

ČASŤ 2 - TRATE (ENR)

PART 2 - EN-ROUTE (ENR)

ENR 0

ENR 0.

ENR 0.1 ÚVOD

ENR 0.1 PREFACE

V časti 2 - ENR sa neaplikuje.
Pozri časť 1 - GEN, podsekcia GEN 0.1.

Not applicable in Part 2 - ENR.
See Part 1 - GEN, subsection GEN 0.1.

ENR 0.2 ZÁZNAM O ZMENÁCH DO AIP

ENR 0.2 RECORD OF AIP AMENDMENTS

V časti 2 - ENR sa neaplikuje.
Pozri časť 1 - GEN, podsekcia GEN 0.2.

Not applicable in Part 2 - ENR.
See Part 1 - GEN, subsection GEN 0.2.

ENR 0.3 ZÁZNAM O DOPLNKOCH DO AIP

ENR 0.3 RECORD OF AIP SUPPLEMENTS

V časti 2 - ENR sa neaplikuje.
Pozri časť 1 - GEN, podsekcia GEN 0.3.

Not applicable in Part 2 - ENR.
See Part 1 - GEN, subsection GEN 0.3.

ENR 0.4 KONTROLNÝ ZOZNAM STRÁN AIP

ENR 0.4 CHECKLIST OF AIP PAGES

V časti 2 - ENR sa neaplikuje.
Pozri časť 1 - GEN, podsekcia GEN 0.4.

Not applicable in Part 2 - ENR.
See Part 1 - GEN, subsection GEN 0.4.

ENR 0.5 ZOZNAM RUČNÝCH OPRÁV DO AIP

ENR 0.5 LIST OF HAND AMENDMENTS TO THE AIP

V časti 2 - ENR sa neaplikuje.
Pozri časť 1 - GEN, podsekcia GEN 0.5.

Not applicable in Part 2 - ENR.
See Part 1 - GEN, subsection GEN 0.5.

ENR 0.6 OBSAH ČASTI 2

ENR 0.6 TABLE OF CONTENTS TO PART 2

	<i>Strana</i> <i>Page</i>
ENR 0	
ENR 0.1 ÚVOD PREFACE	ENR 0.6-1
ENR 0.2 ZÁZNAM O ZMENÁCH DO AIP RECORD OF AIP AMENDMENTS	ENR 0.6-1
ENR 0.3 ZÁZNAM O DOPLNKOCH DO AIP RECORD OF AIP SUPPLEMENTS	ENR 0.6-1
ENR 0.4 KONTROLNÝ ZOZNAM STRÁN AIP CHECKLIST OF AIP PAGES	ENR 0.6-1
ENR 0.5 ZOZNAM RUČNÝCH OPRÁV DO AIP LIST OF HAND AMENDMENTS TO THE AIP	ENR 0.6-1
ENR 0.6 OBSAH ČASTI 2 TABLE OF CONTENTS TO PART 2	ENR 0.6-2
ENR 1	
VŠEOBECNÉ PRAVIDLÁ A POSTUPY GENERAL RULES AND PROCEDURES	
ENR 1.1 VŠEOBECNÉ PRAVIDLÁ GENERAL RULES	ENR 1.1-1
ENR 1.2 PRAVIDLÁ NA LETY ZA VIDITEĽNOSTI VISUAL FLIGHT RULES	ENR 1.2-1
ENR 1.3 PRAVIDLÁ NA LETY PODĽA PRÍSTROJOV INSTRUMENT FLIGHT RULES	ENR 1.3-1
ENR 1.4 KLASIFIKÁCIA VZDUŠNÉHO PRIESTORU ATS ATS AIRSPACE CLASSIFICATION	ENR 1.4-1
ENR 1.5 POSTUPY NA VYČKÁVANIE, PRIBLIŽENIE A ODLETY HOLDING, APPROACH AND DEPARTURE PROCEDURES	ENR 1.5-1
ENR 1.6 PREHĽADOVÉ SLUŽBY ATS A POSTUPY ATS SURVEILLANCE SERVICES AND PROCEDURES	ENR 1.6-1
ENR 1.7 POSTUPY NA NASTAVENIE VÝŠKOMERA ALTIMETER SETTING PROCEDURES	ENR 1.7-1
ENR 1.8 REGIONÁLNE DOPLNKOVÉ POSTUPY REGIONAL SUPPLEMENTARY PROCEDURES	ENR 1.8-1
ENR 1.9 MANAŽMENT TOKU LETOVEJ PREVÁDZKY (ATFM) AIR TRAFFIC FLOW MANAGEMENT (ATFM)	ENR 1.9-1
ENR 1.10 PLÁNOVANIE LETU FLIGHT PLANNING	ENR 1.10-1
ENR 1.11 ADRESOVANIE SPRÁV LETOVÉHO PLÁNU ADDRESSING OF FLIGHT PLAN MESSAGES	ENR 1.11-1
ENR 1.12 ZAKROČOVANIE PROTI CIVILNÝM LIETADLÁM INTERCEPTION OF CIVIL AIRCRAFT	ENR 1.12-1
ENR 1.13 PROTIPRÁVNE ZASAHOVANIE UNLAWFUL INTERFERENCE	ENR 1.13-1
ENR 1.14 UDALOSTI V LETOVEJ PREVÁDZKE AIR TRAFFIC INCIDENTS	ENR 1.14-1
ENR 2	
VZDUŠNÝ PRIESTOR LETOVÝCH PREVÁDZKOVÝCH SLUŽIEB AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE	
ENR 2.1 FIR, UIR, CTA, TMA FIR, UIR, CTA, TMA	ENR 2.1-1
ENR 2.2 OSTATNÉ REGULOVANÉ VZDUŠNÉ PRIESTORY OTHER REGULATED AIRSPACE	ENR 2.2-1
ENR 3	
TRATE ATS ATS ROUTES	
ENR 3.1 TRATE ATS V SPODNOM VZDUŠNOM PRIESTORE LOWER ATS ROUTES	ENR 3.1-1
ENR 3.2 TRATE ATS V HORNOM VZDUŠNOM PRIESTORE UPPER ATS ROUTES	ENR 3.2-1
ENR 3.3 TRATE PRIESTOROVEJ NAVIGÁCIE (RNAV) AREA NAVIGATION (RNAV) ROUTES	ENR 3.3-1

	<i>Strana</i>
	<i>Page</i>
ENR 3.4	VRTULNÍKOVÉ TRATE HELICOPTER ROUTES ENR 3.4-1
ENR 3.5	OSTATNÉ TRATE OTHER ROUTES ENR 3.5-1
ENR 3.6	VYČKÁVANIE NA PRELETOVEJ TRATI EN-ROUTE HOLDING ENR 3.6-1
ENR 4	RÁDIONAVIGAČNÉ ZARIADENIA/SYSTÉMY RADIO NAVIGATION AIDS/SYSTEMS
ENR 4.1	PRELETOVÉ RÁDIONAVIGAČNÉ ZARIADENIA RADIO NAVIGATION AIDS - EN-ROUTE ENR 4.1-1
ENR 4.2	ŠPECIÁLNE NAVIGAČNÉ SYSTÉMY SPECIAL NAVIGATION SYSTEMS ENR 4.2-1
ENR 4.3	GLOBÁLNY NAVIGAČNÝ SATELITNÝ SYSTÉM (GNSS) GLOBAL NAVIGATION SATELLITE SYSTEM (GNSS) ENR 4.3-1
ENR 4.4	KÓDOVÉ OZNAČENIE VÝZNAČNÝCH BODOV NAME-CODE DESIGNATORS FOR SIGNIFICANT POINTS ENR 4.4-1
ENR 4.5	PRELETOVÉ LETECKÉ POZEMNÉ SVETELNÉ NÁVESTIDLÁ AERONAUTICAL GROUND LIGHTS - EN-ROUTE ENR 4.5-1
ENR 5	NAVIGAČNÉ VÝSTRAHY NAVIGATION WARNINGS
ENR 5.1	ZAKÁZANÉ, OBMEDZENÉ A NEBEZPEČNÉ PRIESTORY PROHIBITED, RESTRICTED AND DANGER AREAS ENR 5.1-1
ENR 5.2	VOJENSKÉ CVIČENIA A VÝCVIKOVÉ PRIESTORY A IDENTIFIKAČNÉ PÁSMO PROTIVZDUŠNEJ OBRANY MILITARY EXERCISE AND TRAINING AREAS AND AIR DEFENCE IDENTIFICATION ZONE ENR 5.2-1
ENR 5.3	OSTATNÉ AKTIVITY NEBEZPEČNEJ POVAHY A INÉ POTENCIÁLNE NEBEZPEČENSTVÁ OTHER ACTIVITIES OF A DANGEROUS NATURE AND OTHER POTENTIAL HAZARDS ENR 5.3-1
ENR 5.4	LETECKÉ PREKÁŽKY - PRIESTOR 1 AIR NAVIGATION OBSTACLES - AREA 1 ENR 5.4-1
ENR 5.5	ŠPORTOVÉ LETECTVO A ZÁUJMOVÉ LETECKÉ ČINNOSTI AERIAL SPORTING AND RECREATIONAL ACTIVITIES ENR 5.5-1
ENR 5.6	ŤAH VTÁKOV A OBLASTI S FAUNOU CITLIVOU NA HLUK Z LETECKEJ PREVÁDZKY BIRD MIGRATION AND AREAS WITH SENSITIVE FAUNA ENR 5.6-1
ENR 6	MAPY PRELETOVÝCH TRATÍ EN-ROUTE CHARTS
	MAPA PRELETOVÝCH TRATÍ - ICAO / SPODNÝ VZDUŠNÝ PRIESTOR = GND - FL 245 / ENROUTE CHART - ICAO / LOWER AIRSPACE = GND - FL 245 / ENR 6-1
	MAPA PRELETOVÝCH TRATÍ - ICAO / HORNÝ VZDUŠNÝ PRIESTOR = FL 245 - FL 660 / - SEE FRA ENROUTE CHART - ICAO / UPPER AIRSPACE = FL 245 - FL 660 / - SEE FRA ENR 6-3
	ZAKÁZANÉ, OBMEDZENÉ, NEBEZPEČNÉ, PRECHODNE VYČLELENÉ PRIESTORY A PRECHODNE REZERVOVANÉ VZDUŠNÉ PRIESTORY PROHIBITED, RESTRICTED, DANGER, TEMPORARY SEGREGATED AREAS AND TEMPORARY RESERVED AIRSPACES ENR 6-5
	RÁDIOVÉ ZARIADENIA - MAPOVÝ INDEX RADIO FACILITY - INDEX CHART ENR 6-7
	MAPA OBLASTI S FAUNOU CITLIVOU NA HLUK Z LETECKEJ PREVÁDZKY - MAPOVÝ INDEX SENSITIVE FAUNA AREAS - INDEX CHART ENR 6-9
	TRATE MIGRÁCIE VTÁKOV - MAPOVÝ INDEX BIRD MIGRATION ROUTES - INDEX CHART ENR 6-11
	VZDUŠNÝ PRIESTOR LETOVÝCH PREVÁDZKOVÝCH SLUŽIEB - MAPOVÝ INDEX AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE - INDEX CHART ENR 6-13
	ŠPORTOVÉ LETECTVO A ZÁUJMOVÉ LETECKÉ ČINNOSTI - MAPOVÝ INDEX AERIAL SPORTING AND RECREATIONAL ACTIVITIES - INDEX CHART ENR 6-15
	SEE FRA - BALTIC FRA SEE FRA - BALTIC FRA ENR 6-17

ZÁMERNE NEPOUŽITÉ
INTENTIONALLY BLANK

ENR 1 VŠEOBECNÉ PRAVIDLÁ A POSTUPY

ENR 1. GENERAL RULES AND PROCEDURES

ENR 1.1 VŠEOBECNÉ PRAVIDLÁ

ENR 1.1 GENERAL RULES

1.1.1 Aplikované dokumenty

Pravidlá lietania a postupy aplikované v letovej prevádzke nad územím Slovenskej republiky sú v súlade s Vykonávacími nariadeniami Komisie (EÚ) č. 923/2012 a č. 1185/2016, Rozhodnutím ED 2013/013/R, ICAO Annex 2, Annex 11, Doc 4444, s výnimkou rozdielov uvedených v GEN 1.7 a v súlade s národnými predpismi L 2, L 11, L 4444.

1.1.1 Applicable documents

The air traffic rules and procedures applicable to air traffic in the Slovak Republic territory conform to Commission Implementing Regulation (EU) No 923/2012 and No 1185/2016, ED Decision 2013/013/R, ICAO Annex 2, Annex 11, Doc 4444, except for the differences listed in GEN 1.7 and in accordance with national directives L 2, L 11, L 4444.

1.1.2 Minimálne hladiny

Minimálne výšky pre lety VFR sú uvedené v odseku ENR 1.2.1.5 a minimálne hladiny pre lety IFR sú uvedené v odseku ENR 1.3.1.2.

1.1.2 Minimum levels

Minimum heights for VFR flights see para. ENR 1.2.1.5 and minimum levels for IFR flights see para. ENR 1.3.1.2.

1.1.3 Cestovné hladiny

Cestovné hladiny pre lety VFR sú uvedené v odseku ENR 1.2.1.4 a cestovné hladiny pre lety IFR sú uvedené v odseku ENR 1.3.2.2 a ENR 1.3.3.1.

1.1.3 Cruising levels

Cruising levels for VFR flights see para. ENR 1.2.1.4 and cruising levels for IFR flights see para. ENR 1.3.2.2 and ENR 1.3.3.1.

1.1.4 Lety križujúce štátnu hranicu sa v CTA Bratislava (pozri podsekcii ENR 2.1) musia vykonávať po tratiach, pokiaľ nie je vydané zvláštne povolenie Dopravného úradu alebo sú povolené príslušným stanovišťom ATC.

1.1.4 Flights crossing the state boundary within BRATISLAVA CTA (see subsection ENR 2.1) must be conducted using routes, unless special permission has been granted by the Transport Authority or otherwise cleared by the appropriate ATC unit.

1.1.5 Letové povolenia

1.1.5 Flight clearances

1.1.5.1 Letové povolenia vydávané stanovišťami ATC musia zaistiť rozstupy:

1.1.5.1 Clearances issued by ATC units shall provide separation:

- medzi letmi IFR vo vzdušnom priestore tried C a D,
- medzi letmi IFR a letmi VFR vo vzdušnom priestore triedy C,
- medzi letmi IFR a zvláštnymi letmi VFR,
- medzi zvláštnymi letmi VFR.

- between IFR flights in airspace classes C and D,
- between IFR flights and VFR flights in airspace class C,
- between IFR flights and special VFR flights,
- between special VFR flights.

1.1.5.2 Letové povolenia musia vychádzať výlučne z požiadaviek na poskytovanie služby riadenia letovej prevádzky.

1.1.5.2 Air traffic control clearances shall be based solely on the requirements for providing air traffic control service.

1.1.5.3 Prevádzka podliehajúca letovému povoleniu

1.1.5.3 Operation subject to clearance

a) Letové povolenie sa musí získať pred uskutočnením riadeného letu alebo časti letu, keď je let riadený. Žiadosť o toto povolenie sa podáva predložením letového plánu stanovišťu ATC.

a) An air traffic control clearance shall be obtained prior to operating a controlled flight or a portion of a flight as a controlled flight. Such clearance shall be requested through the submission of a flight plan to an ATC unit.

b) Veliteľ lietadla informuje stanovište ATC v prípade, že letové povolenie je nevyhovujúce. V takomto prípade stanovište ATC vydá zmenené povolenie, ak je to možné.

b) The pilot-in-command of an aircraft shall inform ATC unit if an air traffic control clearance is not satisfactory. In such case, ATC unit will issue an amended clearance, if practicable.

c) V prípade žiadosti o letové povolenie pre lietadlo, ktorá zahŕňa požiadavku prednosti, musí sa predložiť oznámenie s vysvetlením potreby takejto prednosti, ak o to príslušné stanovište ATC požiada.

c) Whenever an aircraft has requested a clearance involving priority, a report explaining the necessity for such priority shall be submitted, if requested by the appropriate ATC unit.

d) Možná zmena letového povolenia počas letu

d) Potential reclearance in flight

Ak sa pred vzletom očakáva, že v závislosti od zásoby paliva a podliehajúcej zmene letového povolenia počas letu, sa môže prijať rozhodnutie o pokračovaní na zmenené letisko určenia, príslušné stanovišťa ATC musia byť o tom informované tým, že sa v letovom pláne uvedie informácia, ktorá sa týka zmenenej trate (ak je známa) a zmeneného letiska určenia (v poli 18 FPL, napr. RIF/LZKZ).

If, prior to departure, it is anticipated that, depending on fuel endurance and subject to reclearance in flight, a decision may be taken to proceed to a revised destination aerodrome, the appropriate ATC units shall be so notified by the insertion in the flight plan of information concerning the revised route (where known) and the revised destination aerodrome (item 18 FPL, for example RIF/LZKZ).

e) Na riadenom letisku nesmie lietadlo rolovať po prevádzkovej ploche bez povolenia letiskovej riadiacej veže a musí plniť všetky príkazy vydané týmto stanovišťom.

e) An aircraft operated on a controlled aerodrome shall not taxi on the maneuvering area without clearance from the aerodrome control tower and shall comply with any instructions given by that unit.

1.1.5.4 Obsah letových povolení

1.1.5.4 Contents of clearances

Letové povolenie musí obsahovať:

An air traffic control clearance shall indicate:

- identifikáciu lietadla podľa letového plánu,
- medzu povolenia,

- aircraft identification as shown in the flight plan,
- clearance limit,

c) trať letu,

Poznámka: Pri vydávaní letového povolenia nebude uvedená trať letu, pokiaľ je zhodná s traťou uvedenou v FPL.

d) hladinu (hladiny) letu na celú trať alebo jej časť, a ak sa tak požaduje, zmeny hladín,

e) akékoľvek ďalšie potrebné príkazy alebo informácie, ktoré sa týkajú napríklad približovacích alebo odletových manévrov, spojenia a času uplynutia platnosti povolenia.

1.1.6 Prilety a prelety CTR/TMA z neriadeného vzdušného priestoru

Piloti lietadiel vstupujúcich do CTR/TMA musia nadviazať obojsmerné rádiové spojenie na príslušnej FREQ TWR alebo APP, do priestoru zodpovednosti ktorého zamýšľajú vstúpiť, najmenej 3 minúty pred vstupom a odovzdať nasledujúce údaje:

- identifikácia lietadla,
- aktuálna poloha a hladina,
- potvrdenie informácie ATIS a QNH v prípade letiska, pre ktoré je vysielaná informácia ATIS,
- žiadosť o letové povolenie v prípade letov s podaným letovým plánom alebo žiadosť o predloženie obmedzených informácií letového plánu podľa odseku ENR 1.10.1.1.5.

Príklad:

OM ABC, DUBOVÁ, NADMORSKÁ VÝŠKA 1 200 STÔP, INFORMÁCIA GOLF QNH 1014, ŽIADAM O VSTUP DO CTR PODĽA LETOVÉHO PLÁNU.

alebo

OM ABC, DUBOVÁ, NADMORSKÁ VÝŠKA 1 200 STÔP, INFORMÁCIA GOLF QNH 1014, ŽIADAM PREDLOŽIŤ LETOVÝ PLÁN.

Poznámka: Ak piloti vrtulníkov prevádzkovateľov AIR-TRANSPORT EUROPE, spol. s r.o. a Letecký útvar Ministerstva vnútra Slovenskej republiky v prípade osobitných činností nie sú schopní dodržať požadovaný čas, môžu odovzdať tieto údaje bezprostredne pred vstupom do CTR/TMA.

1.1.7 Odlety

Pre odlety pozri podsekciiu AD 2.22 jednotlivých letísk.

1.1.8 Lety v neriadenom vzdušnom priestore

1.1.8.1 Všeobecne

Pre let v neriadenom vzdušnom priestore pozri aj príslušné časti AIP SR GEN 1.5 Lietadlové prístroje, vybavenie a letová dokumentácia, ostatné časti ENR 1.1 Všeobecné pravidlá, ENR 1.2 Pravidlá na lety za viditeľnosti, ENR 1.3 Pravidlá na lety podľa prístrojov, ENR 1.4 Klasifikácia vzdušného priestoru a ENR 1.10 Plánovanie letu. Informácie o letiskách sú uvedené v časti AD (AIP SR, zväzky II. a III.).

Poznámka: Mimo OPR HR riadených letísk a letísk, kde sa neposkytuje služba riadenia letovej prevádzky sú v časti AD (AIP SR, zväzky II. a III.) upravené podmienky, za ktorých je možné využiť služby letiska, resp. sú upravené postupy, ktoré sa na letisku uplatňujú. Tieto podmienky, resp. postupy musia piloti dodržiavať a stanovište ATS neskúma, či sú tieto podmienky, resp. postupy dodržané.

