

ENR 1.9 USPOŘÁDÁNÍ TOKU LETOVÉHO PROVOZU (ATFM)

1.9.1 STRUKTURA SLUŽBY ŘÍZENÍ TOKU, PROSTOR PŮSOBNOSTI, POSKYTOVANÉ SLUŽBY, UMÍSTĚNÍ SLUŽEBEN A PROVOZNÍ DOBA

1.9.1.1 Službu uspořádání toku (FM) ve vzdušném prostoru České republiky poskytuje Network Manager (NM) Brusel.

1.9.1.1.1 Geografický rozsah působnosti a druhy služeb poskytovaných v jednotlivých prostorech je definován v Network Operations Handbook, který je k dispozici na internetové adrese:

www.public.nm.eurocontrol.int/PUBPORTAL/gateway/spec/index.html.

1.9.1.2 Všichni dopravci operující ve vzdušném prostoru České republiky, v něm 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.

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

1.9.1.4 Schopnost ohlašovatelů letových provozních služeb zprostředkovat předložení letového plánu a zpráv s ním souvisejících a následnou redistribuci zpráv ACK-MAN-REJ (IFPS Reply Messages) zůstává zachována.

1.9.1.5 Informace o přidělené časové mezeře (Time SLOT), jejich změnách, zrušení, popřípadě nabídkách změn pro ty provozovatele, kteří se stanoveným způsobem neidentifikovali NMOC, lze získat na ohlašovně letových provozních služeb letiště vzletu v čase EOB T - 2 hodiny a později. Časová mezera pro vzlet je tvořena vypočítaným časem pro vzlet (CTOT) minus 5, plus 10 minut.

1.9.1.5.1 Velitel letadla je povinen před kombinovaným letem VFR/IFR z neřízeného letiště ověřit informaci o přidělené časové mezeře pro plánovaný let na pracovišti FIC Praha, ☎ 220 374 393.

1.9.1.6 Centrální ohlašovna letových provozních služeb Praha je schopna poskytovat v čase EOB T - 2 hodiny informace o přidělené časové mezeře pro kterýkoliv let vzletající z území České republiky.

1.9.1.7 Centrální ohlašovna letových provozních služeb Praha je schopna zprostředkovat zaslání jakýchkoliv zpráv ATS a ATFM zpráv s dopadem na výsledné CTOT.

1.9.1.8 Letištní řídicí věž na letišti odletu disponuje údaji o přidělených časových mezerách. Vzlet nebude povolen mimo přidělené časové okno (slot), nebo v případě obdržení zprávy FLS (Flight Suspension Message), nebo pokud časová mezera pro let, který je předmětem řízení toku, nebyla získána.

ENR 1.9 AIR TRAFFIC FLOW MANAGEMENT (ATFM)

1.9.1 AIR TRAFFIC FLOW MANAGEMENT STRUCTURE, SERVICES PROVIDED, LOCATION OF UNITS AND HOURS OF OPERATION

1.9.1.1 Flow Management (FM) service in the airspace of the Czech Republic is provided by Network Manager (NM) Brussels.

1.9.1.1.1 Geographic area of operation as well as the scope of services provided in individual areas are defined in Network Operations Handbook, available on Internet address:

www.public.nm.eurocontrol.int/PUBPORTAL/gateway/spec/index.html.

1.9.1.2 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.

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

1.9.1.4 The ability of AROs to act as mediator of flight plans and associated messages filing, remains unchanged. The national system will provide the re-distribution of IFPS Operational Reply Messages (ACK-MAN-REJ).

1.9.1.5 Information about the Time Slot allocated, changes of Time Slot, cancellation of Time Slot for those A.Os who have not identified themselves to NMOC is available at the ARO of the airport of departure at and after the time EOB T - 2 hours. The Slot Time changes offers to those aircraft operators not identified by NMOC are available at ARO of the airport of departure. The departure Slot is created by the Calculated Take Off Time (CTOT) minus 5, plus 10 minutes.

1.9.1.5.1 Before combined VFR/IFR flight from uncontrolled aerodrome pilot-in-command shall check information about the Time Slot allocated for planned flight with FIC Praha ☎ +420 220 374 393.

1.9.1.6 The Central ATS Reporting Office Praha can provide information about Time Slot allocated to any flight departing from any airport in the Czech Republic at the time EOB T - 2 hours and later.

1.9.1.7 The Central ATS Reporting Office can mediate distribution of any ATS messages and ATFM messages having the impact on resulting CTOT.

1.9.1.8 TWR of the departure aerodrome has the Time Slot information at its disposal. The departure will not be cleared outside the allocated Time Slot or, in case of Flight Suspension Message (FLS) reception or, if the Time Slot has not been received for a flight which is the subject of flow control restriction.

1.9.1.8.1 Pracoviště FIC disponují údaji o přidělených časových mezerách. Přechod z letu VFR na IFR nebude podle podaného letového plánu do prostoru kde probíhá řízení toku povolen, byl-li vzlet proveden mimo přidělenou časovou mezeru.

1.9.1.8.1 Flight Information Centres have the Time Slot information at their disposal. The IFR ATC clearance will not be issued for the IFR section of the combined VFR/IFR flight in accordance with the filed flight plan into the airspace where a flow control is under way if take off has been carried out outside the allocated SLOT.

1.9.1.8.2 Flight Activation Monitoring - FAM

- 1) Jakékoli předpokládané zdržení 15 minut a více vůči EOBT dle předloženého FPL, nebo naposledy aktualizovaného musí být oznámeno zprávou DLA.
- 2) Zpráva DLA nesmí být zasílána, je-li jediným důvodem zdržení přidělení slotu.
- 3) Zpráva DLA musí být zasílána bez ohledu na eventuálně přidělený slot.
Příklad: EOBT dle FPL 1000, přidělené CTOT dle přijaté zprávy SAM -1030. Z důvodů jiných než přidělené CTOT není dotýčný let schopen zahájit pojíždění dříve než v 1020. I v tomto případě musí být zaslána zpráva DLA.
- 4) Nedojde-li ke vzletu do 30 minut od EOBT dle FPL, nebo do 30 minut od EOBT aktualizovaného zprávami DLA/CHG, nebo do třiceti minut od času CTOT obdrží provozovatel a příslušná letištní řídicí věž zprávu Flight Suspension Message - FLS v následujícím formátu:

TITLE FLS
ARCID ABC1234
IFPLID AA12345678
ADEP LPPR
ADES LFPG
EOBD 020514
EOBT 0500
COMMENT NOT REPORTED AS AIRBORNE
TAXITIME 0012

1.9.1.8.2 Flight Activation Monitoring - FAM

- 1) Any expected delay of 15 minutes or more in regard EOBT adduced in FPL or most recently updated shall be announced by means of DLA message.
- 2) The DLA message shall not be sent if the only reason for delay is the slot allocation.
- 3) The DLA message shall be sent with no respect to the eventually allocated slot.
Example: EOBT based on FPL- 1000, CTOT based on SAM received - 1030. For the reason different from the allocated CTOT, the flight in question is able to commence taxiing not sooner than 1020. Even in such a case the DLA message shall be sent.
- 4) If the flight in question does not depart within 30 minutes from EOBT based on FPL, or within 30 minutes from EOBT updated by DLA/CHG messages, or within 30 minutes from CTOT the Operator and respective airport control tower will receive Flight Suspension Message - FLS in the following format:

- 5) Povolení ke vzletu nebo povolení ke spouštění a pojíždění nebude dotýčným letadlům, v tomto případě vydáno.
- 6) Následně musí příslušný provozovatel zaslat zprávu DLA aktualizující EOBT letadla.
- 7) Jak provozovatel, tak letištní řídicí věž následně obdrží v odpovědi od NMOC buď zprávu DES - De-Suspension Message nebo zprávu SAM - Slot Allocation Message.
- 8) Postup bude aplikován na IFR lety a na kombinované lety.
- 9) Žádá-li let o povolení k vytlačení, spouštění nebo pojíždění později než v čase EOBT podle letového plánu, nebo naposledy aktualizovaného plus 15 minut a naznačuje-li provozní situace, že zpráva FLS (Flight Suspension) zasláná na základě postupů FAM bude přijata v průběhu následného pojíždění, nebo těsně před vzletem, může být dotýčné povolení odepřeno a let může být vyzván k zaslání zprávy DLA. Zaslání zprávy DLA může na žádost posádky zprostředkovat příslušná letištní řídicí věž.

- 5) The departure clearance or start up and taxi clearance will not be granted to the flights in question in such a case.
- 6) Subsequently the Operator in question shall send DLA message to up-date EOBT of the flight.
- 7) Both the Operator and the airport control tower will subsequently receive either De-Suspension Message - DES or Slot Allocation Message - SAM in response from NMOC.
- 8) The procedure will be applied for IFR and combined flights.
- 9) If the push-back, start-up or taxi clearance are asked for later than EOBT according to the flight plan + 15 minutes, or later than the last updated EOBT plus 15 minutes and traffic situation indicates that FLS (Flight Suspension) message based on FAM procedures could be received during subsequent taxiing or closely before take-off, the clearance can be denied and the flight in question can be exhorted to send DLA message. On request the DLA message sending can be mediate by control tower in question

1.9.1.8.3 Lety se speciálním statutem - Výjimky z řízení toku letového provozu

Výjimky z řízení toku letového provozu jsou schvalovány pouze pro odlety z FIR Praha.

1.9.1.8.3.1 Z opatření ATFM jsou vyjmuty následující lety:

a) Lety přepravující hlavu státu nebo osobu v rovnocenném postavení ["STS/HEAD"].

Za let s oprávněním "HEAD" je rovněž považován let provozovaný za účelem následné přepravy hlavy státu nebo osoby v rovnocenném postavení. Za "HEAD" není považován let zpáteční, nebo jakýkoliv další úsek letu následující po přepravě hlavy státu nebo osoby v rovnocenném postavení, pokud tato osoba není na palubě.

b) Lety provádějící pátrací a záchranné činnosti ["STS/SAR"].

Letem za účelem pátrací a záchranné činnosti se rozumí:

- let vlastní činnost provádějící;
- let do prostoru, ve kterém má být následně pátrací a záchranná činnost prováděna.

Za SAR let se nepovažuje zpáteční let po ukončení pátrací a/nebo záchranné činnosti.

c) Lety provádějící evakuaci na záchranu života ["STS/MEDEVAC"].

