

## ENR 1.10 PLÁNOVÁNÍ LETŮ

### POSTUPY PRO PŘEDLOŽENÍ LETOVÉHO PLÁNU

#### Dodržování pravidel využití a dostupnosti vzdušného prostoru

Nesmí být předložen žádný letový plán přes vzdušný prostor FIR PRAHA odchylovající se od státních omezení definovaných v Route Availability Document (RAD). Tento společný evropský referenční dokument obsahuje všechna pravidla využití a dostupnosti vzdušného prostoru pro FIR PRAHA a jakékoli odkazy na ně musí být provedeny prostřednictvím

Web: <https://www.nm.eurocontrol.int/RAD/index.html>

#### 1.10.1 POSTUPY PRO PŘEDLOŽENÍ LETOVÉHO PLÁNU NA LET PODLE PRAVIDEL VFR

1.10.1.1 Letový plán musí být předložen výhradně prostřednictvím Centrální ohlašovny letových provozních služeb Praha (CARO Praha). Podání letového plánu pro let VFR na nebo z vojenského letiště pro státní letadla České republiky (celní a policejní) lze provádět i podle zásad stanovených pro vojenské lety. V každém letovém plánu na let VFR musí být uveden telefonický kontakt na předkladatele. Letový plán na lety VFR musí být předložen na všechny lety s výjimkou:

1.10.1.1.1 Vnitrostátních letů a letů v Schengenském prostoru konaných v prostoru třídy "G" a "E", pro které pilot nepožaduje, aby mu byla poskytována pohotovostní služba.

1.10.1.1.2 Vnitrostátních letů a letů v Schengenském prostoru konaných v prostoru třídy "G" a "E" do nebo z CTR / TMA třídy D.

*Poznámka: AIP ČR neudává, zda-li musí nebo nemusí být ve vzdušném prostoru sousedního státu podán FPL. Velitel letadla mezinárodního letu si musí ověřit povinnost podání FPL v AIP příslušného státu.*

1.10.1.1.3 Vnitrostátních letů vrtulníků Policie České republiky do TMA třídy C, které povolí příslušné stanoviště ATS.

1.10.1.1.4 Letištního provozu na letištích, která se nacházejí v CTR nebo pod TMA, až do hladin, které povolí příslušné stanoviště ATS.

1.10.1.1.5 Letů letadel ve službách policejních s přeletem státní hranice prováděných v souladu s příslušnými dvoustrannými mezistátními smlouvami.

1.10.1.1.6 Vnitrostátních letů Policie České republiky (s výjimkou výcvikových letů - viz ust. **AD 1.1 para 2.3.2**), SAR a letecké záchranné služby na nebo z vojenských letišť (letiště LKCV, LKKB, LKNA a LKPD).

1.10.1.1.7 Mezinárodních letů VFR, jiných než uvedených v **ENR 1.10 para 1.1.1**, kdy tak stanoví příslušná dohoda.

1.10.1.1.8 Letů pro provádění výsadkové činnosti v prostoru třídy C za předpokladu, že bude použito stejného letiště pro vzlet, přistání i výsadkovou činnost.

1.10.1.2 S výjimkou letů podle ustanovení **ENR 1.10 para 1.1.6** výše, musí civilní provozovatelé předložit letový plán na každý let VFR na nebo z vojenského letiště (letiště LKCV, LKKB, LKNA a LKPD).

#### 1.10.1.3 Omezení výcvikových letů VFR

1.10.1.3.1 Výcvikové lety letadel VFR na řízených letištích a v blízkosti letišť mohou být z důvodu vyšší hustoty provozu omezeny. Doporučuje se, aby velitel letadla nebo provozovatel letadla před plánováním této činnosti dohodl podrobnosti s příslušným stanovištěm ATC buď přímo nebo prostřednictvím ARO.

## ENR 1.10 FLIGHT PLANNING

### PROCEDURES FOR THE SUBMISSION OF A FLIGHT PLAN

#### Adherence to Airspace Utilization Rules and Availability

No flight plans shall be filed via the airspace of FIR PRAHA deviating from the State restrictions defined within the Route Availability Document (RAD). This common European reference document contains all airspace utilisation rules and availability for FIR PRAHA and any reference to them shall be made via

Web: <https://www.nm.eurocontrol.int/RAD/index.html>

#### 1.10.1 VFR FLIGHT PLAN SUBMISSION

1.10.1.1 FPL shall be submitted by means of Central Air Traffic Services Reporting Office Praha exclusively. VFR flight plan for state aircraft of the Czech Republic (police and customs) for a flight to/from military airport may be submitted in accordance with the principles defined for military flights. All VFR flight plans shall include information on the phone contact of the submitter. VFR flight plans shall be submitted for all flights except for:

1.10.1.1.1 Domestic flights and flights within Schengen area, conducted in the airspace of "G" and "E" class, for which no alerting service is required by pilot.

