

## ENR 1. VŠEOBECNÁ PRAVIDLA A POSTUPY ENR 1. GENERAL RULES AND PROCEDURES

### ENR 1.1 VŠEOBECNÁ PRAVIDLA

Pravidla pro letový provoz a postupy uplatňované při poskytování letových provozních služeb v České republice odpovídají Annexům 2 a 11 k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví a příslušným částem Doc 4444 (Procedures for Air Navigation Services - Air Traffic Management) a Doc 7030/4 (Regional Supplementary Procedures).

#### 1.1.1 PROVÁDĚNÍ LETŮ

1.1.1.1 Mezinárodní lety mohou být prováděny pouze na/z mezinárodních letišť, pokud nebylo dvoustrannou nebo mnohostrannou dohodou mezi Českou republikou a příslušnými státy stanoveno jinak. Toto ustanovení se neuplatňuje pro letadla přilétající/odlétající z/na území států Schengenského prostoru (Belgie, Česká republika, Dánsko, Estonsko, Finsko, Francie, Island, Itálie, Litva, Lotyšsko, Lucembursko, Maďarsko, Malta, Německo, Nizozemí, Norsko, Polsko, Portugalsko, Rakousko, Řecko, Slovensko, Slovinsko, Španělsko, Švédsko).

1.1.1.2 Lety VFR nad FL 95 a veškeré lety IFR se mohou provádět pouze po stanovených tratích ATS, pokud odbor civilního letectví Ministerstva dopravy ČR neudělí zvláštní povolení, nebo příslušné stanoviště ATC nestanoví v jednotlivých případech jinak. Lety VFR do FL 95 mohou být ve FIR Praha prováděny i mimo trať ATS. Mezinárodní lety VFR do FL 95 mohou vstupovat/vystupovat do/ z FIR Praha i mimo trať ATS.

1.1.1.3 Kombinované lety IFR/VFR na/z letišť, která nejsou schválena pro provoz podle pravidel IFR (dále jen "lety na/z neřízená letiště").

1.1.1.3.1 Na žádost pilota může stanoviště ATC, na základě aktivace vyhrazených, rezervovaných a omezených prostorů a je-li potřeba, po koordinaci s příslušnými vojenskými stanovišti ATC, povolit letadlu provádějícímu kombinovaný let IFR/VFR pokračovat podle pravidel IFR až nad neřízené letiště určené nebo po odletu z takového letiště přejít na let podle pravidel IFR ještě před bodem přechodu uvedeným v letovém plánu, při splnění následujících podmínek:

- Ke změně pravidel letu IFR na VFR a naopak musí dojít nejpozději respektive nejdříve nad letištěm určené nebo odletu.
- Stanoviště ATC může letadlu za IFR směřujícímu na neřízené letiště vydat povolení ke klesání jen do stanovené minimální letové nadmořské výšky nebo do stanovené minimální nadmořské výšky pro radarové vektorování.
- Po vzletu z neřízeného letiště musí pilot co nejdříve navázat spojení s příslušným civilním nebo vojenským stanovištěm poskytujícím letovou informační a pohotovostní službu nebo s příslušným stanovištěm ATC, je-li letiště odletu pod TMA/MTMA nebo leží-li uvnitř CTR/MCTR, a vyžádat si povolení pro let IFR.
- Změna pravidel VFR na IFR při odletu letadla z neřízeného letiště se může uskutečnit, až když letadlo dosáhlo stanovenou minimální letovou nadmořskou výšku nebo stanovenou minimální nadmořskou výšku pro radarové vektorování.

### ENR 1.1 GENERAL RULES

The air traffic rules and procedures applicable to the provision of air traffic services in the Czech Republic conform to Annexes 2 and 11 to the Convention on International Civil Aviation and to the relevant portions of the Doc 4444 (Procedures for Air Navigation Services - Air Traffic Management) and Doc 7030/4 (Regional Supplementary Procedures).

#### 1.1.1 EXECUTION OF FLIGHTS

1.1.1.1 Unless otherwise decided by bilateral or multilateral agreement between the Czech Republic and the respective states, international flights may be only operated to/from the international aerodromes. This regulation is not applied for aircraft arriving/ departing from/to territory of Schengen area states (Belgium, Czech republic, Denmark, Estonia, Finland, France, Iceland, Italy, Lithuania, Latvia, Luxemburg, Hungary, Malta, Germany, Netherlands, Norway, Poland, Portugal, Austria, Greece, Slovenia, Slovakia, Spain, Sweden).

1.1.1.2 VFR flights above FL 95 and all IFR flights may be conducted only along the designated ATS routes unless special permission has been granted by the Civil Aviation Department of the Ministry of Transport of the C.R. or unless otherwise specified in individual cases by relevant ATC unit. VFR flights within Praha FIR up to FL 95 may be also conducted outside ATS routes. International VFR flights up to FL 95 may enter/exit Praha FIR outside ATS routes.

1.1.1.3 Combined IFR/VFR flights to/from aerodromes not approved for IFR operations (further "flights to/from uncontrolled aerodromes" only).

1.1.1.3.1 On pilot request and on the base of a real activation of segregated reserved and restricted areas and when necessary upon coordination with military ATC units concerned, an ATC unit can clear aircraft executing combined IFR/VFR flight to continue under IFR as far as the uncontrolled aerodrome of destination or after departure from such an aerodrome to change VFR to IFR rules before the change of rules point designated in the flight plan, provided the following specific conditions are fulfilled:

- Change of IFR to VFR flight rules and vice versa shall be executed at the latest or earliest over the aerodrome of destination or departure.
- The aircraft under IFR proceeding to an uncontrolled aerodrome may be cleared to descend by an appropriate ATC unit to a designated Minimum Flight Altitude or Minimum Radar Vectoring Altitude only.
- The pilot of aircraft departing from an uncontrolled aerodrome shall, as soon as possible, establish radio communication with an appropriate civil or military unit providing flight information and alerting service or an appropriate ATC unit if the aerodrome of departure is located under TMA/MTMA or situated within CTR/ MCTR, and request clearance for IFR flight.
- The change of VFR to IFR rules of aircraft departing from an uncontrolled aerodrome may be executed after the aircraft has reached the designated Minimum Flight Altitude or a Minimum Radar Vectoring Altitude.

- e) Letadlo provádějící let podle výše uvedených pravidel musí být schopno B-RNAV navigace.
- f) V letových plánech předložených pro tyto lety musí provozovatel uvést alespoň jedno řízené náhradní letiště s provozem IFR.
- g) Minimální výšky pro radarové vektorování jsou publikovány v: ENR 6-9 (celý FIR), LKTB AD 2-43, LKKV AD 2-43, LKMT AD 2-43, LKPR AD 2-43

1.1.1.4 Spouštění motorů musí být v souladu s místními postupy. Umožňují-li to místní postupy, velitel letadla nebo odpovědný zástupce provozovatele letadla, který má v úmyslu na řízeném letišti spustit pohonné jednotky bez vyžádání povolení ke spouštění u ATC, je povinen si ověřit u provozovatele letiště, zda není nebo nebude na letišti vyhlášen motorový klid.

1.1.1.5 Minimální výšky letu  
Minimální výšky letu jsou určeny předpisem L 2. Pro lety nad Prahou platí dodatečná omezení podrobně uvedená v [LKPR AD 2.23](#).

### 1.1.2 POSKYTOVÁNÍ LETOVÉ INFORMAČNÍ A POHOTOVOSTNÍ SLUŽBY

Letová informační služba a pohotovostní služba se poskytuje v následujícím rozsahu:

#### 1.1.2.1 Letová informační služba

Letová informační služba zahrnuje:

- a) Informace o letovém provozu a nebezpečí srážky. Tyto informace zahrnují pouze známý provoz letadel v prostoru odpovědnosti FIC, který by mohl vytvářet nebezpečí srážky. Informace o provozu se poskytují po navázání spojení na příslušném kmitočtu FIC. Letům v prostoru třídy G se informace o provozu poskytuje pouze na žádost. S ohledem na postupy v tomto prostoru používané a vzhledem k omezenému VHF krytí, je podíl provozu známý stanovišti FIC velmi nízký. Lety VFR v prostoru třídy G nebo E, které chtějí informace o provozu získat, musí po navázání spojení oznámit následující informace v uvedeném pořadí:

- identifikaci letadla
- typ
- polohu
- hladinu letu
- trať
- kód SSR

Navázání spojení pro lety VFR v prostoru třídy G a E není povinné. Piloti letadel letů IFR ve FL 90 a nižší při vstupu do řízeného vzdušného prostoru třídy E budou vyzváni k navázání spojení s FIC příslušným stanovištěm řízení letového provozu.

- b) Informace o stavu letišť a služeb jsou poskytovány všem letům pouze na vyžádání v rozsahu FIR Praha.
- c) Informace o hlášených meteorologických podmínkách na trati a na letištích, včetně letištních předpovědí, jsou poskytovány všem letům v rozsahu FIR Praha na vyžádání. Letům VFR, které jsou na spojení, se informace o meteorologických podmínkách podél trati, které by mohly let VFR učinit neproveditelným, poskytují na základě letového plánu z iniciativy stanovišť ATS.
- d) Informace o využívání vyhrazených, rezervovaných a omezených prostorů:  
Na telefonním čísle FIC Praha a ostatních stanovišť ATS jsou

- e) The aircraft operating according to the above-mentioned rules must be capable of B-RNAV navigation.
- f) At least one alternate controlled aerodrome with IFR operation has to be inserted in the flight plan submitted by an operator for such a flight.
- g) Minimum Radar Vectoring Altitudes are published in: ENR 6-9 (whole FIR), LKTB AD 2-43, LKKV AD 2-43, LKMT AD 2-43, LKPR AD 2-43

1.1.1.4 Engine start-ups shall be in accordance with the local procedures. If the local procedures permit, pilot-in-command or a responsible representative of the aircraft operator who intends to start-up engines at a controlled aerodrome without approval from ATC, is obliged to check with the aerodrome operator whether prohibition of engines start-ups is not or will not be declared.

1.1.1.5 Minimum levels of flights  
Minimum levels of flights are determined by regulation L 2. Additional restrictions for flights over Praha are in detail given in [LKPR AD 2.23](#).

### 1.1.2 PROVISION OF FLIGHT INFORMATION SERVICE AND ALERTING SERVICE

Flight information service and alerting service are provided to the following extent:

#### 1.1.2.1 Flight Information Service

Flight information service encompasses:

- a) Information concerning air traffic and a risk of collision. This information includes only known aircraft traffic in the area of FIC responsibility that could constitute a risk of collision. Traffic information is provided after establishing radio contact on the appropriate FIC frequency. Traffic information for flights in class G airspace is provided on request only. With respect to procedures used in this airspace and considering that VHF coverage is limited, the portion of traffic known to FIC unit is very low. Pilot of a VFR flight operating in class G or E airspace requiring traffic information shall, after establishing radio contact, pass the following information in this order:

- identification of aircraft
- type of aircraft
- position
- flight level
- track
- SSR code

Radio contact for VFR flights in class G or E airspace is not compulsory. Pilots-in-command of IFR flights at FL 90 and below entering class E airspace will be asked to establish radio contact with FIC by the appropriate ATC unit.

- b) Information about the condition of airports and services in FIR Praha is provided for all flights on request only.
- c) Information about reported meteorological conditions enroute and at airports, including airport forecasts, is provided for all flights in the area of FIR Praha on request only. Information concerning meteorological conditions along the track, which could make VFR flights impossible are provided by ATS units on the basis of filed flight plan to pilots having radio contact.
- d) Information about the use of segregated, reserved and restricted areas:  
Information about segregated, reserved and restricted areas in

k dispozici informace o vyhrazených, rezervovaných a omezených prostorech ve FIR, do kterého je v uvedený den možno vstoupit i v době, kdy je tento omezený prostor podle údajů v AIP ČR část ENR 5.1 aktivován. Tyto informace je možno získat rovněž pomocí ostatních spojovacích prostředků.

FIR into which it is possible to enter during the time of activation published in AIP C.R. - part ENR 5.1, are available on FIC Praha and other ATS units telephone numbers. This information can also be obtained via other means of communication.

