

## ENR 1.2 PRAVIDLA PRO LETY ZA VIDITELNOSTI

## ENR 1.2 VISUAL FLIGHT RULES

## 1.2.1 PODMÍNKY PROVÁDĚNÍ VFR LETŮ

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

Zvláštní lety VFR se smí provádět se souhlasem příslušného stanoviště ATC pouze v řízeném okrsku, vně oblaků za stále viditelnosti země při minimální přízemní dohlednosti 1500 m (800 m pro vrtulníky).

## 1.2.1 CONDITIONS OF VFR FLIGHTS EXECUTION

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

Special VFR flights shall be conducted with the approval of appropriate ATC unit inside control zone only, outside clouds with continual visibility of ground at minimum ground visibility higher than 1500 m (800 m for helicopters).

TABULKA 1

TABLE 1

Třída vzdušného prostoru Airspace class	C, D, E	G
Letová dohlednost Vzdálenost od oblaků	8 km v a nad FL 100 5 km pod FL 100 1500 m horizontálně 300 m (1000 ft) vertikálně	5 km* Vně oblaků a za viditelnosti země
Flight visibility Distance from clouds	8 km at and above FL 100 5 km below FL 100 1500 m horizontally 300 m (1000 ft) vertically	5 km* Clear of clouds and in sight of the surface

\* a) lety při letové dohlednosti nižší než 5 km, ale ne nižší než 1500 m mohou být prováděny:

- při rychlostech, které při převládající dohlednosti poskytnou přiměřenou možnost včas spatřit jiný provoz nebo překážky v čase, který dovolí vyhnout se srážce s tím, že podíl číselné hodnoty indikové vzdušné rychlosti (km/h) a letové dohlednosti (km) nesmí být větší než 100,
  - za okolností, při kterých pravděpodobnost setkání s jiným provozem by byla normálně malá, např. v prostorech s malou hustotou provozu nebo při leteckých pracích v nízkých hladinách.
- b) lety vrtulníků při letové dohlednosti nižší než 1500 m, ale ne nižší než 800 m mohou být prováděny, jestliže manévrují rychlostí, která poskytne přiměřenou možnost včas spatřit jiný provoz nebo překážky v čase, který dovolí vyhnout se srážce.

\* a) flights at flight visibility lower than 5 km but to not less than 1500 m may be provided:

- at speeds that, in prevailing visibility, will give adequate opportunity to observe other traffic or any obstacles in time to avoid collisions, provided that quotient of indicated air speed (km/h) and flight visibility (km) is not higher than 100
  - in circumstances in which the probability of encounters with other traffic would normally be low, e.g. in areas of low volume traffic and for aerial work at low levels.
- b) helicopters flights at flight visibility lower than 1500 m, but not less than 800 m if manoeuvred at a speed that will give adequate opportunity to observe other traffic or any obstacles in time to avoid collision.

1.2.1.2 S výjimkou, kdy je získáno letové povolení od stanoviště řízení letového provozu k provedení zvláštního letu VFR, vzlety nebo přistání včetně zařazování do letištního okruhu nebo lety na něm a uvnitř řízeného okrsku se nesmí provádět:

- když základna oblačnosti je nižší než 450 m, nebo
- když přízemní dohlednost je menší než 5 km.

1.2.1.3 VFR lety se nesmí provádět:

- nad FL 195, s výjimkou jak je uvedeno v ustanovení 1.2.1.4 níže,
- při transonických a supersonických rychlostech, pokud není schváleno Úřadem pro civilní letectví jinak.

1.2.1.4 Lety VFR nad FL 195

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

1.2.1.4.1 Lety VFR nad FL 195 do FL 285 včetně musí být prováděny:

1.2.1.2 Except when clearance is obtained from an air traffic control unit for special VFR flight, VFR flights shall not take off or land at an aerodrome within a control zone, or enter the aerodrome traffic zone or traffic pattern:

- when the ceiling is less than 450 m or,
- when ground visibility is less than 5 km.

1.2.1.3 VFR flights shall not be operated:

- above FL 195, with the exception as stated in the provision 1.2.1.4 below,
- at transonic and supersonic speeds, unless authorised by the Civil Aviation Authority.

1.2.1.4 VFR flights above FL 195

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

1.2.1.4.1 VFR flights above FL 195 up to and including FL 285 shall operate:

- a) uvnitř dočasně vyhrazeného nebo omezeného prostoru, nebo
- b) v souladu s povolením a podmínkami vydanými Řízením letového provozu ČR, s.p., nebo přímo ACC Praha.

1.2.1.4.2 Lety VFR nad FL 285 musí být prováděny pouze uvnitř dočasně vyhrazeného nebo omezeného prostoru.

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

1.2.1.5 S výjimkou vzletu a přistání nebo s výjimkou povolení vydaného Úřadem pro civilní letectví, let VFR nesmí být prováděn:

- a) nad hustě zastavěnými místy (města, vesnice a jiná obydlená místa) nebo nad shromážděním osob na volném prostranství ve výšce nižší než 300 m (1000 ft) nad nejvyšší překážkou v okruhu 600 m od letadla,
- b) kdekoli jinde než je stanoveno v a) ve výšce ne nižší než 150 m (500 ft) nad zemí nebo vodou.

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

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

- a) když letí ve vzdušném prostoru třídy C a D,
- b) když tvoří součást letištního provozu na řízených letištích,
- c) když letí jako zvláštní let VFR.

1.2.1.8 Letové povolení se vydává na základě letového plánu předloženého stanovišti letových provozních služeb. Velitelé letadel, kteří v souladu s ENR 1.10.1.1 nepředložili FPL, žádají letové povolení na základě údajů o letu předaných příslušnému stanovišti ATS na kmitočtu nebo telefonem.