1.10.1.1.2 Domestic flights and flights within Schengen area, conducted in the airspace of "G" and "E" class, to or from CTR / TMA of D class.

*Note: The AIP of the Czech Republic does not determine if the FPL in the adjacent states shall be submitted or not. A pilot-in-command, when performing international flight, shall consult AIP of the appropriate state.*

1.10.1.1.3 Domestic flights of helicopters of Police of the CR to TMA of C class which are cleared by an appropriate ATS unit.

1.10.1.1.4 Aerodrome traffic on aerodromes which are situated in CTR or below TMA, up to altitudes which will be cleared by the appropriate ATS unit.

1.10.1.1.5 Flights of aircraft on police duty crossing state boundary conducted under relevant bilateral agreements concluded between states.

1.10.1.1.6 Domestic flights of Police of the CR (with the exception of training flights - see **AD 1.1 para 2.3.2**), SAR and aeronautical rescue service to or from the military airport (LKCV, LKKB, LKNA, and LKPD).

1.10.1.1.7 International VFR flights other than those referred to in **ENR 1.10 para 1.1.1**, when so determined by the relevant agreement.

1.10.1.1.8 Flights for parachute jumps in Class C airspace provided that the same airfield will be used for departure, landing and parachute jumps.

1.10.1.2 With the exception of flights according to **ENR 1.10 para 1.1.6** above, the civil operators shall submit FPL for each VFR flight to or from military airport (LKCV, LKKB, LKNA and LKPD).

#### 1.10.1.3 Restriction on training VFR flights

1.10.1.3.1 Training VFR flights at controlled aerodromes or in the vicinity of aerodromes may be restricted due to higher density of traffic. It is recommended that the pilot-in-command or an aircraft operator coordinates details of such activity with relevant ATC unit before planning, either directly or through ARO.

## 1.10.2 POSTUPY PRO PŘEDLOŽENÍ LETOVÝCH PLÁNŮ PODLE PRAVIDEL IFR A KOMBINOVANÉ VFR/IFR, IFR/VFR LETY

### 1.10.2.1 Předložení letového plánu a dialog se systémem IFPS

Všichni dopravci operující ve vzdušném prostoru České republiky, do něj a z něho mají právo komunikovat přímo se systémy NMOC bez prostřednictví ohlašovatelů letových provozních služeb (ARO). Těmito systémy jsou Initial Integrated Flight Plan Processing System - IFPS a ETFMS/CASA.

Při samostatné komunikaci s NMOC jsou provozovatelé povinni se řídit postupy publikovanými v "Network Operations Handbook".

V každém letovém plánu na kombinovaný let VFR/IFR, IFR/VFR musí být uveden telefonický kontakt na předkladatele.

#### 1.10.2.1.1 Způsoby předložení letového plánu

##### 1.10.2.1.1.1 Osobní předložení letového plánu ohlašovně letových provozních služeb

Formulář letového plánu bude předkladateli potvrzen po příjmu zprávy "ACK" od systému IFPS a předán spolu s kopií této zprávy. V případě, že IFPS provedlo úpravy přijatého FPL, obsahuje zpráva "ACK" kopii celého letového plánu, včetně provedených úprav (pole "-MSGTXT"). Tato forma letového plánu bude k dispozici službám řízení na trati.

##### 1.10.2.1.1.2 Telefonické předložení letového plánu

Při telefonickém předložení letového plánu je předkladatel povinen si před zahájením letu ověřit, zda letový plán byl akceptován, popřípadě zda byla obdržena časová mezera pro vzlet.

Centrální ohlašovna letových provozních služeb Praha (Centrální ARO Praha)

Tel: +420 220 374 138

##### 1.10.2.1.1.3 Předložení letového plánu prostřednictvím sítě AFTN nebo SITA

Letový plán může být předložen prostřednictvím sítě AFTN na následující adresy:

AFTN: LKPRZPZX - CARO Praha/Ruzyně

Prostřednictvím sítě SITA - adresa bude publikována dodatečně.

1. Při předložení letového plánu prostřednictvím sítě AFTN nebo SITA je předkladatel povinen uvádět letový plán v plném rozsahu včetně pole 19.
2. Při předložení letového plánu prostřednictvím sítě AFTN/SITA budou následné 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 ČR, s.p.  
Divize plánování a rozvoje letových navigačních služeb  
Navigační 787  
252 61 Jeneč

Tel: +420 727 373 262  
Fax: +420 727 372 011

## 1.10.2 PROCEDURES FOR IFR FLIGHT PLANS AND COMBINED VFR/IFR, IFR/VFR FLIGHT PLANS SUBMISSION

### 1.10.2.1 Flight plan submission and dialogue with IFPS

All aircraft operators (A.O.) operating inside the airspace of the Czech Republic, out of it and into it have a right to communicate with the subsystems of NMOC without the intermediary of AROs. The subsystems of NMOC are Integrated Initial Flight Plan Processing System (IFPS) and ETFMS/CASA, Computer Assisted Slot Allocation.