Letem za tímto účelem se rozumí:

- Let s na životě ohroženým pacientem na palubě.
- Let za účelem převzetí na životě ohroženého pacienta.
- Lety dopravující lidskou krev určenou k transfúzím a lety dopravující živé lidské orgány určené k transplantacím.
- Lety za účelem převzetí shora uvedené krve nebo živých lidských orgánů k transplantacím.
- Lety za účelem převzetí na životě ohrožené osoby nebo osob v případě živelných katastrof nebo místních nepokojů a lety s takovými osobami na palubě.
- Lety za účelem záchranných týmů a zásob do živelnými katastrofami postižených oblastí.

Za "MEDEVAC" let není považován zpětný nebo následný let po ukončení kterékoli shora uvedené činnosti, popř. let prováděný za účelem rutinního zásobování v rámci humanitárních akcí.

d) Lety zapojené do hašení požáru ["STS/FFR"].

Letem zapojeným do hašení požáru se rozumí přelet do prostoru vlastní hasební činnosti prováděný podle IFR-GAT letového plánu. Za FFR let není považován zpětný nebo následný let po ukončení hasební činnosti.

e) Lety, pro které bylo schváleno příslušným národním úřadem použít v letovém plánu ["STS/ATFMX"].

K uvedení přednostního indikátoru uvedeného v bodě e) musí předkladatel letového plánu o udělení výjimky požádat v souladu s pravidly uvedenými dále.

K uvedení přednostního indikátoru uvedeného v bodech a) až d) není zapotřebí žádného předchozího svolení.

1.9.1.8.3 Special Status Flights (STS) - Exemptions from the Flow Management Measures

The exemptions from the Air Traffic Flow Management (ATFM) measures are granted only for the flights departing from Praha FIR.

1.9.1.8.3.1 The following flights are exempted from ATFM measures:

a) Flights transporting Head of State or equivalent status ["STS/HEAD"].

Flight with permission, "HEAD" is also considered a flight operated for subsequent transport head of state or equivalent status. For "HEAD" is not considered a return flight or any other flight segment after transporting head of state or equivalent status, unless that person is on board.

b) Flights conducting search and rescue operations ["STS/SAR"].

Flight for the purpose of search and rescue operations shall apply:

- flight performing its SAR activities;
- flight into space, where a search and rescue operation will be performed.

For SAR is not considered a return flight after the completion of the search and/or rescue operations.

c) Flights performing a life-critical emergency evacuation ["STS/MEDEVAC"].

Flight for this purpose means:

- Flight with the life-endangered patient on board.
- Flight to pick up the life-endangered patient.
- Flights transporting human blood for transfusion and flights transporting human organs for transplantation.
- Flights to pick up aforementioned blood or live human organs for transplantation.
- Flights to pick up the life-endangered person or persons in the event of natural disasters or local unrest and flights with such persons on board.

For "MEDEVAC" flights is not considered returned or subsequent flight after the completion of any of the above mentioned activities, or flight conducted for the purpose of routine supplies in humanitarian actions.

d) Flights engaged in fire-fighting ["STS/FFR"].

Flight involved in the fire-fighting means a flight into space its own fire-fighting operations conducted under IFR-GAT flight plan. For FFR flight is not considered returned or subsequent flight after the end of extinguishing operations.

e) Flights authorized by the relevant States Authorities to include in the flight plan ["STS/ATFMX"].

A prior permission is required before use indicator referred to in point e). Flight plan submitter shall apply for an exemption in accordance with the rules set out below.

No prior permission is required to use indicator referred to in points a) to d).

Provozovatel/předkladatel letového plánu musí být schopen na vyzvání státního kontrolního orgánu zpětně doložit, že let byl skutečně za některým shora uvedeným účelem proveden.

Pravidlům pro získání výjimky z opatření ATFM podléhají také lety prováděné v rámci programu "Open Skies".

Všechny lety prováděné v souladu se smlouvou "Open Skies" musí být označeny volacím znakem "OSY". Jsou povoleny tři typy letů, které jsou indikovány posledním písmenem volacího znaku:

F - Mise pozorování (An observation mission).

Takové lety mohou obsahovat indikátor STS/ATFMX a poznámka označuje, že trať letu byla schválena a koordinována s příslušnými národními úřady.

D - Demonstrativní let (A demonstration flight).

Takové lety mohou obsahovat indikátor STS/ATFMX a poznámka označuje, že trať letu byla schválena a koordinována s příslušnými národními úřady.

T - Dopravní let (A Transport flight).

Tyto lety nemají žádné zvláštní postavení nebo prioritu a musí být standardně zpracovány v rámci IFPS.

1.9.1.8.3.2 Předložení žádosti o udělení výjimky

Žádost o udělení výjimky je nutné zaslat v pracovních dnech na adresu ÚCL:

atfmx@caa.cz

kde jsou všechny žádosti evidované. O udělení výjimky může požádat předkladatel letového plánu pouze v případě, že doloží přijatelné důvody pro bezodkladnost provedení letu, na základě kterých může být požadavek schválen.

Žádost o udělení výjimky musí obsahovat následující informace:

- 1) Důvod podání žádosti o výjimku (uvést odůvodnění neodkladnosti letu, ke kterému má být přihlíženo).
- 2) Identifikace provozovatele.
- 3) Identifikace letu.
- 4) Letiště odletu.
- 5) Letiště určení.
- 6) Datum letu.

Pokud je výjimka schválena, předkladatel musí obdržet informaci o jejím schválení a teprve potom je oprávněn použít identifikátor "STS/ATFMX" v letovém plánu, uvádějící že na let byla schválena výjimka.

1.9.1.9 Poradenskou službu ve spojitosti se zaváděnými postupy i v konkrétních situacích poskytuje:

Flow Management Position - Praha

☎ 727 374 394, 727 374 386

☎ 727 374 252

AFTN: LKPRZDZX, LKPRZDZS

Adresa:

Řízení letového provozu ČR, s.p.

ACC - Flow Management Position

Navigační 787

252 61 Jeneč

In retrospect the operator/flight plan submitter is obliged to give evidence of the legitimacy to the appropriate state supervisory authority that the flight was actually at some of the above purpose performed.

Flights conducted within the framework of the "Open Skies" are also subject to the rules for obtaining exemption from ATFM measures.

All "Open Skies" treaty flights shall operate with the callsign "OSY". Three types of flight are allowed, with the last letter of the callsign indicating the type of flight:

F - An observation mission.

Such flights may contain, the indicator STS/ATFMX, and a remark indicating that the route has been approved and coordinated with the relevant National Authorities.

D - A demonstration flight.

These flights may contain the indicator STS/ATFMX, and a remark indicating that the route has been approved and coordinated with the relevant National Authorities.

T - A transport flight.

These flights shall receive no special status or priority, and shall be subject to the normal IFPS processing.

1.9.1.8.3.2 The request submission for the exemption

The request for the exemption shall be addressed in working days to CAA:

atfmx@caa.cz,

where all the requests are registered. For the exemption to be granted the flight plan originator may ask only when demonstrate acceptable reasons for the urgency of flight, under which the request can be approved.

The request for the exemption shall comprise the following items of information:

- 1) The reason of the request (to give reasons urgency of flight, which is to be considered).
- 2) The aircraft operator identification.
- 3) The flight identification.
- 4) The airport of departure.
- 5) The airport of destination.
- 6) The date of flight.

If the exemption is granted the submitter shall receive the confirmation of the exemption granted and after that is entitled to use "STS/ATFMX" in the flight plan.

1.9.1.9 General advisory service and advisory service in particular situations is provided by:

Flow Management Position - Praha

☎ +420 727 374 394, 727 374 386

☎ +420 727 374 252

AFTN: LKPRZDZX, LKPRZDZS

Address:

Air Navigation Services of the Czech Republic

ACC - Flow Management Position Praha

Navigační 787

252 61 Jeneč

1.9.1.9.1 Pracoviště FMP je umístěno na ACC Praha v IATCC.

1.9.1.9.2 Provozní doba FMP: H 24

1.9.2 POSTUPY PRO PŘIDĚLENÍ ČASOVÉ MEZERY PRO VZLET A DIALOG SE SYSTÉMEM ETFMS

1.9.2.1 Lety všech dopravců se celkově nacházejí ve stavu Ready For Improvement - RFI. To prakticky znamená, že již přidělené CTOT může být kdykoli změněno na pozdější i dřívější čas bez zaslání nabídky zlepšení slotu zprávou Slot Improvement Proposal - SIP. Výjimku tvoří lety uvedené v odstavci 1.9.2.2.

1.9.2.2 Jednotlivé lety lze vyjmout ze stavu Ready For Improvement zasláním zprávy Slot Improvement Proposal Wanted - SWM (viz. odstavec 1.9.2.20).

1.9.2.3 Záměrně nepoužito.

1.9.2.4 Dialog se systémem ETFMS probíhá prostřednictvím zpráv ATFM. Dále popsané zprávy lze rozdělit do následujících kategorií:

1) Zprávy zasílané systémem ETFMS provozovateli a službám řízení:

- SAM - Slot Allocation Message
- SRM - Slot Revision Message
- SLC - Slot Requirement Cancellation Message
- FLS - Flight Suspension Message
- ERR - Error Message
- DES - De-Suspension Message

2) Zprávy zasílané systémem ETFMS pouze provozovateli

- SIP - Slot Improvement Proposal Message
- RRP - Rerouting Proposal
- RRN - Rerouting Notification

3) Zprávy zasílané provozovateli systému ETFMS

- SPA - Slot Improvement Acceptance
- SRJ - Slot Improvement Rejection
- SMM - Slot Missed Message
- FCM - Flight Confirmation
- RJT - Rerouting Proposal Rejection Message
- RFI - Ready For Improvement Message
- SWM - SIP Wanted Message

4) Zprávy zasílané složkami ATC do systému ETFMS:

- REA - Ready Message

Tento systém lze zachovat pouze za předpokladu, že se provozovatel stanoveným způsobem identifikoval NMOC. V opačném případě jsou zprávy kategorií 1) a 2) k dispozici na Centrální ohlašovně letových provozních služeb Praha. Centrální ohlašovna letových provozních služeb Praha je schopna zprostředkovat odeslání zpráv kategorie 3).

1.9.2.4.1 Na základě individuálně uzavřených dohod mohou být provozovatelům nebo handlingovým společnostem, které nejsou řádně identifikovány, redistribuovány zprávy kategorie 1) a 2).