#### 1.2.1.9 Předání údajů o letu VFR

1.2.1.9.1 Údaje o letu VFR se předávají příslušnému stanovišti ATS na kmitočtu nebo telefonem, při žádosti o letové povolení, při přiletu a průletu, nejméně 3 minuty před vstupem do CTR nebo TMA třídy D a při odletu z řízeného letiště nebo místa v CTR, nejméně 3 minuty (u letů VFR bez FPL z LKPR 10 minut) před zahájením pojiždění nebo vzletem z heliportu, není-li koordinační dohodou stanoveno jinak.

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

1.2.1.9.2 Údaje o letu  
Odlety VFR

- identifikace letadla,
- typ letadla, \*
- číslo nebo místo stání, případně jiné letiště nebo plocha v CTR
- letiště určení nebo místo přistání, \*
- výstupní bod z CTR nebo prostor činnosti v CTR, požadovaná hladina (podle vhodnosti), \*
- potvrzení informace ATIS s opakováním QNH,
- žádost o letové povolení.

- a) within temporary segregated area or restricted area, or
- b) in accordance with the authorisation and conditions issued by Air Navigation Services of the Czech Republic or directly by ACC Praha.

1.2.1.4.2 VFR flights above FL 285 shall operate within temporary segregated area or restricted area only.

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

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

- a) over congested area of cities, towns or settlements or over an open-air assembly of persons at a height less than 300 m (1000 ft) above the highest obstacle within a radius of 600 m from the aircraft,
- b) elsewhere than specified in a) at a height less than 150 m (500 ft) above the ground or water.

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

1.2.1.7 VFR flights shall comply with provisions of 3.6 of ICAO Annex 2:

- a) when operating within airspace of class C and D,
- b) when forming part of aerodrome traffic at controlled aerodromes,
- c) when operating as special VFR flights.

1.2.1.8 An ATC clearance is issued through the submission of a flight plan to an air traffic control unit. Pilots-in-command, who in accordance with ENR 1.10.1.1 have not submitted FPL, request ATC clearance based on information about flight, passed on by radio or via telephone to the relevant ATS unit.

#### 1.2.1.9 Handover of information about VFR flight

1.2.1.9.1 Information about VFR flight shall be handed over on frequency or via telephone to the appropriate ATS unit together with request for ATC clearance; for arrival and transit at least 3 minutes before entering CTR or TMA of D class; for departures from controlled aerodrome or place within CTR at least 3 minutes (for VFR flights without FPL departing from LKPR at least 10 minutes) before commencement of taxi or departure from heliport, unless stated otherwise in the letter of agreement.

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

1.2.1.9.2 Information about flight  
VFR departures

- identification of the aircraft
- type of aircraft \*
- stand number or place of parking position optionally other aerodrome or area in CTR
- aerodrome of destination or landing location \*
- exit point from CTR or area of activity within CTR, required level (as appropriate),
- confirmation of ATIS information with read back of QNH
- request for ATC clearance

#### Přiletý a průlety VFR

- identifikace letadla,
- typ letadla, \*
- letiště nebo místo vzletu, \*
- letiště nebo místo přistání, případně prostor činnosti v CTR (podle vhodnosti), \*
- současná poloha a hladina letu (v LKPR dosažení požadované hladiny letu dle AIP ČR, AD 2.22.5.1.1),
- vypočítaný čas vstupu do CTR,
- výstupní bod (u prolétávajících letadel), \*
- potvrzení informace ATIS s opakováním QNH,
- žádost o letové povolení.

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

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

#### VFR arrivals and transits

- identification of the aircraft
- type of aircraft \*
- aerodrome or place of departure \*
- aerodrome of destination or area of activity in CTR (as appropriate) \*
- present position and level of the flight (in LKPR reaching of required level of the flight according to AIP CR, AD 2.22.5.1.1)
- estimated time of entry into CTR
- exit point from CTR (for transiting aircraft) \*
- confirmation of ATIS information with read back its QNH
- request for ATC clearance

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

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

### 1.2.2 POSTUPY PRO LET ZA VIDITELNOSTI

#### 1.2.2.1 Hlášení o přistání.

1.2.2.1.1 V případě letu VFR, na který byl podán letový plán, musí pilot letadla po přistání na neřízeném letišti ohlásit čas přistání FIC Praha nebo příslušnému stanovišti ATC.

Je-li známo, že spojovací zařízení na letišti přistání jsou nedostatečná a jiný způsob hlášení přistání pozemními prostředky není k dispozici, může pilot bezprostředně před přistáním, nachází-li se letadlo na okruhu letiště a předpokládá se bezpečné přistání, vyslat radiotelefonicky FIC nebo příslušnému stanovišti ATC zprávu podobnou hlášení o přistání s uvedením předpokládaného času přistání.

#### 1.2.2.1.2 Hlášení o přistání musí obsahovat:

- a) identifikaci letadla
- b) letiště přistání
- c) čas přistání

Pro hlášení přistání za letu (viz. ustanovení 1.2.2.1.1) se použije fráze:

"(Identifikace letadla) ..... přistání v (místo) bude v ..... (čas)".

1.2.2.1.3 Hlášení o přistání se nepožaduje, jestliže pilot za letu v prostoru třídy G a E nebo v prostoru třídy C a D do 1000 ft (300 m) AGL oznámí FIC nebo příslušnému stanovišti ATC, že ruší letový plán. V prostoru třídy G a E se takovému letu neposkytuje pohotovostní služba.

Použitá frazeologie:

"(Identifikace letadla) ..... letový plán zrušen v ..... (čas)".

1.2.2.1.4 Zrušení letového plánu VFR za letu není povoleno, jestliže je let prováděn přes státní hranice.

### 1.2.2 VFR FLIGHT PROCEDURES

#### 1.2.2.1 Reports of Arrival.

1.2.2.1.1 On a VFR flight for which a flight plan has been submitted the pilot shall report the time of arrival at an uncontrolled aerodrome to FIC Praha or an appropriate ATC unit.