All procedures applied in direct communication between an Aircraft Operator and NMOC must be in compliance with the "Network Operations Handbook".

All combined VFR/IFR, IFR/VFR flight plans shall include information on the phone contact of the submitter.

#### 1.10.2.1.1 Means of submission

##### 1.10.2.1.1.1 Flight plan personally submitted at an ARO

The flight plan form will be confirmed to the submitter after the reception of an "Acknowledge Message - ACK" from IFPS. A copy of the "ACK" will be handed over to the submitter together with the flight plan form. If any changes have been made in the flight plan by IFPS, the "ACK" message comprises the copy of the whole flight plan including the changes made by IFPS (the "-MSGTXT" field). This is the flight plan message that will be distributed to the ATS centres en-route.

##### 1.10.2.1.1.2 The flight plan submitted by means of telephone

The submitter shall check the status acceptance or rejection of the flight plan before the departure. He/She shall check the reception of a time slot as well.

Central Air Traffic Services Reporting Office Praha (Central ARO Praha)

Tel: +420 220 374 138

##### 1.10.2.1.1.3 Flight plan submission by means of AFTN or SITA network

Flight plan can be submitted by means of AFTN to the following addresses:

AFTN: LKPRZPZX - CARO Praha/Ruzyně

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 ICAO 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 originator's 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

Tel: +420 727 373 262  
Fax: +420 727 372 011

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

Letový plán může být předložen prostřednictvím e-mailu na adresu:

E-mail: caro@ans.cz

Po jeho odeslání je třeba telefonicky ověřit, že je FPL správně vyplněn. Až po ověření bude FPL podán.

Zpráva o schválení letového plánu, zpráva "ACK" nebo zpráva o zamítnutí letového plánu, zpráva "REJ", bude poslána na emailovou adresu, ze které byl obdržen 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:

Web: <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 v případě letu, který je předmětem opatření ATFM. Při předložení později než v tomto čase se předkladatel vystavuje nebezpečí většího zdržení, než v případě včasného předložení. Letový plán pro jakýkoli let, který má být provozován přes mezinárodní hranice nebo mu má být poskytnuta služba řízení letového provozu nebo poradenská služba letového provozu musí být předložen alespoň 60 minut před odletem. Jestliže se letový plán předkládá za letu, musí se předložit v takovém čase, aby bylo možné jeho přijetí příslušným stanovištěm ATS nejméně 10 minut před očekávaným dosažením zamýšleného bodu vstupu do řízeného nebo poradního prostoru nebo bodu na letové nebo poradní trati.

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 pracovištím 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 - Bretigny na adresy EUCHZMFP a EUCBZMFP. Adresy středisek řízení ležících mimo "IFPS Zone" se uvedou na další řádku za údaje o odesílateli před otvírací závorku 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 řádku za údaje o odesílateli před otvírací závorku zprávy. Tyto adresy musí být uvedeny v souladu s tabulkou uvedenou v rámci stanovení ENR 1.11.2.

#### 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:

E-mail: caro@ans.cz

After it is sent, it is needed to verify by phone that the FPL is filled correctly. Only after verification will the FPL be submitted.

An 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

The IBS (Integrated Flight Briefing System) is a web application which provides users services for filing FPL and pre-flight briefing:

Web: <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 flights shall be filed at the EOBT time - 3 hours at the latest if the flight is subject to ATFM measures. Filing the flight plan later than the EOBT - 3 hours, the operator is taking the risk of being more heavily penalised than the flights with the flight plans filed on time. The flight plan for any flight planned to operate across international borders or to be provided with air traffic control service or air traffic advisory service shall be submitted at least 60 minutes before departure. When the flight plan is submitted during the flight, it shall be done at the time which will ensure its receipt by the appropriate ATS unit at least 10 minutes before aircraft is estimated to reach the intended point of entry into a control area or advisory area or the point of crossing an airway or advisory route.

1.10.2.1.2.2 A flight plan for IFR flights, or combined IFR /VFR, VFR/IFR flights 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

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

IFPU 1 (Brussels) 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 the IFPS-ZONE to the outside of the IFPS ZONE

The flight plan will be addressed to both of the IFPUs. The addresses of the 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 address shall be introduced by an "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 originator's data before the opening bracket of the message itself. These addresses shall be inserted in accordance with the table adduced in frame of item ENR 1.11.2.

#### 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. Adresy středisek řízení vně "IFPS Zone" zainteresovaných na letu, se uvedou na další řádku 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 **ENR 1.10 para 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 zasláního FPL. Po příjmu ACK není letový plán předložen. Následovat musí jeho zaslání na adresy uvedené v **ENR 1.10 para 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.

