

GEN 1.5 PALUBNÍ PŘÍSTROJE, VYBAVENÍ A LETOVÁ DOKUMENTACE

GEN 1.5 AIRCRAFT INSTRUMENTS, EQUIPMENT AND FLIGHT DOCUMENTS

1.5.1 VYBAVENÍ LETADEL ODPOVÍDAČEM SSR

1.5.1 EQUIPMENT OF AIRCRAFT BY SSR TRANSPONDER

1.5.1.1 Vybavení odpovídačem SSR v Módu S

1.5.1.1 Equipment of Aircraft by SSR Mode S Transponder

1.5.1.1.1 Vybavení odpovídačem SSR v Módu S s funkcí Enhanced Surveillance

Vybavení a provozování odpovídačů v Módu S s funkcí „Enhanced Surveillance“ (EHS) je povinné pro všechny lety IFR ve FIR Praha pro letadla s pevnými křídly s maximální schválenou vzletovou hmotností převyšující 5700 kg nebo s maximální cestovní pravou vzdušnou rychlostí větší než 250 kt (463 km/h).

1.5.1.1.1 Equipment of Aircraft by SSR Mode S Transponder with Enhanced Surveillance functionality

The carriage and operation of Mode S transponders with Enhanced Surveillance functionality (EHS) is mandatory in the FIR Praha for fixed-wing aircraft operating IFR flights with maximum approved take-off mass exceeding 5700 kg or with maximum true airspeed exceeding 250 kt (463 km/h).

1.5.1.1.2 Vybavení odpovídačem SSR v Módu S s funkcí Elementary Surveillance

Vybavení a provozování odpovídačů v Módu S na úrovni 2 s funkcí „Elementary Surveillance“ (ELS) (včetně SI-kódu) je povinné pro následující druhy letadel letících podle pravidel IFR a VFR v níže stanovených vzdušných prostorech:

1.5.1.1.2 Equipment of Aircraft by SSR Mode S Transponder with Elementary Surveillance functionality

The carriage and operation of Mode S level 2 transponders with Elementary Surveillance functionality (ELS) (including SI-code) is mandatory for aircraft operating IFR and VFR flights in airspace defined below:

- IFR lety ve FIR Praha:
 - a) vrtulníky bez ohledu na MTOW;
 - b) letouny s maximální schválenou vzletovou hmotností 5700 kg a méně nebo s maximální cestovní pravou vzdušnou rychlostí 250 kt (463 km/h) a méně;
- VFR lety ve FIR Praha nad FL 95;
- VFR lety v TMA Praha a CTR Ruzyně.

- IFR flights in the FIR Praha:
 - a) helicopters disregarding MTOW;
 - b) aeroplanes with maximum approved take-off mass 5700 kg or less, or with maximum true airspeed 250 kt (463 km/h) or less;
- VFR flights in the FIR Praha above FL 95;
- VFR flights in the TMA Praha and CTR Ruzyně.

1.5.1.2 Vybavení odpovídačem SSR v módu A s hlášením tlakové nadmořské výšky v módu C

1.5.1.2 Equipment of Aircraft by SSR Transponder with a Mode A with Mode C pressure-altitude reporting

1.5.1.2.1 Vybavení odpovídačem SSR schopným odpovídat na dotazy v módu A ve 4096 kódech s hlášením tlakové nadmořské výšky v módu C je povinné ve FIR Praha do FL 95 (s výjimkou TMA Praha / CTR Ruzyně), pro následující druhy letadel:

1.5.1.2.1 The carriage of SSR Transponder capable to reply to Mode A interrogations on 4096 codes with Mode C pressure-altitude reporting is mandatory in FIR Praha below FL 95 (with exemption of the TMA Praha / CTR Ruzyně) for aircraft operating the following flights:

- všechna motorová letadla a balóny provádějící lety VFR v a nad FL 60 nebo v a nad nadmořskou výškou 5000 ft (1500 m) AMSL, je-li převodní hladina FL 70,
- všechna letadla provádějící traťový let VFR v noci.
- všechna letadla provádějící let VFR v MTMA/MCTR Kbely.

- all powered aircraft and balloons operating VFR flights at or above FL 60, or altitude at or above 5000 ft (1500 m) AMSL, if transition level is FL 70,
- all aircraft operating VFR en-route flights at night.
- all aircraft operating VFR flights at MTMA/MCTR Kbely.

