

ENR 1.3 PRAVIDLA PRO LET PODLE PŘÍSTROJŮ

ENR 1.3 INSTRUMENT FLIGHT RULES

1.3.1 Vybavení letadla

Letadlo musí být vybaveno vhodnými přístroji a příslušným navigačním zařízením, které je nutné pro letěnou trať.

1.3.2 Minimální hladiny

S výjimkou vzletu, konečného přiblížení a přistání, musí být IFR let prováděn v hladině, která není nižší než minimální letová nadmořská výška.

1.3.3 Pravidla vztahující se k letům IFR

IFR lety musí být prováděny v souladu s příslušnými ustanoveními leteckých předpisů.

1.3.4 Free Route Airspace (FRA)**1.3.4.1 Definice**

Free Route Airspace (FRA): Určený prostor, ve kterém mohou uživatelé plánovat po volných tratích mezi určeným vstupním bodem a určeným výstupním bodem s možností použití mezilehlých bodů, bez užití struktury tratí ATS v závislosti na dostupnosti vzdušného prostoru. Lety zůstávají ve FRA prostoru předmětem ATC.

1.3.4.2 FRA význačné body

Vstupní bod FRA (E): Publikovaný význačný bod na horizontální hranici FRA prostoru, od kterého je povoleno aplikovat pravidla plánování FRA. FRA relevance těchto bodů je uvedena v **ENR 4.1** a **ENR 4.4** jako (E). Specifické podmínky vztahující se k těmto bodům jsou definovány v RAD.

Výstupní bod FRA (X): Publikovaný význačný bod na horizontální hranici FRA prostoru, do kterého je povoleno aplikovat pravidla plánování FRA. FRA relevance těchto bodů je uvedena v **ENR 4.1** a **ENR 4.4** jako (X). Specifické podmínky vztahující se k těmto bodům jsou definovány v RAD.

Mezilehlý bod FRA (I): Publikovaný význačný bod, přes který je povoleno aplikovat pravidla plánování FRA. Mezilehlé body je možné použít též pro přechod mezi FRA prostředím a strukturou tratí ATS. FRA relevance těchto bodů je uvedena v **ENR 4.1** a **ENR 4.4** jako (I). Specifické podmínky vztahující se k těmto bodům jsou definovány v RAD.

Příletový bod FRA (A): Publikovaný význačný bod, do kterého je povoleno aplikovat pravidla plánování FRA pro přílety na určená letiště. FRA relevance těchto bodů je uvedena v **ENR 4.1** a **ENR 4.4** jako (A). Použití těchto bodů pro přílety na určená letiště je definováno v RAD.

Odletový bod FRA (D): Publikovaný význačný bod, od kterého je povoleno aplikovat pravidla plánování FRA pro odlety z určených letišť. FRA relevance k tomuto bodu je uvedena v **ENR 4.1** a **ENR 4.4** jako (D). Použití těchto bodů pro odlety z určených letišť je definováno v RAD.

1.3.4.3 FRA v České republice**1.3.4.3.1 Prostor aplikace**

V České republice se FRA uplatňuje ve vzdušném prostoru definovaném horizontálními vnějšími hranicemi sektorů SECTOR W, SECTOR N a SECTOR S, jak jsou uvedeny v AIP ČR, **ENR 2.1**, mimo TMA Praha a vertikálně v intervalu od FL095 do FL660 včetně v režimu H24.

FRA se uplatňuje jako část SEE FRA (South East Europe Free Route Airspace), který je popsán v **ENR 1.3 para 4.4**.

1.3.4.3.2 Plánování letů ve FRA

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

1.3.1 Aircraft equipment

Aircraft shall be equipped with suitable instruments and navigation equipment appropriate to the route to be flown.

1.3.2 Minimum levels

Except when necessary for take-off, final approach or landing an IFR flight shall be flown at a level that is not below the minimum flight altitude.

1.3.3 Rules applicable to IFR flights

IFR flights shall comply with the appropriate provisions of ICAO Annexes and Documents.

1.3.4 Free Route Airspace (FRA)**1.3.4.1 Definitions**

Free Route Airspace (FRA): A specified airspace within which users may freely plan a route between a defined entry and a defined exit point, with the possibility to route via intermediate waypoints, without reference to the ATS route network, subject to airspace availability. Within this airspace flights remain subject to ATC.