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

#### 1.2.2.1.2 Report of Arrival shall contain:

- a) aircraft identification
- b) aerodrome of landing
- c) time of landing

The following phrase is to be used for the in-flight transmission of the arrival report (see paragraph 1.2.2.1.1):

"(Aircraft identification) ..... landing at (place) will be at ..... (time)."

1.2.2.1.3 Report of arrival is not required if the pilot operating within the airspace of class G and E, or in the airspace of class C and D at or below 1000 ft (300 m) AGL reports to FIC or an appropriate ATC unit during the flight that the flight plan is cancelled. Then no alerting service is provided to such flight within airspace of class G and E.

Phraseology to be used:

"(Aircraft identification) ..... flight plan cancelled at ..... (time)".

1.2.2.1.4 The cancellation of VFR flight during the flight is not approved in case of state border crossing flight.

## 1.2.2.2 Hlášení o odletu.

1.2.2.2.1 Jestliže byl na let z letiště, kde není poskytována služba řízení letového provozu předložen letový plán, musí pilot ohlásit vzlet nejbližšímu vhodnému stanovišti ATC nebo přímo FIC. Hlášení o odletu musí být předáno co nejdříve:

- a) telefonem po vzletu prostřednictvím pověřené osoby,
- b) radiotelefonicky po vzletu.

## 1.2.2.2.2 Hlášení o odletu musí obsahovat:

- a) identifikaci letadla
- b) letiště odletu
- c) letiště přistání
- d) čas vzletu

V radiotelefonickém hlášení o odletu se použije fráze:  
“(Identifikace letadla) ..... vzlet z ..... do ..... v (čas)”.

*Poznámka: jestliže pilot neohlásí vzlet jak je uvedeno v ustanovení 1.2.2.2.1 za a) nebo b), nebude letový plán stanovištěm ATS aktivován a let nesmí být proveden přes státní hranici, ale jen uvnitř FIR Praha. Takovému letu se neposkytuje pohotovostní služba.*

1.2.2.3 V letovém plánu VFR podaném pro let do/ze zahraničí ve výškách do FL 95 musí pilot v poli 18 FPL uvést bod, nebo označení hranice FIR LKAA a zeměpisné místo nebo směr a vzdálenost od zeměpisného místa ve FIR Praha a ve všech případech sečtenou vypočtenou dobu letu k hranici FIR Praha.

Pilot při vstupu do vzdušného prostoru ČR musí dodržet dobu letu na hranici FIR PRAHA vyplývající z platného letového plánu v rozmezí  $\pm 10$  minut.

Příklady:

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

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

- a) dodržovat meteorologické podmínky, které nebudou horší než podmínky stanovené pro zvláštní let VFR;
- b) neprodleně ohlásit příslušnému stanovišti letových provozních služeb, když meteorologické podmínky dosáhnou hodnotu VMC.

1.2.2.5 Informace o aktuálním stavu neřízeného letiště poskytuje provozovatel příslušného letiště (viz AD).

1.2.2.6 Velitelé letadel provádějící let VFR ze zahraničí, kteří před vstupem do ČR nenaváží spojení s FIC/ACC Praha, se žádají, aby navázali spojení s TWR nejbližšího řízeného letiště.

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

## 1.2.2.2 Reports of Departure.

1.2.2.2.1 If a flight plan has been submitted for a flight from an aerodrome where no ATC is provided the pilot shall report departure message to the nearest ATC unit or directly to FIC. The report of departure shall be transferred as soon as possible:

- a) after departure via telephone by a person commissioned by the pilot,
- b) after departure via radio telephony.

## 1.2.2.2.2 Report of departure shall contain:

- a) aircraft identification
- b) aerodrome of departure
- c) aerodrome of destination
- d) time of departure

Phraseology to be used for departure report:

“(Aircraft identification) ..... departure from ..... to ..... at (time)”.

*Note: If the pilot does not report departure as it is indicated in paragraph 1.2.2.2.1 under a) or b) the flight plan will not be activated by an ATS unit and the flight must not cross the state border and may be operated within FIR Praha only. No alerting service will be provided to such flight.*

1.2.2.3 For VFR flight plan submitted for flight to/from abroad up to FL 95 pilot shall indicate in field 18 of FPL point or border of FIR LKAA and geographical place or the direction and distance from geographical place in FIR Praha and in all cases estimated elapsed time to Praha FIR boundary.

When entering the airspace of C.R., the pilot shall adhere to the estimated time of overflight the PRAHA FIR border according to the current flight plan with an accuracy  $\pm 10$  minutes.

Examples:

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

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

- a) to adhere to meteorological conditions that shall not be worse than the conditions that are prescribed for special VFR flight;
- b) to inform immediately the appropriate ATS unit when meteorological conditions reach the value of VMC.

1.2.2.5 Information about actual conditions at an uncontrolled aerodrome is provided by the relevant aerodrome operator only (see AD).

1.2.2.6 Pilots-in-command performing VFR flight from abroad are requested to establish communication with TWR of the nearest controlled aerodrome in case they had not established communication with Praha FIC/ACC before entering the airspace of the Czech Republic.

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

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

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

1.2.2.9 Velitel letadla, který před přistáním neobdrží od příslušné letištní služby řízení letového provozu instrukce pro pojiždění, uvolní dráhu na provozuschopnou pojezdovou dráhu podle vlastního výběru. Po uvolnění dráhy smí velitel letadla pokračovat v dalším pojiždění až po obdržení povolení od letištní řídicí věže. Při uvolňování dráhy nesmí pojiždět zpět po dráze.

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

1.2.2.10.1 Letadlo, které přilétává na neřízené letiště nebo z něho odlétává, je povinno dodržet publikované parametry letištního provozního okruhu, pokud informace přijatá ze stanoviště poskytujícího Letištní letovou informační službu (AFIS) nestanoví jinak. V případě, že parametry letištního provozního okruhu nejsou známy, letadlo musí provádět všechny zatáčky doleva při přiblížení na přistání nebo po vzletu.