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 přiletové trati.
4. Nejsou-li pro dané letiště publikovány přiletové 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.

#### 1.10.2.1.3.3 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 an intermediate airport for further distribution.

2. Next leg of a flight leads from the inside of the IFPS - Zone to the outside of the IFPS zone.

Both flight plans shall be filed directly with both IFPUs. The addresses of the ATC units outside the IFPS involved in the 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. The 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 the IFPS - Zone or not.

#### 1.10.2.1.3.4 IFPS Validation System

Before the flight plan is sent to the addresses adduced in **ENR 1.10 para 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 **ENR 1.10 para 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 **ENR 1.10 para 2.1.3.1**

#### 1.10.2.1.4 Contents of the flight plan

1.10.2.1.4.1 By 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.

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 ICAO 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.
3. The last point in the route description shall be the last published en-route point which is simultaneously the first point of the 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 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 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.

#### 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:

#### 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 to 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 of the STAY area and the point of exit from the STAY area.

Example: ... BODAL STAY1/0100 TIBLA ...

3. The entry point of 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 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 flights.

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.

#### 1.10.2.1.4.7 Information specifications regarding flight planning requirements within the EUR region

1. State flights not equipped for 8.33 kHz channel spacing and data to be filed in filed flight plan:

- State flights not equipped for 8.33 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 ICAO 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:



- 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 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/" | "STAYINFO/" | "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 „STAYINFO/...“ Dotyčný prvek není uveden v předpisu L4444, ale je užíván v EUR regionu. Uvádí se údaje v souladu s odstavcem **ENR 1.10 para 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.

- 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 ICAO 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 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/" | "STAYINFO/" | "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 ICAO Doc 4444 with following information specification:

- The item “EUR/...” is not mentioned in ICAO 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 8.33 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 ICAO 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 “STAYINFO/...” is not mentioned in ICAO Doc.4444 but it is used in EUR Region. File the data in compliance with **ENR 1.10 para 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.

- Prvek „RFP/...” Plus pořadí (číslice) 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), lze trať změnit buď zprávou CHG, nebo zrušením letového plánu zprávou CNL a předložením nového FPL.

#### 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 neuvedly.

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 Pokud je letadlo vybaveno balistickým padákovým záchranným systémem, uvede se v Poli 19 N/ POZNÁMKY - Padákový záchranný systém.

#### 1.10.2.1.4.13 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.

### 1.10.2.2 Příjem “IFPS Operation Reply Messages”

#### 1.10.2.2.1 Akceptace letového plánu.

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

- 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 exist, it is possible to change the route by means of a CHG message or, the existing flight plan may be cancelled and a new one may be filed.

#### 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 ICAO Doc 4444.

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

1.10.2.1.4.12 If the aircraft is equipped with a ballistic parachute recovery system, the field 19N / Remarks shall state – Parachute Recovery System.

#### 1.10.2.1.4.13 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 field 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.

### 1.10.2.2 Reception of “IFPS Operational Reply Messages”

#### 1.10.2.2.1 Acceptance of a flight plan.

The acceptance of a flight plan is announced by means of “ACK - Acknowledge Message”.

**1.10.2.2.1.1 Formát zprávy "ACK" po úpravách FPL v IFPS**

- TITLE ACK	- potvrzení úspěšného zpracování a akceptace zprávy
- MSGTYP FPL	- druh potvrzované zprávy
- ORIGINTD 9512031015	- datum a čas příjmu potvrzované zprávy
- BEGIN ADDR	- označení začátku seznamového pole adres
- FAC LKPRZPXZ LKPRCSAO	- Sekundární pole příjemců zprávy
- END ADDR	- označení konce seznamového pole adres
- IFPLID 0000012	- adresa letového plánu v bance dat IFPS
- EXTADDR - NUM001	- počet adres uvedených na řádku AD
- BEGIN MSGTXT	- označení začátku seznamového pole MSGTXT
- (FPL-CSA001-IS-B737/..... ..... atd.	- text potvrzované zprávy po zpracování v IFPS
- END MSGTXT	- označení konce seznamového pole MSGTXT

**1.10.2.2.1.1 The format of the "ACK" message after the modification in the IFPS**

- TITLE ACK	- confirmation of successful processing and acceptance
- MSGTYP FPL	- the type of the message that is being confirmed
- ORIGINTD 9512031015	- date and time of message that is being confirmed
- BEGIN ADDR	- the beginning of addresses list field
- FAC LKPRZPXZ LKPRCSAO	- the subfield of the addresses
- END ADDR	- the end of addresses list field
- IFPLID 0000012	- the address of the processed flight plan in IFPS database
- EXTADDR - NUM001	- the number of extra addresses
- BEGIN MSGTXT	- the beginning of MSGTXT list field
- (FPL-CSA001-IS-B737/..... ..... e.t.c.	- the text of the message that is being confirmed after the processing
- END MSGTXT	- the end of MSGTXT list field

