ENR 1.2 PRAVIDLA PRO LETY ZA VIDITELNOSTI

1.2.1 PODMÍNKY PROVÁDĚNÍ VFR LETŮ

1.2.1.1 S výjimkou zvláštních letů VFR se lety VFR musí provádět tak, aby letadlo letělo při dohlednosti a ve vzdálenosti od oblačnosti stejné nebo větší, než je stanoveno v Tabulce 1.

Tabulka 1

Třída vzdušného prostoru / Airspace class	*Letová dohlednost / Flight visibility*	*Vzdálenost od oblaků / Distance from clouds*
C, D, E	8 km v a nad / at and above FL100 5 km pod / below FL100	1500 m horizontálně / horizontally 300 m (1000 ft) vertikálně / vertically
G nad / above 3000 ft (900 m) AMSL	5 km	1500 m horizontálně / horizontally 300 m (1000 ft) vertikálně / vertically
G v a pod / at and below 3000 ft (900 m) AMSL	5 km*	Mimo oblačnost a za viditelnosti země / Clear of cloud and with the surface in sight

** VFR lety ve vzdušném prostoru třídy G při dohlednosti nižší než 5 km:*

1. *lety při snížené letové dohlednosti, ale ne nižší než 1500 m, se smí provádět:*
   a) *při rychlostech 140 kt IAS a nižších, které poskytnou přiměřenou možnost včas spatřit jiný provoz nebo překážky v čase tak, aby bylo možno se vyhnout srážce, nebo*
   b) *za okolností, při kterých pravděpodobnost setkání s jiným provozem by byla normálně malá, např. v prostorech s malou hustotou provozu nebo při leteckých pracích v nízkých hladinách;*
2. *lety vrtulníků při letové dohlednosti nižší než 1500 m, ale ne nižší než 800 m, se smí provádět, jestliže manévrují rychlostí, která poskytne přiměřenou možnost včas spatřit jiný provoz nebo překážky v čase tak, aby bylo možno se vyhnout srážce.*

1.2.1.2 S výjimkou případů, kdy je získáno povolení od stanoviště řízení letového provozu pro zvláštní let VFR, lety VFR nesmí vzlétat nebo přistávat na letišti v řízeném okrsku nebo vstupovat do okruhu letiště nebo letištní provozní zóny, jestliže oznámené meteorologické podmínky na tomto letišti jsou horší než následující minima:

a) výška základny nejnižší význačné oblačné vrstvy je nižší než 450 m (1500 ft) nebo

b) přízemní dohlednost je nižší než 5 km

1.2.1.3 Zvláštní lety VFR se smí provádět na základě letového povolení pouze v řízeném okrsku. S výjimkou, kdy je to povoleno příslušným úřadem pro vrtulníky ve zvláštních případech, jako jsou, avšak nikoli výlučně, lety související s poskytováním záchranné lékařské péče, policejní, pátrací a záchranné práce a lety související s hašením požárů, musí být splněny následující další podmínky:

a) tyto zvláštní lety VFR lze provádět pouze ve dne, pokud není příslušným úřadem povoleno jinak;

b) ze strany pilota:
   1. let je prováděn mimo oblačnost a za dohlednosti země;
   2. letová dohlednost není menší než 1500 m nebo u vrtulníků 800 m;
   3. let je prováděn při rychlosti 140 kt IAS nebo nižší, která poskytne přiměřenou možnost spatřit jiný provoz nebo překážky v čase, který dovolí vyhnout se srážce, a

c) stanoviště řízení letového provozu letadlu nevydá povolení pro zvláštní let VFR vzlétávat nebo přistávat na letišti v řízeném okrsku nebo vstupovat do letištního okruhu nebo letištní provozní zóny, jestliže oznámené meteorologické podmínky na tomto letišti jsou horší než následující minima:
   1. přízemní dohlednost je nižší než 1500 m nebo u vrtulníků 800 m;
   2. výška základny nejnižší význačné oblačné vrstvy je nižší než 180 m (600 ft).

ENR 1.2 VISUAL FLIGHT RULES

1.2.1 CONDITIONS OF VFR FLIGHT OPERATIONS

1.2.1.1 Except when operating as a special VFR flight, VFR flights shall be conducted so that the aircraft is flown in conditions of visibility and distance from clouds equal to or greater than those specified in Table 1.

Table 1

** VFR flights within Class G airspace at flight visibility lower than 5 km:*

1. *flight visibilities reduced to not less than 1500 m may be permitted for flights operating:*
   a) *at speeds of 140 kt IAS or less to give adequate opportunity to observe other traffic or any obstacles in time to avoid collision; or*
   b) *in circumstances in which the probability of encounters with other traffic would normally be low, e.g. in areas of low volume traffic and for aerial work at low levels;*
2. *helicopters may be permitted to operate in less than 1500 m but not less than 800 m flight visibility, if manoeuvred at a speed that will give adequate opportunity to observe other traffic or any obstacles in time to avoid collision.*

1.2.1.2 Except when a special VFR clearance is obtained from an air traffic control unit, VFR flights shall not take off or land at an aerodrome within a control zone, or enter the aerodrome traffic circuit or the aerodrome traffic zone when the reported meteorological conditions at that aerodrome are below the following minima:

a) the ceiling is less than 450 m (1500 ft); or

b) the ground visibility is less than 5 km.

1.2.1.3 Special VFR flights may be authorised to operate within a control zone, subject to an ATC clearance. Except when permitted by the competent authority for helicopters in special cases, however not exclusively, such as medical flights, police, search and rescue operations and flights related to fire-fighting, the following additional conditions shall be met:

a) such special VFR flights may be conducted within day operations only, unless otherwise permitted by the competent authority;

b) by the pilot:
   1. clear of cloud and with the surface in sight;
   2. the flight visibility is not less than 1500 m or, for helicopters, not less than 800 m;
   3. at speed of 140 kt IAS or less to give adequate opportunity to observe other traffic and any obstacles in time to avoid a collision; and

c) ATC unit shall not clear a special VFR flight for take-off or to land at an airport in the controlled zone or enter the aerodrome traffic circuit or aerodrome traffic zone if the reported meteorological conditions at this aerodrome are worse than the following minima:
   1. the ground visibility is less than 1500 m or, for helicopters less than 800 m;
   2. the ceiling is less than 180 m (600 ft).

