslav	+420 973 376 952
2.	TWR Kbely	+420 973 333 121, 973 333 120
3.	TWR Náměšť	+420 973 438 410, 973 438 411
4.	TWR Pardubice	+420 466 310 101, 973 242 230

### 1.2.4 LETY VFR V NOCI

*Poznámka: lety VFR v noci jsou prováděné mezi koncem občanského soumraku a začátkem občanského svítání. Tabulky konce občanského soumraku (TE) a začátku občanského svítání (TB) pro 50° N a 15° E jsou uvedeny v GEN 2.7. Časy TE a TB pro jednotlivá letiště se vypočtou odečtením 4 minut na každý stupeň zeměpisné délky pro AD ležící na východ a přičtením 4 minut na každý stupeň zeměpisné délky pro AD ležící na západ od 15. poledníku.*

### 1.2.4 NIGHT VFR FLIGHTS

*Note: Night VFR flights are conducted between the end of civil twilight and beginning of civil morning twilight. Tables with ends of civil twilight (TE) and beginnings of civil morning twilight (TB) for 50° N and 15° E are promulgated in GEN 2.7. TE and TB for a particular aerodrome can be calculated by subtracting 4 minutes per each degree of longitude for AD located on the east, adding 4 minutes per each degree of longitude for AD located on the west from the 15th meridian.*

### 1.2.4.1 Rozdělení letů podle druhu činnosti

Lety VFR v noci se rozdělují na letištní lety a traťové lety. Za letištní lety jsou považovány lety v blízkosti letiště. Všechny ostatní lety VFR v noci jsou považovány za traťové lety.

*Poznámka: Letadlo je v blízkosti letiště, když je na letištním okruhu, vstupuje do něj nebo jej opouští. Pro účely nočních letů VFR se za let v blízkosti letiště považuje let v CTR a ATZ.*

1.2.4.2 Noční lety VFR musí být prováděny podle následujících všeobecných podmínek:

- je-li to proveditelné, musí být u letadel, pro něž byl podán FPL, udržováno obousměrné radiové spojení na příslušném kmitočtu ATS;
- všechna letadla provádějící traťový let musí být vybavena a mít v provozu odpovídací SSR v módu A a C nebo módu S;
- musí být dodržena minima uvedená v Tabulce 2.

### 1.2.4.3 Provozní podmínky

#### 1.2.4.3.1 Letištní lety v noci

- Na letištní lety VFR v noci prováděné z řízeného letiště musí provozovatel letadla nebo pilot předat údaje o letu příslušnému stanovišti ATS a tato činnost musí být s příslušným stanovištěm ATS předem dohodnuta.
- Na letištní lety VFR v noci prováděné z neřízeného letiště musí provozovatel nebo pilot předložit plán činnosti stanovišti AFIS nebo stanovišti Poskytování informací známému provozu. V plánu činnosti se musí uvést počet a typ letadel, druh činnosti, upřesnění prostoru činnosti, max. hladina letu, čas zahájení a ukončení činnosti.
- Minimální hladina u letištních letů VFR v noci musí být 1300 ft AGL a na okruhu 1000 ft AAL.
- Při letištních letech VFR v noci prováděných z řízeného letiště, nebo z neřízeného letiště do řízeného prostoru třídy C a D, musí být získáno letové povolení a letadlo musí být stále na spojení s příslušným stanovištěm ATC. Při letištních letech VFR v noci prováděných z neřízeného letiště, musí být letadlo stále na spojení se stanovištěm AFIS nebo stanovištěm Poskytování informací známému provozu nebo s příslušným stanovištěm ATC tam, kde let vstoupí do prostoru třídy C nebo D není-li při koordinaci mezi stanovišti ATC a AFIS nebo Poskytování informací známému provozu dohodnuto jinak.
- Na letištích, na kterých probíhají letištní lety VFR v noci, musí být poskytována služba ATC/AFIS nebo Poskytování informací známému provozu. Tyto služby nebo Poskytování informací známému provozu mohou být ukončeny až po ukončení všech letů.

### 1.2.4.1 Classification of flights according to nature of their activities

Night VFR flights are classified into aerodrome flights and en-route flights. Flights in vicinity of aerodrome are considered to be aerodrome flights. All other night VFR flights are considered to be en-route flights.