#### 1.1.2.1.1 Letištní letová informační služba (AFIS)

1.1.2.1.1.1 Letištní letová informační služba (AFIS) je poskytována na neřízených letištích uvedených v AIP ČR, Díl III a v Letištní provozní zóně (ATZ) těchto letišť v provozní době letiště a zahrnuje poskytování následujících informací:

- dráha v používání a směr letištního okruhu;
- směr a rychlost přízemního větru;
- letištní QNH;
- význačné počasí na letišti;
- platné podmínky povrchu dráhy a význačné informace o letišti, když je to vhodné;
- všeobecné informace o letišti, na vyžádání;
- příslušné informace hlášené piloty jiných letadel (střih větru, turbulence, atd.);
- informace o letovém provozu a nebezpečí srážky. Tyto informace zahrnují pouze známý provoz letadel v prostoru odpovědnosti stanoviště AFIS, který by mohl vytvářet nebezpečí srážky.

1.1.2.1.1.2 Navázání spojení se stanovištěm AFIS je povinné pro letadla vybavená radiostanicí, pohybující se na neřízeném letišti a/ nebo v ATZ, při zahájení poježdění a/ nebo před vstupem do ATZ. Piloti musí vysílat hlášení bez ohledu na to, zda je Letištní letová informační služba (AFIS) poskytována.

#### 1.1.2.2 Pohotovostní služba

1.1.2.2.1 Pohotovostní služba se poskytuje všem letům VFR, na které byl podán letový plán, a všem letům, o kterých je známo, že poskytnutí takovéto služby vyžadují nebo potřebují.

1.1.2.2.2 Poskytování pohotovostní služby je kromě předložení letového plánu, který se podává prostřednictvím ohlašovny letových provozních služeb, podmíněno u letů z/ na letiště, kde není poskytována služba řízení letového provozu, předáním zprávy o vzletu/přistání (viz rovněž ENR 1.2.2).

#### 1.1.2.1.1 Aerodrome Flight Information Service (AFIS)

1.1.2.1.1.1 Aerodrome Flight Information Service (AFIS) is provided on an uncontrolled aerodromes published in AIP CR, Volume III and in Aerodrome Traffic Zone (ATZ) of these aerodromes within aerodrome operational hours and encompasses the following information:

- runway in use and circuit direction;
- surface wind direction and speed;
- aerodrome QNH;
- significant weather on the aerodrome;
- current runway surface conditions and essential aerodrome information, as appropriate;
- general information about the aerodrome, on request;
- relevant information reported by pilots of other aircraft (wind shear, turbulence, etc.);
- information concerning air traffic and risk of collision. This information includes only known traffic in the area of the AFIS unit responsibility which could constitute a risk of collision.

1.1.2.1.1.2 Establishing of the radio contact with AFIS unit is compulsory for an aircraft equipped with radio set, operating on an uncontrolled aerodrome and/or within an ATZ, when commencing taxiing and/or prior entering an ATZ. Pilots shall transmit their reports whether or not an Aerodrome Flight Information Service (AFIS) is provided

#### 1.1.2.2 Alerting Service

1.1.2.2.1 Alerting service is provided to all VFR flights for which FPL was submitted and to all flights known or believed to be in need of such a service.

1.1.2.2.2 When operating from/to an aerodrome where no ATC is provided, the provision of alerting service, besides submitting of FPL through ATS Reporting Office, is qualified by passing of departure/ arrival message. (See also ENR 1.2.2).

Prostor/ Airspace (REF ENR 2.1)	Volací znak/Call sign	FREQ (MHZ)
<b>LETOVÁ INFORMAČNÍ OBLAST PRAHA/PRAHA FLIGHT INFORMATION REGION:</b> Sektor ČECHY a příslušná řízená oblast nad ním/Sector ČECHY and related control area above	PRAHA INFORMATION (☎+420 220 374 393)	126,100

#### 1.1.3 POSTUPY PŘI ZTRÁTĚ RADIOVÉHO SPOJENÍ LETADLO - ZEMĚ

##### 1.1.3.1 Ztráta spojení - všeobecně

1.1.3.1.1 Jestliže ztráta spojení zabrání letadlu provádějícímu řízený let udržovat neustálý poslech na určeném kmitočtu služby řízení letového provozu a udržovat příslušné obousměrné spojení, musí letadlo dodržovat postupy pro ztrátu spojení uvedené v Předpise o civilní letecké telekomunikační službě, Svazek II a dále se řídit postupy uvedenými v Doc 7030/4 - EUR.

#### 1.1.3 AIR - GROUND RADIOCOMMUNICATION FAILURE PROCEDURES

##### 1.1.3.1 Radiocommunication Failure - generally

1.1.3.1.1 If radiocommunication failure prevents aircraft operated as a controlled flight from maintaining continuous listening watch on the appropriate radio frequency, and two way communication as necessary with the appropriate air traffic control unit, the aircraft shall follow radiocommunication failure procedures listed in Annex 10 part II and further adhere to procedures specified in Doc 7030/04 - EUR.

1.1.3.1.2 Pro činnost podle ustanovení Doc 7030/4 - EUR článek 5, ustanovení 5.3.1 e) jsou na letištích stanovena tato radionavigační zařízení:

BRNO/Tuřany	VOR BNO	OSTRAVA/Mošnov	VOR/DME OTA	PŘEROV	NDB CK
KARLOVY VARY	L L	PARDUBICE	NDB PK	VODOCHODY	L VO
KUNOVICE	NDB KNE	PRAHA/Ruzyně	VOR OKL		

1.1.3.1.2 The following radionavigation aids are designated at aerodromes in case the aircraft operate in accordance with provisions of Doc 7030/4 - EUR, article 5, para 5.3.1 e):

#### 1.1.4 VYPOUŠTĚNÍ PALIVA ZA LETU

1.1.4.1 Vypouštění paliva ve FIR Praha je možno provádět pouze na základě letového povolení příslušného stanoviště ATC. Nejnižší letová hladina pro vypouštění je FL 60 s výjimkou ustanovení 1.1.4.4 níže.

1.1.4.2 Vypouštění paliva v TMA Praha je možno provádět pouze na základě letového povolení APP Praha na trati spojující body NDB RAK a VOR/DME VOZ nebo opačně v letové hladině FL 60 nebo vyšší.

1.1.4.3 Mezi letadlem vypouštějícím palivo a ostatním známým provozem budou udržovány rozstupy:

- nejméně 10 NM horizontálně, ale ne za letadlem vypouštějícím palivo;
- vertikální rozstup za letadlem vypouštějícím palivo, během 15 minut letové doby nebo ve vzdálenosti 50 NM:
  - nejméně 1000 ft nad letadlem vypouštějícím palivo; a
  - nejméně 3000 ft pod letadlem vypouštějícím palivo.

1.1.4.4 V případě nezbytnosti vypouštění paliva po vzletu je nutné respektovat pouze minimální sektorové výšky.

1.1.4.5 Ve všech případech musí být příslušnému stanovišti ATC oznámen začátek, konec a důvod vypouštění paliva.

#### 1.1.4 FUEL DUMPING PROCEDURES

1.1.4.1 Fuel dumping shall not be carried out within FIR Praha unless an ATC clearance has been issued by relevant ATC unit. The minimum flight level for fuel dumping is FL 60 with the exception as stated in the provision 1.1.4.4 below.

1.1.4.2 Fuel dumping shall not be carried out within TMA Praha unless an ATC clearance has been issued by APP Praha. A route between NDB RAK and VOR/DME VOZ at FL 60 or higher has been defined for fuel dumping.

1.1.4.3 Other known traffic will be separated from the aircraft dumping fuel by:

- at least 10 NM horizontally, but not behind the aircraft dumping fuel;
- vertical separation if behind the aircraft dumping fuel within 15 minutes flying time or at a distance of 50 NM by:
  - at least 1000 ft if above the aircraft dumping fuel; and
  - at least 3000 ft below the aircraft dumping fuel.

1.1.4.4 In case the fuel dumping after take-off is urgent, only minimum sector altitude shall be respected.

1.1.4.5 Whenever a fuel dumping is performed its beginning, completion and the reason for fuel dumping shall be reported to the relevant ATC unit.

#### 1.1.5 TANKOVÁNÍ LETADEL ZA LETU V CTA PRAHA

1.1.5.1 Žádosti o tankování letadel za letu ve vzdušném prostoru ČR se zasílají písemně nejméně 14 dní před jeho zamýšleným uskutečněním na odbor civilního letectví Ministerstva dopravy ČR.

1.1.5.2 Pokud bylo povolení k tankování paliva za letu vydáno odborem civilního letectví Ministerstva dopravy, provádí se tankování za letu za VMC bez asistence služby řízení letového provozu. Na žádost velitele tankovacího letadla poskytne služba řízení letového provozu navigační pomoc, případně informace z radaru pro umožnění vzniku skupiny pro tankování.

1.1.5.3 Radiové spojení mezi skupinou provádějící tankování za letu a službou řízení letového provozu zajišťuje velitel tankovacího letadla, který je povinen nahlásit zahájení a ukončení tankování letadel příslušnému stanovišti řízení letového provozu.

1.1.5.4 Velitelé letadel musí při manévrech souvisejících s tankováním paliva za letu postupovat v souladu s českými leteckými předpisy a nesou plnou zodpovědnost za zabránění srážky mezi letadly zúčastněnými na tankování.

1.1.5.5 Stanoviště ATC zajišťují v průběhu tankování letadel za letu standardní ICAO vertikální rozstup od nejvyšší a nejnižší letové hladiny v přiděleném bloku letových hladin pro tankování za letu. Horizontální rozstupy mezi letadly ve skupině tankovacích a

#### 1.1.5 THE AIR REFUELLING OF AIRCRAFT IN CTA PRAHA

1.1.5.1 The requests for air refuelling of aircraft within the airspace of the Czech Republic are to be submitted in a written form at least 14 days in advance to the Civil Aviation Department of Ministry of Transport of the C.R.

1.1.5.2 Provided the permission for air refuelling has been granted by the Civil Aviation Department of Ministry of Transport of the C.R., the air refueling under VMC is carried out without assistance of air traffic control service. On request of the pilot-in-command of the tanker aircraft ATC service will provide a navigation assistance and possibly radar information for the creation of air refuelling formation.

1.1.5.3 Radio communication between a formation carrying out the air refuelling and ATC service is ensured by the pilot-in-command of the tanker aircraft who shall report starting and terminating of air refuelling to appropriate unit.

1.1.5.4 The pilots-in-command when manoeuvring associated with air refuelling shall follow the Czech aeronautical regulations and they are fully responsible for prevention of collision among aircraft participating in air refueling.

1.1.5.5 During air refuelling ATC units provide standard ICAO vertical separation from the highest and the lowest flight levels in the assigned block of levels for air refuelling. A horizontal separation minimum between the formation of aircraft participating in air

tankujících letadel a ostatním provozem se zajišťují tak, aby bylo dodrženo minimálně 6 NM mezi vnějšími okraji prostoru obsazeného letadly v nestandardní skupině a ostatním provozem nebo letadly letícími na okraji takové skupiny a ostatním provozem.

1.1.5.6 Frazologie, která se uplatňuje při tankování letadel za letu:

- Oznamte zahájení tankování
- Oznamte ukončení tankování
- Připojte se ke skupině a udržujte vlastní rozstup

## 1.1.6 SKUPINOVÉ LETY

### 1.1.6.1 Standardní skupinové lety

Skupinové lety je možné provádět za následujících podmínek a zásad:

1.1.6.1.1 Letadla letící ve skupině se při poskytování letových provozních služeb uvažují jako let jednoho letadla (pohotovostní služba se poskytuje všem letadlům ve skupině).

1.1.6.1.2 Při podávání letového plánu (FPL) musí být v poli 18 za zkratkou REG uvedeny poznávací značky ostatních letadel.

1.1.6.1.3 Při letech bez letového plánu (FPL) je vedoucí skupiny povinen ohlásit poznávací značky letadel ve skupině při prvním navázání radiového spojení se stanovištěm ATC.

1.1.6.1.4 Odpovědnost za rozstupy, resp. jejich stanovení uvnitř skupinového letu má vedoucí skupiny. Vzdálenost mezi letadly nesmí být větší jak 150 m, přičemž velikost skupiny nesmí překročit 1 NM podélně nebo příčně a 100 ft vertikálně.

1.1.6.1.5 V případě, že se skupinový let rozpadne, musí být vedoucím skupiny tato skutečnost hlášena stanovišti ATS, které pak zajišťuje rozstupy mezi jednotlivými letadly. Radiotelefonní spojení s jednotlivými letadly se provádí podle poznávací značky letadla.

1.1.6.1.6 Přidělený kód SSR musí být zapnut jen na letadle vedoucího skupinového letu. Ostatní letadla ve skupině musí mít zapnutý odpovídač na "STANDBY" kód jako vedoucí skupiny, pokud neobdrží jiné pokyny od stanoviště ATC.