1.2.1.4 VFR lety se nesmí provádět:

a) při transsonických a supersonických rychlostech, pokud není schváleno Úřadem pro civilní letectví jinak.

b) nad FL195, s výjimkou jak je uvedeno v ustanovení **ENR 1.2 para 1.5** níže.

1.2.1.5 Lety VFR nad FL195

Poznámka: Ustanovení se netýká traťových letů VFR, které nad FL 195 nebudou povolovány.

1.2.1.5.1 Lety VFR nad FL195 do FL285 včetně musí být prováděny:

a) uvnitř dočasně vyhrazeného nebo omezeného prostoru, nebo

b) v souladu s povolením a podmínkami vydanými Řízení letového provozu ČR, s.p., nebo přímo Praha ACC (viz ust. **ENR 1.1 para 11**).

1.2.1.5.2 Lety VFR nad FL285 musí být prováděny pouze uvnitř dočasně vyhrazeného nebo omezeného prostoru.

1.2.1.5.3 Součástí rozhodnutí o přidělení dočasně vyhrazeného nebo omezeného prostoru může být stanovení dodatečných postupů a podmínek pro jeho využívání.

1.2.1.6 S výjimkou, kdy je to nezbytné pro vzlet a přistání nebo pokud tak povolí Úřad pro civilní letectví, nesmí být let VFR prováděn:

a) nad hustě zastavěnými oblastmi měst, vesnic a jiných obydlených míst nebo nad shromážděním osob na volném prostranství ve výšce nižší než 300 m (1000 ft) nad nejvyšší překážkou v okruhu 600 m od letadla;

b) kdekoli jinde, než je stanoveno v odstavci a), ve výšce nižší než 150 m (500 ft) nad zemí nebo vodou nebo 150 m (500 ft) nad nejvyšší překážkou v okruhu 150 m (500 ft) od letadla.

1.2.1.7 S výjimkou, kde je v letovém povolení určeno jinak, VFR lety v hladinách nad 5000 ft nad hladinou moře musí být prováděny v letové hladině příslušné pro tratí jak je stanoveno v tabulce cestovních hladin.

1.2.1.8 VFR lety se musí řídit ustanovením 3.6 ICAO Annex 2:

a) když letí ve vzdušném prostoru třídy C a D,

b) když tvoří součást letištního provozu na řízených letištích,

c) když letí jako zvláštní let VFR.

1.2.1.9 Letové povolení se vydává na základě letového plánu předloženého stanovišti letových provozních služeb. Velitelé letadel, kteří v souladu s **ENR 1.10 para 1.1** nepředložili FPL, žádají letové povolení na základě údajů o letu předaných příslušnému stanovišti ATS na kmitočtu nebo telefonem.

1.2.1.10 Předání údajů o letu VFR

1.2.1.10.1 Není-li v AIP ČR část AD stanoveno jinak, údaje o letu VFR se předávají příslušnému stanovišti ATS na kmitočtu nebo telefonem při žádosti o letové povolení nejméně 3 minuty před vstupem do CTR nebo TMA v případě příletu, nebo před zahájením pojíždění nebo vzletem z FATO z řízeného letiště nebo místa v CTR v případě odletu.

Poznámka: Piloti vrtulníků letecké záchranné služby, Policie ČR a SAR předávají údaje o letu bezprostředně před vzletem. V případě odletu z místa v CTR, kde není radiové spojení mohou předat údaje o letu ihned po vzletu.

1.2.1.10.2 Informace předávané pilotem

Odlety

– identifikace letadla
– typ letadla *

1.2.1.4 VFR flights shall not be operated:

a) at transonic and supersonic speeds, unless authorised by the Civil Aviation Authority.

b) above FL195, with the exception as stated in the provision **ENR 1.2 para 1.5** below.

1.2.1.5 VFR flights above FL195

Note: This provision does not apply to en-route VFR flights, which will not be permitted to operate above FL 195.

1.2.1.5.1 VFR flights above FL195 up to and including FL285 shall operate:

a) within temporary segregated area or restricted area, or

b) in accordance with the authorisation and conditions issued by Air Navigation Services of the Czech Republic or directly by Praha ACC (see **ENR 1.1 para 11**).

1.2.1.5.2 VFR flights above FL285 shall operate within temporary segregated area or restricted area only.

1.2.1.5.3 Additional procedures and conditions of the airspace use may be established together with the decision about allocation of temporary segregated area or restricted area.

1.2.1.6 Except when necessary for take-off or landing, or except by permission from the Civil Aviation Authority, a VFR flight shall not be flown:

a) over the congested areas of cities, towns or settlements or over an open-air assembly of persons at a height less than 300 m (1000 ft) above the highest obstacle within a radius of 600 m from the aircraft;

b) elsewhere than as specified in a), at a height less than 150 m (500 ft) above the ground or water, or 150 m (500 ft) above the highest obstacle within a radius of 150 m (500 ft) from the aircraft.

1.2.1.7 Except where otherwise indicated in ATC clearance, VFR flights at levels above 5000 ft above mean sea level, shall be conducted at a flight level appropriate to the track as specified in the tables of cruising levels.

1.2.1.8 VFR flights shall comply with provision 3.6 of ICAO Annex 2:

a) when operating within airspace of class C and D,

b) when forming part of aerodrome traffic at controlled aerodromes,

c) when operating as special VFR flights.

1.2.1.9 An ATC clearance is issued through the submission of a flight plan to an air traffic control unit. Pilots-in-command, who in accordance with **ENR 1.10 para 1.1** have not submitted FPL, request ATC clearance based on information about flight, passed on by radio or via telephone to the relevant ATS unit.