*Note: Aircraft is in vicinity of aerodrome when it is in, is entering or leaving an aerodrome traffic circuit. For purposes of night VFR flight, flight in CTR and ATZ is considered a flight in vicinity of an aerodrome.*

1.2.4.2 Night VFR flights shall be conducted according to following general conditions:

- when practicable, aircraft with submitted FPL shall maintain two-way radiocommunication at appropriate ATS frequency;
- all aircraft conducting enroute flight shall be equipped and have operational SSR Mode A and C or Mode S transponder;
- prescribed minima in Table 2 shall be maintained.

### 1.2.4.3 Operational conditions

#### 1.2.4.3.1 Aerodrome flights at night-time

- For aerodrome night VFR flights conducted from controlled aerodrome the aircraft operator or pilot shall provide information on the flight and that activity shall be negotiated with relevant ATS unit in advance.
- For aerodrome night VFR flights conducted from uncontrolled aerodrome the operator or pilot shall submit plan of activities to the relevant AFIS unit or to the unit Providing information to known traffic. In the plan of activities there shall be given number and type of aircraft, nature of activity, description of area of activity, maximum level of the flight, time of beginning and termination of activities.
- Minimum level of the flight of aerodrome night VFR flights shall be 1300 ft AGL and 1000 ft AAL on the aerodrome traffic circuit.
- For aerodrome night VFR flights conducted from controlled aerodrome, or uncontrolled aerodrome into class C and D airspace, ATC clearance shall be obtained and the aircraft shall continuously maintain radio contact with appropriate ATC unit. For aerodrome night VFR flights provided from uncontrolled aerodrome the aircraft shall continuously maintain radio contact with AFIS unit or unit Providing information to known traffic or appropriate ATC unit where the flight enters into the class C or D airspace unless otherwise agreed in coordination between ATC and AFIS units or unit Providing information to known traffic.
- At aerodromes, where aerodrome night VFR flights are conducted, ATC/AFIS or Providing information to known traffic shall be provided. Such services or Providing information to known traffic may be discontinued only after all aerodrome flights have been terminated.

### 1.2.4.3.2 Traťové lety

*Poznámka: Za traťové lety jsou považovány všechny lety mimo lety v blízkosti letiště.*

- Na traťové lety VFR v noci musí být předložen před letem letový plán.
- Traťové lety musí být plánovány a prováděny tak, aby letadlo letělo, kromě vzletu, přistání a nezbytného stoupání a klesání, vždy ve výšce 2000 ft AGL nebo výše. Vrtulníky pro leteckou záchrannou službu musí dodržovat výšku nejméně 500 ft AGL v horizontální vzdálenosti 600 m od překážek a v místě zásahu minimálně 150 ft AGL nebo nad překážkou za předpokladu dostatečného osvětlení prostoru přistání.
- Pro vzlet a přistání při traťových letech mohou být využívána pouze letiště schválená pro noční provoz. Vrtulníky pro leteckou záchrannou službu mohou vzletat i přistávat mimo schválená letiště a heliporty za předpokladu, že jsou vybaveny v souladu s předpisem JAR-OPS 3
- Při traťových letech VFR v noci musí být stanoveno náhradní letiště.
- Při traťových letech musí mít letadlo navigační zásobu pohonných hmot a oleje jako při letu IFR.
- Letadlo musí mít nejméně jedno radionavigační zařízení, které je v letadle pevně zastavěno, schváleno a které je v činnosti (ADF, VOR, GPS).
- Na každý traťový let do prostoru třídy C a D musí být získáno letové povolení a letadlo musí být během letu v těchto prostorech na spojení s příslušným stanovištěm ATC.
- Na letištích vzletu, přistání a na náhradním letišti musí být v době odletu nebo příletu letadla poskytována služba ATC/AFIS nebo musí být zajištěno Poskytování informací známému provozu. Tyto služby nebo Poskytování informací známému provozu na takovýchto letištích mohou být ukončeny až po ukončení všech traťových letů.