**1.10.2.2.1.2 Formát zprávy "ACK" po akceptaci bez úprav.**

- TITLE ACK
- MSGTYP FPL
- ORIGINTD 9706090645
- BEGIN ADDR
- FAC LKPRZPXZ LKPRCSAO
- END ADDR
- IFPLID AA00245327
- EXTADDR -NUM001
- BEGIN MSGSUM
- ARCID CSA001
- ADEP LKPR
- ADES EDDF
- EOBD 0810
- EOBT 970609
- ORGN LKPRZPXZ
- END MSGSUM

**1.10.2.2.1.2 The format of the "ACK" message after the acceptance without modification.**

- TITLE ACK
- MSGTYP FPL
- ORIGINTD 9706090645
- BEGIN ADDR
- FAC LKPRZPXZ LKPRCSAO
- END ADDR
- IFPLID AA00245327
- EXTADDR -NUM001
- BEGIN MSGSUM
- ARCID CSA001
- ADEP LKPR
- ADES EDDF
- EOBD 0810
- EOBT 970609
- ORGN LKPRZPXZ
- END MSGSUM

**1.10.2.2.1.3 Význam**

Potvrzení zpracování zprávy a sdělení podoby, do které byla zpráva uvedena po opravách v IFPS.

V poli "MSGTXT" zprávy "ACK" je předán letový plán v ICAO formátu po zpracování v IFPS. Jednou ze změn, které mohou nastat, je doplnění pole 18 o indikátor chyby.

**1.10.2.2.1.3 Meaning of the message**

Confirmation of successful processing and announcement of the format after the processing in the IFPS.

A flight plan in ICAO format after the processing in IFPS is sent in the field "MSGTXT" of an ACK message. One of the modification made by IFPS can be the mistake indicator inclusion in the field 18.

IFP/ERROUTRAD	- indikuje, že uvedená trať není v souladu s publikovaným "Route Availability Document".
IFP/ERROUTWE	- uvedená trať není v souladu s publikovaným schématem víkendových tras.
IFP/ERROUTE	- všeobecný indikátor chyby v trati. Například uvedení jednosměrné trati v nesprávném směru.
IFP/ERRTYPE	- indikátor nesprávného typu.

IFP/ERROUTRAD	- indicates that the route adduced is not in compliance with "Route Availability Document".
IFP/ERROUTWE	- the route adduced is not in compliance with weekend routes scheme.
IFP/ERROUTE	- general indicator of possible mistake in route description. For instance one way segment of an airway adduced in wrong direction.
IFP/ERRTYPE	- indicator of wrong type of aircraft.



*Poznámka: Může být indikováno uvedení neznámého typu, ale také při uvedení nepřiměřené hladiny nebo rychlosti pro daný typ. Vlastní chyba pak tkívá v uvedené hladině nebo rychlosti a ne v typu.*

IFP/ERRLEVEL - při uvedení nesprávné hladiny pro danou trať (výškové hladiny pro letové cesty definované pouze ve spodním vzdušném prostoru a naopak). Tento chybový indikátor pouze upozorňuje na možné chyby. Letový plán není odmítán, protože indikátor je součástí zprávy "ACK".

#### 1.10.2.2.1.4 Distribuce

1. Při manuálním předložení letového plánu ohlašovně letových provozních služeb bude kopie předána předkladateli spolu s potvrzeným formulářem letového plánu.
2. Při telefonickém předložení letového plánu bude příjem "ACK" oznámen předkladateli při ověření stavu letového plánu podle **ENR 1.10 para 2.1.1.2** spolu s případnými změnami provedenými IFPS.
3. Při předložení letového plánu prostřednictvím sítí AFTN/SITA bude zpráva redistribuována na adresu, z níž byl letový plán přijat nebo na adresy podle **ENR 1.10 para 2.1.1.3** bod 3.

#### 1.10.2.2.1.5 Postup předkladatele

Předkladatel nadále považuje obsah pole "MSGTXT" nebo telefonicky oznámené změny za oficiální formu svého letového plánu.

#### 1.10.2.2.2 Příjem zprávy "MAN"

##### 1.10.2.2.2.1 Formát

- TITLE MAN	- druh zprávy "MAN"
- MSGTYP FPL	- druh zprávy, k níž se zpráva "MAN" vztahuje
- ORIGINTD 9510121015	- datum a čas příjmu zprávy, k níž se "MAN" vztahuje
- BEGIN MSGSUM	- označení začátku seznamového pole MSGSUM
- ARCID CSA001	- identifikace
- ADEP LKPR	- letiště vzletu
- ADES LKTB	- letiště určení
- EOBT 1430	- EOBT
- ORGN LKPRZPX	- odesílatel zprávy, k níž se "MAN" vztahuje
- END MSGSUM	- označení konce seznamového pole MSGSUM

##### 1.10.2.2.2.2 Význam

Vyčkejte, zpráva je nebo bude zpracována manuálně.