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

a) v provozní době letiště :

i) podle informace získané od stanoviště AFIS ;

S výjimkou nouzové situace, pilot musí žádat stanoviště AFIS o souhlas použít jinou dráhu, nevyhovuje-li mu určená dráha v používání. Umožňují-li to okolnosti, pilot letadla v nouzi musí oznámit úmysl použít jinou dráhu, než je dráha v používání.

b) mimo provozní dobu letiště :

- i) proti směru větru, pokud bezpečnost nebo konfigurace dráhy neurčují, že je preferován jiný směr; a/nebo
- ii) podle předcházející domluvy s provozovatelem letiště; a/ nebo
- iii) podle informací publikovaných v AIP ČR, Díl III.;

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

a) Odlétávající letadla

- i) zahájení pojiždění a činnost po vzletu;
- ii) úmysl křížovat dráhu nebo pojiždět zpět po dráze (i neaktivní);
- iii) vstup na dráhu ;
- iv) vzlet ;  
(Piloti vrtulníků, kteří provádějí vzlet z místa stání a piloti kluzáků na místě vzletu na dráze, hlásí jen připravenost ke vzletu.)
- v) místo opuštění letištního provozního okruhu ;
- vi) místo opuštění ATZ ;

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

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

1.2.2.9 If pilot-in-command does not receive taxi instructions from TWR before landing, he can leave RWY using any serviceable TWY according to his choice. After leaving RWY he may continue to taxi only if he obtains taxi clearance from TWR. When leaving the RWY pilot-in-command is not allowed to taxi back track on the RWY.

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

1.2.2.10.1 The aircraft when arriving at an uncontrolled aerodrome or departing from such an aerodrome shall comply with the published pattern of aerodrome traffic circuit, unless given otherwise from the Aerodrome Flight Information Service (AFIS) unit. Where there is no pattern of an aerodrome traffic circuit known, an aircraft shall make all turns to the left when approaching for a landing or after taking off.

1.2.2.10.2 The aircraft when arriving at an uncontrolled aerodrome or departing from such an aerodrome shall use runway as follows :

a) within aerodrome operational hours:

i) according to information received from an AFIS unit ;

Except an emergency, pilot shall ask an AFIS unit for the acceptance to use different runway, if he/she cannot comply with the indicated runway in use. If circumstances allow, pilot of the aircraft in emergency shall advise his/her intention to use other runway than runway in use.

b) outside aerodrome operational hours:

- i) into the wind unless safety or runway configuration determines that a different direction is preferable; and/or
- ii) according to the previous coordination with the aerodrome operator; and/or
- iii) according to information published in AIP CR, Volume III.

1.2.2.10.3 The aircraft equipped with radio set when operating on an uncontrolled aerodrome and within an ATZ shall, whether or not an Aerodrome Flight Information Service (AFIS) is provided, report on relevant frequency assigned and published for an individual aerodrome its position, altitude and intended flight or ground activity in the way and within the scope listed below. Other aircraft operating on an uncontrolled aerodrome or within an ATZ, have to be listening to the appropriate frequency and shall use this information to avoid collisions. The aircraft shall report:

a) Departing aircraft

- i) commencement of taxiing and activity after departure ;
- ii) intention to cross or backtrack the runway (including inactive) ;
- iii) entering the runway ;
- iv) take-off ;  
(Pilots of helicopters, departing from the stand and pilots of gliders on take-off position of the runway, report ready for departure only.)
- v) position of leaving the aerodrome traffic circuit ;
- vi) position of leaving an ATZ ;



## b) Přilétávající letadla

- i) letiště vzletu (není-li totožné s letištěm přistání);
- ii) polohu letadla před vstupem do ATZ;
- iii) místo zamýšleného vstupu do letištního provozního okruhu
- iv) polohu po větru;
- v) polohu před poslední zatáčkou (base leg);  
(Na požadavek stanoviště AFIS piloti vynechají hlášení poloh po větru a před poslední zatáčkou nebo hlásí jiné polohy. Polohy po větru a před poslední zatáčkou se nehlásí, provádí-li letadlo přímé přiblížení.)
- vi) polohu na konečném přiblížení - finále;
- vii) nezdařené přiblížení (opakování okruhu);
- viii) úmysl křížovat dráhu nebo pojíždět zpět po dráze (i neaktivní);
- ix) uvolnění dráhy v noci, nebo je-li další známý provoz ve fázi konečného přiblížení - finále;

## c) Letadla prolétávající ATZ\*

- i) místo a nadmořskou výšku zamýšleného vstupu a výstupu z ATZ; nebo
- ii) vzdálenost, zeměpisný směr od letiště, trať a nadmořskou výšku, která má být letěna uvnitř ATZ

*Poznámka: - \* Ve výjimečných případech nemusí státní letadlo hlásit údaje uvedené pod bodem 1.2.2.10.3 c), když by tím pilot z důvodu rychlosti letu, složitosti pilotáže či uspořádání vzdušného prostoru ohrozil vlastní bezpečnost nebo neplnil povinnosti vůči stanovištím ATC, případně, když byla činnost projednána se stanovištěm AFIS. Povinnost pilota zabraňovat srážkám není tímto dotčena.*

1.2.2.10.4 Vertikální poloha letadla v ATZ musí být vyjádřena nadmořskou výškou podle nastavení výškoměru na letištní QNH. Letadlo, které přilétává do ATZ mimo provozní dobu letiště, nastavuje výškoměr na regionální QNH. Vertikální poloha letadla prolétávajícího ATZ může být rovněž vyjádřena nadmořskou výškou podle nastavení výškoměru na regionální QNH.

1.2.2.10.5 Pilot letadla provádějící let v noci, letový výcvik k získání průkazu způsobilosti pilota letounů a vrtulníků v rámci místní letové činnosti, výsadky nebo navigační vzlet na neřízeném letišti, smí provádět takovou činnost pouze v případě, že je poskytována letištní letová informační služba. Ustanovení o letu v noci se nevztahuje na lety letecké záchranné služby a státních letadel.