1.5.1.3 Výjimky

1.5.1.3 Exemptions

1.5.1.3.1 Výjimka z požadavku na vybavení odpovídačem SSR v módu S ELS se tímto uděluje provozovatelům letadel na lety balónů a vzducholodí, prováděné v CTR Ruzyně.

1.5.1.3.1 Exemptions from the requirement to carry a SSR mode S ELS transponder is hereby granted to the aircraft operators for the flights of balloons and airships in the CTR Ruzyně.

1.5.1.3.2 Následující výjimky budou udělovány případ od případu, mají časově omezený charakter a budou podle potřeby opětovně přezkoumávány a definovány:

1.5.1.3.2 The following exemptions will be granted on a case-by-case basis, are only temporary in nature and will be reviewed and redefined as necessary:

- výjimky z módu S ELS/EHS: pro jednotlivé lety prováděné za účelem letových testů nebo letů letadel z výroby nebo letů přelétávajících do a z opraven,
- výjimky z módu S EHS: pro letadla vybavená odpovídačem módu S, jejichž avionika však neumožňuje získat a vysílat úplnou sadu požadovaných „Downlink Aircraft Parameters“ (DAPs), nebo pro která je za určitým účelem zaručena výjimka z požadavku na vybavení.

- Exemptions from Mode S ELS/EHS: for single flights conducted for the purposes of flight-testing, or delivery, and transit into and out of maintenance bases,
- Exemptions from Mode S EHS: for aircraft equipped with SSR Mode S transponder but where the avionics do not permit the extraction and transmission of the full set of required Downlink Aircraft Parameters (DAPs) or when an exemption from the requirement is granted for a specific purpose.

1.5.1.3.3 Letadla, kterým je udělena výjimka z požadavku na vybavení odpovídačem v Módu S ELS, musí být vybavena odpovídačem SSR schopným odpovídat na dotazy v Módu A ve 4096 kódech s hlášením tlakové nadmořské výšky v Módu C.

1.5.1.3.3 Aircraft provided with the exemption from the requirement to carry a Mode S ELS transponder shall be equipped with SSR transponder capable to reply to Mode A interrogations on 4096 codes with Mode C pressure-altitude reporting.

1.5.1.3.4 Výjimku z povinnosti vybavení odpovídačem SSR v Módu A/C může s ohledem na provozní situaci povolit příslušné stanoviště ATC na základě žádosti posádky letadla předložené před vstupem do jeho prostoru zodpovědnosti.

1.5.1.3.4 An exemption from mandatory carriage of a SSR Mode A/C transponder can be approved by the respective ATC unit with regards to traffic situation on crew's request prior to entering its area of responsibility.

1.5.1.3.5 Státní letadla, která nejsou vybavena odpovídačem v módu S ELS/EHS, jsou trvale vyňata z povinnosti vybavení odpovídačem v módu S ELS/EHS. Povinnost vybavenosti odpovídačem v módu A/C je však platná i pro státní letadla.

1.5.1.3.5 State aircraft which are not equipped with an SSR mode ELS/EHS transponder are permanently exempted from SSR Mode ELS/EHS transponder equipment obligation. Obligation to be equipped with an A/C transponder is valid for state aircraft anyway.

1.5.2 Automatický závislý přehledový systém - vysílání (ADS-B)**1.5.2.1 Požadavky na vybavení ADS-B**

1.5.2.1.1 V souladu s prováděcím nařízením Komise (EU) platí pro lety ve FIR Praha povinnost vybavení ADS-B. Požadavky na vybavení a schopnost letadla vysílat ADS-B OUT jsou uvedeny v Prováděcím nařízení Komise (EU) č. 1207/2011, ve zněních pozdějších předpisů. Veškerá vysílaná data, včetně těch, která jsou nad rámec minimálních požadavků definovaných v nařízení, musejí být certifikována.

1.5.2.2 Systémové požadavky na ADS-B

1.5.2.2.1 Systémové požadavky na zařízení ADS-B pro letadla s povinností vybavy ADS-B OUT dle Prováděcího nařízení Komise (EU) č. 1207/2011, ve zněních pozdějších předpisů, jsou uvedeny v European Aviation Safety Agency (EASA) CS ACNS Subpart D, Section 4.