1.3.4.2 FRA significant points

FRA Horizontal Entry Point (E): A published significant point on the horizontal boundary of the Free Route Airspace from which FRA operations are allowed. The FRA relevance of such points shall be included in **ENR 4.1** and **ENR 4.4** columns as (E). If this point has specific conditions of utilization, this shall be described in the RAD.

FRA Horizontal Exit Point (X): A published significant point on the horizontal boundary of the Free Route Airspace to which FRA operations are allowed. The FRA relevance of such points shall be included in **ENR 4.1** and **ENR 4.4** columns as (X). If this point has specific conditions of utilization, this shall be described in the RAD.

FRA Intermediate Point (I): A published significant point via which FRA operations are allowed. Intermediate points may be used to connect FRA operations to ATS Route Network and vice-versa. The FRA relevance of such points is included in **ENR 4.1** and **ENR 4.4** columns as (I). If this point has specific conditions of utilization, this shall be described in the RAD.

FRA Arrival Connecting Point (A): A published significant point to which FRA operations are allowed for arriving traffic to specific aerodromes. The FRA relevance of such points shall be included in **ENR 4.1** and **ENR 4.4** columns as (A). Indications on their use for arrivals to specific aerodromes shall be notified via the RAD.

FRA Departure Connecting Point (D): A published significant point from which FRA operations are allowed for departing traffic from specific aerodromes. The FRA relevance of such points shall be included in **ENR 4.1** and **ENR 4.4** columns as (D). Indications on their use for departures from specific aerodromes shall be notified via the RAD.

1.3.4.3 FRA within the Czech Republic**1.3.4.3.1 Area of application**

In the Czech Republic, the FRA is applied in the airspace defined by the horizontal outer boundaries of the sectors SECTOR W, SECTOR N and SECTOR S, as specified in AIP CR, **ENR 2.1**, except TMA Praha and vertically in the interval from FL095 to FL660 incl. in the H24 mode.

The FRA is applied as part of the SEE FRA (South East Europe Free Route Airspace), which is described in **ENR 1.3 para 4.4**.

1.3.4.3.2 Flight planning within FRA

1.3.4.3.2.1 Within FRA the users are allowed to plan their preferred trajectories using any FRA significant points - selected en-route radio navigation aids and five-letter name-codes published in **ENR 4.1** and **ENR 4.4**.

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

1.3.4.3.2.2 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 (X) / 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.
	Přiletový bod FRA (A) / FRA arrival connecting point (A)	
	Mezilehlý bod FRA (I) / FRA intermediate point (I)	
Odletový bod FRA (D) FRA departure point (D)	Výstupní bod FRA (X) / FRA horizontal exit point (X)	
	Přiletový bod FRA (A) / FRA arrival connecting point (A)	
	Mezilehlý bod FRA (I) / FRA intermediate point (I)	
Mezilehlý bod FRA (I) FRA intermediate point (I)	Výstupní bod FRA (X) / FRA horizontal exit point (X)	
	Přiletový bod FRA (A) / FRA arrival connecting point (A)	
	Mezilehlý bod FRA (I) / FRA intermediate point (I)	

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

1.3.4.3.2.3 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".

1.3.4.3.2.4 Počet použitých mezilehlých bodů FRA (I) a "DCT" v poli 15 FPL není ve FRA omezen.

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

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

1.3.4.3.2.5 Within FRA there is no limitation on the maximum "DCT" distance between FRA significant points.

1.3.4.3.2.6 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.

1.3.4.3.2.6 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.

1.3.4.3.2.7 Pro indikaci změny pravidel kombinovaných (Y/Z) letů (konec/začátek IFR části) musí být použity FRA význačné body publikované v ENR 4.1 nebo ENR 4.4.

1.3.4.3.2.7 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 or ENR 4.4.

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

1.3.4.3.2.8 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 FRA.

1.3.4.3.2.9 Letové plány skrz plánované prostory / FBZ budou odmítnuty.

1.3.4.3.2.9 Flight plans through a planned active areas / FBZ will not be accepted.

1.3.4.3.2.10 Lety nesmějí být plánovány blíže než 5 NM k publikovaným hranicím FRA.

1.3.4.3.2.10 Flights shall not be planned closer than 5 NM to the published FRA border.

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

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

1.3.4.3.3 Přelétávající provoz

1.3.4.3.3 Overflying traffic

1.3.4.3.3.1 Za přelétávající provoz se považuje provoz, jehož letiště odletu i letiště určení se nacházejí mimo FIR Praha včetně/kromě příhraničních prostorů vymezených FRA (vymezení viz ENR 6.1-3 a ENR 6.1-5).