### 1.2.4.3.2 En-route flights

*Note: All flights except flights in vicinity of aerodrome are considered to be en-route flights.*

- For en-route flights at night, a flight plan shall be submitted before the flight.
- En-route flights shall be planned and conducted so that they are flown at a height of 2000 ft AGL or more, except for take off, landing and necessary climb and descent. Helicopters of aeronautical rescue service shall maintain at least 500 ft AGL at a horizontal distance 600 m from obstacles. On the place of intervention the height shall be at least 150 ft AGL or above an obstacle provided the landing site is sufficiently lit.
- Take-off and landing of en-route flights can be conducted only at aerodromes approved for night operations. Helicopters of aeronautical rescue service can lift-off and land elsewhere than at approved aerodromes and heliports provided they are equipped in accordance with JAR-OPS 3.
- For night VFR en-route flights an alternate airport shall be designated.
- For en-route flights the aircraft shall have navigational reserve of fuel and oil as for an IFR flight.
- Aircraft shall have at least one certified and operational built-in radio navigation aid (ADF, VOR, GPS).
- For every en-route flight into class C and D airspace ATC clearance shall be obtained and during flight the aircraft shall maintain radio contact with appropriate ATC unit.
- At aerodromes of departure, destination and at alternate aerodromes ATC/AFIS or Providing information to known traffic shall be provided in times of departure or arrival of aircraft. Such services or Providing information to known traffic at these aerodromes can be discontinued only after all en-route flights have been terminated.

**Tabulka 2 - Přehled požadavků pro noční lety VFR**

**Table 2 - Overview of night VFR flights requirements**

Lety dle druhu činnosti Flight classification		Minimální výška letu Minimum flight height	Minimální základna nejnižší oblačné vrstvy Minimum lowest layer of clouds	Minimální dohlednost Minimum visibility	Minimální vzdálenost od oblačnosti Minimum cloud distance
Letištní / Aerodrome		1300 ft AGL	2300 ft AGL	letová a přízemní / flight and ground 5 km	1,5 km horizontální / horizontal, 1000 ft vertikální / vertical
	okruhy / circuits	1000 ft AAL/AGL*	2000 ft AAL/AGL*		
Traťové / En-route		2000 ft AGL	3000 ft AGL	letová / flight 8 km	
Letecká záchranná služba Aeronautical Rescue Service	lety do výšky / flights below 1000 ft AGL	500 ft AGL a 600 m od překážek nebo za předpokladu dostatečného osvětlení prostoru přistání 150 ft AGL nebo naž překážkou v místě zásahu HEMS	1500 ft AGL (1 pilot)	letová a přízemní / flight and ground 3 km (1 pilot)	mimo oblačnost za viditelnosti země (světla na zemi) clear of clouds in sight of surface (lights on ground)
		500 ft AGL and 600 m from obstacles or if the landing site is sufficiently lit 150 ft AGL or above an obstacle in the area of HEMS intervention	1000 ft AGL (2 piloti / pilots)	letová a přízemní / flight and ground 2,5 km (2 piloti / pilots)	
	lety nad / flights above 1000 ft AGL		1000 ft nad výškou letu / above flight height	letová / flight 5 km	1,5 km horizontální / horizontal, 1000 ft vertikální / vertical

\* podle toho, která z hodnot je vyšší

\* whichever value is greater

**1.2.4.4 Letiště**

Všechna letiště schválená pro provádění letů VFR v noci jsou uvedena ve VFR příručce České republiky.

**1.2.4.5 Doplnující ustanovení pro provoz volných obsazených balonů****1.2.4.5.1 Vybavení balónu protisrážkovými světly**

Protisrážková světla musí být zkonstruována tak, aby byla zavěšena pod košem balónu a umístěna tak, aby ve vzdálenosti 5 m pod košem blikalo světlo bílé a ve vzdálenosti dalších 5 m blikalo světlo červené. Bílá světla mohou být dvě s tím, že druhé bílé světlo je umístěné ve vzdálenosti dalších 5 m pod červeným světlem. Červené a bílé (bílá) světlo (světla) blikají v opačné frekvenci, tj. svítí bílé (bílá) světlo (světla) a červené je zhasnuto a opačně. Frekvence záblesků nesmí být menší než 40 a ne větší než 100 za minutu. Minimální svítivost světél je 20 kandel.

Protisrážková světla musí být zapnuta po celou dobu letu v noci.