1.9.1.9.1 Flow Management Position is located at ACC Praha in IATCC.

1.9.1.9.2 Hours of FMP operation: H 24

1.9.2 TIME SLOT ALLOCATION PROCEDURES AND DIALOGUE WITH ETFMS SUBSYSTEM

1.9.2.1 The flights of all operators are generally considered as Ready For Improvement - RFI. It means that any already allocated CTOT can be changed to later or earlier time without sending Slot Improvement Proposal - SIP message. The only exemption are the flights adduced in paragraph 1.9.2.2.

1.9.2.2 Individual flights can be exempted from Ready For Improvement status by sending Slot Improvement Proposal Wanted - SWM message (see paragraph 1.9.2.20).

1.9.2.3 Intentionally left blank.

1.9.2.4 The dialogue with ETFMS is executed by means of ATFM messages. These messages could be sorted out into three categories:

1) Messages sent by ETFMS to aircraft operator and ATC

- SAM - Slot Allocation Message
- SRM - Slot Revision Message
- SLC - Slot Requirement Cancellation Message
- FLS - Flight Suspension Message
- ERR - Error Message
- DES - De-Suspension Message

2) Messages sent to aircraft operator only

- SIP - Slot Improvement Proposal Message
- RRP - Rerouting Proposal
- RRN - Rerouting Notification

3) Messages sent by aircraft operator to ETFMS

- SPA - Slot Improvement Acceptance
- SRJ - Slot Improvement Rejection
- SMM - Slot Missed Message
- FCM - Flight Confirmation
- RJT - Rerouting Proposal Rejection Message
- RFI - Ready For Improvement Message
- SWM - SIP Wanted Message

4) Messages sent by ATC to ETFMS:

- REA - Ready Message

This message distribution system can be complied with, provided that all aircraft operators have identified themselves to NMOC properly. If not, messages of both categories 1) and 2) are available at the Central ATS Reporting Office Praha. The Central ATS Reporting Office Praha is able to mediate sending category 3) messages to ETFMS.

1.9.2.4.1 Based on the individual agreement, messages of both categories 1) and 2) can be re-distributed on the national level to those operators and handling companies which have not identified themselves to NMOC.

Pro uzavření dohody kontaktujte:

Řízení letového provozu ČR, s.p.
Divize plánování a rozvoje letových navigačních služeb
Navigační 787
252 61 Jeneč
☎ 727 373 262
☎ 727 372 011

To make an agreement contact:

Air Navigation Services of the Czech Republic
Planning and development division
Navigační 787
252 61 Jeneč
☎ +420 727 373 262
☎ +420 727 372 011

1.9.2.4.2 Adresy systému ETFMS:
AFTN adresa - EUCHZMTA
SITA adresa - BRUE7X

1.9.2.4.2 The ETFMS addresses:
AFTN address - EUCHZMTA
SITA address - BRUE7X

1.9.2.4.3 Ve všech případech, kdy let je zpožděn nebo pozastaven z iniciativy ETFMS na libovolný časový úsek, zůstává letový plán v platnosti.

1.9.2.4.3 Whenever a flight is delayed or suspended by ETFMS the flight plan in question remains valid whatever the delay is.

1.9.2.5 Přidělení časové mezery pro vzlet se děje prostřednictvím zprávy SAM - Slot Allocation Message

1.9.2.5 Time slot allocation by means of SAM - Slot Allocation Message

1.9.2.5.1 Formát

1.9.2.5.1 Format

typ zprávy Slot Allocation Message
identifikace letu
identifikace FPL v databázi IFPS
letišť odletu
letišť určení
předpokládané datum zahájení pojiždění
předpokládaný čas zahájení pojiždění
vypočítaný čas vzletu - časový údaj, ve kterém musí být vzlet proveden. Musí být dodržen v toleranci CTOT -5/+10 minut.
identifikace opatření pro řízení toku, kvůli němuž je zpráva zasílána.
cílový čas přeletu bodu regulace
předpokládaný čas potřebný pro pojiždění
identifikace nejvíce penalizujícího omezení

TITLE SAM
ARCID AMC101
IFPLID AA12345678
ADEP EGLL
ADES LMML
EOBD 160224
EOBT 0950
CTOT 1030

REGUL RMZ24M

TTO -PTID VEULE
-TO 1050 -FL F300
TAXITIME 0020
REGCAUSE CE 81

the message type Slot Allocation Message
the flight identification
IFPS flight plan identification
departure aerodrome
aerodrome of destination
estimated Off-Block Date
estimated Off-Block Time
Calculated Take Off Time, the time value to depart. It shall be complied within tolerance CTOT -5/+10 minutes.
the identification of flow measure applied.
Target Time-Over
estimated taxi time
identification of the most penalizing measure

1.9.2.5.1.1 Zpráva SAM může obsahovat pole COMMENT s následujícím obsahem:

1.9.2.5.1.1 The SAM message can comprise the COMMENT field as follows:

Pole podává doplňující informaci o uzavření letišť určení, prostoru nebo bodu
Pole podává informaci, že důvodem přidělení CTOT je RVR nižší než minima posádky uvedená v letovém plánu

COMMENT AERODROME OR AIRSPACE OR POINT NOT AVILABLE
COMMENT RVR CRITERIA NOT MET

The information about the aerodrome of destination, airspace or point closure is provided
The information about RVR at destination lower than crew's minima adduced in FPL is provided

1.9.2.5.2 Význam

1.9.2.5.2 Meaning

Zpráva oznamuje čas vzletu, který musí být dodržen s tolerancí CTOT -5/+ 10 minut a identifikuje uplatňované řízení toku, kvůli němuž je vydávána.

Message announces compulsory time to depart. The time shall be complied in tolerance CTOT -5/+10 minutes.

1.9.2.5.3 Distribuce

1.9.2.5.3 Distribution

- Provozovateli za předpokladu, že tento se NMOC stanoveným způsobem identifikoval.
- Ohlašovně letových provozních služeb letišť odletu pro ty provozovatele, kteří se NMOC stanoveným způsobem neidentifikovali.
- Předkladateli letového plánu, jestliže se provozovatel stanoveným způsobem neidentifikoval a služebna ARO na letišti odletu nebyla zřízena.
- Letištní řídicí věži letišť odletu.

- Aircraft operator provided that he has identified himself to NMOC
- Airport of departure ARO for those aircraft operators, who have not identified themselves to NMOC.
- The flight plan originator for those operators who have not identified themselves and ARO at the departure airport does not exist.
- Airport of departure TWR.

1.9.2.5.3.1 Distribuce na národní úrovni

- 1) Provozovatelům, kteří se NMOC neidentifikovali podle 1.9.2.5.3, bude zpráva redistribuována podle zásad stanovených v případně uzavřené dohodě, viz. ust. 1.9.2.4.1.
- 2) Ve všech ostatních případech je v čase EOBT - 2 hodiny zpráva k dispozici na Centrální ohlašovně letových provozních služeb Praha bez ohledu na letiště odletu.

1.9.2.5.4 Postup provozovatele

Dodržet přidělenou časovou mezeru pro vzlet. V případě nemožnosti reaguje provozovatel některou ze zpráv:

- SMM - Slot Missed Message podle ust. 1.9.2.8.1
- DLA - v souladu s pravidly pro zasílání zprávy DLA obsaženými v odstavci 1.9.5.6.

1.9.2.6 Změna již přidělené časové mezery se děje prostřednictvím zprávy Slot Revision Message - SRM.

1.9.2.6.1 Formát

typ zprávy Slot Revision Message
 identifikace letu
 identifikace FPL v databázi IFPS
 letiště odletu
 letiště určení
 předpokládané datum zahájení pojiždění
 předpokládaný čas zahájení pojiždění
 aktualizovaný vypočítaný čas vzletu - časový údaj, ve kterém musí být vzlet proveden. Musí být dodržen s tolerancí NEWCTOT -5/+10 minut
 identifikace opatření pro řízení toku, kvůli němuž je zpráva zasílána.
 cílový čas přeletu bodu regulace
 předpokládaný čas potřebný pro pojiždění
 identifikace nejvíce penalizujícího omezení

TITLE SRM
ARCID AMC101
IFPLID AA12345678
ADEP EGLL
ADES LMML
EOBD 160224
EOBT 0950
NEWCTOT 1005

REGUL RMZ24M

TTO -PTID VEULE
-TO 1025 -FL F300
TAXITIME 0020
REGCAUSE CE 81

the message type Slot Revision Message
 the flight identification
 IFPS flight plan identification
 departure aerodrome
 aerodrome of destination
 Estimated Off-Block Date
 Estimated Off-Block Time
 New Calculated Take Off Time, the time value to depart. It shall be complied within tolerance CTOT -5/+10 minutes.
 identification of flow measure applied
 Target Time-Over
 estimated taxi time
 identification of the most penalizing measure

1.9.2.6.1.1 Zpráva SRM může obsahovat pole COMMENT s následujícím obsahem:

Pole podává doplňující informaci o uzavření letiště určení, prostoru nebo bodu
 Pole podává informaci, že důvodem přidělení CTOT je RVR nižší než minima posádky uvedená v letovém plánu

COMMENT AERODROME OR AIRSPACE OR POINT NOT AVILABLE
COMMENT RVR CRITERIA NOT MET

The information about the aerodrome of destination, airspace or point closure is provided
 The information about RVR at destination lower than crew's minima adduced in FPL is provided

1.9.2.6.2 Význam

Již přidělený čas CTOT se mění na hodnotu uvedenou v poli - NEWCTOT.

- 1.9.2.6.3 Distribuce totožná s ust. 1.9.2.5.3.
- 1.9.2.6.3.1 Distribuce na národní úrovni se děje způsobem totožným s ust. 1.9.2.5.3.1 1) a 1.9.2.5.3.1 2) s výjimkou časového parametru EOBT - 2 hodiny.
- 1.9.2.6.4 Postup provozovatele je totožný s ust. 1.9.2.5.4.

1.9.2.5.3.1 Distribution on the national level

- 1) The message will be distributed to those aircraft operators who have not identified themselves to NMOC in accordance with para 1.9.2.5.3 provided that the agreement has been drawn in accordance with para 1.9.2.4.1.
- 2) In all other cases the message is available at the Central ATS Reporting Office Praha at time EOBT-2 hours notwithstanding the airport of departure.

1.9.2.5.4 Operator's further action

The operator must comply with CTOT. If it is impossible, the operator will respond with one of the messages:

- SMM - Slot Missed Message in compliance with para 1.9.2.8.1
- DLA - in a compliance with the rules for DLA sending inherited in para 1.9.5.6.