1.1.6.1.7 Minimum radarového rozstupu od skupinového letu se zvyšuje o 2 km (1 NM) a neaplikuje se minimum radarového rozstupu 6 km (3 NM) uvedeného v ust. 2.8.2 Části VI, předpisu L 4444. Pro zajišťování příčných rozstupů na zařízení VOR se úhlový rozstup přiměřeně zvyšuje podle zvážení řídicího letového provozu.

1.1.6.1.8 Příkazy nebo instrukce musí být vedoucímu skupiny předávány dostatečně včas, aby mu to umožnilo vydání příkazů a provedení manévru ostatním pilotům skupinového letu.

1.1.6.1.9 Pokud při provádění skupinového letu v rámci letištního provozu velitel skupinového letu nepožádá, aby byla služba řízení letového provozu poskytována odděleně jednotlivým letadlům, vzlety a přistání jsou prováděny ve skupinách.

#### 1.1.6.1.10 Maximální počet letadel ve skupině

1.1.6.1.10.1 Let podle VFR

- Když jsou všechna letadla vybavena radiostanicí, maximální počet letadel se neomezuje.
- Když vedená letadla nejsou vybavena radiostanicí, je maximální počet letadel ve skupině 4.

refuelling and other traffic is provided by maintaining minimum 6 NM between the non standard formation envelope occupied by aircraft participating in air refuelling or aircraft flying on the edges of the formation and other traffic.

1.1.5.6 Phraseology used for air refuelling:

- Report starting refuelling
- Report terminating refuelling
- Join formation maintaining own separation

## 1.1.6 FORMATION FLIGHTS

### 1.1.6.1 Standard formation flights

Formation flights can be carried out in accordance with the following conditions and principles:

1.1.6.1.1 Aircraft flying in formation shall be considered as a flight of one aircraft when ATS is provided (emergency service is provided to all aircraft in formation).

1.1.6.1.2 When submitting a flight plan (FPL), registration marks of other aircraft in the formation shall be inserted in field 18 after the abbreviation REG.

1.1.6.1.3 The leader of a formation operating without FPL shall announce registration marks of aircraft in formation when first radio contact is established with the air traffic control unit.

1.1.6.1.4 Responsibility for separation within the formation rests with the formation leader. Distance between aircraft shall not be more than 150 m, while longitudinal or crosswise length of the formation shall not exceed 1 NM and vertically 100 ft.

1.1.6.1.5 In case of break up the formation, the leader of formation shall report this fact to ATS. ATS unit then ensures separations among the aircraft. Radio contact with each aircraft is maintained according to its registration mark.

1.1.6.1.6 Assigned SSR code shall be switched on by formation leader only. Other aircraft of the formation will have their transponders on "STANDBY" code as the formation leader, unless they receive other instructions from ATC unit.

1.1.6.1.7 Minimum radar separation from formation flight is increased by 2 km (1 NM) and minimum radar separation 6 km (3 NM), as per paragraph 2.8.2 Part VI, DOC 4444 is not applied. For ensuring lateral separations to VOR facility, angle separation is increased adequately at the air traffic controller discretion.

1.1.6.1.8 Orders or instructions to the formation leader shall be given in sufficient time to enable him to give orders to be executed by other pilots of his formation.

1.1.6.1.9 Take-offs and landings are carried out in a formation unless the formation leader requests to provide air traffic service separately for each aircraft in the formation when a formation flight is carried out within aerodrome traffic.

#### 1.1.6.1.10 Maximum number of aircraft in formation

1.1.6.1.10.1 VFR flight

- Maximum number of aircraft in the formation is not limited if all aircraft are equipped with a radio.
- If the lead aircraft are not equipped with a radio, maximum number of aircraft in the formation is four.

## 1.1.6.1.10.2 Let podle IFR

- a) Při letech IFR musí být všechna letadla ve skupině vybavena pro lety IFR a posádka musí mít kvalifikaci pro lety IFR.
- b) Let skupiny podle IFR musí být proveden za podmínek VMC a maximální počet letadel ve skupině se neomezuje.
- c) Vedoucí skupiny odpovídá za provedení přípravy k letu každého člena skupiny a za provedení letu skupiny. Je povinen stanovit postupy jednotlivým členům skupiny pro vzlet, průlet oblačností při stoupání i klesání, přistání i vlastní let, včetně postupů pro případ nouze nebo pro případ, že ve skupinovém letu nebude možno pokračovat z jakýchkoliv důvodů.
- d) Za rozhodnutí a provedení letu ve skupině podle pravidel VFR nebo IFR s ohledem na meteorologickou situaci odpovídá vedoucí skupiny, který podal FPL.

## 1.1.6.2 Nestandardní skupinové lety

1.1.6.2.1 Lety v nestandardních skupinách na tratích ATS jsou ve vzdušném prostoru České republiky povolovány pouze vojenským letadlům. Následující postupy se uplatňují pouze, pokud budou těmto letadlům poskytovány služby ATS civilními stanovišti ATS.

1.1.6.2.2 V případě, že se provádí let v nestandardní skupině, musí být v letovém plánu uveden počet a typ (typy) letadel. V poli 18 letového plánu musí být uvedeno: "RMK/FORMATION WITH (volací znaky) IN THE BLOCK FLxxx TO FLxxx".

1.1.6.2.3 Vedoucí nestandardní skupiny je povinen ohlásit na provozním kmitočtu ACC Praha nejpozději 5 minut před vstupem do FIR Praha následující:

- typ formace (např. "IN TRAIL"),
- vzdálenost mezi vedoucím a posledním členem skupiny (celkovou délkou skupiny), případně šířku skupiny, pokud je větší než 1 NM,
- počet letadel,
- počet požadovaných hladin,
- polohu a čas očekávaného rozdělení formace.

1.1.6.2.4 Jestliže ATC nestanoví jinak, zapnutí přiděleného kódu SSR a komunikaci s ATC provádí jen vedoucí skupiny (tankovací letadlo).

1.1.6.2.5 Let v nestandardní skupině smí být proveden pouze na základě vydaného povolení ATC. Za dodržení rozstupů mezi letadly v nestandardní skupině je odpovědný vedoucí takové skupiny.

1.1.6.2.6 Plánované/vyžádané rozdělení skupiny může být provedeno pouze na základě povolení ATC. V případě, že rozdělení skupiny bylo ATC povoleno, za zajištění rozstupů mezi letadly skupiny odpovídá vedoucí skupiny až do okamžiku splnění podmínek vydaného povolení ATC. ATC použije fráze: DESCEND/CLIMB TO FL XXX MAINTAINING OWN SEPARATION UNTIL REACHING/CROSSING FL XXX.

1.1.6.2.7 V případě rozpadu skupiny (neplánovaného/nevyžádaného) musí být tato skutečnost ohlášena stanovišti ATC. Vedoucí skupiny nadále odpovídá za zajištění rozstupů mezi letadly skupiny až do okamžiku splnění podmínek povolení ATC. ATC poskytuje informaci o ostatním provozu, které má k dispozici až do doby, kdy je schopen zajistit standardní ICAO rozstupy.

## 1.1.6.1.10.2 IFR flight

- a) For IFR flights all aircraft in the formation have to be equipped for IFR flights and crew shall have an IFR qualification.
- b) IFR formation flights shall be carried out under VMC conditions and maximum number in the formation is not limited.
- c) The leader of the formation is responsible for pre-flight briefing of each member of the formation flight and for execution of the flight. He shall state procedures to each member of formation for take-off, for flight through clouds during climb and descend, cruise and landing including emergency procedures, or when for any reason the formation flight will be discontinued.
- d) The responsibility for decision and performance of formation VFR or IFR flight with respect to meteorological conditions rests with the formation leader.

## 1.1.6.2 Non standard formation flights

1.1.6.2.1 Only military aircraft obtain clearance to operate in non standard formations along ATS routes within the airspace of the Czech Republic. The following procedures shall be applied only when civilian ATS units provide ATS services to these aircraft.

1.1.6.2.2 When aircraft operate in a non standard formation, a number and type of aircraft shall be inserted in a flight plan. Information given under Item 18 of the flight plan shall be: "RMK/FORMATION WITH (call signs) IN THE BLOCK FLxxx TO FLxxx".

1.1.6.2.3 A non standard formation leader shall report, at the latest 5 minutes prior to entering FIR Praha, on the ACC Praha operational frequency the following:

- Type of the formation (e.g. "IN TRAIL"),
- Distance between the formation leader and the last aircraft in the formation (the overall formation length) and the width of the formation, if exceeding 1 NM,
- Number of aircraft,
- Number of required levels,
- Location and time of expected break-up of the formation.

1.1.6.2.4 Unless otherwise instructed by ATC, only the formation leader (tanker aircraft) shall switch on assigned SSR code and communicate with ATC.

1.1.6.2.5 Flights in non standard formations can be conducted only on the basis of ATC clearance. The formation leader is responsible for maintaining separation between aircraft in the formation.

1.1.6.2.6 Planned/required split of the formation can be executed only upon an ATC clearance. In case the split of the formation has been approved by ATC, responsibility for separations among the formation aircraft rests with the formation leader until the conditions given by ATC clearance have been fulfilled. The ATC will use the phrase: DESCEND/CLIMB TO FL XXX MAINTAINING OWN SEPARATION UNTIL REACHING/CROSSING FL XXX.

1.1.6.2.7 In case of the formation break up (non-planned/non-required), this fact must be reported to the ATC. The formation leader remains responsible for separations among the formation aircraft until the conditions given by ATC clearance have been fulfilled. ATC provides available information about other traffic until the ATC is able to provide standard ICAO separations.

## 1.1.7 PRAVIDLA PRO PROVÁDĚNÍ AKROBATICÝCH LETŮ

1.1.7.1 Na základě ustanovení 3.1.7 předpisu L 2 - Pravidla létání stanovil Úřad pro civilní letectví následující pravidla:

- velitelem letadla provádějícího akrobatický let musí být pilot s příslušnou kvalifikací pro akrobacii nebo pilot při výcviku akrobacie - toto neplatí pro výcvik a přezkušování jednotlivých prvků (vývrtka, pády), obsažených ve výcvikových osnovách základního výcviku; posádka při akrobatickém letu musí být vybavena padáky.
- letadlo provádějící akrobatický let musí být zařazeno do příslušné kategorie zůsobilosti dle předpisu L 8/A - Letová způsobilost letadel.
- akrobatický let se nesmí provádět nad souvisle zastavěnými místy, nad shromážděním osob na volném prostranství, nad veřejně přístupnou částí letiště nebo v případě veřejného vystoupení nad prostorem pro diváky; místo pro akrobatický let je třeba zvolit s ohledem na hluková či jiná omezení uveřejněná v publikaci AIP ČR, daná letištním řádem letiště nebo sdělená dispečerem AFIS nebo stanovištěm ATC. Během akrobatického letu musí být k dispozici plocha vhodná pro případné nouzové přistání.
- minimální výška akrobatického letu je 2000 ft/600 m AGL; Úřad pro civilní letectví může jednotlivým pilotům schválit akrobatické vystoupení s výškou menší - viz Směrnice pro pořádání leteckých akcí D 108.
- letová dohlednost při akrobatickém letu v prostoru třídy G musí být nejméně 3 km; toto neplatí pro letecké veřejné vystoupení nebo soutěž, kdy je příslušný vzdušný prostor vyhlášen jako omezený prostor.

*Poznámka: definice akrobatického letu viz předpis L 2 - Pravidla létání.*

## 1.1.8 PRAVIDLA PRO SHAZOVÁNÍ PŘEDMĚTŮ, ROZPRAŠOVÁNÍ SYPKÝCH HMOT A TEKUTIN Z CIVILNÍCH LETADEL

Na základě ustanovení 3.1.4 předpisu L 2 - Pravidla létání stanovil Úřad pro civilní letectví Č.R. následující pravidla:

1.1.8.1 Činnosti, které je možno při dodržení stanovených podmínek provádět bez zvláštního povolení:

- seskoky parašutistů a shazování flér při dodržení podmínek stanovených ve Směrnici pro provádění sportovního parašutismu vydané Úřadem pro civilní letectví pod označením CAA-LP-001-0/96.
- shazování propagačních letáků max. rozměru A 5, prováděné provozovateli, oprávněnými k provozování leteckých prací, kteří mají tuto činnost uvedenou v Provozní specifikaci a v Provozní směrnici.
- shazování zátěže z volných balónů a to pouze ve formě jemného písku nebo vypouštění vodní zátěže z kluzáků.
- rozprašování a postřikování v zemědělství, lesním hospodářství a při ochraně životního prostředí oprávněnými provozovateli k provádění těchto činností schváleným aplikačním zařízením; činnost musí být uvedena v Provozní specifikaci a v Provozní směrnici provozovatele; tuto činnost musí provádět piloti pro tuto speciální činnost vyškolení a oprávněni; letecky mohou být aplikovány pouze látky schválené ministerstvem zemědělství a za jejich správnost použití a dávkování odpovídá objednavatel těchto prací.