1.1.8.1.1 Letová informačná služba a pohotovostná služba

1.1.8.1.1.1 Letová informačná služba je služba určená na poskytovanie rád a informácií na bezpečné a efektívne vykonávanie letov. Stanovište FIC Bratislava poskytuje letovú informačnú službu na požiadanie. Rozsah pôsobnosti letovej informačnej služby upravuje ustanovenie SERA.9005 Vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 923/2012.

c) route of flight,

Note: The flight route, when it is identical with the route inserted into FPL, will not be indicated in en-route air traffic control clearance.

d) level(s) of flight for the entire route or part thereof and changes of levels if required,

e) any necessary instructions or information on other matters as approach or departure maneuvers, communications and the time of expiry of the clearance.

1.1.6 Arriving flights and overflights of CTR/TMA from uncontrolled airspace

Pilots of aircraft entering CTR/TMA shall establish two-way radio contact on appropriate FREQ of TWR or APP, according to which area of responsibility are expecting to enter, at least 3 minutes before entering and pass following flight data:

- aircraft identification,
- actual position and level,
- confirmation of ATIS information and QNH for an aerodrome for which ATIS information is transmitted,
- request for a flight clearance for flights with filed flight plan or request for submission of limited information of a flight plan according to para. ENR 1.10.1.1.5.

Example:

OM ABC, DUBOVÁ 1 200 FEET, INFORMATION GOLF QNH 1014, REQUEST CTR ENTRY CLEARANCE ACCORDING TO FLIGHT PLAN.

or

OM ABC, DUBOVÁ 1 200 FEET, INFORMATION GOLF QNH 1014, REQUEST FLIGHT PLAN SUBMISSION.

Note: In case pilots of helicopters of AIR-TRANSPORT EUROPE, spol. s r.o. and Air Department of the Ministry of Interior of the Slovak Republic are unable to comply with required time frame when committing special operations, they may pass data just prior entering CTR/TMA.

1.1.7 Departing flights

For departures see subsection AD 2.22 for each aerodrome.

1.1.8 Flights in uncontrolled airspace

1.1.8.1 General

For flight in uncontrolled airspace see also subsections AIP S. R. GEN 1.5 Aircraft Instruments, Equipment and Flight Documents, ENR 1.1 General Rules, ENR 1.2 Visual Flight Rules, ENR 1.3 Instrument Flight Rules, ENR 1.4 ATS airspace classification and ENR 1.10 Flight Planning. For aerodrome information see part AD (AIP S. R., VOL II. and III.).

Note: For conditions of use of controlled aerodromes outside of OPR HR and at the uncontrolled aerodrome see part AD (AIP S. R., VOL II. and III.) where conditions of services offered and procedures to be applied are described. These conditions and procedures shall be complied by pilots and ATS unit is not looking over whether these conditions and procedures are adhered.

1.1.8.1.1 Flight information service and alerting service

1.1.8.1.1.1 Flight information service means a service provided for the purpose of giving advice and information useful for the safe and efficient conduct of flights. Bratislava FIC unit is providing flight information service on request. For scope of flight information service see Commission Implementing Regulation (EU) No 923/2012, SERA.9005.

1.1.8.1.1.2 Pohotovostná služba sa poskytuje v rozsahu, v akom je to možné, všetkým letom, na ktoré bol podaný letový plán alebo sú inak známe letovým prevádzkovým službám. Letom, na ktoré bol podaný letový plán, sa poskytuje pohotovostná služba vzťahovaná k letovému plánu na základe hlásenia o odlete (pozri odsek ENR 1.10.4).

Letom bez letového plánu sa poskytuje pohotovostná služba v prípade, ak došlo k stavu núdze alebo k obmedzeniu prevádzkyschopnosti lietadla, ktorá by mohla ovplyvniť bezpečnosť letu alebo je inak známe, že poskytnutie tejto služby vyžaduje alebo potrebuje.

Pilot lietadla musí v tomto prípade oznámiť stanovištiu FIC Bratislava:

- a) identifikáciu a typ lietadla,
- b) polohu,
- c) povahu núdze a zámery.

Ak to okolnosti umožňujú, pilot lietadla čo najskôr oznámi:

- a) letisko odletu alebo miesto prevádzky,
- b) trať letu,
- c) letisko určenia alebo miesto prevádzky,
- d) predpokladaný čas priletu,
- e) počet osôb na palube a vytrvalosť letu.

Ak pilot neohlási ukončenie stavu núdze alebo pominutie problému, alebo v prípade straty spojenia, musí čo najskôr po pristátí podať hlásenie o pristátí stanovištiu FIC Bratislava podľa odseku ENR 1.10.5.5. Stanovište FIC Bratislava vyhlasuje obdobie núdze v súlade s ICAO Annex 11.

1.1.8.1.2 Pilotom lietadiel vykonávajúcim let v neriadenom vzdušnom priestore križujúcom štátnu hranicu sa odporúča pred vstupom do alebo výstupom z FIR BRATISLAVA nadviazať obojsmerné rádiové spojenie so stanovištom FIC Bratislava a podľa vhodnosti oznámiť:

- a) identifikáciu lietadla,
- b) typ lietadla,
- c) letisko odletu alebo miesto prevádzky,
- d) aktuálnu polohu a hladinu,
- e) vstupný/výstupný bod do/z FIR BRATISLAVA s vypočítaným časom.

1.1.8.2 Neriadené letiská

1.1.8.2.1 Zóny s povinným rádiovým vybavením (RMZ)

1.1.8.2.1.1 RMZ sa v Slovenskej republike môže zriadiť na letiskách, na ktorých nie je poskytovaná služba riadenia letovej prevádzky alebo mimo OPR HR stanovišťa ATC. Hranice RMZ sú vymedzené horizontálne kružnicou s polomerom 3 NM so stredom v ARP a vertikálne od zeme do stanovenej výšky (pozri ENR 2.2.3). Ak do takto vymedzeného priestoru zasahuje vzdušný priestor triedy C alebo D alebo zakázaný (P), obmedzený (R), nebezpečný (D), prechodne vyčlenený priestor (TSA) alebo prechodne rezervovaný vzdušný priestor (TRA), sú hranice RMZ tvorené vonkajšími hranicami týchto priestorov v čase ich aktivácie.

1.1.8.2.1.2 V RMZ sa od pilotov lietadiel vyžaduje nepretržite bdieť na príslušnej frekvencii a oznámiť informácie uvedené v odseku ENR 1.1.8.2.3.

1.1.8.1.1.2 Alerting service shall be provided in so far as practicable to all aircraft having filed a flight plan or otherwise known to the air traffic services. Alerting service related to flight plan is provided to flights for which the flight plan has been submitted based on departure report (see para ENR 1.10.4).

Alerting service for a flight without flight plan will be provided when state of an emergency occurs or when the operating efficiency of the aircraft has been impaired and should influence the safety or it is otherwise known that such service is requested or needed.

In that case pilot of the aircraft shall report to Bratislava FIC unit:

- a) aircraft identification and aircraft type,
- b) position,
- c) nature of an emergency and intentions.

If circumstances allow pilot shall as soon as practicable report:

- a) departure aerodrome or operating site,
- b) route to be followed,
- c) destination aerodrome or operating site,
- d) estimated time of arrival,
- e) number of persons on board and fuel endurance.

If pilot will not report the end of state of an emergency or solving the problem, or in case of loss of radio contact, report of arrival shall as soon as practicable be submitted to Bratislava FIC unit according to para. ENR 1.10.5.5. Bratislava FIC unit will declare an emergency phase according to ICAO Annex 11.

1.1.8.1.2 Pilots crossing the state boundary performing flight in uncontrolled airspace is before entering or leaving BRATISLAVA FIR are advised to establish two-way radio contact with Bratislava FIC unit and pass data according to availability:

- a) aircraft identification,
- b) aircraft type,
- c) departure aerodrome or operating site,
- d) actual position and level,
- e) to/from BRATISLAVA FIR entry/exit point with estimated time.

1.1.8.2 Uncontrolled aerodromes

1.1.8.2.1 Radio mandatory zones (RMZ)

1.1.8.2.1.1 In the Slovak Republic RMZ may be established on aerodromes where neither air traffic control service is provided or outside ATC unit OPR HR. It is specified by a horizontal circle with radius of 3 NM and with its centre at ARP, extending vertically from the surface of the ground up to specified altitude (see para. ENR 2.2.3). If any airspace class C or D, prohibited (P), restricted (R), danger (D), temporary segregated area (TSA), temporary reserved airspace (TRA) protrude into an RMZ airspace defined as mentioned above, the boundaries of such RMZ are formed by the external boundaries of these airspaces during the period of their activation.

1.1.8.2.1.2 Within RMZ, pilots of aircraft are required to watch continuously at the appropriate frequency and report the information referred to in para. ENR 1.1.8.2.3.

1.1.8.2.2 Okrsky letísk (ATZ)

1.1.8.2.2.1 ATZ sa v Slovenskej republike môže zriadiť na letiskách, na ktorých nie je poskytovaná služba riadenia letovej prevádzky alebo mimo OPR HR stanovišťa ATC. Hranice ATZ sú vymedzené horizontálne kružnicou s polomerom 3 NM so stredom v ARP a vertikálne od zeme do 4 000 ft AMSL (pozri ENR 2.2.4). Ak do takto vymedzeného priestoru zasahuje vzdušný priestor triedy C alebo D alebo zóna s povinným rádiovým vybavením (RMZ) alebo zakázaný (P), obmedzený (R), nebezpečný (D), prechodne vyčlenený priestor (TSA) alebo prechodne rezervovaný vzdušný priestor (TRA), sú hranice ATZ tvorené vonkajšími hranicami týchto priestorov v čase ich aktivácie.

1.1.8.2.2.2 Pilotovi lietadla vybaveného rádiostanicou sa v ATZ odporúča vysielat' na príslušnej frekvencii informácie uvedené v odseku ENR 1.1.8.2.3. Pilotom lietadiel vybavených rádiostanicou, ktorí sú súčasťou prevádzky v ATZ, sa dôrazne odporúča bdiieť na príslušnej frekvencii.

1.1.8.2.3 Informácie vysielané v RMZ a v ATZ

1.1.8.2.3.1 Pri prilete na letisko:

- identifikácia a typ lietadla,
- letisko odletu (ak nie je totožné s letiskom prístátia),
- miesto vstupu do ATZ/RMZ a/alebo miesto zaradenia do letiskového okruhu,
- poloha na letiskovom okruhu podľa obrázku v odseku ENR 1.1.8.2.4.

1.1.8.2.3.2 Pri odlete z letiska:

- identifikácia a typ lietadla,
- začatie rolovania,
- vstup na vzletovú a prístávaciu dráhu,
- rozjazd,
- poloha na letiskovom okruhu podľa obrázku v odseku ENR 1.1.8.2.4,
- miesto opustenia ATZ/RMZ.

1.1.8.2.3.3 Pri prelete ATZ/RMZ:

- identifikácia a typ lietadla,
- miesto, nadmorskú výšku letu nad zamýšľaným miestom vstupu a výstupu do/z ATZ/RMZ a QNH,
- vzdialenosť, zemepisný smer od letiska, trať a nadmorskú výšku letu v ATZ/RMZ.

1.1.8.2.4 Polohy na letiskovom okruhu

1.1.8.2.2 Aerodrome traffic zones (ATZ)

1.1.8.2.2.1 In the Slovak Republic ATZ may be established on aerodromes where neither air traffic control service is provided or outside ATC unit OPR HR. It is specified by a horizontal circle with radius of 3 NM and with its centre at ARP, extending vertically from the surface of the ground up to 4 000 ft AMSL (see para. ENR 2.2.4). If any airspace class C or D or radio mandatory zone (RMZ) or prohibited (P), restricted (R), danger (D), temporary segregated area (TSA), temporary reserved airspace (TRA) protrude into an ATZ airspace defined as mentioned above, the boundaries of such ATZ are formed by the external boundaries of these airspaces during the period of their activation.

1.1.8.2.2.2 Pilot of the aircraft equipped with radio station within ATZ is obliged to transmit on appropriate frequency information published according to para. ENR 1.1.8.2.3. Pilots of the aircraft equipped with radio station are emphatically advised to listen to the appropriate frequency when operating within an ATZ.

1.1.8.2.3 Information transmitted within RMZ and ATZ

1.1.8.2.3.1 When arriving to an aerodrome:

- aircraft identification and aircraft type,
- departure aerodrome (if not identical with destination aerodrome),
- ATZ/RMZ entry point and/or the aerodrome traffic circuit entry point,
- position in aerodrome traffic circuit according to para. ENR 1.1.8.2.4.

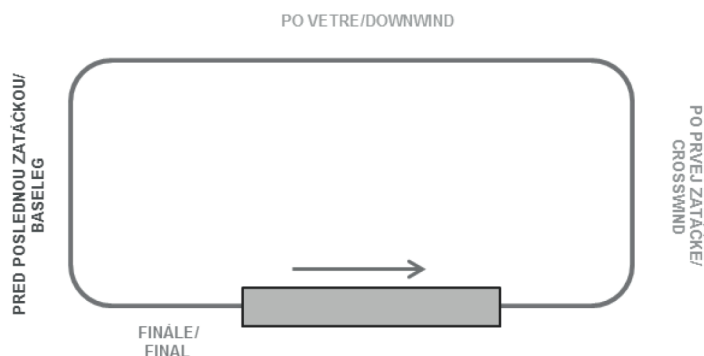
1.1.8.2.3.2 When departing from an aerodrome:

- aircraft identification and aircraft type,
- taxi initiation,
- entering the runway,
- rolling,
- position in aerodrome traffic circuit according to para. ENR 1.1.8.2.4,
- ATZ/RMZ exit point.

1.1.8.2.3.3 When crossing the ATZ/RMZ:

- aircraft identification and aircraft type,
- location and altitude of estimated ATZ/RMZ entry and exit point and QNH,
- distance, true bearing from the aerodrome, track and altitude within ATZ/RMZ.

1.1.8.2.4 Positions in aerodrome traffic circuit



1.1.8.2.5 Vertikálna poloha lietadla v ATZ/RMZ sa vyjadruje podľa odseku ENR 1.7.3.2.

1.1.8.2.5 Vertical position of the aircraft within ATZ/RMZ is expressed according to para. ENR 1.7.3.2.

1.1.8.2.6 CTAF pre danú ATZ/RMZ je určená na používanie všetkými lietadlovými stanicami a/alebo operátorom CTAF s cieľom umožniť spoluprácu a koordináciu činností v ATZ/RMZ. Komunikácia sa týka vzletov, pristátí, činností na prevádzkových plochách, prevádzky v ATZ/RMZ. Zámer pilota alebo aktuálna činnosť je vysielaná ako informácia pre ostatných používateľov.

1.1.8.2.7 Všetky volania lietadlových staníc na CTAF začínajú názvom ATZ/RMZ (pozri odsek ENR 2.2.3 a odsek ENR 2.2.4) s následným slovom "PREVÁDZKA" alebo "TRAFFIC". Informácie uvedené v odseku ENR 1.1.8.2.3 musia byť vysielané i v prípade straty alebo nenadviazania spojenia - vysielanie naslepo.

1.1.8.2.8 V dobe komplexnej letiskovej prevádzky je možné zriadiť na letiskách funkciu operátora stanice leteckej pohyblivej služby (ďalej len "operátor CTAF") s cieľom zlepšiť prehľad pilotov o letiskovej prevádzke.

1.1.8.2.9 Rozsah informácií vysielaných operátorom CTAF:

- preferovaná RWY v používaní,
- smer a rýchlosť vetra,
- oblastné/letiskové QNH (pozri odsek ENR 1.7.3.2),
- informácie o známej letiskovej prevádzke,
- iné informácie, ktoré môžu byť vhodné.

Poznámka: Informácie vysielané operátorom CTAF majú iba informatívny charakter a nezabývajú veliteľa lietadla žiadnej jeho zodpovednosti. Veliteľ lietadla má právo rozhodnúť s konečnou platnosťou o vykonaní letu.

Príklad:

Pilot: "DUBNICA PREVÁDZKA, OM ABC FINÁLE DRÁHY 23, PRISTÁTIE".

Operátor CTAF: "OM ABC, DUBNICA PREVÁDZKA, QNH 1010, VIETOR 050°, 5 UZLOV".

1.1.9 Osobitné činnosti

1.1.9.1 Skupinové lety

1.1.9.1.1 Skupinové lety sa môžu vykonávať po predchádzajúcom dohovore medzi veliteľmi lietadiel tvoriacich skupinu a v prípade skupinového letu v riadenom vzdušnom priestore v súlade s nasledujúcimi podmienkami stanovenými Dopravným úradom:

- jeden z veliteľov lietadiel je určený za vedúceho skupiny,
- z hľadiska navigácie a hlásení o polohe vykonáva skupina let ako jedno lietadlo,
- za zabezpečenie rozstupov medzi lietadlami v skupine počas letu zodpovedá vedúci skupiny a veliteľia jednotlivých lietadiel a vzťahuje sa to aj na prechodné obdobia, keď lietadlá manévrujú, aby dosiahli vlastný rozstup v rámci skupiny a takisto na formovanie skupiny a na jej rozchod,
- vzdialenosť medzi jednotlivými lietadlami a vedúcim skupiny nesmie priečne ani pozdĺžne presiahnuť 0,5 NM (1 km) a vertikálne 100 ft (30 m).

1.1.9.1.2 Skupinové lety lietadiel vo FIR BRATISLAVA vo vzdušnom priestore RVSM (medzi letovými hladinami FL 290 a FL 410 vrátane) nie sú povolené.

Poznámka: Výnimku tvoria skupinové lety štátnych lietadiel.

1.1.9.1.3 Lietadlá letiace v skupine sa pri poskytovaní ATS považujú za jedno lietadlo, pričom sa pohotovostná služba poskytuje každému z lietadiel skupiny.

1.1.9.1.4 Vedúci skupiny musí pri prvom nadviazaní spojenia so stanovišťom ATS oznámiť počet lietadiel v skupine frázou: (volacia značka) PLUS (počet ostatných lietadiel v skupine) SKUPINOVÝ LET.

1.1.8.2.6 CTAF for given ATZ/RMZ is determined for use by all aircraft stations and/or CTAF operator with the aim of enabling the cooperation and coordination of activities within ATZ/RMZ. This communication relates to take-offs, landings, maneuvering area operations, operations within ATZ/RMZ. Pilot's intention or actual activity is transmitted as information for all other users.

1.1.8.2.7 All aircraft stations transmissions on CTAF frequency begin with the name of ATZ/RMZ (see para. ENR 2.2.3 and para. ENR 2.2.4) followed by the word "TRAFFIC" or "PREVÁDZKA". Information published in para. ENR 1.1.8.2.3 must be transmitted also in case of loss of radio contact or failing to establish contact - transmitting blind.

1.1.8.2.8 For the purpose to increase situation awareness of pilots involved in aerodrome traffic during a complex traffic, it is possible to establish at aerodrome a post of aeronautical mobile station operator (further on referred to as "CTAF operator").

1.1.8.2.9 The extent of information transmitted by the CTAF operator is:

- preferred RWY in use,
- wind direction and speed,
- area/aerodrome QNH (see para. ENR 1.7.3.2),
- information about known aerodrome traffic,
- any other useful information.

Note: Information transmitted by CTAF operator is only informative and does not relieve pilot-in-command of an aircraft of any responsibilities. The pilot-in-command of an aircraft shall have final authority as to the disposition of the aircraft while in command.

Example:

Pilot: "DUBNICA TRAFFIC, OM ABC ON FINAL RWY 23, LANDING".

CTAF Operator: "OM ABC, DUBNICA TRAFFIC, QNH 1010, WIND 050°, 5 KNOTS".

1.1.9 Special operations

1.1.9.1 Formation flights

1.1.9.1.1 Aircraft shall not be flown in formation except by pre-arrangement among pilots-in-command of the aircraft taking part in the flight and, for formation flight in controlled airspace in accordance with the following conditions prescribed by Transport Authority:

- one of the pilots-in-command shall be designated as the flight leader;
- the formation operates as a single aircraft with regard to navigation and position reporting,
- separation between aircraft in the flight shall be the responsibility of the flight leader and the pilots-in-command of the other aircraft in the flight and shall include periods of transition when aircraft are maneuvering to attain their own separation within the formation and during join-up and breakaway,
- distance not exceeding 0,5 NM (1 km) laterally and longitudinally and 100 ft (30 m) vertically from the flight leader shall be maintained by each aircraft.

1.1.9.1.2 Formation flights of aircraft are not approved within RVSM airspace (between FL 290 and FL 410 inclusive) in BRATISLAVA FIR.