1.9.2.6 Modification of allocated Time Slot by means of Slot Revision Message - SRM.

1.9.2.6.1 Format

the message type Slot Revision Message
 the flight identification
 IFPS flight plan identification
 departure aerodrome
 aerodrome of destination
 Estimated Off-Block Date
 Estimated Off-Block Time
 New Calculated Take Off Time, the time value to depart. It shall be complied within tolerance CTOT -5/+10 minutes.
 identification of flow measure applied
 Target Time-Over
 estimated taxi time
 identification of the most penalizing measure

1.9.2.6.1.1 The SRM message can comprise the COMMENT field as follows:

The information about the aerodrome of destination, airspace or point closure is provided
 The information about RVR at destination lower than crew's minima adduced in FPL is provided

1.9.2.6.2 Meaning

Already allocated CTOT has been changed. The new value is adduced in NEWCTOT field.

- 1.9.2.6.3 Distribution in accordance with para 1.9.2.5.3.
- 1.9.2.6.3.1 Distribution on the national level in accordance with para 1.9.2.5.3.1 1) and 1.9.2.5.3.1 2) with the exception of time parameter EOBT-2 hours.
- 1.9.2.6.4 The operator's further action in accordance with para 1.9.2.5.4.

1.9.2.6.5 Sousednosti

Zpráva SRM může být obdržena v pořadí:

- **SAM-SRM** - dojde-li ke změně CTOT z iniciativy NMOC
- **SAM-DLA-SRM** - oznámí-li provozovatel zdržení zprávou DLA

1.9.2.6.5 Message sequence

The SRM could be received in the following sequence:

- **SAM-SRM** - if the modification of CTOT is initiated by NMOC.
- **SAM-DLA-SRM** - if a delay is announced by aircraft operator by means of DLA message

1.9.2.7 Zrušení přiděleného Slotu

V případě zrušení restrikce, pro níž byl Slot vydán, se zrušení časové mezery děje pomocí zprávy Slot Requirement Cancellation Message - SLC.

1.9.2.7 Cancellation of already allocated Time Slot

If the ATFM measure because of which the Time Slot has been issued is cancelled, the Slot Requirement Cancellation Message - SLC is sent.

1.9.2.7.1 Formát

1.9.2.7.1 Format

```
TITLE SLC
ARCID AMC101
IFPLID AA12345678
ADEP EGLL
ADES LMML
EOBD 040901
EOBT 0945
REASON OUTREG
TAXITIME 0020
```

důvod zrušení slotu (let již není předmětem řízení toku)

reason for a slot cancellation (flight is no longer subject to an ATFCM restriction)

1.9.2.7.2 Význam

Let nadále není předmětem řízení toku.

1.9.2.7.2 Meaning

The flight is no longer the subject of any ATFM measure.

1.9.2.7.3 Distribuce

Totožná s ust. 1.9.2.5.3.

1.9.2.7.3 Distribution

In accordance with para 1.9.2.5.3.

1.9.2.8 Nedodržení časové mezery, nelze-li určit nové EOBT, se děje prostřednictvím zprávy Slot Missed Message - SMM.

If the already allocated Time Slot can not be complied with and it is impossible to define new EOBT, the Slot Missed Message - SMM is sent.

1.9.2.8.1 Formát

1.9.2.8.1 Format

```
TITLE SMM
ARCID AMC101
ADEP EGLL
ADES LMML
EOBD 040901
EOBT 0945
CTOT 1020
```

časový údaj čerpaný z předchozí zprávy SAM nebo SRM.

the time value from the previous SAM or SRM message

1.9.2.8.2 Distribuce

Zpráva je zasílána provozovatelem přímo do systému ETFMS nebo její zaslání zprostředkuje Centrální ohlašovna letových provozních služeb Praha.

1.9.2.8.2 Distribution

The message is sent to ETFMS by the operator or the distribution is mediated by Central ATS Reporting Office Praha.

1.9.2.8.3 Sousednosti

ETFMS reaguje na zprávu SMM zasláním zprávy FLS - Flight Suspension Message jak je popsána v ust. 1.9.2.13.2.1 1) a očekává aktualizaci EOBT (jestli je známe), zprávou CHG nebo DLA nebo CNL (a předložení nového FPL).

1.9.2.8.3 Message sequence

The ETFMS will respond to SMM with FLS - Flight Suspension Message as described in para 1.9.2.13.2.1 1). The ETFMS expects to receive new EOBT (when known) via a Change (CHG), Delay (DLA) or CNL and refile into IFPS.

- ETFMS Provozovateli - SAM
- Provozovatel ETFMS - SMM
- ETFMS Provozovateli - FLS
- Provozovatel ETFMS - CHG, DLA, (CNL a předložení FPL)

- ETFMS to Aircraft operator - SAM
- Aircraft operator to ETFMS - SMM
- ETFMS to Aircraft operator - FLS
- Aircraft operator to ETFMS - CHG, DLA, (CNL and refile)

1.9.2.9 Nabídka zlepšení již nabídnuté časové mezery pro vzlet se děje prostřednictvím zprávy Slot Improvement Proposal Message - SIP.

1.9.2.9 Slot improvement offer by means of Slot Improvement Proposal Message - SIP.

1.9.2.9.1 Formát

1.9.2.9.1 Format

TITLE SIP
ARCID *AMC101*
IFPLID *AA12345678*
ADEP *EGLL*
ADES *LMML*
EOBD *040901*
EOBT *0945*
CTOT *1030*
NEWCTOT *1010*
REGUL *UZZU11*
RESPBY *0930*
TAXITIME *0020*

časový údaj čerpaný z předchozí zprávy SAM nebo SRM nové nabízené CTOT

CTOT value as adduced in SAM or SRM new CTOT offered

odpovězte do 0930, v opačném případě bude nabídka anulována.

respond by 0930 at the latest otherwise the offer will be cancelled.

1.9.2.9.2 Distribuce

1.9.2.9.2 Distribution

Zpráva je zasílána systémem ETFMS přímo provozovateli za předpokladu, že tento se stanoveným způsobem identifikoval. V opačném případě je zpráva zasílána ohlašovně letových provozních služeb letiště odletu.

Message will be sent by ETFMS to the operator in question provided that the operator has identified himself to NMOC. If not, the message will be sent to the airport of departure ARO.

1.9.2.9.2.1 Distribuce na národní úrovni se děje podle zásad v případně individuálně uzavřené dohodě.

1.9.2.9.2.1 The distribution on the national level will be based on the eventually drawn agreement.

1.9.2.10 Akceptace nabízeného zlepšení časové mezery pro vzlet se děje prostřednictvím zprávy Slot Improvement Proposal Acceptance Message - SPA.

1.9.2.10 Acceptance of the offered slot improvement by means of Slot Improvement Proposal Acceptance Message - SPA.

1.9.2.10.1 Formát

1.9.2.10.1 Format

TITLE SPA
ARCID *CSA001*
ADEP *LKPR*
EOBT *0925*
NEWCTOT *1000*
ADES *LZIB*

čas čerpaný ze zprávy SIP

the time adduced in - NEWCTOT field of previous SIP message

1.9.2.10.2 Distribuce

1.9.2.10.2 Distribution

Zpráva je zasílána provozovatelem přímo systému ETFMS. Nekomunikuje-li provozovatel se systémem přímo, zprostředkuje zaslání Centrální ohlašovna letových provozních služeb Praha.

Message is sent by the operator to ETFMS direct. If an operator does not communicate direct, the message will be distributed by means of the Central ATS Reporting Office Praha.

1.9.2.11 Odmítnutí nabízeného zlepšení časové mezery se děje prostřednictvím zprávy Slot Improvement Proposal Rejection Message - SRJ.

1.9.2.11 Rejection of offered slot improvement by means of Slot Improvement Proposal Rejection Message - SRJ.

1.9.2.11.1 Formát

1.9.2.11.1 Format

TITLE SRJ
ARCID CSA001
ADEP LKPR
EOBT 0925
REJCTOT 1000
ADES LZIB

1.9.2.11.2 Distribuce

Shodná s ust. 1.9.2.10.2.

1.9.2.11.2 Distribution

In accordance with para 1.9.2.10.2.

1.9.2.12 Indikace příjmu nezpracovatelných zpráv systémem ETFMS se děje prostřednictvím zprávy ERROR Message - ERR.

1.9.2.12 Indication of a corrupted message reception by means of ERROR Message - ERR.

1.9.2.12.1 Formát

1.9.2.12.1 Format

TITLE ERR
ARCID AMC101
FILTIM 0915
ORGMMSG SMM
REASON SYNTAX ERROR

čas podání chybné zprávy

identifikace typu chybné zprávy (dle pole TITLE)

důvod chyby, je-li systémem identifikovatelný

filing time of the corrupted message

the title of the corrupted message

the reason for the mistake if identifiable

1.9.2.12.2 Distribuce

Odesílateli chybné zprávy.

1.9.2.12.2 Distribution

To the corrupted message originator.

1.9.2.12.3 Pravidla použití

Zpráva je zasílána při indikaci neopravitelných chyb v jednotlivých polích nebo nelze-li formálně správnou zprávu asociovat s předloženým letovým plánem nebo zpráva není relevantní (např. EOBT je dřívější než v poslední zprávě).

1.9.2.12.3 Rules for the use

The message is sent by ETFMS if irremovable mistakes indicated or if formally correct message is received but it is impossible to associate it with a flight plan or the message is not relevant (e.g. an EOBT earlier than the previous one).

1.9.2.13 Použití zprávy Flight Suspension - FLS

1.9.2.13 Flight Suspension Message - FLS

1.9.2.13.1 Účelem zprávy je

1.9.2.13.1 Scope

- Potvrdit odklad platnosti údajů letového plánu po příjmu zprávy Slot Missed Message - SMM od provozovatele (viz ust. 1.9.2.8).
- Pozastavit platnost údajů letového plánu z iniciativy ETFMS na nedefinované časové údobí pro lety, které neuvedly v letovém plánu RVR minima posádky a na letišti určení se uplatňují postupy pro provoz za snížené dohlednosti, nebo v případech uzavření letišť na nedefinované časové údobí.
- Pozastavit platnost údajů letového plánu v případech, kdy ke vzletu letadla nedojde do 30 minut od EOBT uvedeného v letovém plánu a nebyla zaslána příslušná zpráva DLA.
- Pozastavit platnost údajů letového plánu v případech, kdy trať uvedená v letovém plánu se stane nepoužitelnou na základě DMEAN (Dynamic Management of European ATC Network).