1.2.1.10 Handover of information about VFR flight

1.2.1.10.1 Unless otherwise stated in AIP CR part AD, information about VFR flight shall be handed over on frequency or via telephone to the appropriate ATS unit while requesting ATC clearance at least 3 minutes prior to enter CTR or TMA when arriving to, or commencement of taxi or lift-off from FATO when departing from controlled aerodrome or place within CTR.

Note: Pilots of helicopters of aeronautical rescue service, Police of the CR and SAR hand over information about flight immediately before take-off. In case of departure from place within CTR, where there is not radio communication available, they may hand over information about flight immediately after take-off.

1.2.1.10.2 Information handed over by pilot

Departures

– aircraft identification
– type of aircraft *

– číslo nebo místo stání, případně jiné letiště nebo plocha v CTR
– letiště určení nebo místo přistání *
– výstupní bod z CTR případně prostor činnosti v CTR a požadovaná hladina (podle vhodnosti) *
– potvrzení platné informace ATIS s opakováním QNH

Přílety a průlety
– identifikace letadla
– typ letadla *
– letiště odletu nebo místo vzletu *
– letiště určení nebo místo přistání, případně prostor činnosti v CTR (podle vhodnosti) *
– poloha a hladina letu
– požadovaný vstupní bod do CTR,
– výstupní bod (u prolétávajících letadel), *
– potvrzení platné informace ATIS s opakováním QNH,

** Označené údaje se nepředávají v případě, jestliže byl předložen letový plán.*

1.2.1.11 Pro přechod na let IFR musí velitel letadla vždy získat letové povolení. Není-li v letovém plánu uvedena změna letu VFR na let IFR, smí velitel letadla žádat letové povolení pro let IFR pouze z důvodu zhoršení meteorologických podmínek. Požaduje-li velitel letadla mající podaný letový plán VFR nebo letící bez FPL přechod na let IFR, musí předat na kmitočtu příslušného stanoviště ATS potřebné změny svého platného letového plánu nebo vyslat letový plán za letu (AFIL).

1.2.2 POSTUPY PRO LET ZA VIDITELNOSTI

1.2.2.1 Hlášení o přistání.

1.2.2.1.1 V případě letu VFR, na který byl podán letový plán, musí pilot letadla po přistání na neřízeném letišti ohlásit čas přistání Praha FIC nebo příslušnému stanovišti ATC. Je-li známo, že spojovací zařízení na letišti přistání jsou nedostatečná a jiný způsob hlášení přistání pozemními prostředky není k dispozici, může pilot bezprostředně před přistáním, nachází-li se letadlo na okruhu letiště a předpokládá se bezpečné přistání, vyslat radiotelefonicky FIC nebo příslušnému stanovišti ATC zprávu podobnou hlášení o přistání s uvedením předpokládaného času přistání.

*Poznámka 1: Za předložení letového plánu se považuje i oznámení údajů o letu VFR podle **ENR 1.2 para 1.10**, a to na část letu, při níž se poskytuje služba řízení letového provozu. Tento zkrácený letový plán vyslaný radiotelefonicky za letu se uplatňuje pro lety z/do/přes CTR a TMA civilních letišť, nenahrazuje však letový plán, jehož předložení před letem, kterého provedení je plánováno na noc, požaduje čl. **ENR 1.2 para 4.3.2**.*

Poznámka 2: Vyžaduje-li se hlášení přistání, jeho neohlášení může vážně narušit činnost letových provozních služeb a způsobit vynaložení velkých nákladů prováděním zbytečných pátracích a záchranných akcí.

1.2.2.1.2 Hlášení o přistání musí obsahovat:

a) identifikaci letadla
b) letiště nebo provozní místo odletu
c) letiště nebo provozní místo určení (pouze v případě přistání na náhradním letišti)
d) letiště nebo provozní místo příletu
e) čas přistání

Pro hlášení přistání za letu (viz. ustanovení **ENR 1.2 para 2.1.1**) se použije fráze:

"... (volací znak) z ... (letiště nebo provozní místo odletu) [do ... (letiště nebo provozní místo určení v případě přistání na náhradním letišti)] přistání v ... (letiště nebo provozní místo příletu) bude v ... (čas)".

– stand number or place of parking position or other aerodrome or place in CTR (as appropriate)
– destination aerodrome or place of arrival *
– exit point from CTR or area of activity in CTR and required level (as appropriate) *
– confirmation of current ATIS information with QNH read back

Arrivals and transits
– aircraft identification
– type of aircraft *
– departure aerodrome or place of departure *
– destination aerodrome or place of arrival or area of activity in CTR (as appropriate) *
– present position and level of the flight
– requested entry point into CTR
– exit point from CTR (for transiting aircraft) *
– confirmation of current ATIS information with QNH read back

** Marked data are not handed over if FPL has been submitted.*

1.2.1.11 For the change of the flight to comply with IFR the pilot-in-command shall always obtain an ATC clearance. If there is not the change from VFR to IFR filed in the FPL, pilot-in-command may request an ATC clearance to comply with IFR due to weather deterioration only. If the pilot-in-command, having submitted FPL for VFR flight or flying without FPL, requests change to comply with IFR, he/she shall pass the required changes on his/her current flight plan or transmit flight plan filed in the air (AFIL).

1.2.2 VFR FLIGHT PROCEDURES

1.2.2.1 Reports of Arrival.

1.2.2.1.1 On a VFR flight for which a flight plan has been submitted the pilot shall report the time of arrival at an uncontrolled aerodrome to Praha FIC or an appropriate ATC unit. When communication facilities at the arrival aerodrome are known to be inadequate and alternate arrangements for the handling of arrival reports on the ground are not available, immediately prior to landing, when the aircraft is in the traffic circuit and a safe landing is expected, the pilot can transmit via radiotelephony to FIC or an appropriate ATC unit a message comparable to a report of arrival stating the estimated time of landing.

Note 1: A handover of information about VFR flight in accordance with ENR 1.2 para 1.10 is also considered as a submission of the flight plan for the part of the flight in which the air traffic control service is provided. That abbreviated flight plan submitted in-flight by radiotelephony applies to flights from/to/across CTR and TMA of civil airports, however, it does not replace the flight plan, whose submission before the flight is required by art. ENR 1.2 para 4.3.2, when planned to operate at night.