##### 1.10.2.2.2.3 Distribuce

1. Vztahuje-li se zpráva "MAN" k letovému plánu přijatému po sítích AFTN/SITA, bude redistribuována na adresu předkladatele nebo na adresy podle **ENR 1.10 para 2.1.1.3** bod 3.
2. Ve všech ostatních případech nebude dále distribuována.

##### 1.10.2.2.2.4 Postup předkladatele

Předkladatel vyčká následného příjmu zprávy "ACK" nebo "REJ".

*Note: The indicator can indicate an unknown type. It can also occur when undue value of speed or flight level is adduced for given type. The mistake then is in speed or flight level, not in type itself.*

IFP/ERRLEVEL - indicates wrong value of flight level for given route (upper flight levels for airways defined in lower airspace only or vice versa). The IFPS mistake indicator's "IFP" purpose is to draw attention to possible mistakes. The flight plan is not rejected as the indicator is comprised in "ACK" message.

#### 1.10.2.2.1.4 Distribution

1. If the flight plan has been submitted manually to an ARO, a copy of the "ACK" message will be handed over to the submitter together with the confirmed flight plan form.
2. If the flight plan has been submitted by means of telephone, an "ACK" message reception will be announced to the submitter together with possible changes when checking the flight plan status in compliance with **ENR 1.10 para 2.1.1.2**
3. If the flight plan has been submitted by means of AFTN or SITA network, the message will be re-distributed to the address of the flight plan originator or to the addresses in compliance with **ENR 1.10 para 2.1.1.3** item 3.

#### 1.10.2.2.1.5 The submitter's further actions

The submitter shall consider the field "MSGTXT" contents or changes to the original flight plan announced by telephone to be the official form of his/her flight plan.

#### 1.10.2.2.2 Reception of "Manual Correction - MAN" message

##### 1.10.2.2.2.1 Format

- TITLE MAN	- the type of the message
- MSGTYP FPL	- the type of the message the "MAN" is related to
- ORIGINTD 9510121015	- the date and time of the message the "MAN" is related to
- BEGIN MSGSUM	- the beginning of the list field MSGSUM
- ARCID CSA001	- identification of the flight
- ADEP LKPR	- the airport of departure
- ADES LKTB	- the airport of destination
- EOBT 1430	- EOBT
- ORGN LKPRZPX	- the originator of the message the "MAN" is related to
- END MSGSUM	- the end of MSGSUM list field

##### 1.10.2.2.2.2 Meaning

Hang on, your message is or will be corrected manually.

##### 1.10.2.2.2.3 Distribution

1. If the "MAN" message is related to a flight plan received by means of the AFTN or SITA network, the message will be re-distributed to the address of the flight plan originator or to the addresses in compliance with **ENR 1.10 para 2.1.1.3** item 3.
2. If any other way of flight plan submission has been used, the message will not be re-distributed.

##### 1.10.2.2.2.4 The submitter's further actions

The submitter will stand by for further "ACK" or "REJ" message reception.

**1.10.2.2.3 Odmítnutí letového plánu**

Odmítnutí letového plánu se děje prostřednictvím zprávy "REJ - Rejection Message".

**1.10.2.2.3.1 Formát**

- TITTLE REJ	- druh zprávy "REJ"
- MSGTYP FPL	- druh zprávy, k níž se "REJ" vztahuje
- ORIGINTD 9510121015	- datum a čas příjmu zprávy, k níž se "REJ" vztahuje
- ERROR INVALID VALUE for ADEXP FIELD: ADEP	- Indikace chyb, kvůli nimž je zpráva odmítnuta.
- BEGIN MSGSUM	- seznamové pole MSGSUM údajů k identifikaci původní zprávy
- ARCID CSA001	- identifikace
- ADEP LKPR	- letiště vzletu
- ADES LKTB	- letiště určení
- EOBT 1015	- EOBT
- ORGN LKPRZPX	- odesílatel původní zprávy
- END MSGSUM	- označení konce seznamového pole MSGSUM

**1.10.2.2.3.2 Význam**

"Vaše zpráva je odmítnuta pro chybu, kterou IFPS není oprávněno nebo schopno odstranit".

**1.10.2.2.3.3 Distribuce**

1. Vztahuje-li se zpráva k letovému plánu předloženému prostřednictvím sítě AFTN/SITA, bude zpráva "REJ" redistribuována na adresu předkladatele nebo na adresy podle **ENR 1.10 para 2.1.1.3** bod 3.
2. Vztahuje-li se zpráva "REJ" k letovému plánu předkládanému manuálně, nebude předkladateli potvrzen formulář letového plánu a příjem "REJ" mu bude oznámen.
3. Vztahuje-li se zpráva "REJ" k letovému plánu předloženému telefonicky, bude předkladateli příjem "REJ" oznámen při ověření stavu letového plánu podle **ENR 1.10 para 2.1.1.2**

**1.10.2.2.3.4 Postup předkladatele**

Provozovatel předloží nový letový plán.