## 1.1.7 RULES FOR CONDUCTING OF ACROBATIC FLIGHTS

1.1.7.1 The Civil Aviation Authority of the C.R. has specified the following rules on the basis of paragraph 3.1.7 of Annex 2 - Rules of the Air:

- Pilot-in-command of the aircraft performing an acrobatic flight shall be the pilot with the appropriate qualification for aerobatics or the pilot in training of aerobatics - this does not apply to the training and test of particular manoeuvres (spin, stalls) included in the training scheme of the basic training. During acrobatic flights the crew shall be equipped with parachutes.
- Aircraft performing an aerobatic flight shall be categorized to the appropriate category of airworthiness according to Annex 8/A - Airworthiness of aircraft.
- Aerobatic flights shall not be performed above built-up areas, an open-air assembly of people, above a part of the airport open to public, or in case of a public performance above the area for spectators. The place for acrobatic flights should be chosen with regards to noise and other restrictions published in the AIP of the C.R., set by the airport regulations of the airport or reported by the AFIS operator or by the ATS unit. An area suitable for possible emergency landing during aerobatics shall be available.
- Minimum height of aerobatic flights is 2000 ft/600 m AGL. The Civil Aviation Authority can approve aerobatics in lower heights for individual pilots - see D 108 - Directive governing aerial activities (czech language only).
- Flight visibility during an aerobatic flight within class G airspace shall be at least 3 km; this does not apply to an open-air performance or competition, where relevant airspace has been declared a restricted area.

*Note: definition of the aerobatic flight - see Annex 2 - Rules of the air.*

## 1.1.8 RULES FOR DROPPING OF OBJECTS, SPRAYING WITH LOOSE MATERIAL AND LIQUIDS FROM CIVIL AIRCRAFT

The Civil Aviation Authority of the C.R. has specified the following rules on the basis of paragraph 3.1.4 of Annex 2 - Rules of the Air:

1.1.8.1 By adhering to the specified conditions the following activities may be carried out without special permission:

- parachute descents and dropping of flares under conditions specified in The Instruction For Carrying Out Sports Parachute Jumping issued by the Civil Aviation Authority indicated as CAA-LP-001-0/96.
- dropping of advertising leaflets of max. size A 5 performed by operators authorized for conducting of aerial works, who have this activity specified in The Operational Specification and in The Operational Instruction.
- dropping of ballast from untethered balloons but only in form of fine sand, or jettisoning of water ballast from gliders.
- aerial spraying in agriculture, forestry and environmental works by operators authorized for these activities with certified application equipment; the activity has to be listed in The Operational Specification and in The Operational Instruction of the operator, and has to be performed by pilots, who are fully trained and licensed for this special activity. Only substances authorized by the Ministry of Agriculture can be applied by air and responsibility for their correct use rests with the person who commissioned these works.



e) hašení lesních požárů oprávněnými provozovateli k provádění těchto činností schválenými letadly se schváleným aplikačním zařízením; činnost musí být uvedena v Provozní specifikaci a v Provozní směrnici provozovatele; tuto činnost musí provádět piloti pro tuto speciální činnost vyškolení a oprávněni.

1.1.8.2 Pokud jsou činnosti a) - e) prováděny v prostoru tříd C nebo D musí velitel letadla získat letové povolení od příslušného stanoviště řízení letového provozu.

1.1.8.3 Jiné shazování z civilních letadel než je výše uvedené, může být povoleno pouze na základě žádosti, podané leteckým provozovatelem u Úřadu pro civilní letectví, nejméně 30 dní před předpokládaným termínem požadované činnosti.

Žádost musí obsahovat zejména:

- a) název provozovatele
- b) důvod požadované činnosti a údaje o objednateli shozu
- c) vymezení prostoru shozu a jeho případné uzavření, omezení vstupu a označení
- d) označení, počet, popř. vzorek shazovaných předmětů a jejich podrobný popis (váha, rozměr, tvar, materiál) a vyjádření odborné instituce, pokud je potřeba
- e) typ letadla určeného ke shozu
- f) místo vzletu a přistání letadla, dny provedení
- g) podpis statutárního zástupce

V případě povolení shozu na základě žádosti, musí provozovatel civilního letadla dodržet stanovené podmínky a kromě toho je povinnen:

- zabezpečit, že budou shazovány jen předměty schválené a ve stanoveném počtu (dávkách)
- poučit osoby, které provádějí shazování předmětů, o chování za letu

1.1.8.4 Velitel letadla je povinnen provést let za účelem shozu předmětů podle stanovených podmínek a podle českých letecko-provozních předpisů a během letu mít u sebe povolení k provádění shozu předmětů.

1.1.8.5 Osoby, provádějící shoz jsou povinny za letu uposlechnout pokynů velitele letadla o chování za letu a o způsobu shozu předmětů.

1.1.8.6 Nebude-li možno dodržet podmínky pro bezpečné shazování předmětů z civilního letadla je provozovatel nebo velitel letadla povinnen od shozu upustit.

## 1.1.9 VYUŽÍVÁNÍ VZDUŠNÉHO PROSTORU ČR

Využívání vzdušného prostoru v České republice je prováděno v souladu s nařízením Komise (ES) č. 2150/2005, kterým se stanoví společná pravidla pro pružné užívání vzdušného prostoru, které vychází z původní koncepce FUA, je dále upraveno dle § 44, § 46 zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a Vyhláškou MD č. 108/1997 Sb.

### 1.1.9.1 Management vzdušného prostoru v ČR

1.1.9.1.1 Management vzdušného prostoru (ASM) je řešen v souladu s právními dokumenty uvedenými v bodě 1.1.9 a se strategií států ECAC a jejich koncepcí pružného využívání vzdušného prostoru (FUA).

e) extinguishing of forest fires performed by operators authorized for this activity with certified aircraft having certified application equipment; the activity has to be listed in The Operational Specification and in The Operational Instruction of the operator; and has to be performed by pilots who are fully trained and licensed for this special activity.

1.1.8.2 If the activities from paragraph a) to paragraph e) are carried out within airspace classes C or D the pilot-in-command has to obtain ATC clearance from an appropriated ATC unit.

1.1.8.3 Any other dropping from civil aircraft than listed above may be approved by the Civil Aviation Authority based on a request submitted by operator no less than 30 days before the planned date of the requested activity.

The request must include above all:

- a) the name of the aircraft operator
- b) the reason for the requested activity and information about the customer of dropping
- c) the definition of a dropping area and its contingent closing, a restriction of entry and designation
- d) the designation, quantity, eventually a sample of dropped subjects and their detailed specification (weight, dimension, shape, material) and a conclusion of skilled authority if it is necessary
- e) type of aircraft specified for dropping
- f) the location of departure and arrival of aircraft, the days of carrying out
- g) the signature of statutory representative

In case of a dropping approved based on a request the civil aircraft operator shall adhere to the conditions specified in the approval for dropping and also shall:

- ensure that only approved objects are dropped and in the authorised quantity (batches)
- instruct the persons carrying out the dropping of objects about their behaviour during flight

1.1.8.4 The pilot-in-command shall carry out the flight in accordance with specified conditions and Czech national aeronautical operational regulations. He shall have relevant authorisation for dropping of objects with him.

1.1.8.5 Crew members dropping the objects shall follow the pilot-in-command instructions concerning behaviour during flight and the method of dropping objects.

1.1.8.6 If it becomes impossible to adhere to the conditions for safe dropping of objects from civil aircraft, the operator or pilot-in-command shall cease the dropping.

## 1.1.9 USE OF AIRSPACE OF THE CZECH REPUBLIC

Use of airspace of the Czech Republic is carried out in compliance with the Commission Regulation (EC) No. 2150/2005 by which the common rules for the flexible use of airspace based on the original conception of FUA are established and is further regularized by provisions §44, §46 Act. No. 49/1997 Coll. on Civil Aviation and Decree No. 108/1997 Coll.

### 1.1.9.1 Airspace Management in the Czech Republic

1.1.9.1.1 Airspace Management (ASM) is treated in accordance with the legal documents referred above in 1.1.9 and with the strategy of ECAC states and their FUA Concept.



1.1.9.1.2 ASM je aplikován na třech úrovních:

- strategické
- předtaktické
- taktické

**1.1.9.1.2.1 Strategická úroveň ASM**

Tuto úroveň vykonává Úřad pro civilní letectví (dále jen Úřad), který rozhoduje v dohodě s Ministerstvem obrany v souladu s nařízením Komise (ES) č. 2150/2005, čl. 4.

Úřad vykonává tyto úkoly:

- a) zabezpečuje celkové uplatňování koncepce pružného užívání vzdušného prostoru na strategické, předtaktické a taktické úrovni;
- b) pravidelně přezkoumává požadavky uživatelů;
- c) schvaluje činnosti, které vyžadují vyhrazení nebo omezení vzdušného prostoru;
- d) určuje dočasné struktury vzdušného prostoru a postupy pro nabízení různých možností vyhrazení vzdušného prostoru a tratí;
- e) stanoví kritéria a postupy pro vytvoření a užívání nastavitelných laterálních a vertikálních ohraničení vzdušného prostoru potřebných k přizpůsobení různých variant tratí letu a krátkodobých změn tratí;
- f) vyhodnocuje vnitrostátní struktury vzdušného prostoru a sítě letových tratí s cílem plánovat pružné struktury vzdušného prostoru a postupy;
- g) určuje specifické podmínky, podle nichž je odpovědnost za rozstup mezi civilními a vojenskými lety na stanovištích letových provozních služeb nebo řídicích vojenských stanovištích;
- h) rozvíjí přeshraniční užívání vzdušného prostoru se sousedními státy, pokud to vyžaduje situace v letovém provozu a aktivity uživatelů;
- i) koordinuje svou politiku uspořádání vzdušného prostoru se sousedními členskými státy s cílem společně řešit užívání vzdušného prostoru přesahujícího vnitrostátní hranice a/nebo regionální hranice letových informačních oblastí.
- j) stanovuje a zpřístupňuje uživatelům struktury vzdušného prostoru v úzké spolupráci a koordinaci se sousedními členskými státy, jestliže mají příslušné struktury vzdušného prostoru významný dopad na provoz přesahující vnitrostátní hranice a/nebo regionální hranice letových informačních oblastí za účelem zabezpečení optimálního užívání vzdušného prostoru pro všechny uživatele v celém Společenství;
- k) vytváří spolu se sousedními státy společný soubor norem pro rozstup mezi civilními a vojenskými lety v případě přeshraničních aktivit;
- l) v rámci konzultačních mechanismů Úřad využívá konzultační skupinu ASMCG sestavenou ze zástupců uživatelů vzdušného prostoru. Požadavky zástupců uživatelů budou řádně brány v úvahu;
- m) vyhodnocuje a přezkoumává postupy týkající se vzdušného prostoru a fungování pružného užívání vzdušného prostoru;
- n) stanovuje mechanismy pro archivování údajů o požadavcích, přidělení a skutečném užívání struktur vzdušného prostoru pro další analytické a plánovací činnosti.

1.1.9.1.2 ASM is applied in three levels:

- strategic
- pretactical
- tactical

**1.1.9.1.2.1 Strategic ASM level**

This level is provided by Civil Aviation Authority (thereinafter Authority) that makes decisions in agreement with the Ministry of Defence and according to the Regulation (EC) No. 2150/2005, Article 4.

Authority is obliged to perform the following tasks:

- a) to ensure the overall application of the flexible use of airspace concept at a strategic, pre-tactical and tactical level;
- b) to review users' requirements regularly;
- c) to approve activities which require airspace segregation or restriction;
- d) to define temporary airspace structures and procedures to offer number of different airspace segregation and route options;
- e) to provide criteria and procedures for establishment and application of the adjustable lateral and vertical airspace limits required for alternative flight routes modifications and short-term changes of routes;
- f) to analyze the national airspace structures and flight route network to facilitate flexible airspace structures and procedures planning;
- g) to set specific conditions giving the responsibility for separation between civil and military flights to the air traffic services units or military control units;
- h) to develop cross-border airspace use with neighbour states where needed by the air traffic and users' activities;
- i) to coordinate its airspace management policy with neighbour Member States to deal together with the use of airspace spread over the national borders and/or the of flight information regions boundaries;
- j) to establish and make available airspace structures to users in close cooperation and coordination with neighbour Member States if the airspace structures concerned have a significant impact on the traffic spread over the national borders and/or the flight information regions boundaries to ensure optimal use of airspace for all users throughout the Community;
- k) in cooperation with neighbour Member States to establish joint set of standards for separation between civil and military flights in case of cross-border activities;
- l) the Authority within the comment procedures mechanisms employs ASMCG consultation group composed of representatives of the airspace users. The requests of these representatives are to be well considered;
- m) to assess and review airspace procedures and flexible use of airspace performance;
- n) to establish mechanisms to archive data on the requests, allocation and actual use of airspace structures for further analysis and planning activities.