Note 2: Whenever an arrival report is required, failure to comply with these provisions may cause serious disruption in the air traffic services and incur great expense in carrying out unnecessary search and rescue operations.

1.2.2.1.2 Report of Arrival shall contain:

a) aircraft identification
b) aerodrome or operational point of departure
c) aerodrome or operational point of destination (only if landed at an alternate)
d) aerodrome or operational point of arrival
e) time of arrival

The following phrase is to be used for the in-flight transmission of the arrival report (see **ENR 1.2 para 2.1.1**):

"... (call sign) from ... (aerodrome or operational point of departure) [to ... (aerodrome or operational point of destination if landed at an alternate)] landing at ... (aerodrome or operational point of arrival) will be at ... (time)."

1.2.2.1.3 Hlášení o přistání se nepožaduje, jestliže pilot

– neřízeného letu VFR nebo
– řízeného letu VFR v CTR/TMA do 1000 ft (300 m) AGL včetně

oznámí za letu FIC nebo příslušnému stanovišti ATC, že ukončuje letový plán. Ve vzdušném prostoru třídy G a E se takovému letu neposkytuje pohotovostní služba, která by se vztahovala k letovému plánu. V CTR/TMA se tomuto letu poskytují ATS v souladu s třídou vzdušného prostoru, dokud pilot neoznámí opuštění tohoto prostoru.

Použitá frazeologie:

"... (volací znak) ... ukončuji letový plán".

1.2.2.1.4 Ukončení letového plánu VFR za letu není povoleno, jestliže let odlétá přes státní hranici z FIR Praha.

1.2.2.1.5 Hlášení o přistání kluzáku mimo letiště

1.2.2.1.5.1 Hlášení o přistání kluzáku mimo letiště musí být předáno v případě, že byl na jeho let podán letový plán, nebo v případě, že pilot kluzáku oznámil na kmitočtu ATS své rozhodnutí přistát mimo letiště.

1.2.2.1.5.2 V případě, že pilot oznámil rozhodnutí přistát mimo letiště na kmitočtu stanoviště ATC, AFIS, Poskytování informací známému provozu nebo Praha FIC, musí stejnému stanovišti předat hlášení o přistání.

1.2.2.1.5.3 V případě, že pilot kluzáku hodlá přistát mimo letiště a místo přistání se nachází v CTR, musí toto rozhodnutí předat na kmitočtu příslušného stanoviště ATC.

1.2.2.1.5.4 Oznámení o rozhodnutí pilota kluzáku přistát mimo letiště musí obsahovat identifikaci kluzáku a místo zamýšleného přistání určené polohou, odhadnutou vzdáleností a zaměřením ke známému místu nebo zeměpisnými souřadnicemi. Pilot může určit dobu, do které předá hlášení o přistání. Pokud není tato doba určena, stanoviště ATS postupují v souladu s Hlavou 5 předpisu L11.

1.2.2.2 Hlášení o odletu.

1.2.2.2.1 V případě vzletu z letiště, na němž není zřízeno stanoviště ATS (TWR nebo AFIS) nebo mimo OPS HR takového stanoviště, musí z důvodu umožnění poskytování pohotovostní služby ve smyslu L11, hl. 5 letu, na který byl podaný letový plán, předat pilot letadla, provádějící let VFR, hlášení o odletu stanovišti Praha FIC nebo nejbližšímu vhodnému stanovišti ATS, a to:

a) radiotelefonicky co nejdříve po vzletu nebo
b) telefonem prostřednictvím pověřené osoby (např. stanoviště poskytování informací známému provozu) co nejdříve po vzletu nebo
c) telefonem před vzletem, není-li způsob předání hlášení dle písmene a) nebo b) proveditelný, ne však dříve než 10 minut před ohlášeným časem odletu a s podmínkou, že tento čas odletu bude dodržen.

Poznámka 1: Telefonické hlášení o odletu před vzletem lze podat pouze na Praha FIC nebo Centrální ARO Praha.

Poznámka 2: Dojde-li po telefonickém hlášení odletu před vzletem z jakéhokoliv důvodu ke změně času odletu, je pilot povinen tuto skutečnost neprodleně oznámit stanovišti ATS, jemuž adresoval původní hlášení.

Pokud se hlášení o odletu nepředá, pohotovostní služba vztažená k podanému letovému plánu nebude poskytována a let bude chápán jako let bez podaného letového plánu.

1.2.2.2.2 Hlášení o odletu musí obsahovat:

a) identifikaci letadla
b) letiště nebo provozní místo odletu
c) letiště nebo provozní místo příletu
d) čas odletu

1.2.2.1.3 Report of arrival is not required when the pilot of

– uncontrolled VFR flight or
– controlled VFR flight within a CTR/TMA at or below 1000 ft (300 m) AGL

reports to FIC or an appropriate ATC unit during the flight that the flight plan is being closed. Consequently within airspace of class G and E there is no alerting service provided to such flight in relation to its flight plan. Within a CTR/TMA the ATS corresponding to the airspace classification are provided until the pilot reports leaving the controlled airspace.

Phraseology to be used:

"... (call sign) ... closing my flight plan".

1.2.2.1.4 Closing of VFR flight plan during the flight is not allowed when it leaves FIR Praha, crossing state boundary.

1.2.2.1.5 Glider off-field landing Arrival Report

1.2.2.1.5.1 Report of Arrival of glider which has landed outside an aerodrome must be forwarded when flight plan for this flight had been submitted or when pilot announced his / her decision to land outside an aerodrome on ATS frequency.

1.2.2.1.5.2 In case that the pilot announced off-field landing on ATC unit, AFIS, unit providing information to known traffic or Praha FIC frequency, he/she must forward Arrival Report to the same unit.

1.2.2.1.5.3 In case that the pilot of glider intends to land outside an aerodrome and place of landing is situated in a CTR, this decision must be forwarded on frequency of appropriate ATC unit.