Note: Except for formation flights of state aircraft.

1.1.9.1.3 Aircraft flying in formation shall be considered as a flight of one aircraft when ATS is provided while alerting service is provided to each aircraft in formation.

1.1.9.1.4 The flight leader when making initial contact with ATS unit shall report the number of the aircraft in formation by the following phrase: (call sign) PLUS (number of the rest of aircraft in

PRÍKLAD: SKUPINA MÁ 5 LIETADIEL: OM ABC PLUS 4 SKUPINOVÝ LET.

1.1.9.1.5 V prípade, že sa skupinový let rozpadne, musí vedúci skupiny túto skutočnosť ohlásiť stanovištiu ATS. V tomto prípade stanovište ATS poskytuje lietadlám letovú informačnú službu až do doby, kedy je zaistený štandardný rozstup. Pritom rádiotelefonné spojenie s jednotlivými lietadlami sa uskutočňuje podľa ich registrových značiek.

1.1.9.1.6 Pridelený kód SSR musí byť zapnutý len na lietadle vedúceho skupiny. Ostatné lietadlá v skupine nastavujú odpovedača do polohy "STANDBY".

1.1.9.1.7 Minimum radarového rozstupu od skupinového letu alebo medzi skupinovými letmi navzájom je 10 NM.

1.1.9.1.8 Pri skupinových letoch IFR musia byť všetky lietadlá v skupine vybavené pre lety IFR a posádka každého lietadla musí mať kvalifikáciu pre lety IFR.

1.1.9.1.9 Žiadne lietadlo pri skupinovom lete nesmie prepravovať pasažierov za odplatu.

1.1.9.1.10 Príkazy alebo inštrukcie musia byť vedúcemu skupiny podávané s dostatočným časovým predstihom.

1.1.9.1.11 Pokiaľ pri uskutočňovaní skupinového letu v rámci letiskovej prevádzky veliteľ skupinového letu nepožiadá, aby bola služba riadenia letovej prevádzky poskytnutá oddelene jednotlivým lietadlám, vzlety a pristátia sa uskutočňujú v skupine.

1.1.9.1.12 Vedúci skupinového letu je zodpovedný za dodržanie plánovanej trasy a let uskutoční tak, aby bola zabezpečená neustála dostatočná vzájomná viditeľnosť medzi všetkými lietadlami v skupine.

1.1.9.1.13 Odchýlku od plánovanej trasy za účelom dodržania vzájomnej viditeľnosti ohlási vedúci skupiny stanovištiu ATS.

1.1.9.1.14 Vedúci skupiny zodpovedá za uskutočnenie prípravy na let každého člena skupiny, je zodpovedný za stanovenie postupov jednotlivým členom skupiny na vzlet, za prelet oblačnosťou, pri stúpaní a klesaní, priblížení a pristáti. Vedúci skupiny je povinný čo najskôr, avšak najneskôr vo fáze konečného priblíženia ohlásiť spôsob pristátia skupiny stanovištiu ATS.

1.1.9.1.15 Vedúci skupiny je zodpovedný za dohodnutie náhradného spôsobu vzájomnej komunikácie v skupine (napr. vizuálne signály).

1.1.9.1.16 Vedúci skupiny pred letom určí minimálne jedného svojho zástupcu.

1.1.9.1.17 Pri štartoch z riadených letísk sa poskytujú rady a informácie k rýchlemu sformovaniu skupiny, ak je to potrebné.

1.1.9.2 Zhadzovanie predmetov a rozprašovanie

Zhadzovanie predmetov alebo rozprašovanie za letu sa vykonáva len v súlade s:

- právnymi predpismi Únie a v prípade potreby s vnútroštátnymi právnymi predpismi na prevádzku lietadiel regulovanú členskými štátmi;
- príslušnými informáciami, odporúčaniami a/alebo povoleniami príslušného stanovišťa letových prevádzkových služieb.

V Slovenskej republike nie je zhadzovanie predmetov a rozprašovanie dovolené. Dopravný úrad môže udeliť výnimky.

formation) FORMATION FLIGHT.

EXAMPLE: 5 AIRCRAFT FORMATION OM ABC PLUS 4 FORMATION FLIGHT.

1.1.9.1.5 In case of breakaway of the formation, the flight leader has to report this fact to ATS unit. In this case ATS unit provides aircraft the flight information service, until standard separation is ensured. Radio contact with each aircraft is maintained according to its registration mark.

1.1.9.1.6 Assigned SSR code shall be switched on by flight leader only. Other aircraft of the formation shall set their transponders to "STANDBY".

1.1.9.1.7 Minimum radar separation from formation flight or between formation flights is 10 NM.

1.1.9.1.8 In case of IFR formation flight, all aircraft in the formation have to be IFR equipped and crew of each aircraft shall be IFR qualified.

1.1.9.1.9 Any aircraft during formation flight is not allowed to transport paying passengers.

1.1.9.1.10 Commands or instructions to the flight leader shall be given in sufficient timing advance.

1.1.9.1.11 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.

1.1.9.1.12 The flight leader is responsible for following intended route and flight will be performed so that each aircraft is continuously and adequately visible by other aircraft in formation.

1.1.9.1.13 The flight leader shall report to ATS unit any deviation from intended route with the aim that each aircraft is visible by other.

1.1.9.1.14 The flight leader is responsible for the pre-flight preparation of each member of the formation flight, he is obliged to set procedures to each member of formation for take-off, for flight through the clouds, during climbing or descending, approaching and landing. The flight leader has to report ATS unit the intended landing procedure as soon as practicable or during the final approach phase at the latest.

1.1.9.1.15 The flight leader is responsible for determination of an alternative way of communication in formation (e. g. visual signals).

1.1.9.1.16 The flight leader shall nominate at least one deputy formation leader.

1.1.9.1.17 Formation flights departing from controlled aerodromes are provided with advices and information for join-up, if necessary.

1.1.9.2 Dropping of objects and spraying

Dropping of objects or spraying from an aircraft in flight shall only be conducted in accordance with:

- Union legislation or, where applicable, national legislation for aircraft operations regulated by Member States;
- as indicated by any other relevant, advice and/or clearance from the appropriate air traffic services unit.

Dropping of objects and spraying is prohibited in the Slovak Republic. The Transport Authority may grant exemptions.

1.1.9.3 Akrobatické lety

Akrobatické lety sa vykonávajú len v súlade s:

- právnymi predpismi Únie a v prípade potreby s vnútroštátnymi právnymi predpismi na prevádzku lietadiel regulovaných členskými štátmi,
- príslušnými informáciami, odporúčaniami a/alebo povoleniami príslušného stanovišťa letových prevádzkových služieb.

Podmienky stanovuje Dopravný úrad.

1.1.9.4 Vlečenie a reklamné lety

Lietadlo môže vlečť iné lietadlo alebo predmet len v súlade s:

- právnymi predpismi Únie a v prípade potreby s vnútroštátnymi právnymi predpismi na prevádzku lietadiel regulovaných členskými štátmi,
- príslušnými informáciami, odporúčaniami a/alebo povoleniami príslušného stanovišťa letových prevádzkových služieb.

Podmienky stanovuje Dopravný úrad.

1.1.9.5 Lety neobsadených voľných balónov

Lety neobsadených voľných balónov sa vykonávajú spôsobom, ktorým sa minimalizuje nebezpečenstvo pre osoby, majetok alebo pre ostatné lietadlá, a ktorý je v súlade s podmienkami stanovenými v odseku ENR 5.3.1.1 a v dodatku 2 Vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 923/2012.

1.1.9.6 Zoskoky padákom

Pozri Úprava Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 4/2010 Pravidlá pre výsadkové činnosti.

1.1.9.7 Fotolety

Prevádzkovateľ zamýšľajúci vykonať fotolet vo FIR BRATISLAVA musí najmenej 3 pracovné dni pred vykonaním letu zaslať na e-mailovú adresu briefing@lps.sk nasledujúce informácie:

- názov prevádzkovateľa,
- identifikácia lietadla,
- typ lietadla,
- letisko odletu a priletu,
- deň a čas letu,
- predpokladané trvanie činnosti,
- plánovaná hladina/blok hladín,
- grafická schéma letu na príslušnej časti Leteckej mapy - ICAO 1 : 500 000 s číselným označením otočných bodov (úsekov).

Poznámka: Tieto postupy neplatia pre lety Open Sky.

1.1.10 Čas a meracie jednotky

Pozri sekciu GEN 2 Tabuľky a kódy.

1.1.11 Mimoriadne/núdzové postupy

1.1.11.1 Postupy pri strate rádiového spojenia lietadlo-zem

1.1.11.1.1 Od pilota lietadla vybaveného odpovedačom SSR sa v prípade straty spojenia lietadlo-zem v neriadenom vzdušnom priestore očakáva, že nastaví odpovedač na kód 7600.

1.1.11.1.2 Hneď, ako sa zistí, že došlo k strate obojsmerného spojenia, musí služba ATC udržiavať rozstupy medzi lietadlom so stratou spojenia a ostatnými lietadlami predpokladajúc, že lietadlo so stratou spojenia bude postupovať v súlade s odsekmi ENR 1.1.11.1.3 a ENR 1.1.11.3.

1.1.9.3 Aerobatic flights

Aerobatic flights shall only be carried out in accordance with:

- Union legislation or, where applicable, national legislation for aircraft operations regulated by Member States,
- as indicated by any other relevant, advice and/or clearance from the appropriate air traffic services unit.

Conditions are defined by the Transport Authority.

1.1.9.4 Towing and advertising flights

An aircraft or other object shall only be towed in accordance with:

- Union legislation or, where applicable, national legislation for aircraft operations regulated by Member States,
- As indicated by any other relevant, advice and/or clearance from the appropriate air traffic services unit.

Conditions are defined by the Transport Authority.

1.1.9.5 Unmanned free balloons

An unmanned free balloon shall be operated in such a manner as to minimize hazards to persons, property or other aircraft and in accordance with para. ENR 5.3.1.1 and conditions specified in Commission Implementing Regulation (EU) No 923/2012, Appendix 2.

1.1.9.6 Parachuting

See Regulation of Ministry of Transport, Post and Telecommunications of the Slovak Republic No 4/2010 Pravidlá pre výsadkové činnosti.

1.1.9.7 Aerial photography

An operator planning to operate aerial photography flight within BRATISLAVA FIR shall request such a flight at least 3 working days before conducting the flight on e-mail address briefing@lps.sk providing following information:

- name of the operator,
- aircraft identification,
- aircraft type,
- departure aerodrome and destination aerodrome,
- day and time of flight,
- estimated activity duration,
- planned level/block of levels,
- graphic scheme of flight plotted on Aeronautical Chart - ICAO 1 : 500 000 with numerical identification of turning points.

Note: These conditions do not apply for Open Sky flights.

1.1.10 Time and measuring system

See section GEN 2 Tables and Codes.

1.1.11 Special/emergency procedures

1.1.11.1 Procedures in the event of air-ground communications failure

1.1.11.1.1 In the event of air-ground communications failure in uncontrolled airspace in SSR transponder equipped aircraft it is anticipated that pilot of the aircraft will set transponder to code 7600.

1.1.11.1.2 As soon as it is known that two-way communication has failed, ATC shall maintain separation between the aircraft having the communication failure and other aircraft based on the assumption that the aircraft with communication failure will operate in accordance with para. ENR 1.1.11.1.3 and ENR 1.1.11.3.

1.1.11.1.3 Meteorologické podmienky na let za viditeľnosti (VMC)

1.1.11.1.3.1 Lietadlo so stratou spojenia letiace v meteorologických podmienkach na let za viditeľnosti musí:

- a) nastaviť odpovedač SSR na kód 7600,
- b) pokračovať v lete za VMC,
- c) pristáť na najbližšom vhodnom letisku,
- d) ohlásiť prístátie najrýchlejšími prostriedkami príslušnému stanovištiu ATC alebo
- e) ak sa to javí vhodné, dokončiť let IFR v súlade s odsekom ENR 1.1.11.1.4.

1.1.11.1.4 Meteorologické podmienky na let podľa prístrojov (IMC)

1.1.11.1.4.1 Lietadlo so stratou spojenia letiace v meteorologických podmienkach na let podľa prístrojov alebo, ak sú podmienky také, že sa javí nepravdepodobné, že pilot ukončí let podľa odseku ENR 1.1.11.1.3, musí:

- a) nastaviť odpovedač SSR na kód 7600,
- b) udržiavať poslednú pridelenú rýchlosť a hladinu alebo minimálnu letovú nadmorskú výšku, ak je táto väčšia, počas 7 minút od času, kedy:
 1. dosiahol poslednú pridelenú hladinu alebo minimálnu letovú nadmorskú výšku, ak je táto väčšia alebo
 2. nastavilo odpovedač na kód 7600 alebo vysielateľ ADS-B na vyjadrenie straty spojenia lietadlo-zem alebo
 3. malo hlásiť svoju polohu nad povinným hlásnym bodom

podľa toho, čo bolo neskôr a potom upraví hladinu a rýchlosť podľa podaného letového plánu,

- c) ak bolo vedené alebo ak bolo inštruované službou ATC pokračovať paralelnou traťou (offset) použitím RNAV bez určenia medze, pokračovať najpriamejším možným spôsobom tak, aby sa vrátilo na trať podľa platného letového plánu najneskôr pri prelete nasledujúceho význačného bodu berúc do úvahy použiteľnú minimálnu letovú nadmorskú výšku,
- d) pokračovať v lete po trati v súlade s platným letovým plánom k príslušnému navigačnému zariadeniu alebo fixu letiska určenia a keď sa požaduje plnenie podľa odseku ENR 1.1.11.1.4.1 e), bude vyčkávať nad týmto zariadením alebo fixom do začatia klesania,

Poznámka: Neplatí pre letisko Žilina, pre miestny postup pozri odsek LZZI AD 2.22.5.2.

- e) začať klesať nad navigačným zariadením alebo fixom uvedeným v odseku ENR 1.1.11.1.4.1 d) v čase alebo čo najbližšie, ako je to možné, k očakávanému času priblíženia naposledy prijatému a potvrdenému alebo, ak čas nebol prijatý a potvrdený, čo najbližšie, ako je to možné, k vypočítanému času priletu vyplývajúceho z platného letového plánu,

Poznámka: Neplatí pre letisko Žilina, pre miestny postup pozri odsek LZZI AD 2.22.5.2.

- f) vykonať normálny postup priblíženia podľa prístrojov určený na uvedené navigačné zariadenie alebo fix a
- g) pristáť do 30 minút, ak je to možné, od vypočítaného času priletu určeného v odseku ENR 1.1.11.1.4.1 e) alebo od očakávaného času priblíženia naposledy potvrdeného, podľa toho, ktorý z nich je neskorší.

Poznámka: Podľa vyššie stanovených meteorologických podmienok je zrejmé, že odsek ENR 1.1.11.1.3 platí pre všetky riadené lety, zatiaľ čo odsek ENR 1.1.11.1.4 platí len pre lety IFR.

1.1.11.1.5 Na činnosť podľa odseku ENR 1.1.11.1.4.1 d) sú na letiskách v Slovenskej republike určené nasledujúce rádionavigačné zariadenia alebo fixy vyčkávaná:

1.1.11.1.3 Visual meteorological conditions (VMC)

1.1.11.1.3.1 An aircraft with communication failure in visual meteorological conditions shall:

- a) set transponder to code 7600,
- b) continue to fly in VMC,
- c) land at the nearest suitable aerodrome,
- d) report its arrival time by the most expeditious means to the appropriate ATC unit or
- e) if considered advisable, complete an IFR flight in accordance with para. ENR 1.1.11.1.4.

1.1.11.1.4 Instrument meteorological conditions (IMC)

1.1.11.1.4.1 An aircraft with communication failure in instrument meteorological conditions or when conditions are such that it does not appear likely that the pilot will complete the flight in accordance with para. ENR 1.1.11.1.3, shall:

- a) set transponder to code 7600,
- b) maintain the last assigned speed and level or minimum flight altitude if higher, for a period of 7 minutes following:
 1. the time the last assigned level or minimum flight altitude is reached or
 2. the time the transponder is set to code 7600 or the ADS-B transmitter is set to indicate the loss of air-ground communications or
 3. the aircraft's failure to report its position over a compulsory reporting point

whichever is later and thereafter adjust level and speed in accordance with the filed flight plan,

- c) when being vectored or having been directed by ATC to proceed offset using RNAV without a specified limit, proceed in the most direct manner possible to rejoin the current flight plan route no later than the next significant point, taking into consideration the applicable minimum flight altitude,
- d) proceed according to the current flight plan route to the appropriate designated navigation aid or fix serving the destination aerodrome and when required to ensure compliance with para. ENR 1.1.11.1.4.1 e), hold over this aid or fix until commencement of descent,

Note: Not applied for Žilina aerodrome, for local procedure see para. LZZI AD 2.22.5.2.

- e) commence descent from the navigation aid or fix specified in para. ENR 1.1.11.1.4.1 d) at or as close as possible to, the expected approach time last received and acknowledged or if no expected approach time has been received and acknowledged, at, or as close as possible to the estimated time of arrival resulting from the current flight plan,

Note: Not applied for Žilina aerodrome, for local procedure see para. LZZI AD 2.22.5.2.

- f) complete a normal instrument approach procedure as specified for the designated navigation aid or fix and
- g) land, if possible, within 30 minutes after the estimated time of arrival specified in para. ENR 1.1.11.1.4.1 e) or the last acknowledged expected approach time, whichever is later.

Note: As evidenced by the meteorological conditions prescribed therein, para. ENR 1.1.11.1.3 relates to all controlled flights, whereas para. ENR 1.1.11.1.4 relates only to IFR flights.

1.1.11.1.5 The following radio navigation aids or holding fixes are designated on the Slovak Republic aerodromes for operation consistent with para. ENR 1.1.11.1.4.1 d):

Bratislava/M. R. Štefánik NDB OB (pre RWY 31)
NDB OKR (pre RWY 22)
Košice VOR KSC
Piešťany NDB PNY
Poprad-Tatry ABRAG
Žilina NDB ZLA alebo SAGAN ¹⁾

Bratislava/M. R. Štefánik NDB OB (for RWY 31)
NDB OKR (for RWY 22)
Košice VOR KSC
Piešťany NDB PNY
Poprad-Tatry ABRAG
Žilina NDB ZLA or SAGAN ¹⁾

Poznámka: ¹⁾ Pozri odsek LZZI AD 2.22.5.

Note: ¹⁾ See para. LZZI AD 2.22.5.

1.1.11.2 Oblietavanie búrkovej činnosti

1.1.11.2 Avoiding thunderclouds activity

1.1.11.2.1 Pri oblietavaní búrkovej činnosti pre lety v riadenom vzdušnom priestore je veliteľ lietadla povinný:

1.1.11.2.1 When avoiding thunderclouds activity in controlled airspace pilot-in-command is obliged:

- požiadať príslušné stanovište ATC o zmenu trate ihneď, ako uzná za nutné takúto oblačnosť obletieť,
- ohlásiť približnú polohu búrkovej činnosti, smer, ktorým ju zamýšľa obletieť (vľavo alebo vpravo) a predpokladanú maximálnu vzdialenosť trate obletu od pôvodnej trate,
- po obdržaní povolenia oznámiť začatie obletu, zmeny kurzu počas obletu, návrat na pôvodnú trať a jej dosiahnutie.

- to request an authorization from responsible ATC unit to change the route as soon as it is deemed necessary to avoid such a cloudiness,
- to report the approximate position of the thunderclouds activity, indicate the direction of the aircraft's intended deviation (to the left or to the right) and the estimated maximum distance of the deviation route from the original route,
- after having obtained the clearance, to report the start of deviation, changes of the course during the deviation, return to the original route and reaching it.

1.1.11.3 Vypúšťanie paliva

1.1.11.3 Fuel dumping

1.1.11.3.1 Keď lietadlo letiace v riadenom vzdušnom priestore potrebuje vypúšťať palivo, musí posádka o tom informovať stanovište ATC. Stanovište ATC musí potom s posádkou skoordinať nasledujúce postupy:

1.1.11.3.1 When an aircraft operating within controlled airspace needs to dump fuel, the flight crew shall advise ATC unit. The ATC unit shall then co-ordinate with the flight crew the following:

- trať, ktorou má letieť a ak je to možné, mimo miest, prednostne nad vodou a mimo priestory, v ktorých bola hlásená alebo sa očakáva búrka,
- hladinu, ktorá sa má použiť a ktorá nemá byť nižšia ako 9 000 ft (2 750 m) AMSL mimo TMA a 6 000 ft (1 850 m) AMSL pre lety v TMA a
- trvanie vypúšťania paliva.