1.2.2.10.6 Pilot letadla a/nebo osoba odpovědná za veřejné letecké vystoupení a/nebo leteckou soutěž na neřízeném letišti, smí provádět takovou činnost jen v případě, že je poskytována Letištní letová informační služba AFIS.

1.2.2.10.7 Pilot letadla, nevybaveného radiostanicí, který má v úmyslu přiletět na neřízené letiště nebo z něho odletět, je povinen předem zkoordinovat svůj přilet nebo odlet se stanovištěm AFIS nebo provozovatelem letiště.

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

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

## b) Arriving aircraft

- i) aerodrome of departure (if it is not the same as the aerodrome of destination)
- ii) the position of the aircraft prior entering an ATZ;
- iii) intended position of entry to the aerodrome traffic circuit;
- iv) downwind position;
- v) base leg;  
(If requested by an AFIS unit, pilots shall omit downwind and base leg position reports or shall report other positions. Downwind and base leg positions are not reported when an aircraft is making straight-in approach.)
- vi) final;
- vii) missed approach (next circuit);
- viii) intention to cross or backtrack the runway (including inactive);
- ix) vacating the runway in the night, or if there is another known traffic on the final;

## c) The aircraft transiting an ATZ\*

- i) position and altitude of intended entry to an ATZ and exit from an ATZ; or
- ii) distance, geographic direction from an aerodrome, track and altitude to be flown within an ATZ.

*Note: - \* In exceptional cases a state aircraft need not report data listed in 1.2.2.10.3 c), when pilot due to speed of flight, difficulty of controlling the aircraft or division of the airspace should jeopardize his/her own safety or default on duty towards ATC units or when this activity has been coordinated with AFIS unit. This has no influence for obligation of the pilot to prevent collisions.*

1.2.2.10.4 Vertical position of the aircraft within an ATZ shall be expressed in terms of altitude according to aerodrome QNH. The aircraft arriving outside aerodrome operational hours uses regional QNH altimeter setting. Vertical position of the aircraft crossing an ATZ may also be expressed in terms of altitude according to regional QNH.

1.2.2.10.5 A pilot of the aircraft conducting night flight, flight training to obtain pilot licence for the airplanes and helicopters in the framework of local operations, airdrops or glider launch on an uncontrolled aerodrome is allowed to do so, only on condition that Aerodrome Flight Information Service (AFIS) is provided. Provision concerned with night flight is not related to rescue service flights and state aircraft.

1.2.2.10.6 A pilot of the aircraft and/or person in charge of air show and/or air competition on an uncontrolled aerodrome is allowed to do so, only on condition that Aerodrome Flight Information Service (AFIS) is provided.

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

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

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

## 1.2.2.11 Oznámení o vzletu a přistání na neřízených letištích.

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

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

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

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

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

1.2.3.1.1 Vojenským stanovištím ATS se tyto informace oznamují pouze v českém jazyce.

## 1.2.2.11 Announcement of Arrival and Departure on an uncontrolled aerodromes.

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

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

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

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

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

1.2.3.1.1 To military ATS units these information shall be reported in Czech language only.

**Civilní stanoviště ATS/ Civil ATS units**

Pořadové číslo Number	Stanoviště ATC ATC unit	Telefonní spojení Telephone contact
1.	TWR Tuřany	+420 548 424 870
2.	FIC Praha	+420 220 374 393
3.	TWR Karlovy Vary	+420 353 331 105
4.	TWR Kunovice	+420 572 817 620
5.	TWR Mošnov	+420 596 693 420

**Vojenská stanoviště ATS/ Military ATS units**

Pořadové číslo Number	Stanoviště ATC ATC unit	Telefonní spojení Telephone contact
1.	MIL ACC	+420 233 323 302, 973 212 800
2.	TWR Čáslav	+420 973 246 752
3.	TWR Kbely	+420 973 207 157, 973 207 158
4.	TWR Líně	+420 377 911 301, 973 342 230
5.	TWR Náměšť	+420 973 438 410, 973 438 411
6.	TWR Pardubice	+420 466 310 101, 973 242 230
7.	TWR Přerov	+420 973 421 031

**1.2.4 LETY VFR V NOCI****1.2.4.1 Rozdělení letů podle vzdušného prostoru, ve kterém jsou prováděny**

- a) lety VFR v noci v CTR a TMA (MCTR a MTMA) jako lety řízené,
- b) lety VFR v noci v prostoru třídy E nad 5000 ft AMSL a v prostorech třídy C jako lety řízené,
- c) lety VFR v noci v prostoru třídy E nad 1000 ft AGL do 5000 AMSL včetně a v prostoru třídy G jako lety neřízené.

**1.2.4.2 Podle druhu činnosti se lety rozdělují na:**

- a) letištní lety VFR s letouny, vrtulníky a volnými obsazenými balóny,  
*Poznámka: Letištním letem se rozumí let v CTR (MCTR) nebo, kde CTR není zřízeno, let do vzdálenosti 10 NM/18 km od vztažného bodu letiště a vertikálně do hladiny 5000 ft AMSL, není-li podle ustanovení 1.2.4.5.1 d) povoleno výše.*
- b) traťové lety VFR s letouny, vrtulníky a volnými obsazenými balóny,  
*Poznámka: Traťovým letem se rozumí let vně CTR (MCTR) nebo, kde CTR není zřízeno, let do větší vzdálenosti než 10 NM/18 km od vztažného bodu letiště.*
- c) lety VFR vrtulníků pro leteckou záchrannou službu,
- d) lety VFR vrtulníků Policie ČR při činnostech kromě letecké záchranné služby.

