

Změna v poskytování ATS neřízeným letům ve vzdušných prostorech SECTOR MORAVA Part S a SECTOR MORAVA Part N

Amendment of ATS provision to uncontrolled flights in the airspaces SECTOR MORAVA Part S and SECTOR MORAVA Part N

Zrušte AIC A 1/19.

Cancel AIC A 1/19.

1 Změna prostorů odpovědnosti stanovišť ATS

1 Modification of the areas of responsibility of ATS units

1.1 Dnem 28 FEB 2019 dochází ke změně prostorů odpovědnosti stanovišť letových provozních služeb (ATS) FIC Praha, APP Brno a APP Ostrava ve vztahu k neřízeným letům, tj. těm letům prováděným ve FIR Praha vzdušném prostoru třídy G a E, které nejsou předmětem letového povolení.

1.1 By 28 FEB 2019 the areas of responsibility of air traffic services units (ATS) FIC Praha, APP Brno and APP Ostrava will have been modified in relation to uncontrolled flights, i.e. to those flights conducted within FIR Praha, class G and E airspace, which are not a subject to ATC clearance.

1.2 Vzdušné prostory SECTOR MORAVA Part S a SECTOR MORAVA Part N se slučují a vzniká SECTOR MORAVA.

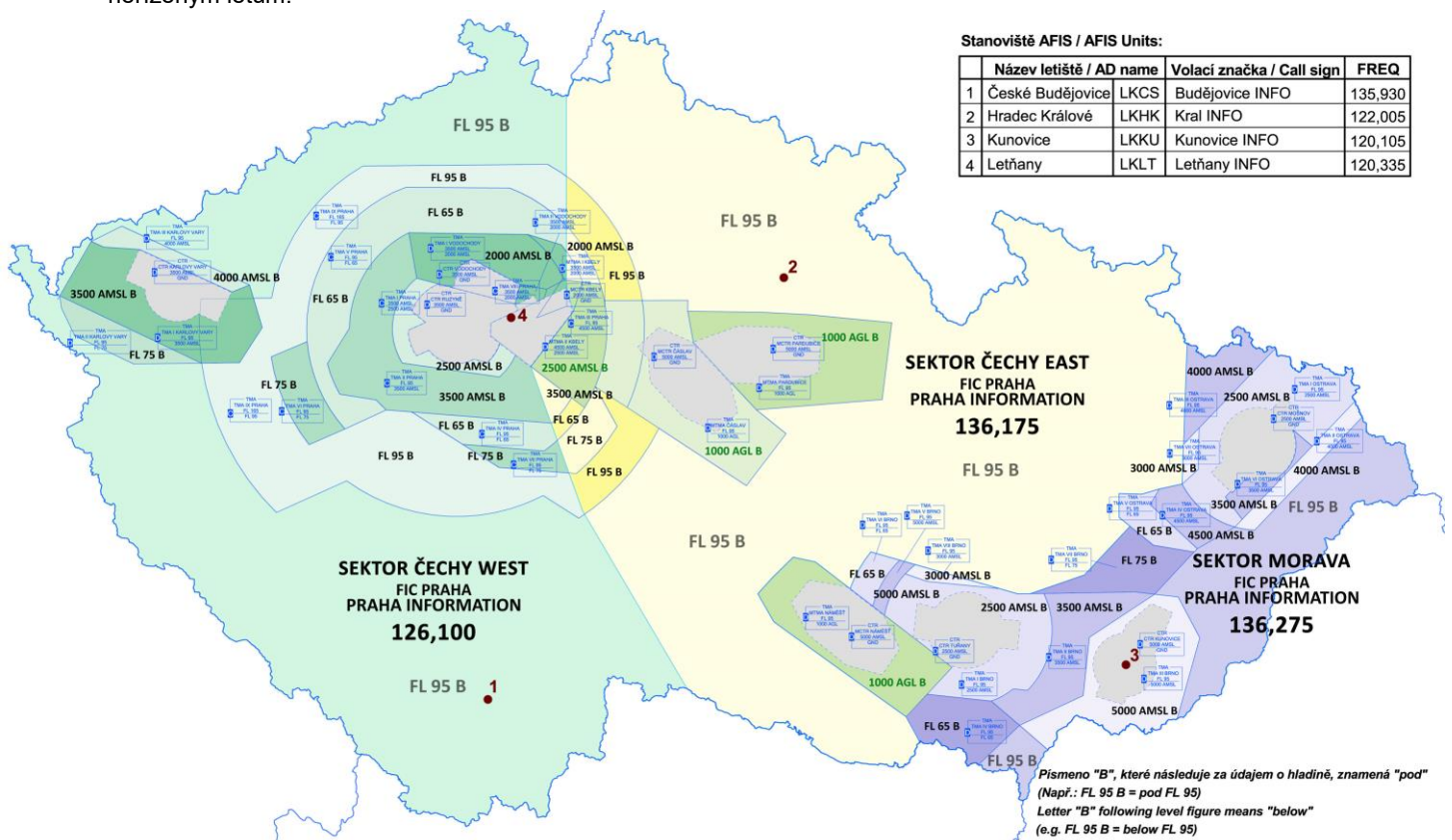
1.2 Airspaces SECTOR MORAVA Part S and SECTOR MORAVA Part N are being merged into the SECTOR MORAVA.