1.5.2.2.2 Systémové požadavky na zařízení ADS-B pro letadla, na která se nevztahuje povinnost vybavy ADS-B OUT dle Prováděcího nařízení Komise (EU) č. 1207/2011, ve zněních pozdějších předpisů, se vztahuje jedna z následujících směrnic:

- a) European Aviation Safety Agency (EASA) CS ACNS Subpart D, Section 4; nebo
- b) Federal Aviation Administration (FAA) Title 14 Code of Federal Regulations (14 CFR) section 91.227 nebo AC No. 20-165B (nebo jiný nahrazující dokument) - Airworthiness Approval of ADS-B; nebo
- c) European Aviation Safety Agency (EASA) CS-STAN.

1.5.2.2.2.1 Provozovatelé zařízení schopných funkce ADS-B OUT, která nesplňují požadavky ani jedné z výše uvedených směrnic, musejí:

- a) Zaručit, že letadlo bude vždy vysílat hodnotu 0 (nula) v jednom a/nebo více následujících indikátorů výkonnostní způsobilosti: NUCp (pouze pro zařízení ADS-B verze 0), NIC a/nebo SIL, nebo
- b) zajistit přerušování vysílání dat ze zařízení ADS-B.

1.5.2.3 Výjimky

1.5.2.3.1 Státní letadla jsou vyňata z povinnosti vybavení ADS-B, platí ovšem povinnost vybavení odpovídáčem v módu A/C, jak je uvedeno v článku **GEN 1.5 para 1.3.5**.

1.5.3 POŽADOVANÉ RADIOVÉ VYBAVENÍ**1.5.3.1 Vybavení radiostanicí s kanálovou separací 8.33 kHz**

1.5.3.1.1 V souladu s požadavky podle ICAO Evropských (EUR) regionálních doplňkových postupů (ICAO Doc 7030) a Nařízení Komise (EU) č.1079/2012 ze dne 16. listopadu 2012, kterým se stanoví rozestup kanálů hlasové komunikace, je požadováno povinné vybavení radiovým zařízením VHF COM schopným kanálové separace 8.33 kHz od FL 0 výše. Uvedené se vztahuje na všechny kmitočty provozované ve vzdušném prostoru České republiky.

1.5.3.1.2 Letadla nevybavená radiostanicí s kanálovou separací 8.33 kHz nemohou vstoupit do vzdušného prostoru České republiky.

1.5.3.1.3 Ve vzdušném prostoru ČR je pro všechny lety IFR vyžadováno vybavení alespoň dvěma radiokomunikačními soupravami VHF COM pro obousměrné spojení, včetně záložního zařízení pro poslech a vysílání s možností rozestupu kanálů 8.33 kHz.

1.5.3.2 Výjimky

1.5.3.2.1 Státní letadla, která jsou jen občasnými uživateli českého vzdušného prostoru, jsou trvale vyjmuta z povinného vybavení 8.33 kHz za předpokladu, že jsou schopna komunikovat na UHF kmitočtu.

1.5.2 Automatic Dependent Surveillance - Broadcast (ADS-B)**1.5.2.1 ADS-B equipage requirements**

1.5.2.1.1 In accordance with the Commission (EU) implementing regulation, ADS-B equipment is required for flights in FIR Praha. The requirements for ADS-B OUT equipage can be found in the European Commission Implementing Regulation (EU) 1207/2011 and subsequent amendments. All data items provided, even those over and above what is specified by the regulation, shall be verified.

1.5.2.2 ADS-B system requirements

1.5.2.2.1 For aircraft required to equip with ADS-B OUT per European Commission Implementing Regulation (EU) No 1207/2011 and subsequent amendments the applicable requirements are European Aviation Safety Agency (EASA) CS ACNS Subpart D, Section 4.

1.5.2.2.2 For aircraft not required to equip with ADS-B OUT per European Commission Implementing Regulation (EU) No 1207/2011 and subsequent amendments the ADS-B OUT systems shall comply with one of the standards below:

- a) European Aviation Safety Agency (EASA) CS ACNS Subpart D, Section 4; or
- b) Federal Aviation Administration (FAA) Title 14 Code of Federal Regulations (14 CFR) section 91.227 or AC No 20-165B (or replacement) - Airworthiness Approval of ADS-B; or
- c) European Aviation Safety Agency (EASA) CS-STAN.