**1.2.4.3 Meteorologické podmínky****1.2.4.3.1 Dohlednost**

- a) při letech v CTR (MCTR), nebo kde CTR není zřízeno, do vzdálenosti 10 NM/18 km musí být letová a přízemní dohlednost 5 km a větší,
- b) při ostatních letech (traťové lety atd.) musí být letová dohlednost 8 km a větší,
- c) při letech vrtulníků pro leteckou záchrannou službu: v prostoru do 1000 ft AGL musí být letová a přízemní dohlednost dodržena v souladu s předpisem JAR-OPS 3:

Počet pilotů/Number of pilots	Dohlednost/Visibility
2 piloti/pilots	2500 m
1 pilot	3000 m

- a) při letech vrtulníků Policie ČR, kromě letů letecké záchranné služby, v neřízeném (třída G) i v řízeném vzdušném prostoru (CTR a MCTR) do 1000 ft AGL přízemní a letová dohlednost 1500 m, mimo oblačnost za viditelnosti země.

**1.2.4.3.2 Výška základny nejnižší oblačné vrstvy a vzdálenosti od oblaků:**

- a) u všech letů nad 1000 ft AGL musí být výška základny nejnižší oblačné vrstvy 1500 ft AGL a vzdálenost od oblaků musí být 1500 m horizontálně a let musí být proveden 1000 ft pod oblaky,

**1.2.4 NIGHT VFR FLIGHTS****1.2.4.1 Classification of flights according to the airspace in which they are conducted**

- a) night VFR flights inside CTR and TMA (MCTR and MTMA) as controlled flights,
- b) night VFR flights in class E airspace above 5000 ft AMSL, and in class C airspace as controlled flights,
- c) night VFR flights in class E airspace above 1000 ft up to 5000 ft AMSL inclusive, and in class G airspace as uncontrolled flights.

**1.2.4.2 According to the nature of their activities the flights are classified as follows:**

- a) aerodrome VFR flights of aeroplanes, helicopters and free manned balloons,  
*Note: Aerodrome flights are flights within CTR (MCTR) or, where CTR has not been established, flights within 10 NM/18 km of ARP and vertically up to altitude 5000 ft AMSL, if not cleared higher in accordance with paragraph 1.2.4.5.1 d).*
- b) VFR flights of aeroplanes, helicopters and free manned balloons along routes,  
*Note: Flights along routes are flights outside CTR (MCTR) or, where CTR has not been established, flights more than 10 NM/18 km from ARP.*
- c) VFR flights of helicopters of Aeronautical Rescue Service,
- d) VFR flights of helicopters of C.R. Police by activities except Aeronautical Rescue Service.

**1.2.4.3 Meteorological conditions****1.2.4.3.1 Visibility**

- a) for flights within CTR (MCTR), or where CTR has not been established, for flights within 10 NM/18 km of ARP, flight visibility as well as ground visibility shall be 5 km or more,
- b) for other flights (e.g. flights along routes) flight visibility shall be 8 km or more,
- c) for flights of helicopters of Aeronautical Rescue Service in airspace up to 1000 ft AGL flight visibility as well as ground visibility shall be in accordance with JAR-OPS 3:

- a) for flights of helicopters of C.R. Police, except flights of Aeronautical Rescue Service, in uncontrolled (class G) and in controlled airspace (CTR and MCTR) up to 1000 ft AGL ground and flight visibility 1500 m, out of cloud by the visibility of ground.

**1.2.4.3.2 Height of cloud base of the lowest layer of clouds and distance from cloud:**

- a) For all flights above 1000 ft AGL the cloud base of the lowest layer of clouds shall be 1500 ft AGL and distance from cloud shall be 1500 m horizontally and flights shall be conducted 1000 ft below clouds.



- b) v prostoru třídy G nebo v řízeném prostoru do 1000 ft AGL musí být let proveden mimo oblačnost za viditelnosti země (světla na zemi),
- c) při letech vrtulníků pro leteckou záchrannou službu v prostoru do 1000 ft AGL musí být vzdálenost od oblačnosti v souladu s předpisem JAR-OPS 3:

- b) In class G airspace or in controlled airspace up to 1000 ft AGL flights shall be conducted clear of cloud and in sight of the surface (lights on the ground).
- c) for flights of helicopters of aeronautical rescue service in airspace up to 1000 ft AGL the distance from cloud shall be in accordance with JAR-OPS 3:

Počet pilotů/Number of pilots	Základna oblačnosti/Cloud base
2 piloti/pilots *)	1500 ft AGL
1 pilot	1500 ft AGL

\*) Poznámka: Základna oblačnosti může být krátkodobě snížena na 1000 ft AGL.

\*) Note: For short periods cloud base could be lowered to 1000 ft AGL.

#### 1.2.4.4 Předkládání FPL a/nebo předkládání údajů o letu na let VFR v noci

1.2.4.4.1 Na lety VFR v noci se podávají letové plány v souladu s ENR 1.10.1 s výjimkou letu v prostoru třídy "E" nad 5000 ft AMSL, kde musí být podán letový plán. V případě letů VFR v noci do/z CTR (MCTR) a do TMA třídy D lze obdržet letové povolení na základě předání údajů o letu podle AIP ČR, ENR 1.2.1.9.

#### 1.2.4.4 Submitting of FPL and/or submitting of information about night VFR flight

1.2.4.4.1 FPLs for night VFR flights shall be submitted in accordance with ENR 1.10.1 with exception of flight in airspace of "E" class above 5000 ft AMSL, where the FPL shall be submitted. In case of night VFR flight to/from CTR (MCTR) and to TMA class D the ATC clearance may be based on information about flight received according to AIP CR, ENR 1.2.1.9.

#### 1.2.4.5 Provozní podmínky

#### 1.2.4.5 Operational conditions

##### 1.2.4.5.1 Letištní lety v noci:

##### 1.2.4.5.1 Aerodrome flights at night-time:

- a) Na letištní lety VFR v noci prováděné z řízeného letiště musí provozovatel letadla nebo pilot předat údaje o letu a tato činnost musí být předem dohodnuta s příslušným stanovištěm ATS.
- b) Na letištní lety VFR v noci prováděné z neřízeného letiště a mimo řízené vzdušné prostory předkládá provozovatel nebo pilot plán činnosti stanovišti AFIS. V plánu činnosti se uvádí počet a typ letadel, druh činnosti, upřesnění prostoru činnosti, max. hladina letu, čas zahájení a ukončení činnosti.