- to confirm the flight plan validity suspension after reception of Slot Missed Message - SMM from the operator (see para 1.9.2.8).
- In case of the flights not having adduced RVR minima of the crew in the flight plan to suspend the flight plan validity by ETFMS for undefined time period if low visibility procedures are under way at the aerodrome of destination or, in case of undefined aerodrome closure.
- to suspend the flight plan validity if the flight did not depart within 30 minutes from EOBT adduced in the flight plan and appropriate DLA message was not sent.
- To suspend the flight plan validity in case of invalid flight plan route based on DMEAN (Dynamic Management of European ATC Network)

Poznámka: provozní povolení ke spouštění popřípadě ke vzletu nebude v těchto případech vydáno obdobně, jako v případech nedodržení přiděleného CTOT.

Zpráva ruší již přidělenou časovou mezeru a pozastavuje platnost letového plánu.

1.9.2.13.2 Formát

Zpráva FLS může být zaslána ve čtyřech formách.

1.9.2.13.2.1 Zpráva FLS jako reakce na zaslouanou zprávu SMM.

```
TITLE FLS
ARCID AMC101
IFPLID AA12345678
ADEP EGLL
ADES LMML
EOBD 040901
EOBT 0945
COMMENT SMM RECEIVED
TAXITIME 0020
```

Zpráva v tomto formátu může být zaslána jako reakce na zprávu SMM (viz ust. 1.9.2.8). Zpráva v tomto případě potvrzuje přijetí SMM. Přidělená časová mezera je zrušena. ETFMS vyčkává na další informace od provozovatele. Následně provozovatel zašle zprávu DLA, CHG nebo CNL.

Note: the ATC clearance to start up and depart will not be issued in this case in the same way as in case of non-compliance with the allocated CTOT.

Message cancels already allocated Time Slot and suspends validity of the flight plan.

1.9.2.13.2 Format

The FLS message can be distributed in 4 different formats.

1.9.2.13.2.1 The FLS message as a reaction on SMM received.

FLS message in this format is sent to confirm SMM received (see para 1.9.2.8). Already allocated CTOT is cancelled and ETFMS is awaiting further information from aircraft operator. Subsequently the operator sends DLA, CHG or CNL message.

1.9.2.13.2.2 Zpráva FLS jako reakce na uzavření letiště určené, prostoru nebo bodu.

```
TITLE FLS
ARCID AMS101
IFPLID AA12345678
ADEP EGLL
ADES LMML
EOBD 040901
EOBT 0945
REGUL LMMLA01
COMMENT AERODROME OR AIRSPACE OR POINT NOT AVAILABLE
TAXITIME 0020
REGCAUSE AA 83
```

Zpráva je zasílána v případě dlouhodobých (více než 3 hodiny) uzavření letiště určené či klíčových částí vzdušného prostoru. Jestliže provozovatel hodlá let uskutečnit po skončení uzávěry, reaguje zprávou FCM podle ust. 1.9.2.15.2.2, v opačném případě zašle zprávu CNL.

1.9.2.13.2.2 FLS message as reaction to aerodrome or airspace or point not available,.

The message is sent in case of long term aerodrome of destination or airspace closure (cca 3 hours or longer). If the flight is going to be carried out, FCM is sent (see para 1.9.2.15.2.2). If not CNL message is sent in response.

1.9.2.13.2.3 Zpráva FLS s uvedením pole RVR

```
TITLE FLS
ARCID AMC101
IFPLID AA12345678
ADEP EGLL
ADES LMML
EOBD 040901
EOBT 0945
RVR 350
RESPBY 0855
REGUL UZZU11
COMMENT RVR UNKNOWN
TAXITIME 0020
REGCAUSE WA 84
```

1.9.2.13.2.3 FLS message with RVR field added.

- 1) Význam:
Zpráva je zasílána za podmínek snížené dohlednosti těm letům, jejichž FPL neobsahuje RVR minima posádky. Přidělená časová mezera je zrušena a platnost údajů letového plánu je pozastavena.
- 2) Postup provozovatele
Provozovatel zašle zprávu FCM s uvedením polí RVR a EOBT podle ust. 1.9.2.15.2.1 nebo zprávu CHG. Let, platnost jehož letového plánu byla pozastavena a jehož EOBT leží v minulosti, musí nejprve zaslat zprávu DLA a následně zprávu FCM.
- 3) Ukončení postupů za podmínek snížené dohlednosti
Lety ve stavu "suspended" jsou z tohoto stavu vyňaty a:
 - nejsou nadále předmětem řízení toku obdrží zprávu DES
 - zůstávají předmětem řízení toku obdrží zprávu SAM
 - nejsou předmětem řízení toku (ATFMX) obdrží zprávu DES

- 1) Meaning:
The message is sent under the low visibility procedures applied to the flights with no RVR minima adduced in FPL. CTOT is cancelled and FPL suspended.
- 2) Further aircraft operator action
The operator in question sends FCM message adducing RVR minima (see para 1.9.2.15.2.1) or CHG message. A suspended flight with an EOBT in the past or an obsolete EOBT must first be amended by a DLA and then confirmed by an FCM.
- 3) End of Low Visibility Condition
All suspended flights are de-suspended:
 - if they become non-regulated then non-exempted flights will receive a DES;
 - if they remain regulated, non-exempted flights will receive a SAM
 - exempted flights will receive a DES.

1.9.2.13.2.4 Zpráva FLS zasílaná na základě FAM (Flight Activation Monitoring)

1.9.2.13.2.4 FLS message based on FAM (Flight Activation Monitoring)

TITLE FLS
ARCID AMC101
IFPLID AA12345678
ADEP EGLL
ADES LMML
EOBD 040901
EOBT 0945
COMMENT NOT REPORTED AS AIRBORNE
TAXITIME 0020

- 1) Význam
Zpráva pozastavuje platnost letového plánu v případě, že let neprovedl vzlet do 30 minut od EOBT nebo přiděleného CTOT.
- 2) Postup provozovatele
Provozovatel zašle zprávu DLA v případě, že hodlá let uskutečnit. V opačném případě zašle zprávu CNL.

- 1) Meaning
The message suspends the flight plans not activated after 30 minutes from EOBT or CTOT allocated.
- 2) Further aircraft operator action
The operator in question sends DLA message if the flight is going to be carried out. Otherwise CNL is sent.

1.9.2.13.2.5 Zpráva FLS zasílaná na základě DMEAN.

1.9.2.13.2.5 FLS message based on DMEAN

TITLE FLS
ARCID ABC101
IFPLID AA12345678
ADEP EGLL
ADES LIRF
EOBD 020423
EOBT 0945
COMMENT INVALID ROUTE BY REVALIDATION
ERROR PROF: RS: TRAFFIC VIA MILPA UM135 GVA IS ON FORBIDDEN ROUTE [LS2026A] (EGLL LIRF)
ERROR PROF: RS: TRAFFIC VIA VEROB UM135 TOP IS ON FORBIDDEN ROUTE [LILS1004A] (EGLL LIRF)
ERROR PROF: RS: TRAFFIC VIA UNITA UL50 ELB IS ON FORBIDDEN ROUTE [LI2019A] (EGLL LIRF)
NEW RTE N0447F390 MID UN615 XAMAB UL612 MILPA UM730 BEROK UL153 XIBIL
TAXITIME 0020

- 1) Význam
Zpráva pozastavuje platnost předloženého letového plánu pro nepoužitelnost trati. Nepoužitelné úseky tratí jsou uvedeny v polích ERROR. V poli NEW RTE je uvedena doporučená použitelná trať.

- 1) Meaning
The message suspends the flight plans with not available flight plan route. Not available route segments are adduced in ERROR field. Simultaneously the message comprises recommended available route (the field NEW RTE).

- 2) Postup provozovatele
Provozovatel zašle zprávu CHG s uvedenou doporučenou, nebo jinou použitelnou trasou.

- 2) Further aircraft operator action
The operator in question files CHG message with the recommended or other available route.

1.9.2.13.2.6 Zpráva FLS s vícenásobným důvodem pozastavení platnosti letového plánu.

1.9.2.13.2.6 FLS message with multiple reason for suspension of flight plan.

Přijátá zpráva FLS může obsahovat více než jeden důvod k pozastavení platnosti letového plánu v poli REGUL.

The FLS message received can contain more than one reason for suspension. The field REGUL is repeated in this case.

```
TITLE FLS
ARCID ABC101
IFPLID AA36655760
ADEP EGLL
ADES LMML
EOBD 060310
EOBT 0845
REGUL EGLLD11
REGUL UZZU11
COMMENT AERODROME OR AIRSPACE OR POINT NOT AVAILABLE
TAXITIME 0020
REGCAUSE ID83
```

Následná zpráva FCM musí být zaslána individuálně pro každý důvod pozastavení platnosti FPL. Jestliže je zaslána pouze jedna zpráva FCM, obsahující pouze jeden z důvodů pozastavení platnosti FPL, je následně přijata opakovaná zpráva FLS, obsahující zbývající důvod.

The subsequent FCM message shall be sent individually for each of the reasons for FPL suspension. If only one FCM message is sent, containing only reason for FPL suspension, FPL suspension, FLS message is received repeatedly with the other reason for suspension.

1.9.2.13.2.7 Zpráva zasílaná na základě Cancel DPI (C-DPI/Cancel Departure Planning Information Message)

1.9.2.13.2.7 Message based on Cancel DPI (C-DPI/Cancel Departure Planning Information Message).

```
TITLE FLS (5)
ARCID BEL2CC
IFPLID AA00126947
ADEP EBBR
ADES LIPZ
EOBD 120119
EOBT 0543
COMMENT SUSPENDED BY DEPARTURE AIRPORT
TAXITIME 0016
```

Význam : Zpráva pozastavuje platnost letového plánu v případě, že byla zaslána zpráva C-DPI letištěm odletu.

Meaning: The message suspends the flight plan in case of C-DPI has been sent by departure airport.

1.9.2.14 Zpráva DES

1.9.2.14 The DES message

Reaktivace letového plánu pozastaveného zprávou FLS je provedena prostřednictvím zprávy DES-De-Suspension Message.

De-suspension of the flight plan which has been suspended by means of FLS is executed by means of DES-De-Suspension Message.

Význam: Platnost letového plánu byla obnovena, let není předmětem řízení toku.

Meaning: The flight plan has been de-suspended and the flight is not concerned with any regulation.