1.3.4.3.3.1 Overflying traffic are all flights whose aerodromes of departure and destination are located outside the FIR Praha including/excluding the FRA demarcated border areas (for demarcation see ENR 6.1-3 and ENR 6.1-5).

1.3.4.3.3.2 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.

1.3.4.3.3.2 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.

1.3.4.3.4 Odlétávající provoz

1.3.4.3.4 Departing traffic

1.3.4.3.4.1 Za odlétávající provoz se považuje provoz, který má letiště odletu v horizontálních hranicích FIR Praha.

1.3.4.3.4.1 Departing traffic are flights whose departure aerodrome is located inside the lateral limits of the FIR Praha.

1.3.4.3.4.2 Odlétávající provoz musí plánovat "DCT" z odletového bodu FRA (D) na výstupní bod FRA (X) / přiletový 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 tratí 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).

1.3.4.3.4.2 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 (D) 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 (D) coincides with the last point of the SID.

1.3.4.3.5 Přilétávající provoz

1.3.4.3.5 Arriving traffic

1.3.4.3.5.1 Za přilétávající provoz se považuje provoz, který má letiště určení v horizontálních hranicích FIR Praha.

1.3.4.3.5.1 Arriving traffic are flights whose aerodrome of destination is located inside the lateral limits of the FIR Praha.



1.3.4.3.5.2 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 tratí 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).

1.3.4.4 SEE FRA

1.3.4.4.1 Prostor aplikace

SEE FRA sestává z FRAs jednotlivých států, jak je uvedeno v **ENR 2.2 para 2**.

1.3.4.4.2 Horizontální vymezení

1.3.4.4.2.1 Přeshraniční koncept FRA se uplatňuje v horizontálních hranicích:

Bratislava CTA v plném rozsahu, jak je zveřejněno v AIP Slovenská republika, ENR 2.1;

Bukurešť CTA v plném rozsahu, jak je zveřejněno v AIP Rumunsko, ENR 2.1;

Budapešť CTA v plném rozsahu, jak je zveřejněno v AIP Maďarsko, ENR 2.1;

Kišiněv CTA v plném rozsahu, jak je zveřejněno v AIP Moldavsko, ENR 2.1;

Praha CTA s vymezením vnějšími hranicemi sektorů SECTOR W, SECTOR N a SECTOR S, jak je zveřejněno v AIP ČR, **ENR 2.1**;

CTA Sofie v plném rozsahu, jak je zveřejněno v AIP Bulharsko, ENR 2.1.

1.3.4.4.3 Vertikální vymezení

1.3.4.4.3.1 Vertikální hranice SEE FRA:

Bratislava CTA: FL245 - FL660;

Bukurešť CTA: FL105 - FL660;

Budapešť CTA: 9500 ft AMSL - FL660;

Kišiněv CTA: FL095 - FL660;

Praha CTA: FL095 - FL660;

Sofie CTA: FL175 - FL660.

1.3.4.4.4 Plánování letů v oblasti SEE FRA

Segmenty mezi horizontálními vstupními, mezilehlými a horizontálními výstupními body SEE FRA se v poli 15: (trať) letového plánu označí „DCT“ v souladu s dokumentem ICAO Doc 4444.

Příklad: [Vstupní bod] DCT [Mezilehlý bod] DCT [Mezilehlý bod] DCT [Výstupní bod]. Na délku segmentů DCT nejsou žádná omezení.

Jako mezilehlý bod SEE FRA bude možné využít pouze body publikované jako (I) a zveřejněné v AIP jednotlivých států v části **ENR 4.1 para 1 / ENR 4.4** (traťová radionavigační zařízení nebo 5LNC).

Aby se minimalizoval dopad na systémy ATM, musí část tratě v poli 15 letového plánu vedoucí přes SEE FRA obsahovat alespoň jeden význačný bod FRA vztažený k CTA jednotlivých států v hranicích SEE FRA.

Přelétávající provoz může být plánován přímo mezi horizontálními vstupními a výstupními body SEE FRA a alespoň prostřednictvím jednoho zveřejněného význačného bodu vztaženého ke každému CTA. Počet mezilehlých bodů FRA, které lze použít, není nijak omezen.

Plánování segmentů DCT přes hranice CTA v rámci SEE FRA (přeshraniční DCT) se uplatňuje H24.

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

1.3.4.4 SEE FRA

1.3.4.4.1 Area of application

The SEE FRA consists of the particular states' FRAs, as specified in **ENR 2.2 para 2**.