- the route to be flown, if possible, clear of cities and towns, preferably over water and away from areas where thunderstorms have been reported or are expected,
- the level to be used, which should be not less than 9 000 ft (2 750 m) AMSL out of TMA and 6 000 ft (1 850 m) AMSL for flights in TMA and
- the duration of the fuel dumping.

1.1.11.3.2 Rozstupy

1.1.11.3.2 Separation

Rozstupy medzi lietadlom vypúšťajúcim palivo a ostatnou známou prevádzkou majú byť:

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

- horizontálny rozstup najmenej 10 NM od lietadla vypúšťajúceho palivo, avšak nie za ním,
- vertikálny rozstup najmenej:
 - 1 000 ft (300 m) nad lietadlom vypúšťajúcim palivo a
 - 3 000 ft (900 m) pod lietadlom vypúšťajúcim palivovo vzdialenosti 15 minút letu alebo 50 NM za ním.

- horizontal separation by at least 10 NM from the aircraft dumping fuel, but not behind it,
- vertical separation by at least:
 - 1 000 ft (300 m) if above the aircraft dumping fuel and
 - 3 000 ft (900 m) if below the aircraft dumping fuelwithin 15 minutes flying time or a distance of 50 NM behind the aircraft dumping fuel.

Poznámka: Horizontálne hranice priestoru, v ktorom sa vyžaduje zaistenie príslušného vertikálneho rozstupu od ostatnej prevádzky, sú 10 NM na každú stranu od trate lietadla, ktoré vypúšťa palivo, 10 NM pred ním a 50 NM alebo 15 minút na trati za ním (vrátane zatáčok).

Note: The horizontal boundaries of the area within which other traffic requires appropriate vertical separation extend for 10 NM either side of the track flown by the aircraft which is dumping fuel from 10 NM ahead to 50 NM or 15 minutes along track behind it (including turns).

1.1.11.3.3 Spojenie

1.1.11.3.3 Communications

Ak bude posádka lietadla počas vypúšťania paliva dodržiavať rádiové ticho, musí sa s posádkou dohodnúť frekvencia, na ktorej bude posádka počúvať a čas, v ktorom rádiové ticho skončí.

If the aircraft crew will maintain radio silence during the fuel dumping operation, the frequency to be monitored by the flight crew and the time when radio silence will terminate should be agreed.

1.1.12 Využívanie vzdušného priestoru Slovenskej republiky

1.1.12.1 Úvod

1.1.12.1.1 Vzdušný priestor Slovenskej republiky sa využíva v súlade so zákonom č. 143/1998 Z. z. v znení neskorších predpisov, s nariadením Komisie (ES) č. 2150/2005 z 23. decembra 2005, ktorým sa stanovujú spoločné pravidlá pružného využívania vzdušného priestoru a s dokumentom Zásady spravovania vzdušného priestoru Slovenskej republiky, ktorý je zverejnený na webovom sídle Ministerstva dopravy Slovenskej republiky.

1.1.12.2 Spravovanie vzdušného priestoru (ASM) sa v Slovenskej republike uplatňuje v súlade s dokumentmi uvedenými v odseku ENR 1.1.12.1.1 a so stratégiou štátov ECAC a ich koncepciou FUA. Aplikuje sa na troch úrovniach a to

- strategickej,
- predtaktickej,
- taktickej.

1.1.12.2.1 Strategická úroveň ASM

Túto úroveň vykonáva Stála medzirezortná komisia (ďalej len "komisia") zložená zo zástupcov Ministerstva dopravy Slovenskej republiky a Ministerstva obrany Slovenskej republiky, ktorá plní úlohy v zmysle článku 3 a 4 nariadenia Komisie (ES) č. 2150/2005.

1.1.12.2.1.1 Na zabezpečenie týchto úloh komisia spolupracuje s národnými a medzinárodnými partnermi a formou rokovaní odsúhlasuje civilné a vojenské požiadavky s cieľom dosiahnutia konsenzu berúc do úvahy záujmy všetkých oprávnených používateľov (ďalej len "AA").

Komisia určuje Výbor stálej medzirezortnej komisie na spracovanie a predkladanie žiadostí od žiadateľov na schválenie v súlade so zásadami.

Poštová adresa: Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky
Sekcia civilného letectva
Námestie slobody 6
P. O. Box 100
810 05 BRATISLAVA

1.1.12.2.1.2 Priority ASM

Pracovisko spravovania vzdušného priestoru (ďalej len "AMC") sa riadi nasledovnými prioritami, ktoré vypracovala komisia:

Priorita č. 1:- zakázané priestory, CTR/TMA, LZR315, LZR314, LZR1 a LZR2, stále trate ATS v riadenom vzdušnom priestore.

Priorita č. 1 sa na účely FUA uplatňuje výlučne na základe rozhodnutia komisie.

Priorita č. 2: - AMC spravované priestory na vykonávanie vojenských operácií a výcviku Ozbrojených síl Slovenskej republiky alebo Ministerstva vnútra Slovenskej republiky.

Pri pridelení AMC spravovaných priestorov podľa priority č. 2 má prednosť požiadavka Ozbrojených síl Slovenskej republiky alebo Ministerstva vnútra Slovenskej republiky po zohľadnení požiadaviek od iných AA prerokovaných na koordinačnej porade, s výnimkou požiadaviek zahraničných prevádzkovateľov prednesených prostredníctvom ACC Bratislava (vychádzajúc z potrieb ATFCM), kedy sa postupuje podľa pravidiel vyjednávania uvedených v Smernici na výkon služby na AMC.

1.1.12 Use of the airspace of the Slovak Republic

1.1.12.1 Introduction

1.1.12.1.1 The airspace of the Slovak Republic is used in accordance with the Act No 143/1998 Coll. as amended, with the Commission Regulation (EC) No 2150/2005 of 23 December 2005 laying down common rules for the flexible use of airspace and with the Principles of Airspace Management of the Slovak Republic. The Principles of Airspace Management of the Slovak Republic are published on website of the Ministry of Transport of the Slovak Republic.

1.1.12.2 Airspace Management (ASM) in the Slovak Republic is applied in accordance with the documents as specified in para. ENR 1.1.12.1.1 above and with the strategy of ECAC states and their FUA concept. It is applied at three levels:

- strategic,
- pretactical,
- tactical.

1.1.12.2.1 Strategic ASM level

This level is carried out by the Permanent Interministerial Commission (hereinafter "Commission") consisting of representatives of the Ministry of Transport of the Slovak Republic and the Ministry of Defence of the Slovak Republic, which performs the tasks referred to in Article 3 and 4 of Commission Regulation (EC) No 2150/2005.

1.1.12.2.1.1 To fulfil these tasks the Commission cooperates with national and international partners and approves civil and military requirements by the form of negotiation with the aim of reaching consensus considering interests all of the Approved Agencies (hereinafter the "AA").

The Commission designates the Committee of the Permanent Interministerial Commission for preparation and submission of applicant's requirements for approval according to the Principles.

Postal address: Ministry of Transport of the Slovak Republic
Directorate General of Civil Aviation
Námestie slobody 6
P. O. Box 100
810 05 BRATISLAVA
Slovak Republic

1.1.12.2.1.2 ASM priorities

The airspace management cell (hereinafter "AMC") is guided by the following priorities, which have been prepared by the Commission:

Priority No 1:- prohibited areas, CTR/TMA, LZR315, LZR314, LZR1 and LZR2, permanent ATS routes in controlled airspace.

Priority No 1 is applied for FUA purposes solely on the basis of the Commission's decision.

Priority No 2: - AMC manageable areas for carrying out military operations and training of the Armed Forces of the Slovak Republic or the Ministry of Interior of the Slovak Republic.

When AMC manageable area is to be allocated by priority No 2 the requirement of the Armed Forces of the Slovak Republic or the Ministry of Interior of the Slovak Republic has priority, taking into account the requirements of other AA discussed at coordination meeting, except for requirements of foreign operators submitted by Bratislava ACC (based on the needs of ATFCM) when negotiations are governed by the rules set out in the AMC Unit Manual.

Priorita č. 3: - AMC spravované priestory pre potreby iných používateľov než Ozbrojených síl Slovenskej republiky alebo Ministerstva vnútra Slovenskej republiky.

Priority No 3: - AMC manageable areas for the needs of other users than the Armed Forces of the Slovak Republic or the Ministry of Interior of the Slovak Republic.

Priorita č. 4: - podmienené trate ATS (CDR).

Priority No 4: - conditional ATS routes (CDR).

Komisia môže stanoviť prednosť pred uvedenými prioritami pri záujmových priestoroch v prípade, keď používateľ vzdušného priestoru požiada o rezerváciu priestorov pre tieto činnosti:

Precedence over the priorities may be given by the Commission for the areas of interest in case, when an airspace user requests a reservation of the areas for the following activities:

- rozsiahle medzinárodné vojenské cvičenia,
- medzinárodné a národné súťaže v športovom letaní.

- large-scale international military exercises;
- international and national competitions in sport flying.

Žiadateľ o udelenie priority č. 4 je povinný doručiť komisii svoju požiadavku na prioritu do 15. marca daného roku alebo najmenej 6 mesiacov pred požadovaným termínom rezervácie priestoru.

Request for the Priority No 4 shall be submitted by the applicant to the Commission by 15th of March of given year or at least 6 months prior to required date of airspace reservation.

1.1.12.2.2 Predtaktická úroveň ASM

1.1.12.2.2 Pretactical ASM level

Túto úroveň vykonáva spoločné civilno-vojenské pracovisko spravovania vzdušného priestoru Slovenskej republiky v súlade s nariadením Komisie (ES) č. 2150/2005, čl. 5. AMC zhromažďuje žiadosti AA na dočasné pridelenie vzdušných priestorov určených na strategickej úrovni, kde doba obmedzenia nepresahuje 24 hodín a rozhoduje o ich pridelení v súlade s pravidlami stanovenými komisiou na základe predchádzajúcej dohody vojenskej a civilnej časti pracoviska AMC.

This level is performed by joint civil/military Airspace Management Cell of the Slovak Republic (hereinafter "AMC") in accordance with the Commission Regulation (EC) No 2150/2005, Article 5. AMC collects requirements of AA for temporary allocation of airspaces identified at the strategic level, where restriction period does not exceed 24 hours and decides on the allocation in accordance with the rules set by the Commission based on prior agreement between military and civil part of AMC.

Táto úroveň sa realizuje deň pred dňom plánovaného využitia vzdušného priestoru (D-1). V priebehu tejto fázy, AMC po predchádzajúcej koordinácii a procese vyjednávania so všetkými AA spracováva a odosiela správu AUP.

This level is managed the day before the day of the planned use of airspace (D-1). During this phase AMC after prior coordination and negotiation process with all AA processes and sends out AUP message.

Kontaktné údaje:

AMC

TEL: 0960/46 22 31, 045/532 18 17 (vojenské)
02/48 57 22 20 (civilné)

Fax: 0960/46 36 62

AFTN: LZSLYWYC

e-mail: amc@mil.sk

Contact details:

AMC

TEL: +421/960/46 22 31, +421/45/532 18 17 (military)
+421/2/48 57 22 20 (civil)

Fax: +421/960/46 36 62

AFTN: LZSLYWYC

e-mail: amc@mil.sk

1.1.12.2.3 Taktická úroveň ASM

1.1.12.2.3 Tactical ASM level

Táto úroveň sa vykonáva v súlade s nariadením Komisie (ES) č. 2150/2005, čl. 6. V reálnom čase zodpovedné stanovišťa ATS/vojenské stanovišťa riadenia odovzdávajú informácie o aktuálnom stave prideleného vzdušného priestoru na predtaktickej úrovni. AMC koordinuje požiadavky jednotlivých AA a stanovišť na zmeny a v prípade potreby odosiela správu UUP.

This level is performed in accordance with the Commission Regulation (EC) No 2150/2005, Article 6. In real time, responsible ATS units/military control units pass information on actual status of allocated airspace at pretactical level. AMC coordinates requests of individual AA and units on changes and, if necessary, sends out UUP message.

1.1.12.3 Konceptia rezervácie vzdušných priestorov

1.1.12.3 Airspaces reservation concept

1.1.12.3.1 Konceptia rezervácie vzdušných priestorov spočíva v procese pridelovania priestorov TSA, TRA, R a podmienených tratí pracoviskom AMC deň pred dňom plánovanej činnosti (D-1). Priestory TSA, TRA a R môžu byť v AIP SR označené ako AMC spravované priestory. Ostatné priestory a podmienené trate (CDR), ktoré nie sú spravované AMC, sa môžu využívať iba v súlade s ich publikáciou v AIP SR alebo podľa správ NOTAM.

1.1.12.3.1 Concept of airspaces reservation lies in the process of allocation of TSA, TRA, R areas and conditional routes by AMC one day before the day of planned activity (D-1). TSA, TRA and R areas can be identified in the AIP S. R. as AMC manageable areas. Other areas and conditional routes (CDR), which are not managed by AMC, can only be used in accordance with their publication in the AIP S. R. or by NOTAM messages.

1.1.12.3.1.1 Dohodnutý postup umožňuje pracovisku AMC dočasne prideliť AMC spravované priestory AA na základe ich žiadosti na nasledujúci deň.

1.1.12.3.1.1 The AMC according to the agreed procedure can allocate AMC manageable areas to AA on their request for the next day.

1.1.12.3.1.2 Plánovaná činnosť a podmienky na využitie priestorov, ktoré spravuje AMC, sa denne publikujú v AUP/UUP.

1.1.12.3.1.2 The planned activity and conditions for the use of AMC manageable areas are daily published in the AUP/UUP.

1.1.12.3.2 Časové parametre aktivácie AMC spravovaných priestorov sú určené takto:

1.1.12.3.2 Activation time parameters of AMC manageable areas are defined as follows:

Publikovaná doba činnosti - čas aktivácie určený na strategickej úrovni ASM, ktorý zahŕňa maximálne možný čas aktivácie.

Published time of activity - the period of activation decided at strategic ASM level which covers the maximum possible activation time.

Plánovaná doba činnosti - čas dohodnutý na predtaktickej úrovni ASM a publikovaný v správe AUP/UUP; nesmie prekročiť publikovanú dobu činnosti.

Planned time of activity - the time agreed at pretactical ASM level and published in AUP/UUP message; this shall not exceed published time of activity.

Skutočná doba činnosti - skutočný čas využitia priestoru oznámený jeho používateľom; nesmie prekročiť plánovanú dobu činnosti uvedenú v správe AUP/UUP.

Real time of activity - the actual period of use of the area notified by its user; this shall not exceed planned time of activity published in AUP/UUP message.

1.1.12.4 Podmienené trate (CDR)

1.1.12.4 Conditional Routes (CDR)

Pozri odsek ENR 3.1.2.

See para. ENR 3.1.2.

1.1.12.5 Postupy AA na plánovanie a využívanie vzdušného priestoru

1.1.12.5 AA procedures for planning and use of the airspace

1.1.12.5.1 Predkladať žiadosť na AMC na používanie AMC spravovaných priestorov môžu nasledujúci AA:

1.1.12.5.1 Following AA can submit requests to AMC for allocation of AMC manageable areas:

a) za Vzdušné sily Ozbrojených síl Slovenskej republiky:

a) on behalf of the Air Forces of the Armed Forces of the Slovak Republic:

- Veliteľstvo vzdušných síl Ozbrojených síl Slovenskej republiky,
- veliteľia útvarov a jednotiek,

- Headquarters of the Air Forces of the Armed Forces of the Slovak Republic,
- commanders of formations and units,

b) za Veliteľstvo pozemných síl Ozbrojených síl Slovenskej republiky a Veliteľstvo síl výcviku a podpory Ozbrojených síl Slovenskej republiky:

b) on behalf of the Ground Forces of the Armed Forces of the Slovak Republic and the Headquarters of the Training and Support Forces:

- veliteľia vojenských výcvikových priestorov,
- veliteľia útvarov a jednotiek, ktorým sú výcvikové zariadenia pridelené,

- commanders of military training areas,
- commanders of formations and units, who are in command of training establishments,

c) Letecké opravovne Trenčín, a. s.,

c) Letecké opravovne Trenčín, a. s.,

d) Vojenský technický a skúšobný ústav Záhorie,

d) Military Technical and Testing Institute Záhorie,

e) Slovenský národný aeroklub (SNA),

e) Slovak National Aeroclub (SNA),

f) Letecká amatérska asociácia (LAA),

f) Aviation Amateur Association (LAA),

g) Slovenská letecká federácia (SLF),

g) Slovak Aviation Federation (SLF),

h) Letecký útvar Ministerstva vnútra SR,

h) Air Department of the Ministry of Interior of the Slovak Republic,

i) Dopravný úrad/Úrad vojenského letectva

i) Transport Authority/Military Aviation Authority,

j) ACC/FMP Bratislava v záujme národných a zahraničných prevádzkovateľov lietadiel.

j) Bratislava ACC/FMP on behalf of national and foreign aircraft operators.

1.1.12.5.2 Od AA sa požaduje, aby

1.1.12.5.2 AA are requested to

- plánovali svoju činnosť s dostatočným časovým predstihom, aby mohli predložiť svoje požiadavky na pridelenie vzdušného priestoru na AMC najneskôr do 1100 UTC v deň pred dňom činnosti (D-1);
- v deň plánovanej činnosti ihneď oznámili na AMC začiatok, prerušenie, ukončenie alebo zrušenie tejto činnosti.

- plan their operations well in advance in order to be able to submit a request for airspace allocation to AMC not later than 1100 UTC on the day before the day of the planned operations (D-1);
- in the day of planned activity the start, breaks, termination or cancellation of this activity shall be immediately notified to AMC.

Žiadosť musí obsahovať nasledujúce informácie:

The request shall consist of the following information:

- označenie AMC spravovaného priestoru podľa AIP SR,
- dátum a časové rozpätie aktivácie plánovanej činnosti,
- dolnú a hornú hranicu, v rozmedzí ktorých sa bude činnosť vykonávať.

- designation of AMC manageable airspace according to the AIP S. R.,
- date and time period of planned activity,
- lower and upper limit within which the operations will be executed.

1.1.12.5.2.1 AA predkladajú žiadosti na pridelenie priestoru na AMC telefónom, faxom, AFTN alebo e-mailom (pozri kontaktné údaje v odseku ENR 1.1.12.2.2).

1.1.12.5.2.1 AA submit their requests for airspace allocation to AMC by telephone, fax, AFTN or e-mail (see contact details in para. ENR 1.1.12.2.2).

Žiadosti nad rámec publikácie v AIP SR na ďalší kalendárny mesiac sa musia predložiť na AMC minimálne 7 dní vopred alebo priamo na koordinačnej porade. Po koordinácii Dopravný úrad rozhodne o spôsobe zverejnenia takejto informácie. Plán koordinačných porád je dostupný na webovom sídle Dopravného úradu.

Requests beyond publication in the AIP S. R. for the next calendar month shall be submitted to the AMC at least 7 days before the planned activity or directly at the coordination meeting. After the coordination the Transport Authority will make a decision on form of publication of this information. Coordination meetings schedule is available on website of the Transport Authority.

1.1.12.5.2.1.1 Žiadosť môže byť predložená formou týždenného alebo mesačného plánu činnosti poštou na adresu:

1.1.12.5.2.1.1 Request can be submitted in form of week's or month's schedule of the activity by post to the address:

2. brigáda vzdušných síl
AMC Zvolen
Borovianska cesta 1
960 01 Zvolen

2. brigáda vzdušných síl
AMC Zvolen
Borovianska cesta 1
960 01 Zvolen
Slovak Republic

Tento postup nezbavuje žiadateľa povinnosti dodržať odsek ENR 1.1.12.5.2.

This procedure does not relieve the applicant to respect para. ENR 1.1.12.5.2.

1.1.12.6 Plán využitia vzdušného priestoru (AUP) a Aktualizovaný plán využitia vzdušného priestoru (UUP)

1.1.12.6 Airspace Use Plan (AUP) and Updated Airspace Use Plan (UUP)

1.1.12.6.1 Informácia o pridelených vzdušných priestoroch sa rozosiela správou Plán využitia vzdušného priestoru (AUP) deň pred plánovanou činnosťou (D-1). AUP sa publikuje najneskôr do 1400 UTC tak, aby pokryl časový úsek 24 hodín medzi 0600 UTC nasledujúceho dňa (D) a 0600 UTC ďalšieho dňa (D+1).

1.1.12.6.1 Information on airspace allocation is disseminated by Airspace Use Plan (AUP) message one day before the day of planned activity (D-1). The AUP is published not later than 1400 UTC so as to cover the 24 hours period between 0600 UTC on the next day (D) and 0600 UTC the day after (D+1).