Úřad v dohodě s Ministerstvem obrany rozhoduje o všech žádostech o vyhlášení omezení nebo zákazu užívání vzdušného prostoru nad rámec publikace v AIP, kde doba omezení nebo zákazu přesáhne 24 hodin, avšak nepřesáhne dobu 3 měsíců.

V případě, že doba omezení nebo zákazu přesahuje 15 dní, avšak nepřesáhne 3 měsíce, Úřad před vydáním rozhodnutí v dohodě s Ministerstvem obrany projedná požadavky na omezení nebo zákaz létání s organizacemi sdružujícími v ČR provozovatele letecké dopravy a provozovatele všeobecného letectví, kteří v ČR souhrnně provozují nejméně 500 letadel.

Jestliže doba omezení nebo zákazu přesahuje 3 měsíce, postupuje žádost k rozhodnutí Vlády ČR dle §44, odst. 3, písm. d) zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví.

Žádosti, které podléhají schválení Úřadem dle §44, §46 zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, musí být předloženy Úřadu do 60 dnů přede dnem, kdy má být zákaz nebo omezení vyhlášeno. Trvalé nebo dlouhodobé vymezení oblastí s omezeným nebo zakázaným letovým provozem a rozdělení vzdušného prostoru stanoví prováděcím právním předpisem Ministerstvo dopravy po projednání s Ministerstvem obrany a organizacemi sdružující v ČR provozovatele letecké dopravy a provozovatele letadel všeobecného letectví, kteří v ČR souhrnně provozují nejméně 500 letadel.

**Adresa:**

Úřad pro civilní letectví  
Odbor ŘLP&L  
Letiště RUZYNĚ  
160 08 Praha 6

**1.1.9.1.2.2 Předtaktická úroveň ASM**

Tuto úroveň vykonává pracoviště AMC ČR v souladu s nařízením Komise (ES) č. 2150/2005, čl. 5.

AMC ČR shromažďuje žádosti uživatelů vzdušného prostoru na dočasné přidělení omezených prostorů, kde doba omezení nepřesáhne 24 hodin a rozhoduje o jejich přidělení v souladu s pravidly stanovenými Úřadem v dohodě s Ministerstvem obrany, o čemž publikuje zprávy AUP a UUP.

**Kontakt:**

AMC ČR  
☎ 220 373 954,  
☎ 220 374 259,  
AFTN LKAAZAMC,  
✉ amcp Praha@ans.cz

*Poznámka: E-mail nelze použít pro předkládání žádostí o rezervaci vzdušného prostoru.*

**1.1.9.1.2.3 Taktická úroveň ASM**

Tuto úroveň vykonávají stanoviště ATC ACC Praha a MIL ACC Praha v souladu s nařízením Komise (ES) 2150/2005, čl. 6. V reálném čase aktivují a deaktivují přidělené omezené prostory (dle AUP/UUP), nebo provádí přerozdělení prostorů uživatelům za účelem jejich efektivnějšího využití. Aktivování, deaktivování prostoru (podle AUP/UUP) provádí podle oznámení uživatele prostoru o jeho skutečném využití.

Authority makes decisions in agreement with Ministry of Defence on all applications to declare airspace restriction or prohibition in addition to publication in AIP if the time of restriction or prohibition exceeds 24 hours but does not exceed 3 month.

If the time of restriction or prohibition exceeds 15 days however does not exceed 3 months, the Authority prior to taking decision negotiates in agreement with the Ministry of Defence the requirements for flight restriction or prohibition with organisations associating Czech air transport operators and operators of general aviation aircraft that operate in the Czech Republic at least 500 aircraft in total.

If the time of restriction or prohibition exceeds 3 month, the application is delegated to the Czech Republic Government to take a decision pursuant to the provisions of §44 (3d) Act No. 49/1997 Coll. on Civil Aviation.

Applications subjected to approval of the Authority pursuant to the provisions §44, §46 Act No. 49/1997 Coll. on Civil Aviation have to be submitted to the Authority at latest 60 days before the day when prohibition or restriction is considered to be declared. Permanent or long-term area definitions with restricted or prohibited air traffic and airspace formation is set by the implementing regulation issued by the Ministry of Transport in agreement with the Ministry of Defence and after discussion with organisations associating Czech air transport operators and operators of general aviation aircraft that operate in the Czech Republic at least 500 aircraft in total.

**Address:**

Civil Aviation Authority  
Air Traffic Management and Aerodromes Department  
Ruzyne Airport  
160 08 Prague 6

**1.1.9.1.2.2 Pretactical ASM Level**

This level is performed by AMC Czech Republic in accordance with Commission Regulation (EC) No. 2150/2005, Article 5.

AMC of the Czech Republic gathers applications of the airspace users for the temporary allocation of restricted areas, where restriction period does not exceed 24 hours and makes decisions on their allocation in accordance with the rules set by the Authority in agreement with the Ministry of Defence and publishes this information via AUP and UUP.

**Contact:**

AMC Czech Republic  
☎ +420 220 373 954,  
☎ +420 220 374 259,  
AFTN LKAAZAMC,  
✉ amcp Praha@ans.cz

*Note: E-mail is not allowed to be used for submitting applications for airspace reservations.*

**1.1.9.1.2.3 Tactical ASM Level**

This level is performed by ATC - ACC Prague units and MIL ACC Prague in accordance with the Commission Regulation (EC) No. 2150/2005, Article 6. In real time they activate and deactivate assigned restricted areas (according to AUP/UUP) or they provide reallocation of areas to users for the purpose of their more effective usage. Activation/deactivation of area (according to AUP/UUP) is provided according to notification of airspace user about real airspace usage.

**Kontakt:**

ACC Praha  
☎ 220 374 394,  
☎ 220 374 252,  
AFTN LKAAZRZX, LKPRZDZX;

MIL ACC  
☎ 233 323 302, 973 212 800,  
☎ 973 212 850  
AFTN LKPRYWYX

**1.1.9.2 Kondicionální tratě (CDR)**

V rámci koncepce FUA jsou vedle stálých tratí ATS vytvářeny kondicionální tratě ATS (CDR).

1.1.9.2.1 CDR jsou rozděleny do tří kategorií podle možnosti je plánovat a podle očekávaného stupně aktivace příslušného prostoru.

1.1.9.2.2 Kategorie jedna (CDR 1) - stále plánovatelná CDR během období publikovaného v AIP.

- CDR 1 jsou tratě, od kterých se očekává, že budou k dispozici po většinu času během období publikovaném v AIP.
- Lety na CDR 1 se plánují stejným způsobem jako na stálých ATS tratích během období publikovaném v AIP.
- Jakýkoliv předpoklad dlouhodobější nevyužitelnosti CDR 1 bude oznámen NOTAMem 4 dny předem a uveden ve zprávě AUP a CRAM.
- V případě, že nepoužitelnost CDR 1 bude oznámena krátce předem, přesměrování letů mimo prostor omezující využívání CDR 1 bude provedeno podle instrukcí ATC.

1.1.9.2.3 CDR 2 jsou tratě plánovatelné pouze v období publikovaném ve zprávě AUP a CRAM.

- CDR 2 jsou součástí předem stanoveného scénáře tratí, který reaguje na nevyváženost kapacity vzdušného prostoru.

1.1.9.2.4 CDR 3 jsou tratě neplánovatelné.

- CDR 3 jsou publikovány v AIP a jsou použitelné pouze na základě instrukcí ATC.

1.1.9.2.5 Seznam tratí CDR 2 v prostoru ECAC je publikován denně ve zprávě o využitelnosti kondicionálních tratí (CRAM), která je rozslána provozovatelům pro účely plánování letů.

**1.1.9.3 Pracoviště pro uspořádání toku (FMP) - požadavky na CDR**

1.1.9.3.1 FMP a přidružená oblastní střediska řízení (ACC) ve spolupráci s CFMU posuzují očekávanou předpověď provozu na příští den, označí prostory s nedostatečnou ATC kapacitou a schvalují požadavky na lety na CDR tak, aby je přizpůsobily potřebám toku letového provozu.

**1.1.9.4 Dočasné vyhrazování vzdušného prostoru**

1.1.9.4.1 Vyhrazují se vzdušné prostory stanovených rozměrů určených k dočasné rezervaci (prostory TRA/TSA) nebo omezené prostory (R), které jsou v AIP ČR, části ENR 5 definované jako "AMC manageable" prostory.

Tento postup umožňuje, aby činnostem, které vyžadují dočasnou rezervaci, byly den před touto činností přiděleny dočasně rezervované prostory a AMC mohlo uvolnit používání tratí CDR přes tyto prostory v čase mimo plánovanou dobu činnosti v těchto prostorech.

**Contact:**

ACC Praha  
☎ +420 220 374 394,  
☎ +420 220 374 252,  
AFTN LKAAZRZX, LKPRZDZX;

MIL ACC  
☎ +420 233 323 302, +420 973 212 800,  
☎ +420 973 212 850  
AFTN LKPRYWYX

**1.1.9.2 Conditional Routes (CDRs)**

Conditional routes ATS (CDR) are being created in addition to permanent ATS routes within the FUA concept.

1.1.9.2.1 CDRs are divided into three categories according to their availability, their flight planning potential and the anticipated level of activity of associated areas.

1.1.9.2.2 Category one (CDR 1) - Permanently Plannable CDR during the times published in AIP.

- CDRs 1 are CDRs expected to be available for most of the time during the time period published in AIP.
- CDRs 1 will be flight planned in the same way as permanent ATS routes during the times published in AIP.
- Any foreseen long term unavailability of CDRs 1 will be notified by NOTAM 4 days in advance in AUP and CRAM messages.
- In the event of a short notice unavailability of a CDR 1, re routing around an associated AMCManageable Area will be made on ATC instructions.

1.1.9.2.3 Category Two (CDR 2) - Non Permanently Plannable CDR

- CDRs 2 are part of predefined routing scenarios which respond to specific capacity imbalances.

1.1.9.2.4 Category Three (CDR 3) - Not Plannable CDR

- CDRs 3 are published in AIP as CDRs usable on ATC instruction only.

1.1.9.2.5 List of CDRs 2 in the ECAC area is published daily in the „Conditional Route Availability Message” (CRAM) and disseminated to operators for flight planning purposes.

**1.1.9.3 Flow Management Position (FMP) - CDR Requests**

1.1.9.3.1 FMPs and the associated Area Control Centres (ACCs) in co-ordination with the CFMU will assess the expected traffic forecast for the next day, highlight areas of insufficient ATC capacity and agree flights on CDRs to the requirement to Traffic flow adjustment requests.

**1.1.9.4 The Temporary Airspace Allocation Process**

1.1.9.4.1 Airspace of defined dimensions assigned for the temporary reservation (TRA/TSA) or restriction (R) and identified as "AMC manageable" areas in AIP ENR 5 are allocated.

The Temporary Airspace Allocation Process permits activities requiring temporary reservation to be allocated on the day before operations so as to allow the Airspace Management Cell (AMC) to make available, if required, Conditional Routes (CDRs) established through them outside their planned hours.

U prostorů D, R a P, které nejsou spravovány z AMC (nejsou AMC "manageable") je dobou jejich aktivace doba publikovaná v AIP.

Plánovaná doba aktivace a podmínky pro využití prostorů TRA, TSA a prostorů R "AMC manageable" se publikují denně v AUP (Plán využití vzdušného prostoru).

1.1.9.4.2 Požadavky uživatelů na přidělení částí vzdušného prostoru ČR k využití jako omezených prostorů, které nejsou publikovány v AIP ČR a byly schváleny Úřadem v dohodě s Ministerstvem obrany se publikují cestou NOTAM, AIP SUP a odkaz na příslušnou publikaci je rovněž uveden v AUP.