Použití: Zpráva je zasílána v následujících situacích:

The message is used in the following situations:

- po obdržení zprávy FCM indikující schopnost provozovatele provést let za daných podmínek dráhové dohlednosti a let není předmětem řízení toku,
- po obdržení zprávy CHG, DLA, FPL (CNL a předložení FPL) zasláné po předchozím SMM indikující nové, provozovatelem určené EOBT, není-li let předmětem řízení toku,
- pominou-li podmínky snížené dohlednosti a let není předmětem řízení toku.

- after the reception of FCM indicating the ability of the operator to execute the flight under given visibility condition and the flight is unconcerned with a regulation,
- after the reception of CHG, DLA, FPL (CNL and refile) subsequently after SMM, indicating the operator's new EOBT and the flight is unconcerned with a regulation,
- if the situation of reduced visibility is over and the flights is unconcerned with a regulation.

Syntaxe:

Format:

TITLE DES
 ARCID AMC101
 IFPLID AA12345678
 ADEP EGLL
 ADES LMML
 EOBID 040901
 EOBT 0945
 TAXITIME 0020

Poznámka: Po zprávě FLS a případném následném sledu zpráv musí být vždy přijata zpráva DES, popřípadě SAM, je-li let předmětem řízení toku. Do příjmu některé z těchto zpráv nebude po FLS vzlet povolen.

Note: After the FLS message and possible subsequent chain of messages shall either DES or SAM be received. The latter if the flight is concerned with a regulation. Until the reception of either of the messages, the flight concerned will not be cleared to depart.

1.9.2.15 Použití zprávy Flight Confirmation Message - FCM

1.9.2.15 The meaning and use of Flight Confirmation Message - FCM

1.9.2.15.1 Účelem zprávy FCM je obnovení platnosti údajů letového plánu po:

1.9.2.15.1 The purpose of the FCM message is flight plan validity recovery after:

- příjmu zprávy AIM oznamující uzavření letiště určení, část vzdušného prostoru, nebo provoz za podmínek snížené dohlednosti
- jejich předchozím pozastavení individuální zprávou FLS zaslanou ze stejných důvodů

- the AIM reception indicating an aerodrome of destination or airspace closure, or announcement of low visibility procedures.
- the validity suspension based on FLS message reception.

1.9.2.15.2 Formát

1.9.2.15.2 Format

1.9.2.15.2.1 Zpráva FCM jako reakce na AIM nebo FLS oznamující provoz za podmínek snížené dohlednosti

1.9.2.15.2.1 The FCM message as a response to AIM or FLS indicating the low visibility procedures

TITLE FCM
 ARCID AMC101
 ADEP EGLL
 ADES LMML
 EOBT 0945
 RVR 200

RVR minima posádky

the crew's RVR minima

Význam a postup provozovatele:

Meaning and operator's further actions:

Zprávu zasílá provozovatel v případě, že obdržel zprávu FLS podle 1.9.2.13.2.3 výše a RVR minima posádky nebyla uvedena v předloženém letovém plánu. V poli RVR se uvede minimum posádky. Leží-li EOBT dle letového plánu již v minulosti, je nutno zaslat nejprve zprávu DLA a teprve následně zprávu FCM. Po zaslání FCM může provozovatel a služby řízení obdržet zprávu SAM, je-li nutné přidělení časové mezery nebo DES.

The message is sent by the operator in response to FLS message (see 1.9.2.13.2.3) and crew's RVR minima were not adduced in the flight plan. The minima shall be adduced in the RVR field of FCM message. A suspended flight with an EOBT in the past or an obsolete EOBT must first be emended by a DLA and then confirmed by an FCM. Subsequently the operator may receive either SAM if the flight in question remains the subject of ATFCM measures or DES.

1.9.2.15.2.2 Zpráva FCM jako reakce na AIM nebo FLS oznamující uzavření letiště určení, nebo části vzdušného prostoru.

1.9.2.15.2.2 The FCM message as a response to AIM or FLS indicating an aerodrome of destination or airspace closure.

TITLE FCM
 ARCID ACM101
 ADEP EGLL
 ADES LMML
 EOBT 0945
 REGUL LMMLA01

identifikace ATFCM opatření uzavírajícího letiště určení

identification of ATFCM measure closing the aerodrome of arrival

Význam a postup provozovatele:

Zprávu zasílá provozovatel v případě, že obdržel zprávu FLS podle 1.9.2.13.2.2 výše. Leží-li EOBT dle letového plánu již v minulosti, je nutno zaslat nejprve zprávu DLA a teprve následně zprávu FCM.

1.9.2.15.2.3 Kombinovaná zpráva FCM

RVR minima posádky
identifikace ATFCM opatření uzavírajícího letiště určení

TITLE FCM
ARCID AMC101
ADEP EGLL
ADES LMML
EOBT 0945
RVR 200
REGUL LMMLA01

crew's RVR minima
identification of ATFCM measure closing the aerodrome of arrival

Meaning and operator's further actions:

The message is sent by the operator in response to FLS message (see 1.9.2.13.2.2). A suspended flight with an EOBT in the past or an obsolete EOBT must first be amended by a DLA and then confirmed by an FCM.

1.9.2.15.2.3 Combined FCM message

Význam a postup provozovatele:

Zpráva se zasílá jako reakce na uzavření letiště určení a snížené dohlednosti na letišti určení v případě, že provozovatel přesto hodlá let uskutečnit. Zasílá se v případě, že je tak zprávou AIM, nebo FLS požadováno. Leží-li EOBT dle letového plánu již v minulosti, je nutno zaslat nejprve zprávu DLA a teprve následně zprávu FCM.

1.9.2.16 Rerouting Proposal - RRP

1.9.2.16.1 Účelem zprávy RRP je nabídka trati rozdílné od trati uvedené v letovém plánu za účelem zlepšení nebo zrušení vypočítaného času pro vzlet (CTOT) popřípadě zlepšení nebo zrušení prozatímního času pro vzlet (PTOT).

Poznámka: Prozatímní čas pro vzlet je čas existující uvnitř systému CASA před jeho zasláním provozovateli.

1.9.2.16.2 **Postup provozovatele:** Je-li nabízená trať akceptovatelná zašle provozovatel zprávu CHG, ve které uvede nabízenou trať nebo předloží nový letový plán nebo zašle RFP - Replacement Flight Plan. Postup je nutno aplikovat nejpozději v čase uvedeném v poli RESPBY.

1.9.2.16.3 Formát

1.9.2.16.3.1

druh zprávy Rerouting Proposal
identifikace letu
identifikace FPL v databázi IFPS
letiště odletu
letiště určení
předpokládané datum zahájení poježdění
plánovaný Off Block Time
trať uvedená v letovém plánu
přidělený vypočítaný čas vzletu
nabídka číslo 1
nabízená trať
revidovaný čas vzletu v případě akceptace nabídky
odpovězte do času 1540

TITLE RRP
ARCID CSA123
IFPLID AA12345678
ADEP LKPR
ADES EGLL
EOBD 961204
EOBT 1715
ORGRTE ABB UA20 CLIFF
CTOT 1810
RRTEREF LKPREGLL 1
NEW RTE EVX UR116 CAN UR24 BARLU
NEWCTOT 1740
RESPBY 1540

type of message Rerouting Proposal
aircraft Identification
FPL identification in IFPS database
airport of departure
airport of destination
Estimated Off-Block Date
Estimated Off-Block Time
the route adduced in the flight plan
allocated Calculated Take Off Time
rerouting offer No 1
the new routing offered
the recalculated take off time if the offer is accepted
respond until 1540 at the latest

Význam: při akceptaci nabízené trati se hodnota uvedená v poli CTOT mění na hodnotu uvedenou v poli NEWCTOT.

Meaning and operator's further actions:

Combined FLS message shall be sent if so required by appropriate AIM or FLS message in case of low visibility and simultaneous closure of the aerodrome of arrival and when it is the operator's intention to execute the flight anyway. If the EOBT of the flight in question is in the past, it is necessary to send DLA message first, FCM next.

1.9.2.16 Rerouting Proposal - RRP

1.9.2.16.1 Scope: the objectives of RRP is the offer of the routing that would enable the improvement or cancellation of Calculated Take Off Time (CTOT) or Provisional Take Off Time (PTOT).

Note: Provisional Take Off Time is the time existing inside CASA before its sending to the operator.

1.9.2.16.2 **Operator's further action:** If the offered route is acceptable the operator will file either the CHG message adding the new route, or file a new flight plan, or file RFP - Replacement flight plan. The procedures must be executed until the time adduced in RESPBY field at the latest.

1.9.2.16.3 Format

1.9.2.16.3.1

Meaning: If the offer is accepted the value adduced in CTOT field will be changed to the value adduced in NEWCTOT field.

1.9.2.16.3.2

1.9.2.16.3.2

identifikace FPL v databázi IFPS

TITLE RRP
ARCID CSA123
IFPLID AA12345678
ADEP LKPR
ADES EGLL
EOBD 961204
EOBT 1715
ORGRTE ABB UA20 CLIFF
CTOT 1810
RRTEREF LKPREGLL1
NEW RTE EVX UR116 CAN UR24 BARLU
RESPBY 1540
REASON OUTREG

identification in IFPS database

Význam: Při akceptaci nabízené trati let není předmětem řízení toku.

Meaning: If the offered route is accepted, the flight is no longer the subject to flow control.

1.9.2.16.3.3

1.9.2.16.3.3

identifikace FPL v databázi IFPS

TITLE RRP
ARCID CSA123
IFPLID AA12345678
ADEP LKPR
ADES EGLL
EOBD 961204
EOBT 1715
ORGRTE ABB UA20 CLIFF
PTOT 1810
RRTEREF LKPREGLL1
NEW RTE EVX UR116 CAN UR24 BARLU
NEWPTOT 1740
RESPBY 1540

identification in IFPS database

prozatímní čas vzletu uvnitř systému CASA

provisional take off time inside CASA

revidovaný prozatímní čas vzletu

revised provisional take off time

Význam: Při akceptaci nabídky dojde ke zlepšení prozatímního vypočítaného času vzletu na hodnotu uvedenou v poli NEWPTOT.

Meaning: If the offered route is accepted, the Provisional Take Off Time will be improved as adduced in NEWPTOT field.

1.9.2.16.3.4

1.9.2.16.3.4

identifikace FPL v databázi IFPS

TITLE RRP
ARCID CSA123
IFPLID AA12345678
ADEP LKPR
ADES EGLL
EOBD 961204
EOBT 1715
ORGRTE ABB UA20 CLIFF
PTOT 1810
RRTEREF LKPREGLL1
NEW RTE EVX UR116 CAN UR24 BARLU
RESPBY 1540
REASON OUTREG

identification in IFPS database

Význam: V případě akceptace nabízené trati let není předmětem řízení toku.