- a) For aerodrome night VFR flights conducted from controlled aerodrome the aircraft operator or pilot shall pass information on the flight and that activity shall be negotiated with relevant ATS unit in advance.
- b) For aerodrome night VFR flights conducted from uncontrolled aerodrome and outside of controlled airspace the operator or pilot submits plan of activities to the relevant AFIS unit. In the plan of activities there shall be given number and type of aircraft, nature of activity, description of area of activity, maximum level of the flight, time of beginning and termination of activities.

- c) Minimální hladina u letištních letů VFR v noci musí být 1300 ft AGL a na okruhu 1000 ft AAL.
- d) Má-li být letištní činnost z neřízeného letiště prováděna v prostoru nad 5000 ft AMSL, musí stanoviště AFIS požádat příslušné stanoviště ATC o povolení rozšířit vertikálně prostor činnosti. Při takovýchto letištních letech nad 5000 ft AMSL musí mít letadlo v činnosti odpovídač sekundárního radaru pracující v modu A a C.

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

- d) If aerodrome activities from uncontrolled aerodrome are to be conducted in airspace above 5000 ft AMSL, an AFIS unit shall request clearance to extend vertical limits from an appropriate ATC unit. During such aerodrome flights above 5000 ft AMSL, aircraft shall have SSR transponder mode A and C on.

Poznámka: Na takovou činnost se nemusí předkládat letový plán.

Note: There is no need to submit FPL for such activities.

- e) Při letištních letech VFR v noci prováděných z řízeného letiště, musí být letadlo stále na spojení s příslušným stanovištěm ATC. Při letištních letech VFR v noci prováděných z neřízeného letiště, musí být letadlo stále na spojení se stanovištěm AFIS nebo s příslušným stanovištěm ATC tam, kde let vstoupí do prostoru třídy C, D nebo E nad 5000 ft AMSL, není-li při koordinaci mezi stanovišti ATC a AFIS dohodnuto jinak. Vybavení palubním odpovídačem SSR se u letištních letů VFR v noci řídí příslušným ustanovením AIP ČR, GEN 1.5.1.

- e) For aerodrome night VFR flights conducted from controlled aerodrome the aircraft shall continuously maintain radio contact with appropriate ATC unit. For aerodrome night VFR flights provided from uncontrolled aerodrome the aircraft shall continuously maintain radio contact with AFIS unit or appropriate ATC unit where the flight enters into the airspace of C, D or E class above 5000 ft, unless otherwise agreed in coordination between ATC and AFIS units. Aircraft operated as an aerodrome night VFR flight shall be equipped with SSR transponder according to AIP CR, GEN 1.5.1.

- f) Výsadkové lety v noci se plánují a provádějí v souladu s AIP ČR, ENR 5.5.3.

- f) Flights for night parachute jumping are planned and conducted in accordance with AIP CR, ENR 5.5.3.

**1.2.4.5.2 Traťové lety**

- a) Traťové lety musí být plánovány a prováděny tak, aby letadlo letělo, kromě vzletu, přistání a nezbytného stoupání a klesání, vždy ve výšce 2000 ft AGL nebo výše. Vrtulníky pro leteckou záchrannou službu musí dodržovat výšku nejméně 500 ft AGL v horizontální vzdálenosti 600 m od překážek a v místě zásahu minimálně 150 ft AGL nebo nad překážkou za předpokladu dostatečného osvětlení prostoru přistání.
- b) Pro vzlet a přistání při traťových letech mohou být využívána pouze letiště schválená pro noční provoz. Vrtulníky pro leteckou záchrannou službu mohou vzlétat i přistávat mimo schválená letiště a heliporty za předpokladu, že jsou vybaveny v souladu s předpisem JAR-OPS 3
- c) Při traťových letech VFR v noci musí být stanoveno náhradní letiště.
- d) Při traťových letech musí mít letadlo navigační zásobu pohonných hmot a oleje jako při letu IFR.
- e) Při všech traťových letech VFR v noci musí mít letadlo v činnosti odpovídač sekundárního radaru pracující v módu A a C. Dále musí mít letadlo nejméně jedno radionavigační zařízení, které je v letadle pevně zastavěno, schváleno a které je v činnosti (ADF, VOR, GPS).
- f) Na každý traťový let v prostoru třídy E nad 5000 ft AMSL musí být získáno letové povolení.
- g) Při traťových letech v prostorech třídy D a C nebo ve vzdušném prostoru třídy E nad 5000 ft AMSL musí být letadlo na spojení s příslušným stanovištěm ATC.
- h) Na letištích vzletu, přistání a na náhradním letišti musí být v době odletu nebo příletu letadla poskytována služba ATC nebo AFIS. Tyto služby na takovýchto letištích mohou být ukončeny až po ukončení všech traťových letů.

**1.2.4.6 Poskytování ATS**

1.2.4.6.1 Letům VFR v noci se poskytují stejné letové provozní služby a provádí se podle stejných pravidel a postupů jako ve dne s výjimkou prostoru třídy E nad 5000 ft AMSL, kde se poskytují letové provozní služby podle pravidel třídy D.

**1.2.4.7 Postupy při ztrátě spojení**

Při ztrátě spojení se postupuje podle AIP ENR 1.1.3.

**1.2.4.8 Letiště**

Všechna letiště schválená pro provádění letů VFR v noci jsou uvedena v AIP ČR, Volume III AD 4.