1.1.9.4.3 Časové parametry pro aktivaci prostorů "AMC manageable"

Aktivační doby jsou definované následovně:

- 1) Publikovaná doba - zahrnuje maximum možného času aktivace; je publikována v AIP ENR 5 ve sloupci "Poznámky"
- 2) Plánovaná doba - je doba publikovaná v AUP; její rozsah nepřesahuje publikovanou dobu
- 3) Skutečná doba aktivace - je skutečné časové využití prostoru, které oznámí uživatel prostoru, který provádí činnost; její rozsah nepřesahuje plánovanou dobu, která je uvedena v AUP.

#### 1.1.9.5 Postupy plánování pro využití vzdušných prostorů

1.1.9.5.1 Uživatelé vzdušného prostoru jsou:

Armáda ČR  
Továrna AERO Vodochody, a.s.  
LOM PRAHA s.p.  
Aircraft Industries, a.s.  
Aeroklub ČR  
Letecká amatérská asociace ČR  
a Letecká služba policie ČR.

Tito výše jmenovaní uživatelé předkládají své požadavky na dočasné využití vzdušného prostoru cestou AMC ČR. Uživatelem může být i další jakákoliv fyzická nebo právnická osoba, která ale předkládá své požadavky na dočasné využití vzdušného prostoru cestou Úřadu ve stejných časových termínech, jak je uvedeno v odstavci 1.1.9.5.2.

1.1.9.5.2 Od uživatelů vzdušného prostoru se požaduje, aby předkládali žádosti o přidělení a využívání vzdušného prostoru pracovišti AMC za účelem zajištění požadované úrovně bezpečnosti při provozování své činnosti.

Uživatelé se žádají, aby:

- plánovali využívání vzdušného prostoru dostatečně včas, aby byli schopni předložit svoje požadavky na vzdušný prostor pracovišti AMC den před zahájením činnosti;
- předkládali pracovišti AMC žádosti o využívání a přidělení vzdušného prostoru den před zamýšleným konáním (D-1) do 1000 UTC;
- v den konání činnosti využívali vzdušný prostor podle toho, jak byl přidělen pracovištěm AMC;
- cestou pracoviště AMC zrušili jakýkoliv vzdušný prostor, který již dále není požadován, a ohlásili tuto skutečnost, jeli tak požadováno, příslušnému stanovišti ATC.

1.1.9.5.3 Schválené požadavky na přidělení prostorů k využití publikuje AMC zprávou AUP, která zahrnuje 24 hodinové časové období mezi 0600 UTC příštího dne do 0600 UTC dne následujícího (D 0600 D + 1 0600).

Activation time of D, R and P areas that are not suitable for AMC management is published in the AIP.

The planned activity and conditions for the use of TRA, TSA and AMCmanageable R areas is published daily in the "Airspace Use Plan" (AUP).

1.1.9.4.2 Requirements of users for allocation of the part of the airspace of the Czech Republic relating to usage as a restricted airspaces, which are not published in AIP of the Czech Republic and were approved by the Authority in agreement with the Ministry of Defence are published via NOTAM, AIP SUP and reference to appropriate publication is also listed in AUP.

1.1.9.4.3 Time parameters for activation of AMC manageable areas.

Activation times are defined as follows:

- 1) Published hours - cover the maximum possible activation time; they are published in AIP, ENR 5 in the Remarks column.
- 2) Planned hours - is published in the AUP; they always take place within the published hours.
- 3) Real Activation Time - is the actual period of use of the area known from the area user who performs the activity; they take place within the planned hours published in AUP.

#### 1.1.9.5 Planning procedures for airspace use

1.1.9.5.1 Airspace users are:

Armed forces of the Czech Republic  
Aviation factory AERO Vodochody, a.s.  
LOM PRAHA s.p.  
Aircraft Industries, a.s.  
Aeroclub of the Czech Republic  
Air Amateur Association of the Czech Republic  
and Police Air Services of the Czech Republic

These users mentioned above submit their requirements for the temporary airspace use via AMC of the Czech Republic. Any other natural or legal person can also become a user but this user submits the requirements for temporary airspace use to the Authority using the same deadlines as described in paragraph 1.1.9.5.2.

1.1.9.5.2 Users of the airspace are required to submit airspace requests to the AMC for airspace utilization and allocation in order to perform their operations with the required safety.

Users are required to:

- plan their airspace use activities in advance so as to be able to notify their airspace needs to the AMCs on the day before the activity;
- submit to the AMC, on the day before the proposed activity(D-1), not later than 1000 UTC requests for airspace utilization and allocation;
- on the day of the activity make use of the airspace in accordance with the AMC airspace allocation;
- cancel through the AMC any airspace allocation which is no longer required and advise, if required, this information to the relevant ATC.

1.1.9.5.3 Approved requests for airspace use allocation is published by AMC throughout the AUP notice which cover the 24 hours time period between 0600 UTC the next day to 0600 UTC the day after (D 0600 HR to D + 1 0600 HR).

#### 1.1.9.6 Předkládání stížností k ASM

Uživatelé vzdušného prostoru mohou podávat stížnosti k problematice ASM písemně Úřadu pro civilní letectví.

Úřad pro civilní letectví  
Odbor ŘLP&L  
Letiště RUZYNE  
160 08 Praha 6

#### 1.1.9.7 Hodnocení užívání vzdušných prostorů

1.1.9.7.1 V souladu s nařízením Komise (ES) č. 2150/2005 je pravidelné hodnocení užívání vzdušného prostoru důležitým prostředkem zvyšování důvěry mezi uživateli vzdušného prostoru a důležitým nástrojem pro zlepšení organizace a uspořádání vzdušného prostoru.

1.1.9.7.2 Uživatelé omezených prostorů, TRA a TSA vedou evidenci využití těchto prostorů (počet letů, počet letadel, časové využití plánovaného prostoru, dobu rezervace, dobu aktivace, dobu deaktivace). Tyto statistické informace uživatelé omezených prostorů, TRA a TSA zasílají písemně do 15. dne každého měsíce Úřadu k dalšímu zpracování a následnému využití. Veškeré písemné statistické podklady a údaje v elektronické podobě související s využitím omezených prostorů, TRA a TSA se uchovávají pro archivaci po dobu minimálně 3 měsíců.

1.1.9.7.3 Forma a obsah na Úřad zasílaných statistických informací od uživatelů omezených prostorů, TRA a TSA bude s ohledem k rozdílnému charakteru jejich využívání sdělena a průběžně upřesňována ze strany Úřadu jednotlivým uživatelům těchto prostorů. Výsledkem zpracování statistických informací je hodnocení, které je součástí procesu regulace ASM a využívá se zejména pro zlepšení organizace a uspořádání vzdušného prostoru.

Kontakt:

Úřad pro civilní letectví  
Odbor ŘLP&L  
Letiště RUZYNE  
160 08 Praha 6.  
☎ 220 561 692

#### 1.1.9.8 Pracoviště uspořádání vzdušného prostoru (AMC) - Plán využití vzdušného prostoru (AUP) a Aktualizovaný plán využití vzdušného prostoru (UUP)

1.1.9.8.1 Přidělení vzdušných prostorů je publikováno denním plánem využití vzdušného prostoru (AUP). AUP je publikován před 1400 UTC a pokrývá 24 hodinové časové období mezi 0600 UTC příštího dne do 0600 UTC dne následujícího.

1.1.9.8.2 Vzdušné prostory nebo CDR 2 uvedené v platném AUP, které se ruší/mění v den konání činnosti, se oznamují prostřednictvím Aktualizovaného plánu využití vzdušného prostoru (UUP) nejpozději 1 hodinu před vstupem předmětné změny v platnost. Podle potřeby může být v rámci platného AUP vydáno více UUP.

1.1.9.8.3 AUP/UUP jsou vysílány určeným uživatelům vzdušného prostoru podle dohody, včetně ACC/FMP, CADF a sousedním AMC podle dohody. Kromě toho jsou AUP/UUP publikovány rovněž na internetových stránkách Řízení letového provozu ČR, s.p. (<http://aup.rlp.cz>). Protože národní AUP/UUP nebudou zasílány provozovatelům letadel, informace poskytované pracovištěm AMC o použitelnosti CDR 2 v prostoru států ECAC budou rozesílány pracovištěm CFMU/CADF v souhrnné mezinárodní zprávě CRAM.

#### 1.1.9.6 Submission of the complaints to ASM

Airspace users can submit complaints to ASM problems in a written form to the Civil Aviation Authority.

Civil Aviation Authority  
Air Traffic Management and Aerodromes Department  
Ruzyne Airport  
160 08 Prague 6

#### 1.1.9.7 Airspace use assessment

1.1.9.7.1 Regular assessment of airspace use is in compliance with Commission Regulation (EC) No. 2150/2005 an important mean to increase the confidence among airspace users and the important tool for improvement of organization and airspace traffic management.

1.1.9.7.2 Users of restricted airspaces, TRA and TSA make records of these airspaces use (number of flights, number of aircraft, time utilization of planned airspace, booking time, activation time, deactivation time). The users of restricted airspaces, TRA and TSA send this statistical data in written form at latest on 15th day of each month to the Authority to a further processing and subsequent use. All data of statistic nature in written form and electronic data related to the restricted airspace use, TRA and TSA are kept at least for 3 month archived.

1.1.9.7.3 Form and content of statistical records being sent to the Authority by users of restricted airspaces, TRA and TSA is, with regard to different character of its use, notified and continuously rectified by the Authority to individual users of these airspaces. The result of such statistical data processing is the assessment that is a part of ASM regulation process and is used especially to improve the organisation and airspace management.

Contact:

Civil Aviation Authority  
Air Traffic Management and Aerodromes Department  
Ruzyne Airport  
160 08 Prague 6  
☎ +420 220 561 692

#### 1.1.9.8 Airspace Management Cell (AMC) - Airspace Use Plan (AUP) and Updates (UUP)

1.1.9.8.1 The airspace allocation is published in a daily Airspace Use Plan (AUP). The AUP is published before 1400 UTC to cover the 24 hours time period between 0600 UTC the next day to 0600 UTC the day after.

1.1.9.8.2 Airspace or CDR 2 allocated in the current AUP that are cancelled/changed on the day of operations will be promulgated through the Updated Airspace Use Plan (UUP) not later than 1 hour before planned changes become effective. When needed, more than one UUP can be promulgated within the validity period of the current AUP.

1.1.9.8.3 The AUPs/UUPs will only be transmitted to designated users, including ACCs/FMPs, to the CADF, to adjacent AMCs in accordance with the Letters of agreement. Additionally, the AUPs/UUPs are published on the Air Navigation Services of the Czech Republic web pages (<http://aup.ans.cz>). As national AUPs/UUPs will not be sent to aircraft operators, the information provided by AMCs on CDRs 2 availability in the ECAC area will be disseminated by the CFMU/CADF in a consolidated international message, the CRAM.

## 1.1.9.8.4 Forma a obsah zprávy AUP.

## 1.1.9.8.4 Format and content of the AUP message

<b>Druh zprávy / Message Type</b>	Plán využití vzdušného prostoru / Airspace Use Plan (AUP)
<b>Odesílající stanoviště / Sending Unit</b>	AMC Česká republika / AMC Czech Republic
<b>Období platnosti zprávy / Validity Period</b>	např. / e.g. 11.02.2008 06:00 - 12.02.2008 06:00
<b>Datum a čas odeslání zprávy / Date and Time of Transmission</b>	např. / e.g. 10.02.2008 13:53

**A) Použitelné tratě CDR 2 / Available CDRs 2**

Pořadové číslo začínající jedničkou u první položky	Označení tratě podle AIP ENR 3 a ICAO označení prvního a posledního bodu úseku dotýčné tratě	Spodní hranice použitelné trati nebo jejího úseku (definováno IFR letovou hladinou)	Horní hranice použitelné trati nebo jejího úseku (definováno IFR letovou hladinou)	Čas zahájení použitelnosti tratě nebo jejího úseku	Čas ukončení použitelnosti tratě nebo jejího úseku	Doplňkové informace v otevřeném jazyce
Sequence Number starting with 1 for the first item	AIP ENR 3 route designator and identifiers of first and last points of the portion of route concerned with ICAO identifiers	Lower limit inclusive of the available route or its portion (defined by IFR Flight level)	Upper limit inclusive of the available route or its portion (defined by IFR Flight level)	Time of the start of the period of use of the route or its portion	Time of the end of the period of use of the route or its portion	Any additional information in plain language

Seznam A obsahuje CDR kategorie 2, které jsou po stanovenou dobu a ve stanoveném rozsahu **použitelné**.

List A contains category 2 CDRs, which are in defined time period and in defined limits **available for use**.