1.5.2.2.2.1 Owners of ADS-B OUT systems that are unable to meet the requirements above, must:

- a) Ensure that the aircraft always transmits a value of 0 (zero) for one or more of the following position quality indicators: NUCp (only for ADS-B version 0 units), NIC and/or SIL, or
- b) disable ADS-B transmission.

1.5.2.3 Exceptions

1.5.2.3.1 State aircraft are exempted from the ADS-B equipment obligation, but the A/C mode transponder equipment obligation applies, as specified in article **GEN 1.5 para 1.3.5**.

1.5.3 RADIO EQUIPMENT REQUIREMENTS**1.5.3.1 Equipment of Aircraft by 8.33 kHz channel spacing radio**

1.5.3.1.1 In accordance with the requirements of the ICAO Doc 7030 and Commission Implementing Regulation (EU) No. 1079/2012 of 16 November 2012, laying down requirements for voice channels spacing, the carriage and operation of 8.33 kHz channel spacing VHF COM radio equipment is mandatory from FL 0 above. The measure applies to all frequencies operating in the airspace of the Czech Republic.

1.5.3.1.2 Aircraft not carrying 8.33 kHz spacing radio equipment cannot enter the airspace of the Czech Republic.

1.5.3.1.3 Aircraft operating under IFR in the airspace of the Czech Republic shall be equipped with at least two VHF COM radio communication systems for two-way communication, including backup devices for listening and broadcasting with channels spacing 8.33 kHz.

1.5.3.2 Exceptions

1.5.3.2.1 State aircraft which are infrequent users of the Czech airspace are permanently exempted from the 8.33 kHz channel spacing carriage requirement, provided that they are able to communicate using UHF.

Poznámka: Občasným uživatelem se rozumí ten, jehož letový čas ve vzdušném prostoru 8.33 nepřesáhne za rok přibližně 30 hodin na letadlo.

1.5.3.2.1.1 Neřízené lety VFR státních letadel, která nejsou vybavena 8.33 a hodlají vstoupit do CTR Ruzyně, resp. TMA Praha, musí nejméně 15 minut před vstupem do těchto vzdušných prostorů ATS vyžádat od stanoviště Praha FIC aktuální informaci o provozním UHF kmitočtu příslušného stanoviště ATC (Ruzyně TWR nebo Praha APP).

1.5.3.2.1.2 Neřízené lety VFR státních letadel, která nejsou vybavena radiostanicí s kanálovou separací 8.33 kHz a hodlají vstoupit do CTR Karlovy Vary, CTR Mošnov, CTR Tuřany, resp. TMA Karlovy Vary, TMA Ostrava, TMA Brno, musí nejméně 5 minut před vstupem do těchto vzdušných prostorů ATS informovat stanoviště Praha FIC o úmyslu komunikovat s místně příslušným stanovištěm TWR na záložním kmitočtu 119.700 MHz.

1.5.3.2.1.3 Lety státních letadel, která nejsou vybavena 8.33 a hodlají odletět z LKPR nebo z letiště, které se nachází v CTR Ruzyně, musí nejméně 15 minut před předpokládanou žádostí o spouštění pohonných jednotek požádat telefonicky Ruzyně TWR o aktuální informaci o provozním UHF kmitočtu a volací značce příslušného stanoviště ATS, pokud tuto informaci pro odlet nezískaly už při přeletu.

1.5.3.2.1.4 Lety státních letadel, která nejsou vybavena radiostanicí s kanálovou separací 8.33 kHz a hodlají odletět z LKKV, LKMT, LKTB nebo z letiště, které se nachází v příslušné CTR, musí nejméně 5 minut před předpokládanou žádostí o spouštění pohonných jednotek telefonicky informovat místně příslušnou TWR o úmyslu komunikovat na záložním kmitočtu 119.700 MHz, pokud tuto informaci nepředaly už při přeletu.

1.5.3.3 Požadavky na odolnost palubních přijímačů proti VKV FM rozhlasu

1.5.3.3.1 Ve FIR Praha nesmějí po 1. lednu 2001 pokračovat v provozu letadla, jejichž navigační vybavení nevyhovuje požadavkům na odolnost proti rušení pro přijímací systém ILS a VOR v Annex 10, Vol. 1, ust. 3.1.4 a 3.3.8.