*Poznámka: Zpráva "CNL" se nezasílá. Letový plán byl odmítnut a v databázi IFPS neexistuje. Ve zprávě není uvedeno ADEXP pole "IFPLID".*

**1.10.2.3 Ostatní zprávy související s předložením letového plánu****1.10.2.3.1 Postupy pro použití zpráv "Departure - DEP", "Arrival - ARR" a "Cancel - CNL"**

Postupy pro adresaci těchto zpráv jsou totožné s adresací letových plánů.

**1.10.2.3.2 Pravidla pro použití zprávy "CHG"**

Zprávou "CHG" nelze měnit:

- Identifikaci letu - ARCID
- Letiště vzletu - ADEP
- Letiště určení - ADES
- Datum odletu - EOBD

Při změně některého z těchto údajů je nutno zrušit podaný letový plán a předložit nový letový plán.

**1.10.2.2.3 Flight plan rejection**

Flight plan rejection is announced by means of a "REJ" message.

**1.10.2.2.3.1 Format**

- TITTLE REJ	- the type of the message
- MSGTYP FPL	- the type of the message the "REJ" is related to
- ORIGINTD 9510121015	- the date and time of reception of the message the "REJ" is related to
- ERROR INVALID VALUE for ADEXP FIELD: ADEP	- the indication of the mistake
- BEGIN MSGSUM	- the beginning of the list field MSGSUM
- ARCID CSA001	- the aircraft identification
- ADEP LKPR	- the airport of departure
- ADES LKTB	- the airport of destination
- EOBT 1015	- EOBT
- ORGN LKPRZPX	- the originator of the message the "REJ" is related to
- END MSGSUM	- the end of the list field MSGSUM

**1.10.2.2.3.2 Meaning**

"Your message has been rejected because of the mistakes that IFPS has no right to or is not able to remove".

**1.10.2.2.3.3 Distribution**

1. If the "REJ" message is related to a flight plan that has been submitted by means of the AFTN or SITA network, the message will be re-distributed to the address of the flight plan originator or to the addresses in compliance with **ENR 1.10 para 2.1.1.3** item 3.
2. If the "REJ" message is related to a flight plan that has been submitted manually, the flight plan form will not be confirmed to the submitter and a "REJ" message reception will be announced to him/her.
3. If the "REJ" message is related to the flight plan that has been submitted by means of the telephone, the "REJ" message reception will be announced to him/her when checking the flight plan status in compliance with **ENR 1.10 para 2.1.1.2**

**1.10.2.2.3.4 The submitter's further action**

The submitter shall file a new flight plan.

*Note: the "CNL" message shall not be sent. The flight plan has been rejected and it does not exist in the IFPS data base. The ADEXP field "IFPLID" is not adduced in "REJ" message.*

**1.10.2.3 Other flight plan related messages****1.10.2.3.1 Procedures for "Departure - DEP", "Arrival - ARR", "Cancel - CNL" messages submission**

The procedures for addressing of these messages are identical to addressing of flight plans.

**1.10.2.3.2 Procedures for "Change - CHG" message submission**

The following fields can not be changed by means of "CHG":

- Flight identification - ARCID
- Airport of departure - ADEP
- Airport of destination - ADES
- Date of departure - EOBD

If any of the above field values have changed, it is necessary to cancel the flight plan and submit a new one.

*Poznámka 1: Zpráva CHG není primárně určena k oznámení změn EOBD a EOBT. Zpráva CHG umožňuje změnu EOBT v případě, kdy jsou současně měněny i další údaje FPL. Zpráva CHG umožňuje změnu EOBD v případě, kdy je EOBT letu posunuto přes půlnoc a mění se tím tak datum letu.*

*Poznámka 2: Změny údajů zahrnutých v poli 19 musí být oznámeny té ohlašovně letových provozních služeb, které byl předložen letový plán, nebo přímo IFPS formou zprávy CHG. V mimořádných případech lze změny údajů pole 19, které nastaly vůči původně podanému a akceptovanému letovému plánu, oznámit při prvním kontaktu se stanovišti řízení nebo pracovišti FIC.*

#### 1.10.2.3.3 Pravidla pro použití zprávy "DLA"

1. Zprávou "DLA" nelze změnit EOBT na dřívější čas oproti času uvedenému v letovém plánu.
2. Zpráva "DLA" bude odmítnuta v případě, že nové EOBT leží v minulosti vůči aktuálnímu času zpracování zprávy.