**1.2.4.5.2 Činnost přístrojového vybavení při přistávání balónu**

Od okamžiku, kdy pilot zahájí přistání, nejdříve však ve výšce 100 m/300 ft AGL, může být povinné přístrojové vybavení balónu, včetně protisrážkových světél, vypnuto a uloženo v koši.

**1.2.4.5.3 Přistání balónu v noci**

Přistání balónu lze provést pouze v denní době. Přistání v noci je z bezpečnostních důvodů zakázáno. Pokud balón přistane v noci, je to považováno za incident podléhající podání hlášení v souladu s Hlavou 4 předpisu L 13.

**1.2.5 SKUPINOVÉ FREKVENCE**

1.2.5.1 Skupinové frekvence mohou být použity pouze v případě, že bude současně splněna povinnost udržovat nepřetržité oboustranné spojení se stanovišti letových provozních služeb vždy, kdy je tak požadováno.

1.2.5.2 Skupinové kmitočty pro účel využití kluzáky spojení "letadlo-letadlo" mohou být použity pouze v dále uvedeném pořadí. Přednostně je nutné využívat hlavní skupinový kmitočet přidělený pro daný sektor. V případě, že komunikace na tomto kmitočtu nebude možná z důvodu jeho plné obsazenosti, je možné přejít na záložní kmitočet přidělený pro daný sektor.

*Poznámka: Vymezení sektorů pro použití rádiového spojení "letadlo-letadlo" mezi kluzáky při mimoletištních letech odpovídá sektorům zřízeným v rámci FIR Praha pro neřízené lety, které jsou stanoveny v ENR 2.1 a zobrazeny na mapě ICAO 1:500 000.*

**1) kmitočet: 130,930**

**účel:** hlavní rádiové spojení "letadlo-letadlo" mezi kluzáky při mimoletištních letech

**horizontální omezení:** sektor Čechy West

**výškové omezení:** používat do FL 95

**poznámka:** doporučená hlavní frekvence pro aerovleky mimo ATZ

**1.2.4.4 Aerodromes**

All aerodromes approved for night VFR flights are listed in VFR manual of the Czech Republic.

**1.2.4.5 Additional provisions for operation of free manned balloons****1.2.4.5.1 Balloon equipment with anticollision lights**

Anticollision lights shall be designed so as to be hinged bellow the balloon basket and located so that a white light flashes at the distance of 5 m from the basket and a red light flashes at the distance of another 5 m. There can be two white lights, provided that the second white light flashes at the distance of another 5 m bellow the red light. The red light and the white light(s) shall flash in opposite frequency, i.e. when the white light(s) is (are) illuminated the red light is to be turned off and vice versa. The frequency of flashes shall not be less than 40 and greater than 100 per minute. The minimum intensity of the lights is 20 candles.

The anticollision lights shall be turned on during all the night flight time.

**1.2.4.5.2 Operation of instrument equipment during landing of the balloon**

Since the moment when the pilot has initiated landing, but not higher than 100 m/300 ft AGL, the required instrument equipment of the balloon including anticollision lights can be turned off and located in the basket.

**1.2.4.5.3 Night landing of the balloon**

Balloons may land in daytime only. Night landing is forbidden due to safety reasons. If a balloon lands in night time it is considered as an incident that is to be reported according to Chapter 4 of the L 13 requirements.

**1.2.5 GROUP FREQUENCIES**

1.2.5.1 Group frequencies can be used only if the duty to maintain continuous two-way communication with the ATC units whenever required is simultaneously fulfilled.

1.2.5.2 Group frequencies for the purpose of air-to-air radio communication between gliders at cross-country flights can be used in the following criteria respectively. The main assigned frequency for the sector shall be used primarily. In case of unavailability of the primary frequency due to full channel occupancy, the back-up assigned frequency for the sector can be used.