Výjimka: Státní letadla s navigačním vybavením, které nevyhovuje výše uvedeným standardům, mohou pokračovat v činnosti ve FIR Praha za podmínky, že jsou pro let po trati vybavena jiným zařízením RNAV, které vyhovuje RNP 5 v souladu s doplňkovými regionálními postupy v ICAO Doc 7030, EUR RAC Část 15.

1.5.3.3.2 Ve FIR Praha nebyly dosud zjištěny interference a prostory, kde rušení palubních přijímačů s nižší imunitou je nad limity nyní stanovené v ICAO Annex 10. Přes tuto skutečnost žádáme uživatele, aby jakékoliv problémy s interferencí při jejich provozu ve FIR Praha hlásili na adresu:

Ministerstvo dopravy
Odbor civilního letectví
nábřeží Ludvíka Svobody 12
P.O.Box 9
110 15 Praha 1

Ve zprávě uveďte následující informace:

- Kmitočet, na kterém bylo rušení zjištěno
- polohu a letovou hladinu / výšku letadla
- imatrikulační značku letadla
- datum a čas (UTC), kdy bylo rušení zjištěno
- popis interferenčního signálu (např. hudba, řeč, jiný šum atd.)

Note: Infrequent user is one defined as not exceeding about 30 hours flying time per aircraft per year in the 8.33 airspace.

1.5.3.2.1.1 Uncontrolled VFR flights of 8.33 non-equipped state aircraft intending to enter the CTR Ruzyně or TMA Praha, are obliged to request current information about the operational UHF frequency of the appropriate ATS Unit (i.e. Ruzyně TWR or Praha APP) from Praha FIC at least 15 minutes before they enter the ATS airspace concerned.

1.5.3.2.1.2 Uncontrolled VFR flights of state aircraft that are not equipped with a radio station with 8.33 kHz channel separation and intend to enter the CTR Karlovy Vary, CTR Mošnov, CTR Tuřany or TMA Karlovy Vary, TMA Ostrava, TMA Brno, are obliged to inform the Praha FIC unit of their intention to communicate with the appropriate TWR unit on the reserve frequency 119.700 MHz at least 5 minutes before entering these ATS airspaces.

1.5.3.2.1.3 The flights of 8.33 non-equipped state aircraft intending to depart from LKPR or from an aerodrome located within the CTR Ruzyně, are obliged to request by phone Ruzyně TWR for current information about the operational UHF frequency and call sign of the appropriate ATS unit at least 15 minutes before they ask for the start-up approval, except they have received the information for the departure during their arrival.

1.5.3.2.1.4 Flights state aircraft that are not equipped with a radio station with 8.33 kHz channel separation and intend to depart from LKKV, LKMT, LKTB or from an aerodrome located within the appropriate CTR, are obliged to inform the locally appropriate TWR by phone of their intention to communicate on the reserve frequency 119.700 MHz at least 5 minutes before the expected request for start-up approval, unless they have already transmitted this information upon arrival.

1.5.3.3 Requirements for FM Broadcast immunity of airborne receivers

1.5.3.3.1 In the FIR Praha, aircraft with NAV equipment not complying with the applicable interference immunity performance requirements for ILS localiser and VOR receiving systems (ref. ICAO Annex 10, Vol. I., paragraphs 3.1.4. and 3.3.8) are not allowed to continue to operate after 1st January 2001.

Exception: State Aircraft with NAV equipment not complying with above referred ICAO standards may continue operations within the FIR Praha with the proviso, that they are equipped with suitable other RNAV equipment (meeting RNP 5 in accordance with ICAO Doc 7030 Regional Supplementary Procedures, EUR-RAC Section 15), for the en-route part of the flight.

1.5.3.3.2 In the FIR Praha, up to now no interference problems have been detected and there have been no areas identified within the services volumes of ILS and VOR equipment, where interference to less immune aircraft receivers was above the present ICAO Annex 10 limits. Nevertheless, users are requested to report to the:

Ministry of Transport
Civil Aviation Department
nábřeží Ludvíka Svobody 12
P.O.Box 9
110 15 Praha 1

any interference problems possibly experienced during their operations within the FIR Praha. The report should include the following information:

- frequency on which interference was experienced
- position and level / height of the aircraft
- aircraft registration mark
- date and time (UTC) of the experienced interference
- description of the interfering signal (e.g. music, speech, language, other noise, etc.)