Meaning: If the offered route is accepted, the flight is no longer the subject of any flow control.

1.9.2.17 Rerouting notification message - RRN

1.9.2.17 Rerouting notification message - RRN

```
TITLE RRN
ARCID AMC101
IFPLID AA12345678
ADEP EGLL
ADES LMML
EOBD 080901
EOBT 1030
ORGRTE MID UA1 RBT UG32 TOP UA1 ELB UA12 PAL UA18 EKOLA A18 MLQ
CTOT 1230
RRTEREF EGLLLMML1
NEW RTE MID UA1 RBT UG32 BAJKO UA21 NIZ UA2 AJO UA9 CAR UB21 PANTA B21 MLQ
NEWCTOT 1105
RESPBY 0900
TAXITIME 0020
TOT LIMIT - VALPERIOD
```

Význam: Zpráva zasílána provozovateli v případě zrušení letového plánu. Systém očekává zaslání nového letového plánu s navrženou tratí v uvedeném rezervovaném čase, který je uveden ve zprávě RRN.

Meaning: The message is sent to the operator in case of FPL cancellation. The system expects sending of new FPL with suggested route in reserved time mentioned in RRN message.

1.9.2.18 Zpráva RJT

1.9.2.18 The RJT message

Není-li nabízená trať pro provozovatele akceptovatelná, zašle buď přímo, nebo prostřednictvím ARO, zprávu RJT - Rerouting Proposal Rejection.

If the rerouting proposal made by means of RRP, message is not acceptable, operator shall send the RJT - Rerouting Proposal Rejection Message. The message may be sent either directly or by means of an ARO.

Formát:

Format:

identifikace FPL v databázi IFPS

```
TITLE RJT
ARCID CSA001
IFPLID AA12345678
ADEP LKPR
ADES EEDF
EOBD 970201
EOBT 0030
RRTEREF LKPREDDF 1
```

identification in IFPS database

identifikace odmítné nabídky

the offer identification

Účel: Včasným zasláním RJT provozovatel umožní přidělení trati a popřípadě i času jinému letu.

Objective: Timely dispatch of the RJT enables CASA the routing and the time to be allocated to another flight.

1.9.2.19 Zpráva Ready For Improvement - RFI

1.9.2.19 Ready For Improvement Message - RFI

Význam: jednotlivý let provozovatele, jehož lety se globálně nacházejí v NFRI (Not Ready For Improvement) statutu, může do tohoto stavu být převeden zasláním zprávy RFI.

Meaning: particular flight of the operator whose flights are generally in NFRI (Not Ready For Improvement) status, can be shifted into RFI status by means of RFI message.

Formát:

Format:

identifikace FPL v databázi IFPS

```
TITLE RFI
ARCID CSA001
IFPLID AA12345678
ADEP LKPR
ADES EDDF
EOBD 000225
EOBT 1210
```

identification in IFPS database

Následný postup: po zaslání zprávy RFI může být již přidělený slot zlepšen zprávou SRM bez předchozí nabídky prostřednictvím zprávy SIP.

Further actions: after the RFI message having been sent, already allocated slot can be improved by means of SRM, without the intermediate SIP message.

1.9.2.20 Zpráva SIP Wanted Message - SWM

Význam: jednotlivý let provozovatele, jehož lety se globálně nacházejí v RFI (Ready For Improvement) statutu, může z tohoto stavu být vyňat zasláním zprávy SWM.

Formát:

identifikace FPL v databázi IFPS

TITLE SWM
ARCID CSA001
IFPLID AA12345678
ADEP LKPR
ADES EDDF
EOBD 000225
EOBT 1210

identification in IFPS database

Následný postup: po zaslání zprávy SWM může být již přidělený slot zlepšen zprávou SRM až po předchozí akceptaci nabídky prostřednictvím zpráv SIP - SPA.

1.9.2.21 REA - Ready Message

Použití: zpráva je zasílána na žádost provozovatele, který obdržel zprávu SAM (Slot Allocation Message) a který je schopen akceptovat jakékoliv zlepšené CTOT. Zaslání může prostředkovat letištní řídicí věž letiště odletu.

1.9.3 POSTUPY PŘI VÝPADKU SYSTÉMU ETFMS

1.9.3.1 Následující postupy jsou závazné pouze pro letiště Praha/Ruzyně. Provoz ostatních letišť v České republice není při výpadku ETFMS nijak omezen.

1.9.3.2 Náhradní postupy jsou založeny na aplikaci minimálních odstupů mezi jednotlivými vzlety (MDI - Minimum Departure Interval).

1.9.3.3 Pohotovostní fáze

Pohotovostní fáze je oznamována zprávou Alert Flash Message. Zpráva informuje o možnosti aplikace nouzových postupů. Zpráva je zasílána letovým provozním službám a jednotlivým provozovatelům. Zpráva obsahuje provizorní čas zahájení nouzových postupů (PCST - Provisional Contingency Start Time). Pro provozovatele nevyplývají bezprostředně vůči letovým provozním službám žádné povinnosti.

1.9.3.4 Aktivační fáze

Aktivační fáze je zahájena zasláním Activation Flash Message. Zpráva je zasílána určeným letištním řídicím věžím, provozovatelům a pracovištím Flow Management Position. Zpráva obsahuje časový údaj od kterého bude zahájeno lokální přidělování časového okna pro vzlet na základě MDI (CST - Contingency Start Time).

1.9.3.5 Po dobu trvání pohotovostní a aktivační fáze se časové okno pro vzlet rozšiřuje na CTO -5/+20 minut. Vzlety, které nelze uskutečnit ani v tomto rozšířeném okně budou přesunuty do fáze nouzových postupů (odst. 1.9.3.7). Lety, které ještě neodržely zprávy, SAM od ETFMS i všechny ostatní lety, které nejsou předmětem řízení toku podle vydané zprávy ANM obdrží časový údaj pro vzlet na FMP Praha

1.9.2.20 SIP Wanted Message - SWM

Meaning: particular flight of the operator whose flights are generally in RFI (Ready For Improvement) status, can be shifted into NRFI status by means of SWM message.

Format:

Further actions: after the SWM message having been sent, already allocated slot can be improved by means of SRM, after the intermediate SIP - SPA message.

1.9.2.21 REA - Ready Message

Procedure: the message can be sent on the operator's request having received SAM (Slot Allocation Message) and being ready to accept whatever CTOT improvement. The message can be mediated by TWR of departure airport.

1.9.3 ETFMS SYSTEM - CONTINGENCY PROCEDURES

1.9.3.1 The procedures adduced further are mandatory for Praha/Ruzyně airport exclusively. The activities of all the other airports in the Czech Republic are not limited in any way during the ETFMS system failure.

1.9.3.2 Contingency Procedures are based on Minimum Departure Interval (MDI) application.

1.9.3.3 Alert Phase

The phase is announced by means of Alert Flash Message. The message provides the information about the possibility of contingency procedures application. The message is addressed to ATS and aircraft operators involved. The message contains the Provisional Contingency Start Time (PCST). No immediate action is required from aircraft operators in regard to ATS.

1.9.3.4 Activation Phase

The phase is started by sending Activation Flash Message. The message is sent to the nominated TWRs, Flow Management Positions and Aircraft Operators. The message includes the time value CST (Contingency Start Time) from which the slot time allocation will be based on MDI.

1.9.3.5 During the ALERT and ACTIVATION phases the already allocated time SLOTS are enlarged to CTOT -5/+20 minutes. The departures which cannot be executed inside this enlarged SLOT time will be shifted to Operational Contingency Phase (see para 1.9.3.7). The flights which have already received the SLOT Allocation Message from ETFMS, as well as the other flights which are not the subject to any flow control according to the published ANM will be provided with the departure time SLOT by FMP Praha

1.9.3.6 MDI pro letiště Praha/Ruzyně jsou definovány NMOC Brusel.

Výjimku tvoří lety s letištěm určením v definovaných FIR dle určení NMOC. Časy pro tyto lety závisí na konkrétní dohodě mezi FMP Praha a FMP zainteresované oblasti. Tyto vzlety budou povolovány navíc k letům povoleným podle základních pravidel.

1.9.3.7 Fáze nouzových postupů

Údobí nouzových postupů trvá od času CST uvedeného v Activation Flash Message do času TRT (Tact Recovery Time) uvedeného ve zprávě Recovery Flash Message (viz odstavec 1.9.3.8).

Časová okna obdržena pro období Aktuální čas + 60 minut jsou definitivní a závazná. Časová okna získaná pro údobí Aktuální čas +61 minut a více jsou informativního charakteru, mohou být změněna v obou směrech časové osy.

1.9.3.8 Fáze oživování systému ETFMS

Fáze oživování systému je oznamována zprávou Recovery Flash Message. Zpráva je zasílána určeným letištním řídicím věžím, FMP a provozovatelům. Zpráva obsahuje časový údaj TRT (Tact Recovery Time), od kterého systém ETFMS obnoví činnost.

Provozovatelé, kteří již obdrželi časové okno pro vzlet na základě MDI, a toto časové okno se alespoň částečně překrývá s časovým údobím TRT +60 minut, dodrží toto časové okno bez ohledu na případně přijatou zprávu SAM.

Provozovatelé, kteří již obdrželi časové okno pro vzlet na základě MDI a toto časové okno leží v celé délce trvání po časovém údobí TRT + 60 minut se budou řídit údaji obsaženými v přijaté zprávě SAM.

1.9.4 POSTUPY PŘI VÝPADKU SYSTÉMU IFPS

1.9.4.1 Dále uvedené postupy jsou stanoveny na národní úrovni. V postupech NMOC není s úplným výpadkem IFPS počítáno.

1.9.4.2 Úplný výpadek IFPS bude oznámen NOTAMem.

1.9.4.3 Následující ustanovení se týká předkladatelů letových plánů na lety IFR a lety kombinované IFR/VFR vzletající z letišť na území ČR.

1.9.4.3.1 Provozovatelé, kteří předložili letové plány před výpadkem IFPS a všichni předkladatelé RPL si v přiměřeném čase EOBT ověří zda jimi předložený letový plán byl distribuován na trať.

1.9.4.3.2 Tato informace je k dispozici na Centrální ohlašovně letových provozních služeb Praha a to bez ohledu na letiště odletu.

1.9.3.6 The MDI for Praha/Ruzyně are defined by NMOC Brussels.

The exception from the general rule is created for the flights with the destination inside FIRs defined by NMOC. The departure SLOTS for this kind of flights depend on the individual agreement between FMP Praha and FMP in question. This kind of flights will be cleared to depart in addition to those flights cleared in accordance with the basic rules.