1.1.12.6.2 Zrušenie alebo zmena v plánovanom využívaní pridelených vzdušných priestorov uvedených v platnom AUP uskutočnené v deň pred plánovanou činnosťou (D-1) po 1400 UTC alebo v deň vykonávania činností (D) sa rozošle správou Aktualizovaný plán využitia vzdušného priestoru (UUP) v pevne stanovených časových intervaloch:

1.1.12.6.2 Cancellation or change in use of planned allocated airspaces published in current AUP on day before operations (D-1) made after 1400 UTC or on the day the activities are done (D) is disseminated by Updated Airspace Use Plan (UUP) message at fixed time intervals:

1. V deň D-1 medzi 1600 (1500) a 2000 (1900) môže byť vydaná jedna UUP správa s platnosťou od D 0600 do D+1 0600. V prípade, že sa jedná o opravu chybných údajov publikovaných omylom v AUP, je dovolené dodatočné publikovanie/rozšírenie nedostupnosti CDR/ATS tratí a dodatočné pridelenie/rozšírenie AMC-spravovaného priestoru.
2. V deň D medzi 0700 (0600) a 2000 (1900) môže byť vydaná jedna UUP správa s okamžitou platnosťou do D+1 0600 každú celú hodinu alebo polhodinu (max. 27 správ UUP). Aktuálna správa UUP nahrádza vždy poslednú správu (AUP/UUP) a nie je možné prekročiť rámec predchádzajúcej správy AUP/UUP.

1. One UUP message can be issued on the day D-1 between 1600 (1500) and 2000 (1900) with validity from D 0600 to D+1 0600. In case the UUP concerns the correction of erroneous data published by mistake in the AUP, additional publication/extension of unavailable CDR/ATS routes, additional AMC-Manageable Area allocation/extension is allowed.
2. One UUP message can be issued on the day D between 0700 (0600) and 2000 (1900) with immediate effect until D+1 0600 every whole hour or a half hour (max. 27 UUPs). The current UUP message always replaces the last message (AUP/UUP) and cannot exceed the framework of previous AUP/UUP message.

1.1.12.6.3 Informáciu o aktuálnom využití vzdušného priestoru vyčleneného pre strelby z leteckých a pozemných zariadení (LZR24, LZR28, LZR131A/B, LZR222, LZR223) je možné získať aj od AMC na tel. čísle: 0960/46 22 31 (045/532 18 17).

1.1.12.6.3 Information on the actual use of airspace segregated for shooting from the air and ground-based facilities (LZR24, LZR28, LZR131A/B, LZR222, LZR223) can also be obtained from AMC, tel. number: +421/960/46 22 31 (+421/45/532 18 17).

1.1.12.6.4 AMC rozosiela AUP/UUP prostredníctvom AFTN na ACC/FMP Bratislava a príslušnou softvérovou aplikáciou NMOC (Network Manager Operations Centre) do CADF/AME (funkcia centralizácie údajov o vzdušnom priestore štátov Európskej konferencie civilného letectva/výmena správ ATM).

1.1.12.6.4 The AMC distributes AUP/UUP via AFTN to ACC/FMP Bratislava and using the NMOC (Network Manager Operations Centre) software application to CADF/AME (Centralised Airspace Data Function of European Civil Aviation Conference states/ATM Message Exchange).

Pre AA sú AUP/UUP denne publikované vojenskou časťou AMC na webovej stránke: www.vvzs.mil.sk/352/.

The AUPs/UUPs for AA are published daily by military part of AMC on webpage: www.vvzs.mil.sk/352/.

1.1.12.7 Priestor s aktívnou koordináciou

1.1.12.7 The airspace with active coordination

1.1.12.7.1 Charakteristika priestoru s aktívnou koordináciou

1.1.12.7.1 Characteristics of the airspace with active coordination

Priestor s aktívnou koordináciou pre lety QRA(I) na úlohy zakročovania a na účel prípravy alebo preverenia systému protivzdušnej obrany (ďalej len „priestor s aktívnou koordináciou“):

The airspace with active coordination for the flights of QRA(I) aircraft performing the tasks of interception and for the purposes of preparation or readiness verification of the air defense system (hereinafter „the airspace with active coordination“):

- a) má tvar valca s polomerom 20 NM okolo určeného QRA(I) a so zvislými hranicami 5 000 ft nad a 5 000 ft pod určeným QRA(I),
- b) sa vyhlasuje v CTA Bratislava,
- c) má triedu vzdušného priestoru, ktorá zodpovedá triede vzdušného priestoru, v ktorom je použitý,
- d) je prístupný pre všetky lietadlá,
- e) vzniká oznámením vojenského stanovišťa riadenia o jeho použití,

- a) has a cylinder shape with radius 20 NM around the designated QRA(I) aircraft and with vertical limits 5 000 ft above and 5 000 ft below the designated QRA(I) aircraft,
- b) is defined within the CTA Bratislava,
- c) has an airspace class corresponding with the class of the airspace in which it is applied,
- d) is available for all aircraft,
- e) is created upon an announcement by the controlling military unit about its intended use,

f) zaniká oznámením vojenského stanovišťa riadenia o konci jeho použitia alebo ak došlo k jeho zlúčeniu s vyhradeným priestorom podľa § 4 ods. 2 zákona č. 143/1998 Z. z. alebo s obmedzeným priestorom zriadeným výlučne pre potreby Ministerstva obrany Slovenskej republiky.

1.1.12.7.2 Vojenské stanovište riadenia zaisťuje rozstupy QRA(I) od ostatných lietadiel v súlade s pravidlami lietania platnými pre civilné letectvo; to neplatí od lietadla, proti ktorému sa zakročuje.

f) expires after an announcement by the controlling military unit about its end of use or when it merges with reserved airspace pursuant to § 4 par. 2 of Act No 143/1998 Coll. or with restricted airspace established exclusively for the needs of the Ministry of Defence of the Slovak Republic.

1.1.12.7.2 The controlling military unit is responsible for separation between QRA(I) aircraft and other aircraft in accordance with the rules of the air for civil aviation, this does not apply between QRA(I) aircraft and intercepted aircraft.

ENR 1.2 PRAVIDLÁ NA LETY ZA VIDITEĽNOSTI

ENR 1.2 VISUAL FLIGHT RULES

1.2.1 Podmienky a postupy na vykonávanie letov VFR

1.2.1 Conditions and procedures of VFR flight operations

1.2.1.1 S výnimkou zvláštnych letov VFR sa lety VFR musia vykonávať tak, aby lietadlo letelo za podmienok stanovených v nasledujúcej tabuľke.

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 specified in the table below.

Poznámka: Vykonávanie zvláštnych letov VFR, pozri odsek ENR 1.2.2.

Note: Conducting of special VFR flights see para. ENR 1.2.2.

Nadmorská výška Altitude	Trieda vzdušného priestoru Airspace class	Letová dohľadnosť Flight visibility	Vzdialenosť od oblakov Distance from clouds
V 10 000 ft (3 050 m) AMSL a viac. At and above 10 000 ft (3 050 m) AMSL.	C, D, G	8 km	1 500 m horizontálne 1 000 ft (300 m) vertikálne 1 500 m horizontally 1 000 ft (300 m) vertically
Pod 10 000 ft (3 050 m) AMSL a nad 3 000 ft (900 m) AMSL alebo nad 1 000 ft (300 m) nad terénom, podľa toho, čo je vyššie. Below 10 000 ft (3 050 m) AMSL and above 3 000 ft (900 m) AMSL or above 1 000 ft (300 m) above terrain, whichever is the higher.	C, D, G	5 km	1 500 m horizontálne 1 000 ft (300 m) vertikálne 1 500 m horizontally 1 000 ft (300 m) vertically
Vo výške 3 000 ft (900 m) AMSL a nižšie alebo 1 000 ft (300 m) nad terénom, podľa toho, čo je vyššie. At and below 3 000 ft (900 m) AMSL or 1 000 ft (300 m) above terrain, whichever is the higher.	C, D	5 km	1 500 m horizontálne 1 000 ft (300 m) vertikálne 1 500 m horizontally 1 000 ft (300 m) vertically
	G	5 km ¹⁾	Mimo oblakov a za viditeľnosti zeme. Clear of cloud and with the surface in sight.

¹⁾ V súlade s ustanovením SERA.5005 a) Dopravný úrad povoľuje vykonávať lety vrtuľníkmi prevádzkovateľa AIR-TRANSPORT EUROPE, spol. s r. o. a lety vrtuľníkmi Leteckého útvaru Ministerstva vnútra Slovenskej republiky v prípade osobitných činností v neriadenej vzdušnej priestore, pri letovej dohľadnosti nie menšej ako 800 m, ak vrtuľník letí rýchlosťou, ktorá umožní včas spozorovať inú prevádzku alebo iné prekážky a umožní vyhnúť sa zrážke.

¹⁾ In accordance with provisions of SERA.5005 a) Transport Authority authorise to operate helicopters of AIR-TRANSPORT EUROPE, spol. s r.o. and Air Department of the Ministry of Interior of the Slovak Republic when committing special operations in uncontrolled airspace, flight visibility is not less than 800 m and helicopter is 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 výnimkou zvláštnych letov VFR, vzlety alebo pristátia letov VFR v CTR, vrátane ich zaraďovania sa do letiskového okruhu sa nesmú vykonávať, ak hlásené meteorologické podmienky na danom letisku dosahujú nižšie hodnoty, ako sú tieto minimá:

1.2.1.2 Except when operating as a special VFR flight, VFR flights within CTR shall not take-off or land at an aerodrome, or enter the aerodrome traffic circuit when the reported meteorological conditions at the aerodrome are below the following minima:

- výška základne najnižšej vrstvy oblačnosti je nižšia ako 1 500 ft (450 m) alebo
- prízemná dohľadnosť je menšia ako 5 km.

- the ceiling is less than 1 500 ft (450 m) or
- the ground visibility is less than 5 km.

1.2.1.3 Lety VFR sa nesmú vykonávať:

1.2.1.3 VFR flights shall not be operated:

- nad FL 195,
- pri transsonických a supersonických rýchlostiach.

- above FL 195,
- at transonic and supersonic speeds.

1.2.1.4 Cestovné hladiny

1.2.1.4 Cruising levels

S výnimkou letov vetroňov a horúcovzdušných balónov a s výnimkou prípadov, keď je v letovom povolení stanovené inak, lety VFR v cestovnej hladine nad 900 m (3 000 ft) AGL sa musia vykonávať v hladine, ktorá zodpovedá letenej trati, stanovenej v tabuľke cestovných hladín v odseku ENR 1.7.4.

Except for flights of sailplanes and hot air balloons and except where otherwise indicated in ATC clearances, VFR flights in level cruising flight above 900 m (3 000 ft) AGL shall be conducted at a level appropriate to the track as specified in the table of cruising levels, see para. ENR 1.7.4.

1.2.1.5 Minimálne výšky

1.2.1.5 Minimum heights

S výnimkou vzletu alebo pristátia, nesmie byť let VFR vykonávaný:

Except for take-off or landing, a VFR flight shall not be conducted:

- a) nad husto osídlenými oblasťami veľkomiest, miest a osád alebo nad zhromaždiškami ľudí na voľnom priestranstve alebo nad územím s faunou citlivou na hluk vo výške, ktorá je menšia ako 1 000 ft (300 m) nad najvyššou prekážkou v okruhu 600 m od lietadla,
- b) všade inde, než je uvedené v a) vo výške nižšej ako 500 ft (150 m) nad zemou alebo vodou alebo 500 ft (150 m) nad najvyššou prekážkou v okruhu 500 ft (150 m) od lietadla.

- a) over the congested areas of cities, towns or settlements or over an open-air assembly of persons or over the areas with sensitive fauna at a height less than 1 000 ft (300 m) above the highest obstacle within the radius of 600 m from the aircraft,
- b) elsewhere than as specified in a), at a height less than 500 ft (150 m) above the ground or water or 500 ft (150 m) above the highest obstacle within the radius of 500 ft (150 m) from the aircraft.

1.2.1.6 Piloti letov VFR musia dodržiavať ustanovenia uvedené v oddiele 8 Vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 923/2012, ak:

1.2.1.6 Pilots of VFR flights shall comply with the provisions of Section 8 of Commission Implementing Regulation (EU) No 923/2012, when:

- a) letia vo vzdušnom priestore tried C a D,
- b) tvoria súčasť letiskovej prevádzky na riadenom letisku alebo
- c) vykonávajú zvláštny let VFR.

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

Poznámka: Podsekcie ENR 1.1, ENR 1.2 a ENR 1.10 upravujú základné ustanovenia oddielu 8 Vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 923/2012.

Note: Subsection ENR 1.1, ENR 1.2 and ENR 1.10 set down basic provisions of Section 8 of Commission Implementing Regulation (EU) No 923/2012.

1.2.1.7 Všetky lety VFR z/do neriadeného vzdušného priestoru vstupujúce z/do CTR letiska musia byť uskutočňované iba cez stanovené výstupné/vstupné body, pokiaľ príslušné stanovište ATC nepovolí inak.

1.2.1.7 All VFR flights to/from uncontrolled airspace entering to/from CTR of an aerodrome have to be carried out only via established entry/exit points unless competent ATS unit authorizes otherwise.

1.2.1.8 Zhoršenie meteorologických podmienok pod VMC

1.2.1.8 Weather deterioration below the VMC

Ak je zrejmé, že let vo VMC nebude možné vykonať v súlade s platným letovým plánom, pilot riadeného letu VFR je povinný:

When it becomes evident that flight in VMC in accordance with its current flight plan will not be practicable, a pilot of a VFR flight operated as a controlled flight shall:

- a) požiadať o zmenu povolenia, ktoré umožní lietadlu pokračovať vo VMC na letisko určenia alebo na náhradné letisko alebo opustiť vzdušný priestor, v ktorom sa požaduje letové povolenie alebo
- b) ak nemožno získať povolenie v súlade s písmenom a), pokračovať v lete vo VMC a oznámiť príslušnému stanovištu ATC opatrenie prijímané na opustenie príslušného vzdušného priestoru alebo pristáť na najbližšom vhodnom letisku alebo
- c) v prípade letu v riadenom okrsku požiadať o povolenie vykonať zvláštny let VFR alebo
- d) požiadať o povolenie vykonať let v súlade s pravidlami letu podľa prístrojov.

- a) request an amended clearance enabling the aircraft to continue in VMC to destination or to an alternative aerodrome or to leave the airspace within which an ATC clearance is required or
- b) if no clearance in accordance with a) can be obtained, continue to operate in VMC and notify the appropriate ATC unit of the action being taken either to leave the airspace concerned or to land at the nearest suitable aerodrome or
- c) if operated within a control zone, request authorization to operate as a special VFR flight or
- d) request clearance to operate in accordance with the instrument flight rules.

1.2.1.9 Zmena letu VFR na let IFR

1.2.1.9 Change from VFR flight to IFR flight

S výnimkou letu, na ktorý bol predložený letový plán s označenou zmenou pravidiel letu v poli 8 FPL, veliteľ lietadla, ktorý má v úmysle zmeniť pravidlá letu z letu VFR na let IFR musí:

Except for flight for which flight plan with designated flight rules change in item 8 FPL has been submitted, pilot-in-command who wishes to change flight rules from VFR to IFR shall:

- a) ak bol predložený letový plán, oznámiť potrebné zmeny, ktoré sa majú vykonať v platnom letovom pláne alebo
- b) predložiť letový plán príslušnému stanovištu ATS a získať povolenie pred zmenou na let IFR v riadenom vzdušnom priestore.

- a) if a flight plan has been submitted, indicate the necessary changes to the current flight plan to be effected or
- b) file a flight plan to the appropriate ATS unit and obtain a clearance before change to IFR flight within controlled airspace.

1.2.2 Vykonávanie zvláštnych letov VFR (ZVFR)

1.2.2 Conducting of special VFR flights (SVFR)

1.2.2.1 ZVFR sa môžu vykonávať v rámci CTR na základe povolenia stanovišta ATC. Uplatňujú sa tieto dodatočné podmienky:

1.2.2.1 SVFR flights may be authorized to operate within CTR, subject to an ATC clearance. The following additional conditions shall be applied:

- a) iba počas dňa,
- b) pilotom:
 1. mimo oblačnosti a za viditeľnosti zeme,
 2. letová dohľadnosť je minimálne 1 500 m alebo pri vrtuňkoch minimálne 800 m,
 3. let pri rýchlosti 140 kt IAS alebo menej, aby bolo možné včas spozorovať inú prevádzku a akékoľvek prekážky a umožnené vyhnúť sa zrážke.

- a) during day only,
- b) by the pilot:
 1. clear of cloud and with the surface in sight,
 2. the flight visibility is not less than 1 500 m or for helicopters not less than 800 m,
 3. at a speed of 140 kts IAS or less to give adequate opportunity to observe other traffic and any obstacles in time to avoid a collision.

Poznámka: Pri letovej dohľadnosti menšej ako 1 500 m sa pilotom vrtuľníka odporúča letieť rýchlosťou nižšou ako 140 kt IAS, ktorá je v týchto podmienkach považovaná za maximálnu bezpečnú.

Príklady odporúčaných rýchlostí vzhľadom na aktuálnu letovú dohľadnosť:

Note: When flight visibility is lower than 1 500 m, helicopter pilots are recommended to fly at speed of 140 kt IAS or less, which is considered to be safe at most.

Examples of recommended speeds regarding actual flight visibility:

Dohľadnosť (m) Visibility (m)	Odporúčaná IAS (kt) Recommended IAS (kt)
800	50
1 500	100
2 000	120

c) stanovištom ATC, ktoré nevydá letové povolenie pre ZVFR na vzlet alebo pristátie na letisku v rámci riadeného okrsku vrátane jeho zaraďovania do letiskového okruhu alebo letu po ňom, ak sú hlásené meteorologické podmienky na danom letisku horšie, ako sú tieto minimá:

1. prízemná dohľadnosť je menšia ako 1 500 m alebo pri vrtuľníkoch menšia ako 800 m,
2. výška základne najnižšej vrstvy oblačnosti je nižšia ako 600 ft (180 m).

c) an ATC unit will not issue a SVFR clearance to take-off or land at an aerodrome within control zone, including entering the aerodrome traffic circuit when the reported meteorological conditions at the aerodrome are below the following minima:

1. the ground visibility is less than 1 500 m or for helicopters less than 800 m,
2. the ceiling is less than 600 ft (180 m).

Poznámka 1: Stanovište ATC má právo z prevádzkových dôvodov nevydať povolenie na vykonanie ZVFR.

Note 1: An ATC unit has the authority not to issue SVFR clearance, due to operational reasons.

Poznámka 2: V súlade s ustanovením SERA.5010 Dopravný úrad upravil pre lety vrtuľníkmi prevádzkovateľa AIR-TRANSPORT EUROPE, spol. s r. o. a lety vrtuľníkmi Leteckého útvaru Ministerstva vnútra Slovenskej republiky v prípade osobitných činností dodatočné podmienky podľa odseku ENR 1.2.2.1 nasledovne:

Note 2: In accordance with provisions of SERA.5010 Transport Authority adjusted for helicopters of AIR-TRANSPORT EUROPE, spol. s r.o. and Air Department of the Ministry of Interior of the Slovak Republic when committing special operations, additional conditions according to para. ENR 1.2.2.1 as follows:

ZVFR sa môžu vykonávať v rámci CTR na základe povolenia stanovišťa ATC počas dňa alebo v noci:

SVFR flights may be authorized to operate within CTR subject to an ATC clearance during day or night:

- letová dohľadnosť podľa odseku ENR 1.2.2.1 písm. b), bod 2 je minimálne 800 m cez deň, 3 000 m v noci;
- prízemná dohľadnosť podľa odseku ENR 1.2.2.1 písm. c), bod 1 je menšia ako 800 m cez deň, 3 000 m v noci;
- výška základne najnižšej vrstvy oblačnosti podľa odseku ENR 1.2.2.1 písm. c), bod 2 je nižšia ako 300 ft (100 m) cez deň, 1 200 ft (360 m) v noci.

- flight visibility according to para. ENR 1.2.2.1 b) (2) is not less than 800 m during day, 3 000 m during night;
- the ground visibility according to para ENR 1.2.2.1 c) (1) is less than 800 m during day, 3 000 m during night;
- the ceiling according to para. ENR 1.2.2.1 c) (2) is less than 300 ft (100 m) during day, 1 200 ft (360 m) during night.

1.2.2.2 V prípade, ak nie sú splnené podmienky pre let VFR a pilot nepožiadala o povolenie vykonať ZVFR, stanovište ATC upozorní na to pilota a požiadá ho o jeho rozhodnutie.

1.2.2.2 When conditions for VFR flight are not met and a pilot is not asking for clearance to perform SVFR flight the ATC unit notifies pilot and asks the pilot to advise intentions.