1.2.2.1.5.4 Announcement about decision of the pilot of glider to land outside an aerodrome shall include identification of the glider and intended landing site specified by position, assessed distance and direction to a known position or by coordinates. Pilot may to establish a term till when he/she forwards the report of arrival. If this term is not established, ATS units proceed in accordance with Chapter 5 of the ICAO Annex 11.

1.2.2.2 Reports of Departure.

1.2.2.2.1 When the departure is executed from the aerodrome where no ATS unit (TWR or AFIS) has been established or outside of OPS HR of such unit, with the aim to enable alerting service provision according to Annex 11 Chapter 5, the pilot of the aircraft executing VFR flight with filed flight plan is obliged to pass the report of departure to Praha FIC or to the nearest suitable ATS unit:

a) via radiotelephony as soon as possible after departure or
b) via telephone as soon as possible after departure by means of a person commissioned by the pilot (e.g. a unit providing information to known traffic) or
c) via telephone prior to take off, if the procedures in letter a) or b) are not feasible, but not earlier than 10 minutes before reported time of departure provided the time of departure will be met.

Note 1: Telephonic report of departure before take-off is allowed to be submitted to Praha FIC or to the Central ARO Praha only.

Note 2: If from any reason the time of departure changes after the report of departure has been sent, pilot is obliged to notify the ATS unit addressed with the former report immediately.

If the pilot does not report departure as indicated, the alerting service related to filed flight plan will not be provided and the flight will be considered as a flight without filed flight plan.

1.2.2.2.2 Report of departure shall contain:

a) aircraft identification
b) aerodrome or operational point of departure
c) aerodrome or operational point of arrival
d) time of departure

V radiotelefonickém hlášení o odletu se použije fráze:

"... (volací znak) vzlet z ... (letiště nebo provozní místo odletu) do ... (letiště nebo provozní místo příletu) v ... (čas - hlášení po vzletu) / s dodržením ... (čas - hlášení před vzletem)".

1.2.2.2.3 Ve smyslu L4444, hl. 11 zodpovědnost za následnou distribuci zprávy DEP spočívá na stanovišti ATS, sloužícím letišti odletu (viz AIP ČR, sekce **GEN 3**). Piloti letadel, kteří provádějí lety VFR, na něž byl podaný letový plán, a které přilétají na letiště určení ve FIR Praha, ale příslušnému stanovišti ATS nebyla doručena zpráva DEP, budou dotazováni na ETA.

1.2.2.3 V letovém plánu VFR podaném pro let do/ze zahraničí ve výškách do FL95 musí pilot v poli 18 FPL uvést bod, nebo označení hranice FIR LKAA a zeměpisné místo nebo směr a vzdálenost od zeměpisného místa ve FIR Praha a ve všech případech sečtenou vypočtenou dobu letu k hranici FIR Praha.

Příklady:

EET/OKG-0050
EET/LKAA 0050-5 km S KVILDA

1.2.2.4 V případě radarového vektorování letu VFR a zvláštního letu VFR má velitel letadla odpovědnost za zabránění srážky s terénem a překážkami a je povinen:

a) dodržovat meteorologické podmínky, které nebudou horší než podmínky stanovené v **ENR 1.2 para 1.1**
b) neprodleně ohlásit příslušnému stanovišti letových provozních služeb, pokud přidělený kurz vede letadlo do prostoru, ve kterém nebude možno dodržet předepsaná minima dohlednosti a vzdálenosti od oblačnosti nebo stanovenou výšku nad terénem

1.2.2.5 Informace o aktuálním stavu neřízeného letiště poskytuje provozovatel příslušného letiště (viz VFR příručka České republiky).

1.2.2.6 Piloti letů VFR přilétávající ze zahraničí se žádají, aby před vstupem do FIR Praha navázali spojení s příslušným stanovištěm ATS.

1.2.2.7 Lety VFR letadel, která nejsou vybavena pro lety IFR, nebo jsou vybavena pro lety IFR, ale pilot letadla nemá kvalifikaci pro lety IFR, musí být prováděny za stálé viditelnosti země. Let nad oblaky může být proveden, není-li celkové zakrytí oblohy oblačností větší než 4/8 a je možné provádět let podle srovnávací navigace.

1.2.2.8 Při vydávání traťového povolení nebude uváděna trať letu, pokud je shodná s tratí uvedenou v podaném letovém plánu.

Poznámka: pokud povolená trať letu bude jiná, než je uvedena v letovém plánu, bude v letovém povolení uvedena.

1.2.2.9 Provoz na neřízených letištích a v Letištní provozní zóně (ATZ)

1.2.2.9.1 Letadlo, které přilétává na neřízené letiště nebo z něho odlétává, je povinno dodržet publikované parametry letištního provozního okruhu, pokud informace přijatá ze stanoviště AFIS nebo stanoviště Poskytování informací známému provozu nestanoví jinak. V případě, že parametry letištního provozního okruhu nejsou známy, letadlo musí provádět všechny zatáčky doleva při přiblížení na přistání nebo po vzletu.

Phraseology to be used for departure report:

" ... (call sign) departure from ... (aerodrome or operational point of departure) to ... (aerodrome or operational point of arrival) at ... (time - reported after departure) / meeting... (time reported before take-off)".

1.2.2.2.3 In accordance with ICAO Doc 4444, Chapter 11 the ATS unit serving to the aerodrome of departure (see AIP CR, section **GEN 3**) is responsible for consequent distribution of DEP message. Whenever the DEP message is not delivered to the appropriate ATS unit, pilots of aircraft executing VFR flights with filed flight plans arriving to aerodromes of destination within FIR Praha will be requested to report ETA.

1.2.2.3 For a VFR flight plan submitted for flights to/from abroad up to FL95 the pilot shall indicate in field 18 of the FPL point or border of FIR LKAA and geographical place or the direction and distance from geographical place in FIR Praha and in all cases estimated elapsed time to FIR Praha boundary.