1.3.4.4.2 Lateral limits

1.3.4.4.2.1 The application of this FRA Cross-border Concept encompass the horizontal boundaries of:

Bratislava CTA in its full extent as published in AIP Slovakia, ENR 2.1;

București CTA in its full extent as published in AIP Romania, ENR 2.1;

Budapest CTA in its full extent as published in AIP Hungary, ENR 2.1;

Chisinau CTA in its full extent as published in AIP Moldova, ENR 2.1;

Praha CTA with demarcation by external borders of the sectors SECTOR W, SECTOR N and SECTOR S as published in AIP CR, **ENR 2.1**;

Sofia CTA in its full extent as published in AIP Bulgaria, ENR 2.1.

1.3.4.4.3 Vertical limits

1.3.4.4.3.1 The vertical limits of the SEE FRA:

Bratislava CTA: FL245 - FL660;

București CTA: FL105 - FL660;

Budapest CTA: 9500 ft AMSL - FL660;

Chisinau CTA: FL095 - FL660;

Praha CTA: FL095 - FL660;

Sofia CTA: FL175 - FL660.

1.3.4.4.4 Flight planning within SEE FRA area

Segments between SEE FRA Horizontal Entry, SEE FRA Intermediate and SEE FRA Horizontal Exit points shall be indicated by DCT in ITEM 15: Route of the flight plan in accordance with ICAO Doc 4444.

Example: [Entry Point] DCT [Intermediate point] DCT [Intermediate point] DCT [Exit Point]. There will be no limitations on the DCT segments length.

A SEE FRA Intermediate point could be an en-route radio navigation aid or defined 5LNC published as (I) in relevant columns of **ENR 4.1 para 1 / ENR 4.4**, respectively in each State AIP.

In order to minimize the impact on the ATM systems, as a minimum, the route portion in ITEM 15 of FPL through SEE FRA area shall contain at least one FRA significant point related to CTA of individual states within SEE FRA confines.

Overflight traffic shall be planned directly between SEE FRA Horizontal Entry and Horizontal Exit points using at least one published FRA significant point related to each CTA concerned. There is no restriction put on the number of FRA Intermediate points that may be used.

The DCT segments planning across the CTA borders within SEE FRA (cross border DCT) is used H24.

1.3.4.5 BALTIC FRA a SECSI FRA**1.3.4.5.1 Prostor aplikace**

Mezi SECSI FRA (Rakouskem) a SEE FRA (Českou republikou, Maďarskem a Slovenskem) na straně jedné a mezi BALTIC FRA (Polskou republikou a Litvou) a SEE FRA (Českou republikou a Slovenskem) na straně druhé se budou uplatňovat pravidla plánování pro vzdušný prostor volných tratí.

1.3.4.5.2 Horizontální vymezení

Přeshraniční koncept FRA se uplatňuje v horizontálních hranicích:

Bratislava CTA v plném rozsahu, jak je zveřejněno v AIP Slovenská republika, ENR 2.1;

Budapešť CTA v plném rozsahu, jak je zveřejněno v AIP Maďarsko, ENR 2.1;

Česká republika jako součást SEE FRA podle AIP ČR, ENR 2.2 (Free Route Airspace);

Rakousko jako součást SECSI FRA podle AIP Rakousko, ENR 2.2 (Free Route Airspace);

Vilnius CTA v plném rozsahu podle AIP Litva, ENR 2.1;

Varšava CTA v plném rozsahu podle AIP Polsko, ENR 2.1.

1.3.4.5.3 Vertikální vymezení

Vertikální hranice SEE FRA:

Bratislava CTA: FL245 - FL660;

Budapešť CTA: 9500 ft AMSL - FL660;

Praha CTA: FL095 - FL660;

Rakousko: Od země (GND) do FL660;

Vilnius FIR: FL095 – FL660;

Varšava FIR: FL095 – FL660, včetně vzdušného prostoru South of DESEN a s výjimkou:

- všech TMA a
- vzdušných prostorů W OF OKX, S OF KŁODZKO, CTA 01, CTA 02, CTA 04, CTA 05.

1.3.4.5.4 Způsobitelné lety

Všechna přelétávající, přilétávající a odlétávající letadla, jejichž plánovaná trať vede alespoň částečně v hranicích BALTIC FRA, SECSI FRA a SEE FRA, budou považována za způsobilá k uplatnění pravidel plánování FRA.