*Poznámka: Vzhledem k tomu, že toto nelze učinit ani zprávou "CHG", je jedinou možností letový plán zrušit a předložit nový.*

1.10.2.3.3.1 Zpráva "DLA" nesmí být zaslána do IFPS jako reakce na obdržanou časovou mezeru pro vzlet.

1.10.2.3.3.2 Zpráva "DLA" se musí vydat, jakmile odlet letadla, pro něž byly zaslány základní údaje letového plánu (FPL), je zdržen o více než 15 minut od předpokládaného času zahájení pojiždění, obsaženého v základních údajích letového plánu.

1.10.2.3.3.3 Zpráva "DLA" musí být zaslána i v případech, ve kterých se očekává zdržení 15 minut a více a let obdržel CTOT.

Příklad: EOBT dle letového plánu - 0900, CTOT dle zprávy SAM 1000. V případě, že let je schopen zahájit pojiždění v čase 0915, musí být zaslána zpráva DLA.

1.10.2.3.4 Na všechny zprávy popsané v paragrafu **ENR 1.10 para 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 ohlašovny 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 PRAHA / CTA 1 PRAHA.

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

*Note 1: The CHG message is not primarily intended to change EOBD and EOBT data. The CHG message enables the change of EOBT data in case when other FPL data are simultaneously changed. The CHG message enables the change of EOBD data in case when the EOBT data of flight is shifted over midnight and thus the date of flight is changed.*

*Note 2: Any possible changes to the field 19 data shall be announced to the ATS Reporting Office of the flight plan submission or to the IFPS directly by means of a CHG message. In exceptional cases the changes to the field 19 comparing to the original flight plan may be reported on the first contact with the air traffic control centres or FIC.*

#### 1.10.2.3.3 Procedures for "Delay - DLA" message submission

1. It is not possible to change the "EOBT" adduced in the flight plan to an earlier time by means of a "DLA" message.
2. The "DLA" message will be rejected if the new EOBT is in the past compared to the current time of the message processing.

*Note: As it is impossible to do so by means of a "CHG" message either, the only way how to shift the "EOBT" to the earlier time is to cancel the flight plan and to file a new one.*

1.10.2.3.3.1 The "DLA" message must not be sent to the IFPS in response to the Time Slot allocation.

1.10.2.3.3.2 A "DLA" message shall be transmitted when the departure of the aircraft, for which basic flight plan data (FPL) have been sent, is delayed by more than 15 minutes after the estimated off-block time contained in the basic flight plan data.

1.10.2.3.3.3 If delay is expected 15 minutes or more, "DLA" message shall be sent notwithstanding received CTOT.

Example: EOBT in accordance with the flight plan - 0900, CTOT in accordance with SAM - 1000. If the flight is able to start taxiing at 0915, the DLA message shall be sent.

1.10.2.3.4 All messages described in **ENR 1.10 para 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 PRAHA / 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 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 trati 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 trať oproti trati původního letového plánu.

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 letový plán (FPL) a v průběhu předletové fáze byla zvolena náhradní trať mezi stejnými letišti vzletu i přistání, provozovatel nebo pilot je povinen:

- a) podat zprávu o zrušení (CNL), která bude okamžitě vyslána s prioritou "DD" na obě adresy IFPS (EUCHZMFP, EUCBZMFP),
- b) vyčkat na příjem zprávy potvrzující příjem a zrušení původního letového plánu (ACK),
- c) 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 trati 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/Q1"
2. nahrazující letový plán: "RFP/Q2", 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 přeletu českého vzdušného prostoru, na který byl podán 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 přeletu českého vzdušného prostoru a jejichž lety podle původního FPL neměly vstoupit do českého vzdušného prostoru, ale zamýšlejí tak učinit, se vyžaduje předložení FPL.

### 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 To avoid excessive use of the procedure, the preflight stage is defined as Estimated Off Block Time (EOBT) - 4 hours.

#### 1.10.4.2 Description of procedure

1.10.4.2.1 When a flight plan (FPL) has been filed and, in the preflight stage, an alternative routeing has been selected between the same aerodromes of departure and destination, the operator or pilot shall:

- a) originate a cancellation message (CNL) which will be immediately transmitted with the priority "DD" to both IFPS addresses (EUCHZMFP, EUCBZMFP)
- b) wait for a message confirming the acceptance and cancellation of the original flight plan (ACK),
- c) file a replacement flight plan in the form of a FPL which must not be transmitted before the acceptance of a 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/Q1"
- 2nd replacement flight plan: "RFP/Q2" 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 over-flight authorization for Czech airspace by the timely submission of a 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 overflight authorization for Czech airspace and their flight according to their original FPL would not have entered Czech airspace but intend to do so, are required to file a 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 para 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.

1.10.4.3.3 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 the Civil Aviation Department of the Ministry of Transport, see **GEN 1.2 para 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.



**Záměrně nepoužito**  
**Intentionally Left Blank**