Examples:

EET/OKG-0050
EET/LKAA 0050-5 km S KVILDA

1.2.2.4 In case of radar vectoring of VFR flight and special VFR flight, the pilot-in-command is responsible for avoiding collision with terrain and obstructions and he/she is obliged:

a) to adhere to meteorological conditions that shall not be worse than specified in **ENR 1.2 para 1.1**
b) to inform immediately the appropriate ATS unit when assigned heading leads the aircraft into the airspace where prescribed visibility minima and distances from cloud or terrain clearances can not be maintained.

1.2.2.5 Information about actual conditions at an uncontrolled aerodrome is provided by the relevant aerodrome operator only (see VFR manual of the Czech Republic).

1.2.2.6 Pilots of VFR flights arriving from abroad are requested to establish communication with the appropriate ATS unit before entering the FIR Praha.

1.2.2.7 All aircraft not equipped for IFR flights when operated in accordance with VFR, or are equipped for IFR flights, but the pilot of the aircraft has no rating for IFR flights, shall be operated so that continuous visual ground contact is maintained. Flights above clouds shall be conducted so that the aircraft is flown in conditions when cloud amount is not greater than 4/8 and the aircraft is able to navigate by visual reference.

1.2.2.8 The route of flight will not be indicated in enroute air traffic control clearance when it is identical with the route inserted in the filled flight plan.

Note: the route of flight will be indicated in ATC clearance in case of difference from the submitted flight plan.

1.2.2.9 Operation on uncontrolled aerodromes and within Aerodrome Traffic Zone (ATZ)

1.2.2.9.1 The aircraft, when arriving at an uncontrolled aerodrome or departing from such an aerodrome, shall comply with the published pattern of aerodrome traffic circuit, unless otherwise advised by the AFIS unit or by the unit Providing information to known traffic. Where no pattern of an aerodrome traffic circuit is known, an aircraft shall make all turns to the left when approaching for landing or after taking-off.

1.2.2.9.2 Letadlo, které přilétává na neřízené letiště nebo z něho odlétává, je povinno používat pro vzlet a přistání dráhu podle následujícího:

a) v provozní době letiště:
   i. podle informace získané od stanoviště AFIS nebo Poskytování informací známému provozu. Pilot musí žádat stanoviště AFIS nebo Poskytování informací známému provozu o souhlas se změnou dráhy, nevyhovuje-li mu určená dráha v používání. Umožňují-li to okolnosti, pilot letadla v nouzi musí oznámit úmysl použít jinou dráhu, než je dráha v používání.

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

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

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

1.2.2.9.2 When arriving at an uncontrolled aerodrome or departing from such an aerodrome the aircraft shall use runway as follows:

a) within aerodrome operational hours:
   i. according to information received from an AFIS unit or a unit Providing information to known traffic. The pilot shall ask an AFIS unit or Providing information to known traffic for the acceptance to use a different runway if he/she cannot comply with the indicated runway in use. If circumstances allow, the pilot of the aircraft in emergency shall advise his/her intention to use another runway than the runway in use.

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

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

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

*Poznámka: - * Ve výjimečných případech nemusí státní letadlo hlásit údaje uvedené pod bodem **ENR 1.2 para 2.9.3** c), když by tím pilot z důvodu rychlosti letu, složitosti pilotáže či uspořádání vzdušného prostoru ohrozil vlastní bezpečnost nebo neplnil povinnosti vůči stanovištím ATC, případně, když byla činnost projednána se stanovištěm AFIS nebo Poskytování informací známému provozu. Povinnost pilota zabraňovat srážkám není tímto dotčena.*

*Note: - * In exceptional cases a state aircraft need not report data listed in **ENR 1.2 para 2.9.3** c), when pilot due to speed of flight, difficulty of controlling the aircraft or division of the airspace should jeopardize his/her own safety or default on duty towards ATC units or when this activity has been coordinated with AFIS unit or Providing information to known traffic. This has no influence for obligation of the pilot to prevent collisions.*

1.2.2.9.4 Vertikální poloha letadla v ATZ musí být vyjádřena:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.2.2.10 Oznámení o vzletu a přistání na neřízených letištích.

1.2.2.10 Announcement of Arrival and Departure on an uncontrolled aerodromes.

1.2.2.10.1 Pilot letadla (s výjimkou závěsného nebo padákového kluzáku), který přilétává na neřízené letiště v provozní době letiště musí, oznámit stanovišti AFIS nebo stanovišti Poskytování informací známému provozu, radiotelefonicky nebo osobně, poznávací značku letadla, čas přistání, jméno velitele letadla a celkový počet osob na palubě. Toto oznámení nenahrazuje hlášení o přistání na let, na který byl podán FPL.

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

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

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

1.2.3 POSTUPY PŘI PROVÁDĚNÍ VNITROSTÁTNÍCH POLICEJNÍCH LETŮ V ČR PODLE PRAVIDEL LETU ZA VIDITELNOSTI (VFR)

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

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

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

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

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

Civilní stanoviště ATS / Civil ATS units

Pořadové číslo Number	*Stanoviště ATC ATC unit*	*Telefonní spojení Telephone contact*
1.	Tuřany TWR	+420 548 424 875
2.	Praha FIC	+420 220 374 393
3.	Karlovy Vary TWR	+420 353 239 716
4.	Kunovice TWR	+420 572 817 620
5.	Mošnov TWR	+420 596 693 420

Vojenská stanoviště ATS / Military ATS units

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

1.2.4 LETY VFR V NOCI

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

1.2.4.1 Rozdělení letů podle druhu činnosti

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

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

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

a) je-li to proveditelné, musí být u letadel, pro něž byl podán FPL, udržováno obousměrné radiové spojení na příslušném kmitočtu ATS;

b) všechna letadla provádějící traťový let musí být vybavena a mít v provozu odpovídač SSR v módu A a C nebo módu S;

c) musí být dodržena minima uvedená v Tabulce 2.

1.2.4 NIGHT VFR FLIGHTS

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

1.2.4.1 Classification of flights according to nature of their activities

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

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

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

a) when practicable, an aircraft with a submitted FPL shall maintain two-way radiocommunication on the appropriate ATS frequency;

b) all aircraft conducting en-route flight shall be equipped and have operational SSR Mode A and C or Mode S transponder;

c) prescribed minima in Table 2 shall be maintained.