1.3.4.5.5 Doplnující podmínky pro plánování letů

Stanovené principy plánování letů lze uplatňovat, povedou-li trajektorie v letovém plánu mezi:

- Vídeň CTA a
 - a) Praha CTA nebo
 - b) Bratislava CTA nebo
 - c) Budapešť CTA,
- Varšava CTA a
 - a) Praha CTA nebo
 - b) Bratislava CTA,

bez ohledu na společné hranice FIR/UIR/AoR mezi výše uvedenými CTA.

Aplikuje se pro Českou republiku, Slovenskou republiku, Maďarsko (SEE FRA) - Rakousko (SECSI FRA):

Aby se minimalizoval dopad na systémy ATM, musí část tratě v poli 15 letového plánu obsahovat alespoň jeden význačný bod FRA související s každým FIR, ve kterém se k uplatňují pravidla plánování FRA.

1.3.4.5.6 Časové vymezení

H24

1.3.4.6 Zóna s nestandardním plánováním (NPZ)**1.3.4.6.1 Definice**

Zónou s nestandardním plánováním (NPZ) se rozumí vzdušný prostor stanovených rozměrů, ve kterém plánování trajektorie letu buď není povoleno, nebo se umožní při splnění určených podmínek.

1.3.4.5 BALTIC FRA and SECSI FRA**1.3.4.5.1 Area of application**

Cross-border free route airspace (FRA) operations will be applied between SECSI FRA (Austria) and SEE FRA (Czech Republic, Hungary and Slovakia) on the one hand and between BALTIC FRA (Poland and Lithuania) and SEE FRA (Czech Republic and Slovakia).

1.3.4.5.2 Lateral limits

The application of this FRA Cross-border Concept encompass the horizontal boundaries of:

Bratislava CTA in its full extent as published in AIP Slovakia, ENR 2.1;

Budapest CTA in its full extent as published in AIP Hungary, ENR 2.1;

The Czech Republic as part of SEE FRA as published in AIP CZ, ENR 2.2, (Free Route Airspace);

Austria as part of SECSI FRA as published in AIP Austria, ENR 2.2, (Free Route Airspace);

Vilnius CTA in its full extent as published in AIP Lithuania, ENR 2.1;

Warsaw CTA in its full extent as published in AIP Poland, ENR 2.1.

1.3.4.5.3 Vertical limits

The vertical limits of the SEE FRA:

Bratislava CTA: FL245 - FL660;

Budapest CTA: 9500 ft AMSL - FL660;

Praha CTA: FL095 - FL660;

Austria: GND – FL660;

Vilnius FIR: FL095 – FL660;

Warszawa FIR: FL095 – FL660 and additionally delegation of ATS: S OF DESEN, except the airspaces listed below:

- all TMA airspaces and
- delegation of ATS: W OF OKX (in extended vertical limits: FL095-FL660), S OF KŁODZKO (in extended vertical limits: FL095-FL660), CTA 01, CTA 02, CTA 04, CTA 05.

1.3.4.5.4 Eligible flights

All overflying, arriving, departing aircraft that plan at least a portion of their route within the limits of BALTIC FRA, SECSI FRA and SEE FRA (lateral and vertical) will be eligible for cross-border FRA operations.

1.3.4.5.5 Flight planning procedures

The established principles of flight planning can be applied if the trajectories in the flight plan lead between:

- Vienna CTA and
 - a) Praha CTA or
 - b) Bratislava CTA or
 - c) Budapest CTA,
- Warsaw CTA and
 - a) Praha CTA or
 - b) Bratislava CTA,

regardless of the common FIR/UIR/AoR boundaries in between the above-mentioned CTAs.

Apply to the Czech Republic, the Slovak Republic and Hungary (SEE FRA) – Austria (SECSI FRA):

In order to minimize the impact on the ATM systems, as a minimum, the route portion in ITEM 15 of the FPL shall contain at least one FRA significant point related to each FIR incorporating the cross-border FRA operations.

1.3.4.5.6 Applicability

H24

1.3.4.6 Non – standard Planning Zone (NPZ)**1.3.4.6.1 Definition**

Non-standard Planning Zone (NPZ) is an airspace of defined dimensions within which the planning of flight trajectory is either not permitted or allowed under certain specified conditions.