**1.2.4.9 Doplnující ustanovení pro provoz volných obsazených balonů****1.2.4.9.1 Vybavení balónu protisrážkovými světly**

Protisrážková světla musí být zkonstruovaná tak, aby byla zavěšena pod košem balónu a umístěna tak, aby ve vzdálenosti 5 m pod košem blikalo světlo bílé a ve vzdálenosti dalších 5 m blikalo světlo červené. Bílá světla mohou být dvě s tím, že druhé bílé světlo je umístěné ve vzdálenosti dalších 5 m pod červeným světlem. Červené a bílé (bílá) světlo (světla) blikají v opačné frekvenci, tj. svítí

**1.2.4.5.2 Flights along routes:**

- a) Flights along routes shall be planned and conducted so that they are flown at a height of 2000 ft AGL or more, except for take off, landing and necessary climb and descent. Helicopters of aeronautical rescue service shall maintain at least 500 ft AGL at a horizontal distance 600 m from obstacles. On the place of intervention the height shall be at least 150 ft AGL or above an obstacle provided the landing site is sufficiently lit.
- b) Take-off and landing of flights along routes can be conducted only at aerodromes approved for night operations. Helicopters of aeronautical rescue service can lift-off and land elsewhere than at approved aerodromes and heliports provided they are equipped in accordance with JAR-OPS 3.
- c) For night VFR flights along routes an alternate airport shall be designated.
- d) For flights along routes the aircraft shall have navigational reserve of fuel and oil as for an IFR flight.
- e) For all night VFR flights along routes the aircraft shall have SSR transponder mode A and C on. Furthermore the aircraft shall have at least one built-in radionavigation facility certified and operational (ADF, VOR, GPS).
- f) For every flight along routes in class E airspace above 5000 ft AMSL ATC clearance shall be obtained.
- g) During flights along routes in class D and C airspace or in class E airspace above 5000 ft AMSL the aircraft shall maintain radio contact with appropriate ATC unit.
- h) At aerodromes of take-off, landing and at alternate aerodromes ATC or AFIS service shall be made available in times of departure or arrival of aircraft. Such services at these aerodromes can be discontinued only after all flights along routes have been terminated.

**1.2.4.6 Provision of ATS**

1.2.4.6.1 Night VFR flights are provided with the same air traffic services and are conducted under the same rules and procedures as during daylight, except for flights in class E airspace above 5000 ft AMSL where air traffic services are provided in accordance with rules for class D airspace.

**1.2.4.7 Communication failure procedures**

Radio communication failure procedures are in accordance with AIP ENR 1.1.3.

**1.2.4.8 Aerodromes**

All aerodromes approved for night VFR flights are listed in AIP CR vol III, AD 4.

**1.2.4.9 Additional provisions for operation of free manned balloons****1.2.4.9.1 Balloon equipment with anticollision lights**

Anticollision lights shall be designed so as to be hinged below the balloon basket and located so that a white light flashes at the distance of 5 m from the basket and a red light flashes at the distance of another 5 m. There can be two white lights, provided that the second white light flashes at the distance of another 5 m below the red light. The red light and the white light(s) shall flash in

bílé (bílá) světlo (světla) a červené je zhasnuto a opačně. Frekvence záblesků nesmí být menší než 40 a ne větší než 100 za minutu. Minimální svítivost světél je 20 kandel.

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

#### 1.2.4.9.2 Činnost přístrojového vybavení při přistávání balónu

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

#### 1.2.4.9.3 Přistání balónu v noci

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

### 1.2.5 SKUPINOVÉ FREKVENCE

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

#### 1) kmitočet: **130,925 MHz.**

**účel:** radiové spojení "letadlo-letadlo" mezi kluzáky při mimoletištních letech

**výškové omezení:** používat do FL 95

**poznámka:** doporučená frekvence pro aerovleky mimo ATZ

#### 2) kmitočet: **122,250 MHz.**

**účel:** radiové spojení v provozu balónů a vzducholodí.

**výškové omezení:** používat do 4000 ft AMSL

#### 3) kmitočet: **121,000 MHz.**

**účel:** radiové spojení "letadlo-letadlo" mezi motorovými letadly.

**výškové omezení:** používat do FL 95

#### 4) kmitočet: **125,825 MHz.**

**účel:** pro hlášení polohy, výšky a zamýšlené činnosti na plochách pro vzlety a přistání sportovních létajících zařízení a v jejich blízkosti, pokud tyto plochy nejsou vybaveny pozemní radiostanicí a nemají přidělený jiný kmitočet.

**výškové omezení:** používat do 450 m/1500ft AGL

**volací znak:** složený ze slov(a) - název místa polohy (např. LETOVICE) a slova RÁDIO tak, aby bylo zřejmé, že se nejedná o AFIS používající označení INFO.

**příklady:** LETOVICE RÁDIO, HORNÍ PLANÁ RADIO

opposite frequency, i.e. when the white light(s) is (are) illuminated the red light is to be turned off and vice versa. The frequency of flashes shall not be less than 40 and greater than 100 per minute. The minimum intensity of the lights is 20 candles.

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

#### 1.2.4.9.2 Operation of instrument equipment during landing of the balloon

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

#### 1.2.4.9.3 Night landing of the balloon

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

### 1.2.5 GROUP FREQUENCIES

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

#### 1) frequency **130,925 MHz**

**purpose:** air-to-air radio communication between gliders at cross-country flights

**vertical limit:** up to FL 95

**note:** recommended frequency for aero tows outside ATZ

#### 2) frequency: **122,250 MHz.**

**purpose:** radio communication for balloon and airship operation

**vertical limit:** up to 4000 ft AMSL

#### 3) frequency: **121,000 MHz**

**purpose:** air-to-air radio communication between powered aircraft

**vertical limit:** up to FL 95

#### 4) frequency: **125,825 MHz**

**purpose:** for reporting of position, height and intended activity on fields for take-offs and landings of sport flying equipment (ultralights) and their vicinity, if these fields are not equipped by ground radio station and no other frequency is assigned

**vertical limit:** up to 450 m/1500 ft AGL

**call sign:** composed from words - name of locality (for example LETOVICE) and word RADIO so that it would be evident that it is not AFIS using word INFO.

**examples:** LETOVICE RADIO, HORNÍ PLANA RADIO

Záměrně nepoužito  
Intentionally Left Blank