1.2.4.3 Provozní podmínky

1.2.4.3.1 Letištní lety v noci

a) Na letištní lety VFR v noci prováděné z řízeného letiště musí provozovatel letadla nebo pilot předat údaje o letu příslušnému stanovišti ATS a tato činnost musí být s příslušným stanovištěm ATS předem dohodnuta.

b) Na letištní lety VFR v noci prováděné z neřízeného letiště musí provozovatel nebo pilot předložit plán činnosti stanovišti AFIS nebo stanovišti Poskytování informací známému provozu. V plánu činnosti se musí uvést počet a typ letadel, druh činnosti, upřesnění prostoru činnosti, max. hladina letu, čas zahájení a ukončení činnosti.

c) Minimální hladina u letištních letů VFR v noci musí být 1300 ft AGL a na okruhu 1000 ft AAL.

d) Při letištních letech VFR v noci prováděných z řízeného letiště, nebo z neřízeného letiště do řízeného prostoru třídy C a D, musí být získáno letové povolení a letadlo musí být stále na spojení s příslušným stanovištěm ATC. Při letištních letech VFR v noci prováděných z neřízeného letiště, musí být letadlo stále na spojení se stanovištěm AFIS nebo stanovištěm Poskytování informací známému provozu nebo s příslušným stanovištěm ATC tam, kde let vstoupí do prostoru třídy C nebo D není-li při koordinaci mezi stanovišti ATC a AFIS nebo Poskytování informací známému provozu dohodnuto jinak.

e) Na letištích, na kterých probíhají letištní lety VFR v noci, musí být poskytována služba ATC/AFIS nebo Poskytování informací známému provozu. Tyto služby nebo Poskytování informací známému provozu mohou být ukončeny až po ukončení všech letů.

1.2.4.3.2 Traťové lety

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

a) Na traťové lety VFR v noci musí být předložen před letem letový plán.

b) Traťové lety musí být plánovány a prováděny tak, aby letadlo letělo, kromě vzletu, přistání a nezbytného stoupání a klesání, vždy ve výšce 2000 ft AGL nebo výše. Vrtulníky pro leteckou záchrannou službu musí dodržovat výšku nejméně 500 ft AGL v horizontální vzdálenosti 600 m od překážek a v místě zásahu minimálně 150 ft AGL nebo nad překážkou za předpokladu dostatečného osvětlení prostoru přistání.

c) Pro vzlet a přistání při traťových letech mohou být využívána pouze letiště schválená pro noční provoz. Vrtulníky pro leteckou záchrannou službu mohou vzlétat i přistávat mimo schválená letiště a heliporty za předpokladu, že jsou vybaveny v souladu s předpisem JAR-OPS 3

d) Při traťových letech VFR v noci musí být stanoveno náhradní letiště.

e) Při traťových letech musí mít letadlo navigační zásobu pohonných hmot a oleje jako při letu IFR.

f) Letadlo musí mít nejméně jedno radionavigační zařízení, které je v letadle pevně zastavěno, schváleno a které je v činnosti (ADF, VOR, GPS).

g) Na každý traťový let do prostoru třídy C a D musí být získáno letové povolení a letadlo musí být během letu v těchto prostorech na spojení s příslušným stanovištěm ATC.

h) Na letištích vzletu, přistání a na náhradním letišti musí být v době odletu nebo příletu letadla poskytována služba ATC/AFIS nebo musí být zajištěno Poskytování informací známému provozu. Tyto služby nebo Poskytování informací známému provozu na takovýchto letištích mohou být ukončeny až po ukončení všech traťových letů.

1.2.4.3 Operational conditions

1.2.4.3.1 Aerodrome flights at night-time

a) For aerodrome night VFR flights conducted from controlled aerodrome the aircraft operator or pilot shall provide information on the flight and this activity shall be negotiated with the relevant ATS unit in advance.

b) For aerodrome night VFR flights conducted from uncontrolled aerodrome the operator or pilot shall submit a plan of activities to the relevant AFIS unit or to the unit Providing information to known traffic. In the plan of activities there shall be given the number and type of aircraft, nature of activity, description of area of activity, maximum level of the flight, time of beginning and termination of activities.

c) The minimum level of the flight of aerodrome night VFR flights shall be 1300 ft AGL and 1000 ft AAL on the aerodrome traffic circuit.

d) For aerodrome night VFR flights conducted from controlled aerodrome, or uncontrolled aerodrome into class C and D airspace, ATC clearance shall be obtained and the aircraft shall continuously maintain radio contact with the appropriate ATC unit. For aerodrome night VFR flights provided from uncontrolled aerodrome the aircraft shall continuously maintain radio contact with the AFIS unit or the unit Providing information to known traffic or appropriate ATC unit where the flight enters into the class C or D airspace unless otherwise agreed in coordination between ATC and AFIS units or units Providing information to known traffic.

e) At aerodromes, where aerodrome night VFR flights are conducted, ATC/AFIS or Providing information to known traffic shall be provided. Such services or Providing information to known traffic may be discontinued only after all aerodrome flights have been terminated.

1.2.4.3.2 En-route flights

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

a) For en-route flights at night, a flight plan shall be submitted before the flight.

b) En-route flights shall be planned and conducted so that they are flown at a height of 2000 ft AGL or more, except for take off, landing and necessary climb and descent. Helicopters of aeronautical rescue service shall maintain at least 500 ft AGL at a horizontal distance 600 m from obstacles. On the place of intervention the height shall be at least 150 ft AGL or above an obstacle provided the landing site is sufficiently lit.

c) Take-off and landing of en-route flights can be conducted only at aerodromes approved for night operations. Helicopters of aeronautical rescue service can lift-off and land elsewhere than at approved aerodromes and heliports provided they are equipped in accordance with JAR-OPS 3.

d) For night VFR en-route flights an alternate airport shall be designated.

e) For en-route flights the aircraft shall have navigational reserve of fuel and oil as for an IFR flight.

f) Aircraft shall have at least one certified and operational bulit-in radio navigation aid (ADF, VOR, GPS).

g) For every en-route flight into class C and D airspace ATC clearance shall be obtained and during the flight the aircraft shall maintain radio contact with appropriate ATC unit.

h) At aerodromes of departure, destination and at alternate aerodromes ATC/AFIS or Providing information to known traffic shall be provided in times of departure or arrival of the aircraft. Such services or Providing information to known traffic at these aerodromes can be discontinued only after all en-route flights have been terminated.