*Note: The sector limits for the air-to-air radio communication between gliders at cross-country flights corresponds to the established sectors of FIR Praha for uncontrolled flights which are specified in ENR 2.1 and shown on chart ICAO 1:500 000.*

**1) frequency 130,930**

**purpose:** main air-to-air radio communication between gliders at cross-country flights

**horizontal limit:** sector Čechy West

**vertical limit:** up to FL 95

**note:** recommended main frequency for aero tows outside ATZ

- 2) kmitočet: **134,735**  
**účel:** záložní radiové spojení "letadlo-letadlo" mezi kluzáky při mimoletištních letech v souladu s ustanovením 1.2.5.2  
**horizontální omezení:** sektor Čechy West  
**výškové omezení:** používat do FL 95  
**poznámka:** doporučená záložní frekvence pro aerovleky mimo ATZ
- 3) kmitočet: **135,410**  
**účel:** hlavní radiové spojení "letadlo-letadlo" mezi kluzáky při mimoletištních letech  
**horizontální omezení:** sektor Čechy East + sektor Morava  
**výškové omezení:** používat do FL 95  
**poznámka:** doporučená hlavní frekvence pro aerovleky mimo ATZ
- 4) kmitočet: **136,085**  
**účel:** záložní radiové spojení "letadlo-letadlo" mezi kluzáky při mimoletištních letech v souladu s ustanovením 1.2.5.2  
**horizontální omezení:** sektor Čechy East + sektor Morava  
**výškové omezení:** používat do FL 95  
**poznámka:** doporučená záložní frekvence pro aerovleky mimo ATZ
- 5) kmitočet: **122,255**  
**účel:** radiové spojení v provozu balónů a vzducholodí.  
**horizontální omezení:** FIR Praha  
**výškové omezení:** používat do 4000 ft AMSL
- 6) kmitočet: **121,005**  
**účel:** radiové spojení "letadlo-letadlo" mezi motorovými letadly.  
**horizontální omezení:** FIR Praha  
**výškové omezení:** používat do FL 95
- 7) kmitočet: **125,830**  
**účel:** pro hlášení polohy, výšky a zamýšlené činnosti na plochách pro vzlety a přistání sportovních létajících zařízení a v jejich blízkosti, pokud tyto plochy nejsou vybaveny pozemní radiostanicí a nemají přidělený jiný kmitočet.  
**horizontální omezení:** FIR Praha  
**výškové omezení:** používat do 450 m/1500ft AGL  
**volací znak:** složený ze slov(a) - název místa polohy (např. LETOVICE) a slova RÁDIO tak, aby bylo zřejmé, že se nejedná o AFIS používající označení INFO.  
**příklady:** LETOVICE RÁDIO, HORNÍ PLANÁ RADIO
- 2) frequency **134,735**  
**purpose:** back-up air-to-air radio communication between gliders at cross-country flights in accordance with provision 1.2.5.2  
**horizontal limit:** sector Čechy West  
**vertical limit:** up to FL 95  
**note:** recommended back-up frequency for aero tows outside ATZ
- 3) frequency **135,410**  
**purpose:** main air-to-air radio communication between gliders at cross-country flights  
**horizontal limit:** sector Čechy East + sector Morava  
**vertical limit:** up to FL 95  
**note:** recommended main frequency for aero tows outside ATZ
- 4) frequency **136,085**  
**purpose:** back-up air-to-air radio communication between gliders at cross-country flights in accordance with provision 1.2.5.2  
**horizontal limit:** sector Čechy East + sector Morava  
**vertical limit: up to FL 95**  
**note:** recommended back-up frequency for aero tows outside ATZ
- 5) frequency: **122,255**  
**purpose:** radio communication for balloon and airship operation  
**horizontal limit:** FIR Praha  
**vertical limit:** up to 4000 ft AMSL
- 6) frequency: **121,005**  
**purpose:** air-to-air radio communication between powered aircraft  
**horizontal limit:** FIR Praha  
**vertical limit:** up to FL 95
- 7) frequency: **125,830**  
**purpose:** for reporting of position, height and intended activity on fields for take-offs and landings of sport flying equipment (ultralights) and their vicinity, if these fields are not equipped by ground radio station and no other frequency is assigned  
**horizontal limit:** FIR Praha  
**vertical limit:** up to 450 m/1500 ft AGL  
**call sign:** composed from words - name of locality (for example LETOVICE) and word RADIO so that it would be evident that it is not AFIS using word INFO.  
**examples:** LETOVICE RADIO, HORNÍ PLANA RADIO



Záměrně nepoužito  
Intentionally Left Blank