Odporúčaná fráza:

The recommended phrase:

"(volacia značka), ZÁKLADŇA NAJNIŽŠEJ VRSTVY OBLAČNOSTI STŔP, PRÍZEMNÁ DOHĽADNOSŤ METROV, NEMŔZEM SCHVÁĽIŤ AKO VFR LET, OZNÁMTE ZÁMERY".

"(the call sign), CEILING FEET, GROUND VISIBILITY METRES, UNABLE TO APPROVE AS VFR FLIGHT, ADVISE YOUR INTENTIONS".

1.2.2.3 Ak pilot nepožiadala o vykonanie ZVFR alebo nedostal povolenie na vykonanie ZVFR, postupuje podľa ďalších možností uvedených v odseku ENR 1.2.1.8 Zhoršenie meteorologických podmienok pod VMC.

1.2.2.3 If the pilot has not asked to conduct SVFR flight or SVFR flight is unauthorized, then conditions outlined in para. ENR 1.2.1.8 Weather deterioration below the VMC shall be followed.

1.2.2.3.1 Ak pilot z akýchkoľvek dôvodov nemôže postupovať v súlade s odsekom ENR 1.2.1.8, tak v prípade odletu stanovište ATC nevydá povolenie na odlet a v prípade priletu stanovište ATC nevydá povolenie na vstup do CTR.

1.2.2.3.1 If the pilot is for any reason unable to proceed according to para. ENR 1.2.1.8, then in case of departure an ATC unit will not issue departure clearance and in case of arrival an ATC unit will not issue CTR entry clearance.

1.2.2.4 Letové povolenie od stanovišťa ATC na vykonanie ZVFR nezbavuje veliteľa lietadla povinnosti dodržiavať minimálne výšky podľa odseku ENR 1.2.1.5.

1.2.2.4 An ATC unit flight clearance for SVFR flight does not release the pilot-in-command from obligation to keep the minimum heights according to para. ENR 1.2.1.5.

1.2.2.5 ZVFR sa nesmú viesť prehľadovým systémom, pokiaľ si tak nevyvnutia zvláštne okolnosti (napríklad núdzové situácie).

1.2.2.5 SVFR flights shall not be surveillance system vectored unless special circumstances dictate otherwise (e.g. emergencies).

1.2.2.6 Veliteľ lietadla je povinný:

- a) dodržať meteorologické podmienky, ktoré nebudú horšie ako sú stanovené hodnoty pre ZVFR,
- b) okamžite ohlásiť stanovišťa ATC, že meteorologické podmienky sa zhoršili pod stanovené hodnoty pre ZVFR.

1.2.2.7 Zhoršenie meteorologických podmienok pod stanovené hodnoty pre ZVFR

1.2.2.7.1 V prípade, ak sa meteorologické podmienky zhoršili pod stanovené hodnoty pre ZVFR, tak v prípade odletu stanovišťa ATC nevydá povolenie na odlet a v prípade priletu stanovišťa ATC nevydá povolenie na vstup do CTR.

1.2.2.7.2 Ak let letí v CTR a meteorologické podmienky sa zhoršili pod stanovené hodnoty pre ZVFR, je stanovišťa ATC povinné vyvinúť maximálne úsilie na pomoc takémuto letu a pristupovať k tomuto letu ako k letu v núdzi.

1.2.2.8 Postupy ZVFR pri strate rádiového spojenia lietadlom

1.2.2.8.1 Ak v prípade priletu do CTR pilot získa od stanovišťa ATC povolenie na vykonanie ZVFR a následne dôjde k obojsmernej strate spojenia, potom je povinnosťou pilota:

- a) nevstúpiť do CTR alebo ho opustiť,
- b) nastaviť kód 7600,
- c) vysielaním naslepo odovzdať stanovišťa ATC informácie o polohe a svojich úmysloch,
- d) pristáť na najbližšom vhodnom letisku a pristátie ohlásiť čo najskôr najbližšiemu stanovišťa ATS.

Poznámka: Nedodržanie postupu uvedeného v odseku ENR 1.2.2.8.1 d) iniciuje vyhlásenie jednotlivých období núdze.

1.2.2.8.2 Ak pilot ZVFR získa od stanovišťa ATC povolenie na zaradenie sa do letiskového okruhu a následne dôjde k obojsmernej strate spojenia, potom bude pokračovať v priblížení na pristátie v súlade s letovým povolením a:

- a) nastaví kód 7600,
- b) vysielaním naslepo odovzdá stanovišťa ATC informácie o polohe a svojich úmysloch.

Poznámka: Ak to bude možné, TWR odovzdá pilotovi lietadla v priebehu priblíženia na pristátie svetelné signály. Povinnosťou pilota ZVFR je sledovať v priebehu priblíženia na pristátie TWR a riadiť sa svetelnými signálmi.

1.2.2.8.3 Ak po vzlete ZVFR dôjde k obojsmernej strate spojenia, bude pilot odlietavajúceho lietadla postupovať v súlade s letovým povolením a:

- a) nastaví kód 7600,
- b) vysielaním naslepo odovzdá stanovišťa ATC informácie o polohe a svojich úmysloch,
- c) pristane na najbližšom vhodnom letisku a pristátie ohlási čo najskôr najbližšiemu stanovišťa ATS.

Poznámka: Nedodržanie postupu uvedeného v odseku ENR 1.2.2.8.3 c) iniciuje vyhlásenie jednotlivých období núdze.

1.2.2.8.4 Pilot ZVFR so stratou spojenia si musí byť vedomý skutočnosti, že nemusí mať k dispozícii všetky informácie o ostatnej prevádzke v CTR, a preto by sa mal vyhýbať neodôvodneným zmenám smeru a výšky letu.

1.2.2.8.5 Povinnosťou pilota ZVFR so stratou spojenia je pozorne sledovať prevádzku vo svojej blízkosti a v prípade potreby sa tejto prevádzke vyhnúť.

1.2.2.6 Pilot-in-command is obliged to:

- a) adhere to meteorological conditions which shall not be below the conditions which are prescribed for SVFR flights,
- b) inform immediately an ATC unit when meteorological conditions deteriorate below prescribed values for SVFR flight.

1.2.2.7 Meteorological conditions deterioration below prescribed values for SVFR flights

1.2.2.7.1 In case when meteorological conditions deteriorate below prescribed values for SVFR flight, an ATC unit will not issue departure clearance in case of departure and an ATC unit will not issue CTR entry clearance in case of arrival.

1.2.2.7.2 When flight is conducted within CTR and meteorological conditions deteriorate below prescribed values for SVFR flight, an ATC unit is obliged to develop maximum effort to help such a flight and to treat such a flight as being in emergency.

1.2.2.8 Action for SVFR in the event of air-ground communication failure

1.2.2.8.1 When a clearance for conducting of SVFR flight has been issued by an ATC unit for pilot entering CTR and subsequently the two-way communication failure happens the pilot is obliged:

- a) not to enter CTR or to leave CTR,
- b) to set transponder to code 7600,
- c) to inform an ATC unit about position and intentions by transmitting blind,
- d) to land at the nearest suitable aerodrome and report it by the most expeditious means to the appropriate ATS unit.

Note: If the procedure in para. ENR 1.2.2.8.1 d) is not applied the relevant state of emergency will be initiated.

1.2.2.8.2 When a clearance to enter the aerodrome traffic circuit of SVFR flight has been issued by an ATC unit and subsequently the two-way communication failure happens the pilot is obliged to proceed in accordance with the issued flight clearance for approach to land and:

- a) set transponder to code 7600,
- b) to inform an ATC unit about position and intentions by transmitting blind.

Note: If possible during the approach the TWR gives an instruction to the pilot by light signals. SVFR flight pilot is compulsory to watch the TWR during the approach and proceed in accordance with the light signals dispatched from the TWR.

1.2.2.8.3 When the two-way communication failure happens after departure of SVFR flight, the pilot is obliged to proceed in accordance with issued flight clearance and:

- a) set transponder to code 7600,
- b) inform an ATC unit about position and intentions by transmitting blind,
- c) land at the nearest suitable aerodrome and report it by the most expeditious means to the appropriate ATS unit.

Note: If the procedure in para. ENR 1.2.2.8.3 c) is not applied the relevant state of emergency will be initiated.

1.2.2.8.4 The pilot of SVFR flight with air-ground communication failure shall be aware of the fact that other unknown air traffic can be conducted in CTR and therefore a sudden and unjustified flight direction/altitude changes should be avoided.

1.2.2.8.5 The pilot of SVFR flight with air-ground communication failure is obliged to watch carefully the other traffic in the vicinity of the SVFR flight and to avoid this traffic whenever necessary.

1.2.2.8.6 Stanovište ATC bude v prípade obojsmernej straty spojenia vychádzať z predpokladu, že pilot lietadla postupuje v súlade s naposledy prijatým a potvrdeným letovým povolením alebo s postupom uvedeným v odsekoch ENR 1.2.2.8.1 - ENR 1.2.2.8.3 a na tomto základe bude zaisťovať rozstupy.

1.2.3 Vykonávanie letov VFR v noci

Poznámka 1: Noc je časový úsek medzi koncom občianskeho súmraku a začiatkom občianskeho svitania (pozri podsekciiu GEN 2.7).

Poznámka 2: Letún musí spĺňať požiadavky predpisu L 6/II, ust. 6.7 a 7.1.1, vrtuľník musí spĺňať požiadavky predpisu L 6/III, ust. 4.2 a 5.1.1.

Poznámka 3: Lety v neriadennom vzdušnom priestore, pozri odsek ENR 1.1.8.

Poznámka 4: Pre lety VFR v noci môžu byť použité len letiská, ktoré sú na túto prevádzku schválené Dopravným úradom, pozri podsekciiu AD 2.2.

1.2.3.1 Lety VFR v noci možno vykonať pri splnení týchto podmienok:

- a) v prípade, že sa lietadlo vzdaľuje z blízkosti letiska, musí sa predložiť letový plán v súlade s podsekciiou ENR 1.10,
- b) počas letu sa musí nadviazať a udržiavať obojsmerné rádiové spojenie na príslušnom komunikačnom kanáli ATS,
- c) uplatňujú sa minimálne dohľadnosti a vzdialenosti od oblakov za VMC uvedené v tabuľke v odseku ENR 1.2.1.1 s výnimkou toho, že:
 - 1. výška základne najnižšej vrstvy oblačnosti nesmie byť nižšia ako 1 500 ft (450 m),
 - 2. vo výške 3 000 ft (900 m) AMSL a nižšie alebo vo výške 1 000 ft (300 m) nad terénom, podľa toho, čo je vyššie, je pilot povinný udržiavať neustály vizuálny kontakt so zemou,
- d) okrem toho, ak je to potrebné na vzlet a pristátie, sa let VFR v noci musí vykonávať:
 - 1. nad vysokým terénom alebo v hornatých oblastiach v hladine, ktorá je aspoň 2 000 ft (600 m) nad najvyššou prekážkou, ktorá sa nachádza vo vzdialenosti do 8 km od predpokladanej polohy lietadla,
 - 2. všade inde, než je uvedené v bode 1, v hladine, ktorá je aspoň 1 000 ft (300 m) nad najvyššou prekážkou, ktorá sa nachádza vo vzdialenosti do 8 km od predpokladanej polohy lietadla.

1.2.2.8.6 In case of the two-way communication failure the ATC unit assumes that the pilot complies with the last received and acknowledged clearance or proceeds in accordance with procedures mentioned in para. ENR 1.2.2.8.1 - ENR 1.2.2.8.3, the ATC unit provides the separation based on this assumption.

1.2.3 Conducting of VFR flights at night

Note 1: Night means the hours between the end of evening civil twilight and the beginning of morning civil twilight (see subsection GEN 2.7).

Note 2: Aeroplane shall fulfil requirements of the national regulation L 6/II, provision 6.7 and 7.1.1, helicopter shall fulfil requirements of the national regulation L 6/III, provision 4.2 and 5.1.1.

Note 3: For flights in uncontrolled airspace see para. ENR 1.1.8.

Note 4: For VFR night flights only aerodromes approved by the Transport Authority can be used, see subsection AD 2.2.

1.2.3.1 VFR flights at night may be permitted under the following conditions:

- a) if leaving the vicinity of an aerodrome, a flight plan shall be submitted in accordance with subsection ENR 1.10,
- b) flights shall establish and maintain two-way radio communication on the appropriate ATS communication channel;
- c) the VMC visibility and distance from cloud minima as specified in para. ENR 1.2.1.1 shall apply except that:
 - 1. the ceiling shall not be less than 1 500 ft (450 m),
 - 2. at and below 3 000 ft (900 m) AMSL or 1 000 ft (300 m) above terrain whichever is the higher, the pilot shall maintain continuous sight of the surface,
- d) except when necessary for take-off or landing, a VFR flight at night shall be flown:
 - 1. over high terrain or in mountainous areas, at a level which is at least 2 000 ft (600 m) above the highest obstacle located within 8 km of the estimated position of the aircraft,
 - 2. elsewhere than as specified in 1, at a level which is at least 1 000 ft (300 m) above the highest obstacle located within 8 km of the estimated position of the aircraft.

ZÁMERNE NEPOUŽITÉ
INTENTIONALLY BLANK

ENR 1.3 PRAVIDLÁ NA LETY PODĽA PRÍSTROJOV

1.3.1 Pravidlá platné pre všetky lety IFR

1.3.1.1 Vybavenie lietadla

Na let podľa prístrojov musí byť lietadlo vybavené vhodným prístrojovým a navigačným zariadením zodpovedajúcim letenej trati, ktoré je v súlade s uplatniteľnými právnymi predpismi v oblasti letovej prevádzky.

Poznámka: Lietadlové prístroje, vybavenie a letová dokumentácia pozri podsekciiu GEN 1.5.

1.3.1.2 Minimálne hladiny

1.3.1.2.1 S výnimkou toho, ak je to potrebné na vzlet a pristátie, sa musí let IFR vykonať v hladine, ktorá nie je nižšia ako minimálna letová nadmorská výška stanovená štátom.

Poznámka: Minimálna letová nadmorská výška je všeobecný pojem, pod ktorým sa rozumie nadmorská výška zabezpečujúca minimálnu výšku nad prekážkami (MOC) v určitom priestore (napr. MOCA - Minimum Obstacle Clearance Altitude, AMA - Area Minimum Altitude, MSA - Minimum Sector Altitude).

Minimálne letové nadmorské výšky stanovené v Slovenskej republike sú publikované v príslušných mapách v časti ENR 6 a časti AD.

1.3.1.2.2 Najnižšia použiteľná letová hladina vo FIR BRATISLAVA je prevodná hladina (pozri odsek ENR 1.7.2.1.2).

1.3.1.3 Zmena pravidiel letu IFR na let VFR

1.3.1.3.1 Veliteľ lietadla, ktorý má v úmysle zmeniť let IFR na let VFR, musí oznámiť svoje rozhodnutie príslušnému stanovištiu ATS s výslovným uvedením, že ruší let IFR a oznámiť mu zmeny, ktoré sa majú vykonať v jeho platnom letovom pláne. V riadenom vzdušnom priestore musí získať povolenie požadovaných zmien.

Veliteľ lietadla musí použiť nasledujúcu frázu:
"RUŠÍM LET PODĽA PRÍSTROJOV".

Stanovište ATS odpovie frázou:
"LET PODĽA PRÍSTROJOV ZRUŠENÝ O ... (čas)".

1.3.1.3.1.1 Stanovište ATS nesmie v žiadnom prípade, ani priamo ani nepriamo, na takúto zmenu veliteľa lietadla vyzvať.

1.3.1.3.2 Ak má stanovište ATS k dispozícii informácie, že na trati letu sa môžu vyskytnúť meteorologické podmienky na let IFR a je pravdepodobné, že let v podmienkach VMC nebude možné dodržať, ak je to možné, oznámi to veliteľovi lietadla a to nasledujúcou frázou:

"METEOROLOGICKÉ PODMIENKY NA LET PODĽA PRÍSTROJOV HLÁSENÉ (alebo PREDPOVEDANÉ) V PRIESTORE (názov miesta)".

1.3.1.3.3 Ak sa vykonáva let IFR vo VMC alebo lietadlo do takých podmienok vstúpi, veliteľ lietadla nesmie zrušiť svoj let IFR, ak neočakáva a nezamýšľa pokračovať v lete primeraný čas v neprerušovaných VMC.

1.3.2 Pravidlá platné pre lety IFR v riadenom vzdušnom priestore

1.3.2.1 Lety IFR v riadenom vzdušnom priestore musia dodržiavať ustanovenia uvedené v oddiele 8, Vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 923/2012.

Poznámka: ENR 1.1, ENR 1.10 upravujú základné ustanovenia oddielu 8, Vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 923/2012.

ENR 1.3 INSTRUMENT FLIGHT RULES

1.3.1 Rules applicable to all IFR flights

1.3.1.1 Aircraft equipment

Aircraft shall be equipped with suitable instruments and with navigation equipment appropriate to the route to be flown and in accordance with the applicable air operations legislation.

Note: For aircraft instruments, equipment and flight documentation see subsection GEN 1.5.

1.3.1.2 Minimum levels

1.3.1.2.1 Except when necessary for take-off or landing an IFR flight shall be flown at a level which is not below the minimum flight altitude established by the state.

Note: The minimum flight altitude is a generic term meaning an altitude providing Minimum Obstacle Clearance (MOC) within certain area (e.g. MOCA - Minimum Obstacle Clearance Altitude, AMA - Area Minimum Altitude, MSA - Minimum Sector Altitude).

The minimum flight altitudes established in the Slovak Republic are published in particular maps in ENR 6 and in Part AD.

1.3.1.2.2 The lowest usable flight level within BRATISLAVA FIR is the transition level (see para. ENR 1.7.2.1.2).

1.3.1.3 Change from IFR flight to VFR flight

1.3.1.3.1 Pilot-in-command intending to change from IFR flight to VFR flight shall report such a decision to appropriate ATS unit containing the specific expression regarding IFR flight cancellation, together with the changes, if any, to be made to the current flight plan. Clearance for such a change shall be obtained in controlled airspace.

Pilot-in-command shall use following expression:
"CANCELLING MY IFR FLIGHT".

ATS unit shall respond by expression:
"IFR FLIGHT CANCELLED AT ... (time)".

1.3.1.3.1.1 ATS unit shall not appeal to pilot-in-command to do so either directly or by inference for any reason.

1.3.1.3.2 When an ATS unit is in possession of information that instrument meteorological conditions are likely to be encountered along the route of flight, a pilot changing from IFR flight to VFR flight should, if practicable, be so advised by phrase:

"INSTRUMENT METEOROLOGICAL CONDITIONS REPORTED (or FORECASTED) IN THE VICINITY OF (location)".

1.3.1.3.3 When an aircraft operating under IFR is flown in or encounters VMC, pilot-in-command shall not cancel an IFR flight unless it is anticipated and intended, that the flight will be continued for a reasonable period of time in uninterrupted VMC.

1.3.2 Rules applicable to IFR flights within controlled airspace

1.3.2.1 IFR flights in controlled airspace shall comply with the provisions of Section 8 of Commission Implementing Regulation (EU) No 923/2012.

Note: ENR 1.1, ENR 1.10 set down basic provisions of Section 8 of Commission Implementing Regulation (EU) No 923/2012.

1.3.2.2 Cestovné hladiny

1.3.2.2.1 Let IFR v cestovnom režime v riadenom vzdušnom priestore sa musí vykonať v cestovných hladinách alebo v prípade obdržania letového povolenia na cestovné stúpanie medzi dvoma hladinami alebo nad hladinou, stanovených podľa tabuľky cestovných hladín uvedenej v ENR 1.7.4, s výnimkou keď sa vzťah medzi hladinami a traťou stanovený v ENR 1.7.4 neuplatňuje vydaním letového povolenia.

1.3.3 Pravidlá platné pre lety IFR mimo riadeného vzdušného priestoru

1.3.3.1 Cestovné hladiny

1.3.3.1.1 Lety IFR v cestovnom režime mimo riadeného vzdušného priestoru sa vykonávajú v cestovných hladinách predpísaných pre trať podľa tabuliek cestovných hladín uvedených v ENR 1.7.4.

1.3.4 Všeobecné pravidlá pre vzdušný priestor voľných tratí (FRA)

1.3.4.1 Oblasť pôsobenia

1.3.4.1.1 FRA sa uplatňuje v CTA BRATISLAVA H24 od FL 245 do FL 660 ako časť SEE FRA (South East Europe Free Route Airspace).

SEE FRA zahŕňa CTA jednotlivých štátov podľa ENR 2.2.1. Pozri odsek ENR 1.3.4.2.4 pre cezhraničné postupy v rámci SEE FRA.