1.5.4 POVINNÉ VYBAVENÍ A PROVOZOVÁNÍ ACAS II VE VZDUŠNÉM PROSTORU ČESKÉ REPUBLIKY

1.5.4.1 Všechna civilní letadla s pevným křídlem a turbínovými pohonnými jednotkami provádějící lety ve vzdušném prostoru České republiky, která mají maximální vzletovou hmotnost vyšší než 5700 kg nebo maximální schválenou konfiguraci sedadel pro více než 19 cestujících, musí být vybavena ACAS II.

1.5.5 POŽADAVKY RVSM

1.5.5.1 S výjimkou vyznačeného vzdušného prostoru, kde jsou vykonávány přechodové úkoly RVSM, budou uvnitř EUR RVSM vzdušného provozu povolena do provozu pouze RVSM schválená letadla a RVSM neschválená státní letadla.

1.5.5.2 RVSM schválená letadla jsou taková, pro která provozovatel obdržel RVSM schválení, buď od státu, kde sídlí, nebo od státu, ve kterém je letadlo registrováno.

1.5.5.3 Průvodní materiál k letové způsobilosti, trvalému udržování letové způsobilosti a provozní praxi a postupům pro EUR RVSM vzdušný prostor je obsažen v Joint Aviation Authorities (JAA) Temporary Guidance Leaflet (TGL) č. 6, Revision 1 a ICAO EUR Regional Supplementary Procedures (Doc 7030/4 - EUR).

1.5.5.4 S výjimkou státních letadel je RVSM schválení požadováno pro provoz letadel v RVSM vzdušném prostoru ve FIR Praha, jak je popsán v **ENR 2.1**.

Poznámka: Opatření použitelná pro provoz civilních letadel neschválených pro RVSM v EUR RVSM vzdušném prostoru, kde jsou prováděny RVSM přechodové úkoly jsou stejná, jako je popsáno v ICAO EUR Regional Supplementary Procedures (Doc 7030/4 - EUR).

1.5.6 Navigace založená na výkonnosti (PBN)

1.5.6.1 Pro IFR lety prováděné nad FL95 ve FIR Praha musí být provozovatelé všech letadel, s výjimkou státních, vybaveni minimálně pro provoz podle PBN specifikace RNAV-5 v souladu s požadavky uvedenými v ICAO Doc 7030 Regionální doplňkové postupy. Požadavky na vybavení PBN pro tratě SID, STAR a přiblížovací postupy jsou uvedeny v části AD u jednotlivých letišť.

1.5.4 THE MANDATORY CARRIAGE AND OPERATION OF ACAS II IN THE AIRSPACE OF THE CZECH REPUBLIC

1.5.4.1 All civil fixed-wing turbine-engined aircraft operating in the airspace of the Czech Republic, having a maximum take-off mass exceeding 5700 kg or maximum approved passenger seating configuration of more than 19, must be equipped with ACAS II.

1.5.5 RVSM REQUIREMENTS

1.5.5.1 Except for designated airspace where RVSM transition tasks are carried out, only RVSM approved aircraft and non-RVSM approved State aircraft shall be permitted to operate within the EUR RVSM airspace.

1.5.5.2 RVSM approved aircraft are those aircraft for which the Operator has obtained and RVSM approval, either from the State in which the operator is based, or from the State in which the aircraft is registered.

1.5.5.3 Guidance material on the airworthiness, continued airworthiness and the operational practices and procedures for the EUR RVSM airspace is provided in the Joint Aviation Authorities (JAA) Temporary Guidance Leaflet (TGL) Number 6, Revision 1, and the ICAO EUR Regional Supplementary Procedures (Doc 7030/4 - EUR).

1.5.5.4 Except for State aircraft, RVSM approval is required for aircraft to operate in the RVSM airspace within the FIR Praha, as described in **ENR 2.1**.

Note: The provisions applicable to non-RVSM approved civil operations in EUR RVSM airspace where RVSM transition tasks are carried out are as specified in the ICAO EUR Regional Supplementary Procedures (Doc 7030/4 - EUR).

1.5.6 Performance based navigation (PBN)

1.5.6.1 Other than state aircraft operating according IFR rules within the FIR Praha above FL95 shall be equipped for operations according to the PBN specification RNAV-5 in accordance with the requirements specified in the ICAO Doc 7030 Regional supplementary procedures. Requirements for PBN equipment for SID, STAR and approach procedures are given in the AD part for each aerodrome.