1.3 Stanovištěm, poskytujícím ATS v rozsahu letová informační služba – pohotovostní služba neřízeným letům ve vzdušném prostoru SECTOR MORAVA, se stává stanoviště ATS FIC PRAHA, volací znak PRAHA INFORMATION, provozní kmitočet 136,275 MHz.

1.3 ATS in the extent of flight information service – alerting service to uncontrolled flights within SECTOR MORAVA airspace are provided by ATS unit FIC Praha, call sign PRAHA INFORMATION, operational frequency 136,275 MHz.

1.4 Grafické zobrazení rozdělení vzdušných prostorů ATS podle stanovišť, které v nich poskytují FIS a ALRS neřízeným letům:

1.4 Division of ATS airspaces depending on ATS units providing FIS and ALRS to uncontrolled flights:



## 2 Vstup do CTR/TMA

2.1 Neřízené lety v sektoru MORAVA (vesměs VFR lety z neřízených letišť nebo SLZ ploch), které požadují poskytování ATS, naváží a udržují spojení s FIC Praha, pokud toto stanoviště neurčí jinak.

Poznámka: Letům, které jsou na spojení s FIC Praha, se zpravidla před vstupem do CTR/TMA nevydává instrukce ke změně frekvence a přechodu na spojení se stanovištěm, které poskytuje službu řízení v tomto prostoru. Je povinností pilota, aby ukončil spojení se stanovištěm FIC Praha a včas navázal spojení s následujícím stanovištěm na příslušném kanálu nebo kmitočtu v souladu s následujícím článkem.

2.2 Pilot neřízeného letu, který hodlá vstoupit do CTR/TMA (případně CTA třídy C), musí požádat o povolení ke vstupu místně příslušné stanoviště ATC (tj. APP nebo TWR), a to s předstihem, stanoveným jak AIP ČR (článek ENR 1.2.1.10, místní postupy v příslušných částech AIP AD), tak VFR příručkou (VFR-ENR. 2.3.4.1, místní postupy v příslušných částech VFR-AD).

Poznámka: Je nutné mít na paměti, že s ohledem na rádiové a přehledové krytí, ale i na rozsah a kapacitu služeb, poskytovaných stanovištěm FIC, je pilot neřízeného letu zodpovědný za včasné navázání spojení s místně příslušným stanovištěm ATC (tj. APP nebo TWR) a získání letového povolení před vstupem do jeho prostoru odpovědností tak, aby se zabránilo neoprávněnému narušení vzdušného prostoru.

## 3 Publikace změny

3.1 Tuto změnu podrobně reflektuje AIP ČR (ENR 2.1, traťová mapa ENR 6.1 (spodní vzdušný prostor), mapa ICAO 1:500 000) a VFR příručka ČR (VFR-ENR-6.2 a VFR-ENR-7.1) prostřednictvím AIRAC AIP AMDT A 2/2019.

## 2 Entering CTR/TMA

2.1 When executed within SECTOR MORAVA (almost VFR flights from uncontrolled aerodromes or SLZ strips) and requesting ATS provision, the uncontrolled flights establish and maintain radio communication with Praha FIC, unless the unit provides otherwise.

Note: Before entry to CTR/TMA the flights maintaining communication with FIC Praha are usually not instructed to change the frequency and to establish the communication with a unit providing control service within this airspace. The pilot is obliged to terminate the communication with FIC Praha and to establish the communication with subsequent unit on the appropriate channel or frequency in due time and in accordance with the following article.

2.2 When intending to enter CTR/TMA (or CTA class C alternatively), the pilot of uncontrolled flight is obliged to ask the locally appropriate ATC unit (i.e. APP or TWR) for the entry clearance, in advance prescribed either by AIP C.R. (article ENR 1.2.1.10 and local procedures in relevant AIP AD subsections), either by VFR Manual C.R. (article VFR-ENR 2.3.4.1 and local procedures in relevant VFR-AD part)

Note: With regards to the radio and surveillance coverage as well as the extent and capacity of services provided by FIC, it is necessary to bear in mind the fact that the pilot of uncontrolled flight is responsible for a timely establishment of radio communication with the locally appropriate ATC unit (i.e. APP or TWR) to be able to obtain the entry clearance into its area of responsibility in a way to prevent an unauthorised penetration of airspace.

## 3 Amendment publication

3.1 Here above described modification is reflected in detail by AIP C.R (ENR 2.1, en-route chart (lower airspace), ICAO chart 1:500 000) and VFR Manual C.R. (VFR-ENR-6.2 and VFR-ENR-7.1) by means of AIRAC AIP AMDT A 2/2019.