1.3.4.2 Letové postupy

1.3.4.2.1 Všeobecne

1.3.4.2.1.1 Používatelia vzdušného priestoru môžu plánovať lety po preferovaných trajektoriách s použitím FRA význačných bodov. FRA význačné body sú vybrané preletové rádionavigačné zariadenia a 5-písmenné význačné body publikované v AIP SEE FRA štátov (ENR 4.1 a ENR 4.4). Segmenty medzi FRA význačnými bodmi musia byť označené ako DCT (direct).

1.3.4.2.1.2 FRA význačné body sa členia na FRA horizontálne vstupné body, FRA horizontálne výstupné body, FRA medziľahlé body, FRA priletové body a FRA odletové body.

1.3.4.2.1.3 Použitie nepublikovaných bodov definovaných zemepisnými súradnicami alebo smerníkom a vzdialenosťou nie je povolené.

1.3.4.2.1.4 Neaplikuje sa limitácia na maximálnu dĺžku DCT segmentu.

Poznámka: Pozri aj ENR 1.3.4.5.1.1.

1.3.4.2.1.5 Plánovanie DCT segmentov bližšie ako 3 NM k FRA hranici nie je dovolené.

1.3.4.2.2 Prelietavajúca prevádzka

1.3.4.2.2.1 Prevádzka prelietavajúca FIR BRATISLAVA musí byť plánovaná priamo medzi FRA horizontálnymi vstupnými, FRA medziľahlými a FRA horizontálnymi výstupnými bodmi. Neaplikuje sa limitácia na množstvo použitých medziľahlých bodov.

1.3.4.2.2.2 Prelietavajúca prevádzka s cestovnou hladinou vyššou ako FL 245 a letiaca do/z letísk v blízkosti FIR BRATISLAVA, môže byť plánovaná podľa ENR 1.3.4.2.2.1 aj napriek tomu, že časť trate bude nižšie ako FL 245. Takáto prevádzka sa musí riadiť postupmi uvedenými v ENR 1.3.4.5.3.

1.3.4.2.2.3 Prelietavajúca prevádzka s plánovaným vertikálnym prechodom do/z FRA kvôli zmene cestovnej hladiny:

1.3.2.2 Cruising levels

1.3.2.2.1 An IFR flight operating in level cruising flight in controlled airspace shall be flown at a cruising level or, if authorized by a flight clearance to employ cruise climb techniques, between two levels or above a level, as specified in the table of cruising levels in ENR 1.7.4, except that the correlation of levels to track prescribed in ENR 1.7.4 is not subject of flight clearance.

1.3.3 Rules applicable to IFR flights outside controlled airspace

1.3.3.1 Cruising levels

1.3.3.1.1 An IFR flight operating in level cruising flight outside of controlled airspace shall be flown at a cruising level appropriate to its track as specified in the table of cruising levels in ENR 1.7.4.

1.3.4 Free Route Airspace (FRA) general procedures

1.3.4.1 Area of application

1.3.4.1.1 FRA is available in BRATISLAVA CTA from FL 245 to FL 660 on H24 basis as part of SEE FRA (South East Europe Free Route Airspace).

The SEE FRA includes the FRAs within CTAs of particular states according to ENR 2.2.1. For SEE FRA cross-border applications see para. ENR 1.3.4.2.4.

1.3.4.2 Flight procedures

1.3.4.2.1 General

1.3.4.2.1.1 Airspace users may plan user-preferred trajectories using FRA significant points. FRA significant points are selected en-route radio navigation aids and five-letter name-codes published in SEE FRA states AIP (ENR 4.1 and ENR 4.4). Segments between the FRA significant points shall be defined by means of DCT (direct) instructions.

1.3.4.2.1.2 FRA significant points are considered as FRA Horizontal Entry, FRA Horizontal Exit, FRA Intermediate, FRA Arrival Connecting and FRA Departure Connecting points.

1.3.4.2.1.3 The use of unpublished points defined by geographical coordinates or by bearing and distance is not allowed.

1.3.4.2.1.4 There is no restriction on the maximum DCT distance.

Note: See also ENR 1.3.4.5.1.1.

1.3.4.2.1.5 Planning of DCT segments closer than 3 NM to FRA border is not allowed.

1.3.4.2.2 Overflying traffic

1.3.4.2.2.1 Traffic overflying BRATISLAVA FIR shall be planned directly between FRA Horizontal Entry, FRA Intermediate points and FRA Horizontal Exit points. There is no restriction on the number of intermediate points used.

1.3.4.2.2.2 Overflying traffic with a cruising level above FL 245 and proceeding inbound or outbound airports located in close vicinity of BRATISLAVA FIR may be planned according to item ENR 1.3.4.2.2.1 irrespective of the fact that a portion of their trajectory is below FL 245 and shall comply with procedures described in ENR 1.3.4.5.3.

1.3.4.2.2.3 Overflying traffic with a planned vertical transition to/from FRA due to change of cruising levels:

- musí byť plánovaná pod spodnou hranicou FRA s použitím ATS tratí publikovaných v ENR 3.3,
- musí byť plánovaná nad spodnou hranicou FRA podľa postupov uvedených v ENR 1.3.4.2.2.1.

- must be planned below the lower limit of FRA along the ATS route network published in ENR 3.3,
- must be planned above the lower limit of FRA according to the rules in ENR 1.3.4.2.2.1.

1.3.4.2.3 Prístup k letiskám a do koncového riadeného vzdušného priestoru

1.3.4.2.3 Access to/from airports and terminal airspace

1.3.4.2.3.1 Lietadlá priletávajúce na letiská vo FIR BRATISLAVA musia plánovať DCT z FRA horizontálneho vstupného bodu/FRA odletového bodu k FRA priletovému bodu s možnosťou použitia FRA medziľahlých bodov. Časť letu za FRA priletovým bodom musí byť plánovaná s použitím povinných FRA priletových tratí, ktoré spájajú FRA priletové body s prvým bodom na štandardnom prístrojovom prilete (STAR). FRA priletová trať nebude špecifikovaná v prípade, ak je FRA priletový bod totožný s prvým bodom na štandardnom prístrojovom prilete.

1.3.4.2.3.1 Flights arriving at airports located within BRATISLAVA FIR shall plan DCT from a FRA Horizontal Entry point/FRA Departure Connecting point to a FRA Arrival Connecting point with possibility of using FRA intermediate points. The portion of the flight beyond the FRA Arrival Connecting point shall be planned along the mandatory FRA Arrival Connecting routes, linking the FRA Arrival Connecting point with the first point of the STAR. No FRA Arrival Connecting route is specified in the case when the FRA Arrival Connecting point coincides with the first point of the STAR.

FRA priletové trate sú uvedené v nasledujúcej tabuľke:

The FRA Arrival Connecting routes are described in the following table:

Letisko Airport	FRA priletový bod FRA Arrival Connecting point	Bod STAR STAR point	FRA priletová trať (príklad FPL) FRA arrival route (FPL example)
1	2	3	4
LZIB	NIDOK	NIT	NIDOK R23 NIT
LZIB	PATAK	NIT	PATAK DCT NIT
LZIB	TURIS	NIT	TURIS A42 NIT
LZKZ	UMARY	MARKA	UMARY P27 PPD R232 MARKA
LZKZ	TAKOS	TAKOS	NIL
LZPP	NIDOK	NIT	NIDOK R23 NIT
LZPP	PATAK	NIT	PATAK DCT NIT
LZPP	TURIS	NIT	TURIS A42 NIT
LZTT	KEKED	MARKA	KEKED R232 MARKA
LZTT	MOCON	UMARY	MOCON P27 UMARY
LZTT	HATIP	MARKA	HATIP A42 KSC R232 MARKA
LZTT	TIVON	EPEDA	TIVON R53 EPEDA
LZZI	MOMEPE	TEKLA	MOMEPE R23 NIDOK B45 TEKLA
LZZI	PPD	RUTKI	PPD P27 RUTKI
LZZI	SLC	TEKLA	SLC B45 TEKLA

1.3.4.2.3.2 Lietadlá odlietajúce z letísk vo FIR BRATISLAVA musia plánovať DCT z FRA odletového bodu k FRA horizontálnemu výstupnému bodu/FRA priletovému bodu s možnosťou použitia FRA medziľahlých bodov. Časť letu pred FRA odletovým bodom musí byť plánovaná s použitím povinných FRA odletových tratí, ktoré spájajú FRA odletové body s posledným bodom na štandardnom prístrojovom odlete (SID). FRA odletová trať nebude špecifikovaná v prípade, ak je FRA odletový bod totožný s posledným bodom na štandardnom prístrojovom odlete.

1.3.4.2.3.2 Flights departing from airports located within BRATISLAVA FIR shall plan DCT from a FRA Departure Connecting point to a FRA Horizontal Exit point/FRA Arrival Connecting point with possibility of using FRA intermediate points. The portion of the flight before the FRA Departure Connecting point shall be planned along the mandatory FRA Departure Connecting routes, linking the FRA Departure Connecting point with the last point of the SID. No FRA Departure Connecting route is specified in the case when the FRA Departure Connecting point coincides with the last point of the SID.

FRA odletové trate sú uvedené v nasledujúcej tabuľke:

The FRA Departure Connecting routes are described in the following table:

Letisko Airport	Bod SID SID point	FRA odletový bod FRA Departure Connecting point	FRA odletová trať (príklad FPL) FRA departure route (FPL example)
1	2	3	4
LZIB	NIT	NIDOK	NIT R23 NIDOK
LZIB	NIT	TURIS	NIT A42 TURIS
LZKZ	MARKA	UMARY	MARKA R232 PPD P27 UMARY
LZKZ	TAKOS	TAKOS	NIL
LZPP	NIT	NIDOK	NIT R23 NIDOK
LZPP	NIT	TURIS	NIT A42 TURIS
LZTT	MARKA	KEKED	MARKA R232 KEKED
LZTT	MARKA	HATIP	MARKA R232 KSC A42 HATIP
LZTT	UMARY	RUTKI	UMARY P27 RUTKI
LZTT	EPEDA	TIVON	EPEDA R53 TIVON
LZZI	TEKLA	MOMEPE	TEKLA B45 NIDOK R23 MOMEPE
LZZI	TEKLA	SLC	TEKLA B45 SLC
LZZI	RUTKI	PPD	RUTKI P27 PPD

1.3.4.2.4 Cezhraničné postupy

1.3.4.2.4.1 Plánovanie DCT segmentov cez hranice CTA BRATISLAVA (cezhraničné DCT) je povolené H24 nasledovne:

- v rámci SEE FRA,
- do/z Baltic FRA, ako je publikované v AIP Poland a AIP Lithuania.

Cezhraničné DCT segmenty musia byť plánované s použitím FRA významných bodov dotknutých štátov.

1.3.4.2.4.2 Nie je povolené plánovanie DCT segmentov, ktoré opakovane vstupujú do CTA BRATISLAVA.

1.3.4.3 Aktivované priestory vo FRA

1.3.4.3.1 Oblietavanie aktivovaných priestorov

1.3.4.3.1.1 Lety vo FIR BRATISLAVA musia byť plánované mimo aktivovaných priestorov, používajúc FRA medziľahlé body.

1.3.4.3.2 Informácia o predĺžení trate

1.3.4.3.2.1 Taktické radarové vektorovanie môže byť použité v niektorých prípadoch, aby bol vytvorený bezpečný rozstup medzi aktivovanými priestormi a trajektóriami letov. Priemerné predĺženie trate bude približne 5 NM, v mimoriadnych prípadoch maximálne 10 NM.

1.3.4.4 Doplnkové FRA postupy

Neaplikuje sa.

1.3.4.2.4 Cross-border applications

1.3.4.2.4.1 The planning of DCT segments across BRATISLAVA CTA borders (cross-border DCT) is allowed H24 as follows:

- within SEE FRA,
- to/from Baltic FRA, as published in AIP Poland and AIP Lithuania.

The planned cross-border DCTs shall be between FRA significant points of affected countries.

1.3.4.2.4.2 The planning of DCT segments that multiple re-entry BRATISLAVA CTA is not allowed.

1.3.4.3 Active areas within FRA

1.3.4.3.1 Re-routing active areas

1.3.4.3.1.1 Flights must be planned around active special areas within BRATISLAVA FIR by using FRA Intermediate points.

1.3.4.3.2 Promulgation of route extension

1.3.4.3.2.1 In some cases, tactical radar vectoring may be applied in order to ensure an additional safety margin between active special areas and flight trajectories. It is expected that the average flight extension to be considered by aircraft operators will be approximately 5 NM and in exceptional circumstances not exceeding 10 NM.

1.3.4.4 Additional FRA procedures

Not applicable.

1.3.4.5 Plánovanie letov

1.3.4.5 Flight planning

1.3.4.5.1 Všeobecne

1.3.4.5.1 General

1.3.4.5.1.1 S cieľom zmiernenia vplyvu na ATM systémy, všetky cezhraničné DCT v rámci SEE FRA a Baltic FRA, ako je publikované v AIP Poland a AIP Lithuania, musia obsahovať aspoň jeden publikovaný FRA význačný bod v CTA BUDAPEŠŤ, CTA BUKUREŠŤ, CTA PRAHA, CTA VARŠAVA a CTA VILNIUS.

1.3.4.5.1.1 In order to minimize the impact on the ATM systems, all cross-border DCTs inside SEE FRA and Baltic FRA, as published in AIP Poland and AIP Lithuania, require at least one published FRA significant point within BUDAPEST CTA, BUCUREȘTI CTA, PRAHA CTA, WARSZAWA CTA and VILNIUS CTA.

1.3.4.5.1.2 Na zmenu rýchlosti a cestovnej hladiny v poli 15 FPL môžu leteckí prevádzkovatelia použiť publikované FRA medziľahlé body. Neaplikuje sa limitácia na množstvo použitých FRA medziľahlých bodov.

1.3.4.5.1.2 For speed and level changes, operators may use published FRA Intermediate points in FPL item 15. There is no restriction on the number of FRA Intermediate points that may be used.

1.3.4.5.1.3 Na spravovanie prevádzkovo citlivých oblastí sa zriaďujú tzv. Neplánovateľné zóny (NPZ). NPZ je určený vzdušný priestor v rámci ktorého plánovanie FRA DCT trajektórií buď nie je povolené, alebo je povolené len podľa definovaných výnimiek. Používatelia vzdušného priestoru sa môžu týmto zónam vyhnúť plánovaním vhodných význačných bodov mimo NPZ, alebo podľa určených podmienok. Plánovanie letu cez príslušný NPZ bude systémom IFPS odmietnutý, okrem prípadov splnenia stanovených podmienok.

1.3.4.5.1.3 To manage the operationally sensitive areas, No Planning Zones (NPZs) are published. A NPZ is a defined airspace volume within which the planning of FRA DCT trajectories is either not allowed or allowed only for exceptions as described. Airspace users can avoid these areas by planning via appropriate significant points around the NPZ or according to described conditions. Flight planning through the relevant NPZ will cause a reject message by IFPS except where the set conditions are met.

1.3.4.5.2 Orientácia letových hladín

1.3.4.5.2 Flight level orientation scheme

1.3.4.5.2.1 Cestovné hladiny musia byť plánované v súlade s ENR 1.7 a v súlade s informáciami v stĺpci „Poznámky“ v ENR 4.4. Smer cestovných hladín (párny alebo nepárny) musí byť vybraný v závislosti na smere letovej hladiny, ktorý je požadovaný na FRA horizontálnom vstupnom bode alebo FRA horizontálnom výstupnom bode, tak ako uvádza nasledujúca tabuľka:

1.3.4.5.2.1 Cruising levels must be planned in accordance with ENR 1.7 and the information provided in the column "Remarks" in ENR 4.4. The direction of cruising levels (EVEN or ODD) must be chosen depending on the direction of the flight level required over the FRA Horizontal entry and FRA Horizontal exit points as described in the following tables:

Smer cestovných hladín v rámci FRA – prelety Direction of cruising levels within FRA – overflights		
FL na FRA vstupnom bode FL over FRA entry point	FL na FRA výstupnom bode FL over FRA exit point	FL v rámci FRA FL inside FRA
párne EVEN	párne EVEN	párne FL pre všetky DCT segmenty EVEN FLs for all DCT segments
nepárne ODD	nepárne ODD	nepárne FL pre všetky DCT segmenty ODD FLs for all DCT segments
párne EVEN	nepárne ODD	Zmena z párnej na nepárnu FL musí byť plánovaná v rámci FRA A change from EVEN to ODD FLs must be planned inside FRA
nepárne ODD	párne EVEN	Zmena z nepárnej na párnú FL musí byť plánovaná v rámci FRA A change from ODD to EVEN must be planned inside FRA

Smer cestovných hladín v rámci FRA – odlety Direction of cruising levels within FRA – departures		
Odlety z letísk v rámci FIR BRATISLAVA Departing from an airport within BRATISLAVA FIR	FL na FRA výstupnom bode FL over FRA exit point	FL v rámci FRA FL inside FRA
	párne EVEN	párne FL pre všetky DCT segmenty EVEN FLs for all DCT segments
	nepárne ODD	nepárne FL pre všetky DCT segmenty ODD FLs for all DCT segments

Smer cestovných hladín v rámci FRA – prilety Direction of cruising levels within FRA – arrivals		
FL na FRA vstupnom bode FL over FRA entry point	FL v rámci FRA FL inside FRA	Prilety na letiská v rámci FIR BRATISLAVA Arriving at the airports within BRATISLAVA FIR
párne EVEN	párne FL pre všetky DCT segmenty EVEN FLs for all DCT segments	
nepárne ODD	nepárne FL pre všetky DCT segmenty ODD FLs for all DCT segments	

1.3.4.5.3 FRA postupy plánovania letov pre odlietavajúce a prilietavajúce lietadlá z/na letiská v blízkosti FIR BRATISLAVA

1.3.4.5.3 FRA flight planning procedures for departing and arriving flights from/to significant airports in close vicinity of BRATISLAVA FIR

1.3.4.5.3.1 Vo FRA musí byť plánovanie letov pre odlietavajúce lietadlá vykonané nasledovným postupom: po poslednom bode na štandardom prístrojovom odlete (ak je publikovaný) použiť trať ATS v spodnom vzdušnom priestore alebo povolený DCT a letieť na FRA odletový bod.

1.3.4.5.3.1 Within FRA, flight planning of departing flights shall comply with the following procedures: after last point on SID (if published), use lower ATS route or allowed DCT to fly to the FRA Departure Connecting point.

Zoznam dotknutých letísk a ich odletových postupov sa nachádza v nasledujúcej tabuľke:

List of affected airports and respective departure procedures are described in the following table:

Letisko Airport	FRA odletový bod FRA Departure Connecting point	Príklad FPL FPL example
1	2	3
LHBP	BADOV	pozri AIP Hungary pre odlety z LHBP see AIP Hungary for LHBP departures
LHBP	KALIF	pozri AIP Hungary pre odlety z LHBP see AIP Hungary for LHBP departures LITKU Y301 KALIF
LHKE	BADOV	pozri Military AIP Hungary see Military AIP Hungary
LHPA	TABIN	pozri AIP Hungary pre odlety z LHPA see AIP Hungary for LHPA departures XOMBA P974 TABIN
LHPR	BERVA	pozri AIP Hungary pre odlety z LHPR see AIP Hungary for LHPR departures VAMOG P10 BERVA
LHTL	BADOV	pozri Military AIP Hungary see Military AIP Hungary
LHTL	KALIF	pozri Military AIP Hungary see Military AIP Hungary Y301 KALIF
LKMT	BERVA	pozri AIP Czech Republic pre odlety z LKMT see AIP Czech Republic for LKMT departures MAVOR P10 BERVA
LKMT	KOPAT	pozri AIP Czech Republic pre odlety z LKMT see AIP Czech Republic for LKMT departures BILNA B45 KOPAT

Letisko Airport	FRA odletový bod FRA Departure Connecting point	Príklad FPL FPL example
1	2	3
LKKU	BERVA	pozri AIP Czech Republic pre odlety z LKKU see AIP Czech Republic for LKKU departures MAVOR P10 BERVA
LKKU	KOPAT	pozri AIP Czech Republic pre odlety z LKKU see AIP Czech Republic for LKKU departures MAKAL DCT KOPAT
LKTB	BERVA	pozri AIP Czech Republic pre odlety z LKTB see AIP Czech Republic for LKTB departures ODNEM A4 BERVA
LKTB	KOPAT	pozri AIP Czech Republic pre odlety z LKTB see AIP Czech Republic for LKTB departures MAKAL DCT KOPAT
LOAN	JAN	pozri AIP Austria pre odlety z LOAN see AIP Austria for LOAN departures KOXER Z649 XENAK M985 JAN
LOAN	KUFIK	pozri AIP Austria pre odlety z LOAN see AIP Austria for LOAN departures KOXER Z649 XENAK DCT KUFIK
LOAN	VEDER	pozri AIP Austria pre odlety z LOAN see AIP Austria for LOAN departures ADAMA Z648 VEDER
LOAV	JAN	pozri AIP Austria pre odlety z LOAV see AIP Austria for LOAV departures KOXER Z649 XENAK M985 JAN
LOAV	KUFIK	pozri AIP Austria pre odlety z LOAV see AIP Austria for LOAV departures KOXER Z649 XENAK DCT KUFIK
LOAV	VEDER	pozri AIP Austria pre odlety z LOAV see AIP Austria for LOAV departures ADAMA Z648 VEDER
LOWW	JAN	pozri AIP Austria pre odlety z LOWW see AIP Austria for LOWW departures KOXER Z649 XENAK M985 JAN
LOWW	KUFIK	pozri AIP Austria pre odlety z LOWW see AIP Austria for LOWW departures KOXER Z649 XENAK DCT KUFIK
LOWW	VEDER	pozri AIP Austria pre odlety z LOWW see AIP Austria for LOWW departures ADAMA Z648 VEDER
EPKK	REGTO	pozri AIP Poland pre odlety z EPKK see AIP Poland for EPKK departures

Letisko Airport	FRA odletový bod FRA Departure Connecting point	Príklad FPL FPL example
1	2	3
EPKK	VADEX	pozri AIP Poland pre odlety z EPKK see AIP Poland for EPKK departures BABKO L856 VADEX
EPKT	BABKO	pozri AIP Poland pre odlety z EPKT see AIP Poland for EPKT departures
EPKT	REGTO	pozri AIP Poland pre odlety z EPKT see AIP Poland for EPKT departures
UKLU	KSC	pozri AIP Ukraine pre odlety z UKLU see AIP Ukraine for UKLU departures W425 KSC

1.3.4.5.3.2 Vo FRA musí byť plánovanie letov pre prilietavajúce lietadlá vykonané nasledovným postupom: opustiť FRA cez FRA priletový bod, použiť ATS trať v spodnom vzdušnom priestore alebo povolený DCT a letieť na prvý bod štandardného prístrojového priletu (ak je publikovaný).