1.3.4.6.2 Pro úpravu provozně citlivých oblastí jsou zveřejňovány zóny s nestandardním plánováním (NPZ). Uživatelé vzdušného prostoru se mohou těmito oblastem vyhnout plánováním přes vhodné význačné body okolo NPZ. Plánování letu přes příslušnou NPZ způsobí odmítnutí zprávy ze strany IFPS kromě případů, kdy jsou splněny stanovené podmínky.

1.3.4.6.3 Zóny s nestandardním plánováním (NPZ) ve vzdušném prostoru České republiky a přilehlých zemí jsou zveřejněny v ENR 2.2 para 3.

1.3.4.7 Brána ("gate") pro FRA (GT)

Branou uplatňování pravidel plánování FRA (GT) se rozumí vzdušný prostor definovaných rozměrů, ve kterém se plánování trajektorie letu člení podle určených podmínek.

Za účelem umožnit uplatnění pravidel pro plánování FRA i v těchto branách, jsou v nich zavedená omezení uváděna v příloze 2B dokumentu o dostupnosti tratí (RAD). Uživatelé vzdušného prostoru se tak buď mohou těmito branám vyhnout plánováním letu za použití příslušných význačných bodů kolem GT, nebo stanoveným omezením vyhovět. Nejsou-li určeny podmínky splněny, způsobí plánování letu přes příslušnou GT odmítnutí ze strany IFPS.

1.3.5 Hlášení o poloze

Let IFR musí hlásit polohy v souladu s předpisem L 2, článkem 3.6.3 s výjimkou, kdy je letadlu oznámeno poskytování přehledových služeb ATS frází "IDENTIFIKOVÁN" nebo "RADAROVÝ KONTAKT" nebo je o vynechání takových hlášení požádáno frází "VYNECHTE HLÁŠENÍ POLOH".

1.3.6 Požadavky RVSM

Lety v nebo nad RVSM vzdušným prostorem musí být prováděny v souladu s pravidly letu podle přístrojů, jak jsou specifikovány v předpisu L 7030 a AIP ENR 1.8.

1.3.7 Požadavky provozu ACAS

Posádky letadel jsou žádány, aby, pokud je to možné, upravily vertikální rychlost stoupání/klesání tak, aby posledních 1000 ft před dosažením povolené hladiny nebyla vyšší než 1500 ft/min.

1.3.8 Postup pro nezdařené přiblížení IFR letu provádějího vizuální přiblížení

Let IFR, který provádí vizuální přiblížení, musí, v případě nezdařeného přiblížení, provést postup pro nezdařené přiblížení, který je publikován na mapě přiblížení podle přístrojů pro stejnou dráhu, není-li jinak instruován ATC.

1.3.4.6.2 In order to manage the operationally sensitive areas, Non-standard Planning Zones (NPZs) are published. Airspace users can avoid these areas by planning via appropriate significant points around the NPZ. Flight planning through the relevant NPZ will cause a reject message by IFPS except where the set conditions are met.

1.3.4.6.3 Non-standard Planning Zones (NPZ) within the airspace of the Czech Republic and adjacent countries are published in ENR 2.2 para 3.

1.3.4.7 Gate for FRA Operations (GT)

Gate for FRA Operations (GT) is airspace of defined dimensions within which the planning of flight trajectory is structured by certain specified conditions.

In order to allow crossing of Gates for FRA Operations (GT) under certain specified conditions, flight planning limitations are defined in Annex 2B of the Route Availability Document (RAD). Airspace users can avoid such zones by flight planning via appropriate significant points around it or in accordance with allowed conditions. Flight planning through the relevant GT will cause a reject message by IFPS except where the set conditions are met.

1.3.5 Position report

IFR flight shall report positions as specified in ICAO Annex 2 para 3.6.3 except when the aircraft is informed of being provided with the surveillance service provision by the phrase "IDENTIFIED" or "RADAR CONTACT" or asked to skip the reports by the phrase "OMIT POSITION REPORTS".

1.3.6 RVSM requirements

When operated within or above RVSM airspace flights shall be conducted in accordance with Instrument Flight Rules as specified in ICAO Doc 7030, and AIP ENR 1.8.

1.3.7 ACAS requirements

When practicable the flight crews are requested to adjust the vertical speed of climb/descent so as it does not exceed 1500 ft/min within the last 1000 ft before reaching cleared level.

1.3.8 Missed approach procedure for IFR flight conducting a visual approach

The IFR flight conducting visual approach shall, in case of the missed approach, conduct missed approach procedure, which is published on instrument approach chart for the same runway, unless otherwise instructed from the ATC.

Záměrně nepoužito
Intentionally Left Blank