**B) Uzavřené stálé ATS tratě a CDR 1 / Closed permanent ATS Routes and CDRs 1**

Pořadové číslo začínající jedničkou u první položky	Označení tratě podle AIP ENR 3 a ICAO označení prvního a posledního bodu úseku dotýčné tratě	Spodní hranice uzavřené trati nebo jejího úseku (definováno IFR letovou hladinou)	Horní hranice uzavřené trati nebo jejího úseku (definováno IFR letovou hladinou)	Čas zahájení uzavření tratě nebo jejího úseku	Čas ukončení uzavření tratě nebo jejího úseku	Doplňkové informace v otevřeném jazyce
Sequence Number starting with 1 for the first item	AIP ENR 3 route designator and identifiers of first and last points of the portion of route concerned with ICAO identifiers	Lower limit inclusive of the closed route or its portion (defined by IFR Flight level)	Upper limit inclusive of the closed route or its portion (defined by IFR Flight level)	Time of the start of the period of closure of the route or its portion	Time of the end of the period of closure of the route or its portion	Any additional information in plain language

Seznam B obsahuje stálé ATS tratě a CDR kategorie 1, které jsou po stanovenou dobu a ve stanoveném rozsahu **uzavřeny**.

List B contains permanent ATS routes and category 1 CDRs, which are in defined time period and in defined limits **closed**.

**C) Prostory TSA, TRA a omezené prostory (R) spravované AMC / TSAs, TRAs and AMC Manageable Restricted Areas**

Pořadové číslo začínající jedničkou u první položky	Označení dotýčného prostoru podle AIP ENR 5	Spodní hranice prostoru (např. GND, 1000 ft AGL, 4000 ft AMSL, F100)	Horní hranice prostoru (např. 1000 ft AGL, 4000 ft AMSL, F240)	Čas začátku doby využívání prostoru	Čas ukončení doby využívání prostoru	Stanoviště odpovědné za dotčený prostor v době dobou využívání prostoru	Doplňkové informace v otevřeném jazyce (např. druh činnosti)
Sequence Number starting with 1 for the first item	AIP ENR 5 designator of the airspace concerned	Lower limit of the airspace (e.g. GND, 1000 ft AGL, 4000 ft AMSL, F100)	Upper limit of the airspace (e.g. 1000 ft AGL, 4000 ft AMSL, F240)	Time of the start of the period of use	Time of the end of the period of use	Unit responsible for the concerned airspace during the time period indicated by the period of use	Any additional information in plain language (e.g. type of activity)

Seznam C obsahuje všechny aktivované prostory, které **jsou spravovány AMC**.

List C contains all activated **AMC manageable** areas.

**D) Změny v omezení vzdušného prostoru (CAR) / Changed Airspace restriction (CAR)**

Pořadové číslo začínající jedničkou u první položky	Označení dotýčného prostoru podle AIP ENR 5	Spodní hranice prostoru (např. GND, 1000 ft AGL, 4000 ft AMSL)	Horní hranice prostoru (např. 1000 ft AGL, 4000 ft AMSL, F095)	Čas začátku změněné doby využívání prostoru	Čas ukončení změněné doby využívání prostoru	Stanoviště odpovědné za dotčený prostor v době využívání prostoru	Doplňkové informace v otevřeném jazyce (např. druh činnosti nebo INACTIVE)
Sequence Number starting with 1 for the first item	AIP ENR 5 designator of the airspace concerned	Lower limit of the airspace (e.g. GND, 1000 ft AGL, 4000 ft AMSL)	Upper limit of the airspace (e.g. 1000 ft AGL, 4000 ft AMSL, F095)	Time of the start of the period of changed use	Time of the end of the period of changed use	Unit responsible for the concerned airspace during the time period indicated by the period of use	Any additional information in plain language (e.g. type of activity or INACTIVE)

Seznam D obsahuje pouze změny omezení u prostorů LKR 7, LKR 8, LKR 9, LKR 14 a LKD 1 až LKD 7 oproti publikaci AIP ČR, část ENR 5. Jedná se o prostory nespravované AMC. Taková změna umožňuje pouze redukci publikace v AIP ČR včetně zrušení aktivace prostoru/ů na daný den. **Uvedení „NIL“ v tomto seznamu znamená, že omezené a nebezpečné prostory nespravované AMC (LKR 7, LKR 8, LKR 9, LKR 14 a LKD 1 až LKD 7), jsou aktivní v plném rozsahu publikace v AIP ČR.**

List D contains only changes of restrictions regarding areas LKR 7, LKR 8, LKR 9, LKR 14 and LKD 1 through LKD 7 against the publication in AIP CR, ENR 5. It concerns AMC non-manageable areas only. Such a change allows only reduction of the publication in AIP Czech Republic including the deactivation of the area/s in given day. **“NIL” in this list means that AMC non-manageable areas (LKR 7, LKR 8, LKR 9, LKR 14 and LKD 1 through LKD 7) are active in full extent of publication in AIP CR.**



**E) Vzdušné prostory s omezenou koordinací (RCA) / Reduced Co-ordination Airspace (RCA)**

Pořadové číslo začínající jedničkou u první položky	Označení dotyčného prostoru (např. CTA Praha)	Spodní hranice prostoru (např. F250)	Horní hranice prostoru (např. F460)	Čas začátku uplatňování RCA	Čas ukončení uplatňování RCA	Stanoviště odpovědné za dotčený prostor v době uplatňování RCA	Doplňkové informace v otevřeném jazyce
Sequence Number starting with 1 for the first item	Designator and name of the airspace concerned (e.g. CTA Praha)	Lower limit of the airspace (e.g. F250)	Upper limit of the airspace (e.g. F460)	Time of the start of the period of use	Time of the end of the period of use	Unit responsible for the concerned airspace during the time period indicated by the period of use	Any additional information in plain language

Seznam E obsahuje stanovené části FIR Praha, ve kterých se po stanovenou dobu uplatňuje omezená koordinace mezi civilními a vojenskými stanovišti ATC.  
List E contains defined portions of FIR Praha, in which the reduced coordination between relevant civil and military ATC units is applied for defined time period.

**F) Doplnující informace (Další omezení a navigační výstrahy) / Additional Information (Additional restrictions and navigation warnings)**

Pořadové číslo začínající jedničkou u první položky	Reference na publikaci omezení ve vzdušném prostoru (série a číslo předmětného NOTAMu)	Spodní hranice prostoru (např. GND, 1000 ft AGL, 4000 ft AMSL)	Horní hranice prostoru (např. 1000 ft AGL, 4000 ft AMSL, F240)	Čas začátku doby využívání prostoru (začátek platnosti předmětného NOTAMu)	Čas ukončení doby využívání prostoru (konec platnosti předmětného NOTAMu)	Stanoviště odpovědné za dotčený prostor v době využívání prostoru	Doplňkové informace v otevřeném jazyce (např. druh činnosti, důvod omezení nebo otevřený místopisný název prostoru)
Sequence Number starting with 1 for the first item	Reference to the publication of the Airspace restriction (Series and Number of the NOTAM concerned)	Lower limit of the airspace (e.g. GND, 1000 ft AGL, 4000 ft AMSL, F100)	Upper limit of the airspace (e.g. 1000 ft AGL, 4000 ft AMSL, F240)	Time of the start of the period of use (the start of time period of the validity of the relevant NOTAM)	Time of the end of the period of use (the end of time period of the validity of the relevant NOTAM)	Unit responsible for the concerned airspace during the time period indicated by the period of use	Any additional information in plain language (e.g. type of activity or name of the airspace concerned in relation to its geographic location)

Seznam F obsahuje souhrn dalších omezení ve vzdušném prostoru a navigačních výstrah publikovaných NOTAMem. **Seznam F obsahuje odkazy jen na ty navigační výstrahy, které byly AMC do doby vydání AUP známy. Informace uvedené v seznamu F nenahrazují informace příslušných publikací.**

List F contains a summary of additional airspace restrictions and navigation warnings published by NOTAMs. **The list F contains reference only to those navigation warnings, which were known to AMC by the time of the AUP publication. The information listed in F does not substitute the publications referred to.**

**Poznámky:**

- 1) Pokud seznam neobsahuje žádnou položku, vyplní se do prvního řádku seznamu „NIL“.
- 2) Informace o skutečné aktivaci prostorů uvedených v AUP lze získat cestou příslušných stanovišť ATS.

Zkratky a výrazy používané v AUP v části „Doplňkové informace v otevřeném jazyce“:

**Remarks:**

- 1) If no item is in the list „NIL“ will be filled in the first line of the list.
- 2) Information about the current activation of the airspace restriction listed in the AUP can be obtained from relevant ATS units.

Abbreviations and terms used in AUP part “Any additional information in plain language”:

Střelba země-země nebo země-vzduch	FRN	Ground-to-ground or ground-to-air firing
Prostor není v době platnosti AUP aktivní (týká se seznamu D)	INACTIVE	The area is not active during the time period covered by the AUP (concerns the list D only)
Lety prováděné podle jiných pravidel než ICAO, bez ohledu na rezortní nebo státní příslušnost letadla (v tomto případě letová činnost vyžadující vyčlenění vzdušného prostoru, např. střelba vzduch-země).	OAT	Operational air traffic (in this case flying activity requiring airspace reservation, e.g. air-to-ground firing)
Výstraha (v AUP pouze navigační výstraha)	WRNG	Warning (Navigation Warning only in AUP)



## 1.1.9.8.5 Forma a obsah zprávy UUP

## 1.1.9.8.5 Format and content of the UUP message

<b>Druh zprávy / Message Type</b>	Aktualizovaný plán využití vzdušného prostoru / Updated Airspace Use Plan (UUP)
<b>Odesílající stanoviště / Sending Unit</b>	AMC Česká republika / AMC Czech Republic
<b>Období platnosti zprávy / Validity Period</b>	např. / e.g. 11.02.2008 06:00 - 12.02.2008 06:00
<b>Datum a čas odeslání zprávy / Date and Time of Transmission</b>	např. / e.g. 10.02.2008 13:53 (nejpozději 1 hodinu před uplatněním změny / at least 1 hour before implementation of the change)

**A) Použitelné tratě CDR 2 / Available CDRs 2**

Stejně číslo použité u předmětné položky v AUP. U nové použitelné CDR 2 pořadové číslo následující za posledním pořadovým číslem v AUP.	Označení tratě podle AIP ENR 3 a ICAO označení prvního a posledního bodu úseku dotýčné tratě	Spodní hranice použitelné trati nebo jejího úseku (definováno IFR letovou hladinou)	Horní hranice použitelné trati nebo jejího úseku (definováno IFR letovou hladinou)	Čas zahájení použitelnosti tratě nebo jejího úseku	Čas ukončení použitelnosti tratě nebo jejího úseku	Doplňkové informace v otevřeném jazyce Pokud jsou dvě nebo více položek AUP nahrazeny jednou položkou v UUP, musí se ta druhá a následující položky uvést v UUP s poznámkou „CNL“
Same Number to which the item is referring in the AUP. For new available CDR 2, sequence Number following the last one listed in the AUP	AIP ENR 3 route designator and identifiers of first and last points of the portion of route concerned with ICAO identifiers	Lower limit inclusive of the available route or its portion (defined by IFR Flight level)	Upper limit inclusive of the available route or its portion (defined by IFR Flight level)	Time of the start of the period of use of the route or its portion	Time of the end of the period of use of the route or its portion	Any additional information in plain language When two or more items in the AUP are being replaced by one in the UUP, the second and following ones must appear in the UUP with the word “CNL”

**B) Uzavřené stálé ATS tratě a CDR 1 / Closed permanent ATS Routes and CDRs 1**

Stejně číslo použité u předmětné položky v AUP	Označení tratě podle AIP ENR 3 a ICAO označení prvního a posledního bodu úseku dotýčné tratě	Spodní hranice uzavřené trati nebo jejího úseku (definováno IFR letovou hladinou)	Horní hranice uzavřené trati nebo jejího úseku (definováno IFR letovou hladinou)	Čas zahájení uzavření tratě nebo jejího úseku	Čas ukončení uzavření tratě nebo jejího úseku	Doplňkové informace v otevřeném jazyce Pokud je položka AUP zrušena, toto pole musí obsahovat poznámku „CNL“
Same Number to which the item is referring in the AUP	AIP ENR 3 route designator and identifiers of first and last points of the portion of route concerned with ICAO identifiers	Lower limit inclusive of the closed route or its portion (defined by IFR Flight level)	Upper limit inclusive of the closed route or its portion (defined by IFR Flight level)	Time of the start of the period of closure of the route or its portion	Time of the end of the period of closure of the route or its portion	Any additional information in plain language If an AUP element is cancelled, this field shall contain the word “CNL”