Tabulka 2 - Přehled požadavků pro noční lety VFR

Table 2 - Overview of night VFR flights requirements

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

** podle toho, která z hodnot je vyšší*

** whichever value is greater*

1.2.4.4 Letiště

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

1.2.4.4 Aerodromes

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

1.2.4.5 Doplňující ustanovení pro provoz volných obsazených balonů

1.2.4.5.1 Vybavení balónu protisrážkovými světly

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

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

1.2.4.5.2 Činnost přístrojového vybavení při přistávání balónu

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

1.2.4.5.3 Přistání balónu v noci

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

1.2.4.5 Additional provisions for operation of free manned balloons

1.2.4.5.1 Balloon equipment with anticollision lights

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

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

1.2.4.5.2 Operation of instrument equipment during landing of the balloon

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

1.2.4.5.3 Night landing of the balloon

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

1.2.5 SKUPINOVÉ FREKVENCE

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

1.2.5 GROUP FREQUENCIES

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

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

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

1. kmitočet: **130.930**
   účel: hlavní radiové spojení "letadlo-letadlo" mezi kluzáky při mimoletištních letech
   horizontální omezení: SECTOR ČECHY WEST
   výškové omezení: používat do FL95
   Poznámka: doporučená hlavní frekvence pro aerovleky mimo ATZ

2. kmitočet: **134.735**
   účel: záložní radiové spojení "letadlo-letadlo" mezi kluzáky při mimoletištních letech v souladu s ustanovením **ENR 1.2 para 5.2**
   horizontální omezení: SECTOR ČECHY WEST
   výškové omezení: používat do FL95
   Poznámka: doporučená záložní frekvence pro aerovleky mimo ATZ

3. kmitočet: **135.410**
   účel: hlavní radiové spojení "letadlo-letadlo" mezi kluzáky při mimoletištních letech
   horizontální omezení: SECTOR ČECHY EAST + SECTOR MORAVA
   výškové omezení: používat do FL95
   Poznámka: doporučená hlavní frekvence pro aerovleky mimo ATZ

4. kmitočet: **136.085**
   účel: záložní radiové spojení "letadlo-letadlo" mezi kluzáky při mimoletištních letech v souladu s ustanovením **ENR 1.2 para 5.2**
   horizontální omezení: SECTOR ČECHY EAST + SECTOR MORAVA
   výškové omezení: používat do FL95
   Poznámka: doporučená záložní frekvence pro aerovleky mimo ATZ

5. kmitočet: **122.255**
   účel: radiové spojení v provozu balónů a vzducholodí.
   horizontální omezení: FIR Praha
   výškové omezení: používat do 4000 ft AMSL

6. kmitočet: **121.005**
   účel: radiové spojení "letadlo-letadlo" mezi motorovými letadly.
   horizontální omezení: FIR Praha
   výškové omezení: používat do FL95

7. kmitočet: **125.830**
   účel: pro hlášení polohy, výšky a zamýšlené činnosti na plochách pro vzlety a přistání sportovních létajících zařízení a v jejich blízkosti, pokud tyto plochy nejsou vybaveny pozemní radiostanicí a nemají přidělený jiný kmitočet.
   horizontální omezení: FIR Praha
   výškové omezení: používat do 450 m / 1500 ft AGL
   volací znak: složený ze slov(a) - název místa polohy (např. LETOVICE) a slova RÁDIO tak, aby bylo zřejmé, že se nejedná o AFIS používající označení INFO.
   příklady: LETOVICE RÁDIO, HORNÍ PLANÁ RADIO

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

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

1. frequency **130.930**
   purpose: main air-to-air radio communication between gliders at cross-country flights
   horizontal limit: SECTOR ČECHY WEST
   vertical limit: up to FL95
   Note: recommended main frequency for aero tows outside ATZ

2. frequency **134.735**
   purpose: back-up air-to-air radio communication between gliders at cross-country flights in accordance with provision **ENR 1.2 para 5.2**
   horizontal limit: SECTOR ČECHY WEST
   vertical limit: up to FL95
   Note: recommended back-up frequency for aero tows outside ATZ

3. frequency **135.410**
   purpose: main air-to-air radio communication between gliders at cross-country flights
   horizontal limit: SECTOR ČECHY EAST + SECTOR MORAVA
   vertical limit: up to FL95
   Note: recommended main frequency for aero tows outside ATZ

4. frequency **136.085**
   purpose: back-up air-to-air radio communication between gliders at cross-country flights in accordance with provision **ENR 1.2 para 5.2**
   horizontal limit: SECTOR ČECHY EAST + SECTOR MORAVA
   vertical limit: up to FL95
   Note: recommended back-up frequency for aero tows outside ATZ

5. frequency: **122.255**
   purpose: radio communication for balloon and airship operation
   horizontal limit: FIR Praha
   vertical limit: up to 4000 ft AMSL

6. frequency: **121.005**
   purpose: air-to-air radio communication between powered aircraft
   horizontal limit: FIR Praha
   vertical limit: up to FL95

7. frequency: **125.830**
   purpose: for reporting of position, height and intended activity on fields for take-offs and landings of sport flying equipment (ultralights) and their vicinity, if these fields are not equipped by ground radio station and no other frequency is assigned
   horizontal limit: FIR Praha
   vertical limit: up to 450 m / 1500 ft AGL
   call sign: composed from words - name of locality (for example LETOVICE) and word RADIO so that it would be evident that it is not AFIS using word INFO.
   examples: LETOVICE RADIO, HORNI PLANA RADIO

Záměrně nepoužito

Intentionally Left Blank