1.9.3.7 Operational Contingency Phase

The duration of the Operational Contingency Phase starts from the time CST adduced in Activation Flash Message till the time TRT (Tact Recovery Time) adduced in Recovery Flash Message (see para 1.9.3.8).

The departure time slots are available at FMP Praha. The departure slots acquired for the time period current time plus 60 minutes are definite and mandatory. The departure slots acquired for the time period current time plus 61 minutes or more are of the information nature and can be changed in both directions of the time axis.

1.9.3.8 ETFMS Recovery Phase

The phase is announced by means of the Recovery Flash Message. The message is addressed to the nominated TWR, Flow Management Positions and Aircraft Operators. The message includes the time value TRT (Tact recovery Time) from which the ETFMS system will recover.

The Aircraft Operators who have already received the departure SLOT based on MDI and his SLOT even partially overlaps the time period TRT + 60 minutes, will comply with this SLOT time without any respect to SLOT Allocation Message eventually received from ETFMS.

The Aircraft Operators which have already received the departure time SLOT based on MDI and this SLOTS duration lies fully outside the period TRT + 60 minutes will comply with the SLOT Allocation message received from ETFMS.

1.9.4 IFPS - CONTINGENCY PROCEDURES

1.9.4.1 The adduced procedures are defined on the national level only. Total collapse of IFPS is not taken into account by NMOC rules.

1.9.4.2 The total collapse of IFPS will be announced by means of NOTAM.

1.9.4.3 The following paragraphs have to be complied with by IFR flight plans submitters and combined IFR/VFR flight plans submitters for the flights departing from the airports in the Czech Republic.

1.9.4.3.1 The operators who had submitted their flight plans before the IFPS broke down and all the RPL submitters, shall check if their flight plans have already been distributed en-route at adequate time before EOBT.

1.9.4.3.2 This information is available at the Central ATS Reporting Office notwithstanding the actual airport of departure.

1.9.4.3.3 Povinnost ověření letového plánu se vztahuje na všechny provozovatele, bez ohledu na to, že již obdrželi zprávu ACK.

1.9.4.3.4 V případě, že předložený letový plán ještě nebyl distribuován na trať, předloží provozovatel nový.

1.9.4.3.5 Nový letový plán musí být předložen prostřednictvím ARO a nebude na něj obdržena zpráva ACK.

1.9.4.4 Při adresaci FPL se ARO řídí předpisem L4444. Adresace je provedena způsobem platným před uvedeným IFPS do provozu.

1.9.4.4.1 Pro střediska ATS v České republice budou použity adresy uvedené v AIP ČR část ENR 1.11-1 až ENR 1.11-3.

1.9.4.5 Obnovení činnosti IFPS bude oznámeno NOTAMem, ve kterém bude uveden čas znovuzahájení provozu IFPS.

1.9.4.6 Provozovatelé, kteří předložili FPL na ARO do času obnovení činnosti IFPS se budou řídit tímto letovým plánem.

1.9.4.6.1 Odstavec 1.9.4.6 platí i pro předkladatele RPL, kteří mohou následně obdržet od IFPS FPL derivované z RPL. Byl-li již předložen náhradní letový plán nahrazující RPL, bude tento náhradní letový plán dodržen bez ohledu na plán obdrženy z IFPS (derivovaný z RPL).

1.9.4.6.2 Od času znovuoobnovení činnosti IFPS se ARO i provozovatelé při předkládání dalších letových plánů řídí pravidly IFPS.

1.9.5 POSTUPY PRO VZLET

1.9.5.1 Kdykoliv je to proveditelné a vždy vyplývá-li z rozboru zprávy ANM (ATFM Notification Message), že let je předmětem řízení toku, musí být letový plán předložen nejpozději v čase EOBT - 3 hodiny.

1.9.5.2 V čase EOBT - 1 hodina mohou být předloženy letové plány pro tuzemské lety, není-li ve vzdušném prostoru ČR uplatňováno řízení toku.

1.9.5.3 Při předložení letového plánu později než v čase EOBT - 3 hodiny se provozovatel vystavuje nebezpečí většího zdržení než při včasném předložení letového plánu, je-li na trati uplatňováno řízení toku.

1.9.5.4 Postupy pro použití zpráv Departure - DEP, Arrival - ARR a Cancel - CNL. Postupy pro adresaci těchto zpráv jsou totožné s adresací letových plánů. Ostatní pravidla se nemění.

1.9.5.5 Pravidla pro použití zprávy CHG

1.9.5.5.1 Zprávou CHG nelze měnit:

- Identifikaci letu - ARCID
- Letiště vzletu - ADEP
- Letiště určení - ADES
- EOBT - Estimated Off Block Time
- EOBD - Estimated Off Block Date

1.9.4.3.3 A duty of flight plan verification applies to all operators, irrespective of whether of they have received a message ACK.

1.9.4.3.4 If a flight plan has not yet been distributed en-route, the operator shall file a new one.

1.9.4.3.5 The new flight plan must be submitted by means of an ARO and will not be responded by ACK message.

1.9.4.4 Addressing the flight plan the ARO complies with DOC 4444. The addressing is created in the way valid before the IFPS was implemented.

1.9.4.4.1 The addresses adduced in AIP Czech Republic part ENR 1.11-1 till ENR 1.11-3 shall be used for ATS centres in the Czech Republic.

1.9.4.5 The IFPS Recovery Time will be announced by means of NOTAM.

1.9.4.6 The operators who have already submitted their substitute flight plans by means of AROs before the IFPS recovery time, will comply with these substitute FPLs.

1.9.4.6.1 The rule stated in 1.9.4.6 is valid even for the RPLs submitters who could subsequently receive the RPL based FPL. If the substitute flight plan has been submitted the operator shall comply with it despite the FPL received after the IFPS recovery.

1.9.4.6.2 Since the IFPS recovery time both the AROs and the Operators shall file all the subsequent flight plans in accordance with the IFPS rules.

1.9.5 PROCEDURES APPLICABLE FOR DEPARTING FLIGHTS

1.9.5.1 Whenever practicable and always when the ANM (ATFM Notification Message) indicates that the flight is subject of a flow control measure, the flight plan shall be filed at the time EOBT- 3 hours at the latest.

1.9.5.2 Flight plans for domestic flights can be filed at the time EOBT - 1 hour provided that flow control is not excufuted in the airspace of the Czech Republic.

1.9.5.3 Filing the flight plan later than at EOBT - 3 hours the operator is taking the risk of being more penalised than the flights with flight plans filed in time, if flow control measure is in force on a route.

1.9.5.4 Procedures for Departure - DEP, Arrival - ARR, Cancel - CNL messages submission. With the exception of addressing the procedures for submission remain unchanged.

1.9.5.5 Procedures for Change - CHG message submission

1.9.5.5.1 The following fields cannot be changed by means of CHG:

- Flight identification - ARCID
- Airport of departure - ADEP
- Airport of destination - ADES
- EOBT - Estimated Off Block Time
- EOBD - Estimated Off Block Date

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

1.9.5.5.2 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.

1.9.5.6 Pravidla pro použití zprávy DLA

1.9.5.6.1 Zprávou DLA nelze změnit EOBT na dřívější čas oproti času uvedenému v letovém plánu.

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

1.9.5.6.2 Zpráva DLA nesmí být zaslána do IFPS jako reakce na obdrženou časovou mezeru pro vzlet. Pokud v těchto případech služebny mimo IFPS - Zone, letiště určení nebo jiné instituce zaslání DLA vyžadují, musí být zpráva adresována individuálně a adresy IFPS nesmějí být uvedeny.

1.9.5.6.3 Jakékoli předpokládané zdržení 15 minut a více vůči EOBT dle předloženého letového plánu, nebo naposledy aktualizovaného, musí být oznámeno zprávou DLA.

1.9.5.6.4 Zpráva DLA musí být zasílána bez ohledu na eventuálně přidělený slot.

Příklad: EOBT dle FPL - 1000, přidělené CTOT dle zprávy SAM - 1030. Z důvodů jiných než přidělené CTOT není let schopen zahájit poježdění dříve než v 1020. I v tomto případě musí být zaslána zpráva DLA.

1.9.6 Postupy A-CDM - koordinace s NM

1.9.6.1 Je zřízena stálá a plně automatická výměna dat s NMOC. Tento přenos dat umožňuje vysoce přesné včasné predikce časů přistání a odletů. Z důvodu využití lokálního TTOT založeného na TOBT a různých časů poježdění to navíc umožňuje přesnější a efektivnější výpočet CTOT.

1.9.6.2 Pro výměnu informací jsou používány následující zprávy:

- ETFMS Flight Data Message (EFD)
- Early Departure Planning Information Message (E-DPI)
- Target Departure Planning Information Message (T-DPI)
- ATC Departure Planning Information Message (A-DPI)
- Cancel Departure Planning Information Message (C-DPI)

If any of above fields values has changed, it would be necessary to cancel the flight plan and submit a new one.

1.9.5.5.2 Any possible changes to the field 19 data shall be announced to the ATS Reporting Office of the flight plan submission or to IFPS direct by means of 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.

1.9.5.6 Procedures for Delay - DLA message submission

1.9.5.6.1 It is not possible to change EOBT adduced in the flight plan forward by means of DLA message.

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

1.9.5.6.2 DLA message must not be sent to IFPS in response to the Time Slot allocation. If ATC Units outside the IFPS Zone, airports of destinations or other authorities request the message, DLA must be addressed individually to them and IFPS addresses must be omitted.

1.9.5.6.3 Any expected delay of 15 minutes or more in regard EOBT adduced in FPL or most recently updated shall be announced by means of DLA message.

1.9.5.6.4 The DLA message shall be sent with no respect to the eventually allocated slot.

Example: EOBT based on FPL- 1000, CTOT based on SAM received - 1030. For the reason different from the allocated CTOT, the flight in question is able to commence taxiing not sooner than 1020. Even in such a case the DLA message shall be sent.

1.9.6 A-CDM procedures - coordination with NM

1.9.6.1 A permanent and fully automatic data Exchange with the NMOC is established. This data transfer enables highly accurate early predictions of landing and departures times. Furthermore, this allows for more accurate and efficient calculation of the CTOT due to the use of local TTOT based on TOBT and variable taxi times.

1.9.6.2 The following messages are used for data exchange:

Záměrně nepoužito
Intentionally Left Blank