**C) Prostory TSA, TRA a omezené prostory (R) spravované AMC / TSAs, TRAs and AMC Manageable Restricted Areas**

Stejně číslo použité u předmětné položky v AUP	Označení dotýčného prostoru podle AIP ENR 5	Spodní hranice prostoru (např. GND, 1000 ft AGL, 4000 ft AMSL, F100)	Horní hranice prostoru (např. 1000 ft AGL, 4000 ft AMSL, F240)	Čas začátku doby využívání prostoru	Čas ukončení doby využívání prostoru	Stanoviště odpovědné za dotčený prostor v době dobou využívání prostoru Pokud je položka AUP zrušena, tato pole nesmí být vyplněna	Doplňkové informace v otevřeném jazyce Pokud je položka AUP zrušena, toto pole musí obsahovat poznámku „CNL“
Same Number to which the item is referring in the AUP	AIP ENR 5 designator of the airspace concerned	Lower limit of the airspace (e.g. GND, 1000 ft AGL, 4000 ft AMSL, F100)	Upper limit of the airspace (e.g. 1000 ft AGL, 4000 ft AMSL, F240)	Time of the start of the period of use	Time of the end of the period of use	Unit responsible for the concerned airspace during the time period indicated by the period of use If an AUP element is cancelled, these fields shall not be completed	Any additional information in plain language If an AUP element is cancelled, this field shall contain the word “CNL”

**D) Změny v omezení vzdušného prostoru (CAR) / Changed Airspace restriction (CAR)**

Stejně číslo použité u předmětné položky v AUP. U nové položky pořadové číslo následující za posledním pořadovým číslem v AUP.	Označení dotýčného prostoru podle AIP ENR 5	Spodní hranice prostoru (např. GND, 1000 ft AGL, 4000 ft AMSL)	Horní hranice prostoru (např. 1000 ft AGL, 4000 ft AMSL, F095)	Čas začátku změněné doby využívání prostoru	Čas ukončení změněné doby využívání prostoru	Stanoviště odpovědné za dotčený prostor v době využívání prostoru	Doplňkové informace v otevřeném jazyce (např. druh činnosti nebo INACTIVE)
Same Number to which the item is referring in the AUP. For new element, sequence Number following the last one listed in the AUP	AIP ENR 5 designator of the airspace concerned	Lower limit of the airspace (e.g. GND, 1000 ft AGL, 4000 ft AMSL)	Upper limit of the airspace (e.g. 1000 ft AGL, 4000 ft AMSL, F095)	Time of the start of the period of changed use	Time of the end of the period of changed use	Unit responsible for the concerned airspace during the time period indicated by the period of use	Any additional information in plain language (e.g. type of activity or INACTIVE)

E) Vzdušné prostory s omezenou koordinací (RCA) / Reduced Co-ordination Airspace (RCA)							
Stejně číslo použité u předmětné položky v AUP	Označení dotčeného prostoru (např. CTA Praha)	Spodní hranice prostoru (např. F250)	Horní hranice prostoru (např. F460)	Čas začátku uplatňování RCA	Čas ukončení uplatňování RCA	Stanoviště odpovědné za dotčený prostor v době uplatňování RCA	Doplňkové informace v otevřeném jazyce
Same Number to which the item is referring in the AUP	Designator and name of the airspace concerned (e.g. CTA Praha)	Lower limit of the airspace (e.g. F250)	Upper limit of the airspace (e.g. F460)	Time of the start of the period of use	Time of the end of the period of use	Unit responsible for the concerned airspace during the time period indicated by the period of use	Any additional information in plain language

**Poznámky:**

- 1) Pokud seznam neobsahuje žádnou položku, vyplní se do prvního řádku seznamu „NIL“.
- 2) Informace o skutečné aktivaci prostorů uvedených v AUP lze získat cestou příslušných stanovišť ATS.

**Remarks:**

- 1) If no item is in the list „NIL“ will be filled in the first line of the list.
- 2) Information about the current activation of the airspace restriction listed in the AUP can be obtained from relevant ATS units.

Zkratky a výrazy používané v AUP/UUP v části „Doplňkové informace v otevřeném jazyce“:

Abbreviations and terms used in AUP/UUP part “Any additional information in plain language”:

Položka AUP zrušena	CNL	AUP element cancelled
Střelba země-země nebo země-vzduch	FRN	Ground-to-ground or ground-to-air firing
Prostor není v době platnosti AUP aktivní (týká se seznamu D)	INACTIVE	The area is not active during the time period covered by the AUP (concerns the list D only)
Změny vertikálního rozsahu položky AUP	LEVEL CHG	Change of vertical extent of AUP element
Lety prováděné podle jiných pravidel než ICAO, bez ohledu na rezortní nebo státní příslušnost letadla (v tomto případě letová činnost vyžadující vyčlenění vzdušného prostoru, např. střelba vzduch-země).	OAT	Operational air traffic (in this case flying activity requiring airspace reservation, e.g. air-to-ground firing)
Změna časového rozsahu položky AUP	TIME CHG	Change of time period of the AUP element
Výstraha (v AUP pouze navigační výstraha)	WRNG	Warning (Navigation Warning only in AUP)

### 1.1.9.9 Centralizovaná funkce dat vzdušného prostoru (CADF) - Zpráva o použitelnosti kondicionálních tratí (CRAM)

1.1.9.9.1 Zpráva CRAM obsahuje seznam použitelných CDR 2 a navíc, je-li to proveditelné, informaci o předpokládané době nepoužitelnosti CDR 1. Zpráva CRAM zahrnuje 24 hodinové časové období mezi 0600 UTC příštího dne do 0600 UTC dne následujícího (D 0600 do D + 1 0600).

1.1.9.9.2 Zprávu CRAM vydává CADF každý den do 1500 UTC před nebo současně se zprávou ATFM Notification Message (ANM) provozovatelům letadel, střediskům ACC/pracovištím FMP, kterých se to týká, všem pracovištím AMC a vybraným ARO všech států ECAC.

### 1.1.9.9 Centralised Airspace Data Function (CADF) - Conditional Route Availability Message (CRAM)

1.1.9.9.1 The CRAM will contain the list of available CDRs 2 and additionally, when applicable, information on foreseen period(s) of non-availability of CDRs 1. The CRAM covers the 24 hours time period between 0600 UTC the next day to 0600 UTC the day after (D 0600 HR to D + 1 0600 HR).

1.1.9.9.2 The CRAM is issued by the CADF each day by 1500 UTC before or simultaneously with the “ATFM Notification Message” (ANM) to Aircraft Operators, ACCs/FMPs concerned, all AMCs and selected AROs on behalf of all ECAC States.

### 1.1.9.10 POSTUPY PRO PLÁNOVÁNÍ LETŮ

1.1.9.10.1 CDR 1 se plánují stejným způsobem jako stálé tratě ATS během časového období zveřejněného v AIP, buď jako FPL nebo RPL.

1.1.9.10.2 Provozovatelé letadel se žádají, aby vzali v úvahu národní AIP a denní zprávy ANM k získání doplňujících informací o možném využití CDR 2. Lety po CDR 2 mohou být plánovány pouze tehdy, jsou-li zprovozněny. Z tohoto důvodu nemohou být na CDR 2 předkládány RPL. Rozhodne-li se provozovatel využít CDR 2, musí zrušit příslušný RPL pro daný let a podat individuální letový plán.

### 1.1.9.10 Flight Planning Procedures

1.1.9.10.1 CDRs 1 are plannable in the same way as permanent ATS routes during the times published in AIP, either using FPL or RPL.

1.1.9.10.2 Aircraft Operators are also invited to refer to national AIP and to the daily ANM for additional information regarding the specific utilization of available CDRs 2. Flights on CDRs 2 can only be flight planned when the CDRs are made available. Therefore, CDRs 2 cannot be planned in RPLs. Whenever an operator wishes to take advantage of particular available CDRs 2, the relevant RPL shall be cancelled for the flight(s) concerned and an individual flight plan shall be submitted.

1.1.9.10.3 Provozovatel musí zajistit, aby údaje letového plánu, týkající se změny trati při využití CDR 2 daného letu, byly oznámeny příslušnému stanovišti prostřednictvím IFPS a veliteli letadla.

1.1.9.10.4 CDR 3 jsou publikovány v AIP jako CDR, které jsou použitelné pouze na základě instrukcí ATC. Lety po tratích CDR 3 nemohou být plánovány.

#### 1.1.9.11 Další Informace

1.1.9.11.1 Další informace o koncepci FUA jsou k dispozici:

Úřad pro civilní letectví

Odbor ŘLP&L

Letiště RUZYNĚ

160 08 Praha 6

☎ 225 421 279, ☎ 220 561 692

Řízení letového provozu České Republiky, s.p.

Divize plánování a rozvoje letových navigačních služeb

☎ 220 372 089, ☎ 220 372 011

EUROCONTROL Agency Airspace Division (DED. 4)

☎ +32 2 729, 3381, 3382 or 3383, ☎ +32 2 729 90 03

1.1.9.11.2 Další podrobné informace o formě, obsahu a příkladech zpráv AUP, UUP a CRAM jsou k dispozici na AIS Praha nebo na AMC Česká republika.

#### 1.1.10 POZOROVACÍ LETY PROVÁDĚNÉ PODLE SMLOUVY O OTEVŘENÉM NEBI

1.1.10.1 Smlouva o otevřeném nebi byla podepsána 24. března 1992 v Helsinkách za účelem prosazení větší průhlednosti ve vojenských činnostech a tím také dosažení vyšší mezinárodní bezpečnosti. V České republice smlouva vstoupila v platnost dnem 1. ledna 2002. Na jejím základě se Česká republika zavázala, že umožní jakémukoliv ze smluvních států provádět pozorovací lety nad kteroukoliv částí svého území. Ve vzdušném prostoru České republiky proto mohou být prováděny pozorovací lety a rovněž dopravní a tranzitní lety pozorovacích týmů.

1.1.10.2 Lety prováděné v rámci této smlouvy budou uskutečňovány na/z letiště Pardubice.

1.1.10.3 Na základě této smlouvy mají pozorovací lety právo vstoupit do jakéhokoliv zakázaného, vyhrazeného, rezervovaného nebo omezeného prostoru. Uživatelé těchto prostorů jsou na základě oznámení o zamýšleném pozorovacím letu povinni zajistit bezpečný průlet takovými prostory. Oznámení obdrží uživatelé dotčených prostorů od pracoviště uspořádání vzdušného prostoru (AMC) písemně, nebo v případě, že už letadlo letí, telefonicky od příslušného stanoviště řízení letového provozu.

1.1.9.10.3 The operator shall ensure that the latest flight plan information, including route changes and the use of CDRs 2, pertaining to a particular flight have been notified to the appropriate units through IFPS, and made available to the pilot-in-command.

1.1.9.10.4 CDRs 3 are published in AIP as CDRs that are usable on ATC instruction only. The flights can not be planned on CDRs 3.

#### 1.1.9.11 Further Information

1.1.9.11.1 Further information on the FUA Concept can be obtained:

Civil Aviation Authority

Air Traffic Management and Aerodromes Department

Ruzyne Airport

160 08 Prague 6

☎ +420 225 421 279, ☎ +420 220 561 692

Air Navigation Services of the Czech Republic

Air Navigation Services Planning and Development Division

☎ +420 220 372 089, ☎ +420 220 372 011

EUROCONTROL Agency Airspace Division (DED. 4)

☎ +32 2 729, 3381, 3382 or 3383, ☎ +32 2 729 90 03

1.1.9.11.2 Further detailed information on format, content and examples of AUP, UUP and CRAM messages can be obtained from AIS Praha or AMC the Czech Republic.

#### 1.1.10 OBSERVATION FLIGHTS CONDUCTED UNDER THE TREATY ON OPEN SKIES

1.1.10.1 The Treaty on Open Skies was signed on 24 March 1992 to promote greater transparency in military activities and thereby enhance international security. In the Czech Republic the Treaty came into effect on 1 January 2002. Under the terms of the Treaty, the Czech Republic is committed to accept Observation Flights of the teams from any of the signatory countries over any part of the Czech territory as well as transport and transit flights of the Observation Teams.

1.1.10.2 Observation Flights will be conducted to/from Pardubice aerodrome.

1.1.10.3 On the basis of the Treaty Observation Flights are entitled to enter any prohibited, segregated, reserved or restricted area. Users of these areas are obliged to ensure safe transit based on notification of intended Observation Flight. Users of areas involved will receive the notification in the written form from the Airspace Management Cell (AMC) or by phone from the appropriate ATC unit in case the aircraft is already in the air.