Zoznam dotknutých letísk a ich priletových postupov sa nachádza v nasledujúcej tabuľke:

1.3.4.5.3.2 Within FRA, flight planning of arriving flights shall comply with the following procedures: exit FRA via FRA Arrival Connecting point, use lower ATS route or allowed DCT to fly to the first point of STAR or Arrival Transition (if published).

List of affected airports and respective arrival procedures are described in the following table:

Letisko Airport	FRA priletový bod FRA Arrival Connecting point	Príklad FPL FPL example
1	2	3
LHBP	ANEXA	pozri AIP Hungary pre priletý do LHBP see AIP Hungary for LHBP arrivals
LHBP	EDEMU	pozri AIP Hungary pre priletý do LHBP see AIP Hungary for LHBP arrivals
LHBP	ARFOX	pozri AIP Hungary pre priletý do LHBP see AIP Hungary for LHBP arrivals
LHKE	ANEXA	pozri Military AIP Hungary see Military AIP Hungary
LHKE	EDEMU	pozri Military AIP Hungary see Military AIP Hungary
LHKE	ARFOX	pozri Military AIP Hungary see Military AIP Hungary
LHPA	TABIN	TABIN P974 XOMBA pokračovanie pozri Military AIP Hungary for continuation see Military AIP Hungary
LHPR	NIT	NIT L616 TABIN P974 XOMBA pokračovanie pozri AIP Hungary for continuation see AIP Hungary
LHTL	ANEXA	pozri AIP Hungary see AIP Hungary
LHTL	EDEMU	pozri AIP Hungary see AIP Hungary

Letisko Airport	FRA príletový bod FRA Arrival Connecting point	Príklad FPL FPL example
1	2	3
LHTL	ARFOX	pozri AIP Hungary see AIP Hungary
LKMT	KOPAT	KOPAT B45 BILNA pozri AIP Czech Republic pre prílety do LKMT see AIP Czech Republic for LKMT arrivals
LKKU	ABITU	ABITU P41 MAVOR pokračovanie pozri AIP Czech Republic for continuation see AIP Czech Republic
LKKU	KOPAT	KOPAT DCT MAKAL pokračovanie pozri AIP Czech Republic for continuation see AIP Czech Republic
LKTB	ABITU	ABITU P41 MAVOR pokračovanie pozri AIP Czech Republic for continuation see AIP Czech Republic
LKTB	KOPAT	KOPAT DCT MAKAL pokračovanie pozri AIP Czech Republic for continuation see AIP Czech Republic
LOAN	OKR	OKR L856 MAREG pokračovanie pozri AIP Austria for continuation see AIP Austria
LOAV	OKR	OKR L856 MAREG pokračovanie pozri AIP Austria for continuation see AIP Austria
LOWW	TUTPI	TUTPI P182 REKLU pokračovanie pozri AIP Austria for continuation see AIP Austria
EPKK	LENOV	pozri AIP Poland pre prílety do EPKK see AIP Poland for EPKK arrivals
EPKK	MEBAN	pozri AIP Poland pre prílety do EPKK see AIP Poland for EPKK arrivals
EPKT	LENOV	pozri AIP Poland pre prílety do EPKT see AIP Poland for EPKT arrivals
EPKT	MEBAN	pozri AIP Poland pre prílety do EPKT see AIP Poland for EPKT arrivals
UKLU	KSC	KSC W425 LASOT pokračovanie pozri AIP Ukraine for continuation see AIP Ukraine

1.3.4.5.3.3 Lety priletavajúce na alebo odlietavajúce z letísk, ktoré nie sú uvedené vo vyššie zobrazených tabuľkách, sa považujú za prelietavajúcu prevádzku.

1.3.4.5.3.3 Flights arriving at or departing from airports other than those listed in above tables are considered as overflying traffic.

1.3.4.6 Route Availability Document (RAD)

1.3.4.6 Route Availability Document (RAD)

1.3.4.6.1 FRA obmedzenia a výnimky sú publikované prostredníctvom RAD.

1.3.4.6.1 FRA restrictions and exceptions are published via the RAD.

ZÁMERNE NEPOUŽITÉ
INTENTIONALLY BLANK

ENR 1.4 KLASIFIKÁCIA VZDUŠNÉHO PRIESTORU ATS

1.4.1 Klasifikácia vzdušného priestoru

Vo FIR BRATISLAVA je vzdušný priestor rozdelený do troch tried vzdušného priestoru: C, D a G.

Triedy vzdušného priestoru A, B, E a F sa vo FIR BRATISLAVA neuplatňujú.

Priestory ATS vo FIR BRATISLAVA sú klasifikované a označené nasledovne:

Trieda C: Povolené sú lety IFR a VFR. Všetkým letom sa poskytuje služba riadenia letovej prevádzky, pričom rozstupy sa zaisťujú medzi letmi IFR navzájom a medzi letmi IFR a letmi VFR. Letom VFR sa zaisťujú rozstupy od letov IFR a poskytujú sa im informácie o prevádzke ostatných letov VFR a na žiadosť aj rady na vyhnutie. Pri všetkých letoch sa vyžaduje nepretržité hlasové spojenie lietadlo-zem. Pri letoch VFR pod 10 000 ft AMSL sa uplatňuje obmedzenie indikovanej rýchlosti letu IAS 250 kt s výnimkou prípadov, ktoré schváli príslušný orgán pri typoch lietadiel, ktoré z technických alebo bezpečnostných dôvodov nemôžu udržiavať túto rýchlosť.

Všetky lety sú predmetom letového povolenia.

Trieda D: Povolené sú lety IFR a VFR a všetkým letom sa poskytuje služba riadenia letovej prevádzky. Rozstupy sa zaisťujú medzi letmi IFR navzájom, pričom letom IFR sa poskytujú informácie o prevádzke letov VFR a na žiadosť aj rady na vyhnutie. Letom VFR sa poskytujú informácie o prevádzke všetkých ostatných letov a na žiadosť aj rady na vyhnutie.

Pri všetkých letoch sa vyžaduje nepretržité hlasové spojenie lietadlo-zem.

Pri všetkých letoch pod 10 000 ft AMSL sa uplatňuje obmedzenie indikovanej rýchlosti letu IAS 250 kt s výnimkou prípadov, ktoré schváli príslušný orgán pri typoch lietadiel, ktoré z technických alebo bezpečnostných dôvodov nemôžu udržiavať túto rýchlosť.

Všetky lety sú predmetom letového povolenia.

***Poznámka:** V súlade s ustanovením SERA.6001 písm. a) bod 4 Vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 923/2012, Dopravný úrad povoľuje Vzdušným silám Ozbromých síl Slovenskej republiky pre lety štátnych lietadiel (vrátane skupinových letov), ktoré sú schválené ministrom obrany Slovenskej republiky, vykonávať lety nadzvukových letúnov pri rýchlostiach nie vyšších ako 320 kt.*

Trieda G: Povolené sú lety IFR a VFR, pričom sa im na požiadanie poskytuje letová informačná služba. Všetky lety IFR musia byť schopné nadviazať hlasové spojenie lietadlo-zem. Všetky lety v RMZ musia byť schopné nadviazať hlasové spojenie lietadlo-zem.

Pri všetkých letoch pod 10 000 ft AMSL sa uplatňuje obmedzenie rýchlosti letu IAS 250 kt s výnimkou prípadov, ktoré schváli príslušný orgán pri typoch lietadiel, ktoré z technických alebo bezpečnostných dôvodov nemôžu udržiavať túto rýchlosť.

Letové povolenie sa nevyžaduje.

ENR 1.4 ATS AIRSPACE CLASSIFICATION

1.4.1 Classification of airspace

Within the BRATISLAVA FIR the airspace is divided into the three airspace classes: C, D and G.

Within the BRATISLAVA FIR the airspace classes A, B, E and F area not used.

ATS airspace within BRATISLAVA FIR is classified and designated in accordance with the following:

Class C: IFR and VFR flights are permitted. All flights are provided with air traffic control service and IFR flights are separated from other IFR flights and from VFR flights. VFR flights are separated from IFR flights and receive traffic information in respect of other VFR flights and traffic avoidance advice on request.

Continuous air-ground voice communications are required for all flights. For VFR flights a speed limitation of 250 kt indicated airspeed (IAS) applies below 10 000 ft AMSL, except where approved by the competent authority for aircraft types, which for technical or safety reasons, cannot maintain this speed.

All flights shall be subject to ATC clearance.

Class D: IFR and VFR flights are permitted and all flights are provided with air traffic control service. IFR flights are separated from other IFR flights, receive traffic information in respect of VFR flights and traffic avoidance advice on request. VFR flights receive traffic information in respect of all other flights and traffic avoidance advice on request.

Continuous air-ground voice communications are required for all flights.

A speed limitation of 250 kt IAS applies to all flights below 10 000 ft AMSL, except where approved by the competent authority for aircraft types, which for technical or safety reasons, cannot maintain this speed.

All flights shall be subject to ATC clearance.

***Note:** In accordance with provision of SERA.6001 a) 4 of Commission Implementing Regulation (EU) No 923/2012 Transport Authority has prescribed for Air Forces of the Armed Forces of the Slovak Republic supersonic state aircraft (formation flights included) approved by Minister of Defence of the Slovak Republic to operate at speed not higher than 320 kt.*

Class G: IFR and VFR flights are permitted and receive flight information service if requested.

All IFR flights shall be capable of establishing air-ground voice communications. All flights in RMZ shall be capable of establishing air-ground voice communications.

A speed limitation of 250 kt IAS applies to all flights below 10 000 ft AMSL, except where approved by the competent authority for aircraft types, which for technical or safety reasons, cannot maintain this speed. ATC clearance is not required.

1.4.2 Požiadavky na vykonávanie letov v jednotlivých triedach sú uvedené v nasledujúcej tabuľke:

1.4.2 The requirements for the flights within each class of airspace are as shown in the following table:

Trieda	Druh letu	Rozstupy sa zaisťujú	Poskytovaná služba	Obmedzenie rýchlosti ¹⁾	Požiadavky na rádiové spojenie	Požadované nepretržité obojsmerné rádiové spojenie lietadlo-zem	Vyžaduje sa povolenie ATC
Class	Type of flight	Separation provided	Service provided	Speed limitation ¹⁾	Radio communication requirements	Continuous two-way air-ground voice communication required	Subject to an ATC clearance
C	IFR	IFR od IFR IFR od VFR	Služba riadenia letovej prevádzky	Neuplatňuje sa	Áno	Áno	Áno
	IFR	IFR from IFR IFR from VFR	Air traffic control service	Not applicable	Yes	Yes	Yes
	VFR	VFR od IFR	1) Služba riadenia letovej prevádzky na zaistenie rozstupov od letov IFR. 2) Informácie o prevádzke VFR/VFR (a na žiadosť rady na vyhnutie).	IAS 250 kt pod 10 000 ft AMSL	Áno	Áno	Áno
	VFR	VFR from IFR	1) Air traffic control service for separation from IFR. 2) VFR/VFR traffic information (and traffic avoidance advice on request).	250 kt IAS below 10 000 ft AMSL	Yes	Yes	Yes
D	IFR	IFR od IFR	Služba riadenia letovej prevádzky, informácie o prevádzke letov VFR (a na žiadosť rady na vyhnutie).	IAS 250 kt pod 10 000 ft AMSL	Áno	Áno	Áno
	IFR	IFR from IFR	Air traffic control service, traffic information about VFR flights (and traffic avoidance advice on request).	250 kt IAS below 10 000 ft AMSL	Yes	Yes	Yes
	VFR	Žiadnym lietadlám	Informácie o prevádzke letov IFR/VFR a VFR/VFR (a na žiadosť rady na vyhnutie).	IAS 250 kt pod 10 000 ft AMSL	Áno	Áno	Áno
	VFR	NIL	IFR/VFR and VFR/VFR traffic information (and traffic avoidance advice on request).	250 kt IAS below 10 000 ft AMSL	Yes	Yes	Yes
G	IFR	Žiadnym lietadlám	Letová informačná služba na žiadosť.	IAS 250 kt pod 10 000 ft AMSL	Áno	Nie	Nie
	IFR	NIL	Flight information service if requested.	250 kt IAS below 10 000 ft AMSL	Yes	No	No
	VFR	Žiadnym lietadlám	Letová informačná služba na žiadosť.	IAS 250 kt pod 10 000 ft AMSL	Nie ²⁾	Nie	Nie
	VFR	NIL	Flight information service if requested.	250 kt IAS below 10 000 ft AMSL	No ²⁾	No	No

Poznámka: ¹⁾ Príslušný orgán môže takisto oslobodiť typy lietadiel, ktoré z technických alebo bezpečnostných dôvodov nemôžu zachovať túto rýchlosť.

Note: ¹⁾ Competent authority may also exempt aircraft types, which for technical or safety reasons, cannot maintain this speed.

Poznámka: ²⁾ S výnimkou letov v RMZ, kde sa uplatňujú požiadavky na rádiové spojenie.

Note: ²⁾ Except for flights in RMZ where radio communication requirements are applied.

ZÁMERNE NEPOUŽITÉ
INTENTIONALLY BLANK

ENR 1.5 POSTUPY NA VYČKÁVANIE, PRIBLIŽENIE A ODLETY

1.5.1 Všeobecné informácie

1.5.1.1 Postupy na vyčkávanie, priblíženie a odlet sú vypracované v súlade s postupmi obsiahnutými v ICAO Doc 8168 PANS-OPS/611, Volume II Fourth edition - 1993 a Instrument Flight Procedures-Construction Manual, First edition - 1983.

1.5.1.2 Stanovište riadenia letovej prevádzky môže, ak je to nutné, nariadiť lietadlu letieť po inej príletevej, odletevej alebo preletevej trati, než je publikované.

1.5.1.3 Publikované alebo prikázané postupy musia byť presne dodržiavané. Ak pilot nemôže vykonať postupy tak, ako sa požaduje, je povinný oznámiť to stanovišťa riadenia letovej prevádzky.

1.5.1.4 Posádky lietadiel vybavených prijímačom VOR sú povinné pri lete vo vzdušnom priestore Slovenskej republiky mať toto zariadenie zapnuté tak, aby boli schopné kedykoľvek na požiadanie príslušného stanovišťa ATC letieť po určenom radiále, alebo oznámiť usadenie na radiále určitého VOR.

1.5.1.5 Pokiaľ v postupoch pre jednotlivé letiská nie je stanovené inak, je možné v TMA (CTR) uskutočniť let lietadla, ktoré nie je vybavené pre spojenie lietadlo - zem s TWR a/alebo APP, len na základe vopred získaného zvláštného povolenia.

1.5.1.6 Podrobnosti postupov na vyčkávanie, priblíženie a odlety, prípadne ďalšie informácie o aplikácii pravidiel letu a predpisov o letových prevádzkových službách na jednotlivých letiskách sú uvedené v časti AD.

1.5.1.7 Pokiaľ nie je uvedené inak, sú v postupoch na vyčkávanie, priblíženie a odlety uvádzané nadmorské výšky vzťahujúce sa na QNH príslušného letiska. Číselné hodnoty smerov sú magnetické.

1.5.2 Prilety

1.5.2.1 Lietadlu môže byť povolené prejsť na spojenie s približovacím stanovišťom riadenia alebo letiskovou riadiacou vežou aj v inej polohe, než pri prelete hranice koncovej riadenej oblasti alebo riadenej okruhu. Piloti musia dodržiavať letové povolenie naposledy prijaté od oblastného strediska riadenia, pokiaľ neobdržia nové letové povolenie od približovacieho stanovišťa riadenia alebo od letiskovej riadiacej veže.

1.5.2.2 Rýchlostné obmedzenia

Nasledujúce rýchlosti sú použité z dôvodu zabezpečenia rozstupov pre účely ATC a piloti sú povinní ich dodržiavať, ak nie je inak požadované, alebo zrušené ATC pomocou frázy "[ATC] OBMEDZENIE RÝCHLOSTI [SA] NEPOŽADUJE":

1. **MAX IAS 250 kt pod 10 000 ft AMSL,**
2. **MAX IAS 220 kt po prelete IAF,** alebo v polohe pred poslednou zatáčkou / pri záverečnom navedení na trať konečného priblíženia v prípade vedenia,
3. **MNM IAS 160 kt do 4 NM pred prahom RWY** po usadení sa na úseku konečného priblíženia s klapkami kompletne zatiahnutými, alebo vyťahnutými najviac do strednej polohy a s nevysunutým prístávacím podvozkom s ohľadom na prevádzkovú príručku lietadla.

V ostatných prípadoch môže ATC, na taktickej báze, požadovať dodatočnú úpravu rýchlosti na zabezpečenie príslušných rozstupov v adekvátnom rozsahu.

Všetky rýchlostné obmedzenia musia byť dodržiavané čo najpresnejšie ako je to možné (IAS > 220 kt s presnosťou do +/- 10 kt; IAS < 220 kt s presnosťou do +/- 5 kt).

ENR 1.5 HOLDING, APPROACH AND DEPARTURE PROCEDURES

1.5.1 General

1.5.1.1 Holding, approach and departure procedures are based on those contained in ICAO Doc 8168 PANS-OPS/611, Volume II Fourth edition - 1993 and Instrument Flight Procedures-Construction Manual, First edition - 1983.

1.5.1.2 Air traffic control unit may, if necessary, instruct aircraft to fly another arrival or departure or transit route than published.

1.5.1.3 It is essential to adhere exactly to published (ordered) procedures. Pilots shall notify ATC unit whenever they are unable to carry out the procedures as required.

1.5.1.4 It is compulsory for all aircraft equipped with a VOR receiver to have it ready for immediate use during the operation within Slovak airspace so as to be able to fly an assigned radial or to report an interception of a radial of specified VOR facility whenever the appropriate ATC unit requests it.

1.5.1.5 Unless otherwise stated in the particular procedures for aerodromes aircraft not equipped for air-ground communication with the TWR and/or APP may operate in the TMA (CTR) with prior permission only.

1.5.1.6 Details of holding, approach and departure procedures, as well as further information on application of Rules of the Air and Air Traffic Services at particular airports, are published in the part AD.

1.5.1.7 Unless otherwise stated the altitudes are related to the relevant aerodrome QNH in the holding, approach and departure procedures. Bearings expressed in numerical values are magnetic.

1.5.2 Arriving flights

1.5.2.1 Aircraft may be cleared to contact approach control or the aerodrome control tower even elsewhere than on overflying the border of TMA or CTR. Pilots shall adhere to the clearance last received from ACC until they obtain a new one from approach control or the aerodrome control tower.

1.5.2.2 Speed restrictions

Following speeds are applied for ATC separation purposes and are mandatory for pilots, unless otherwise instructed or cancelled by ATC by using the phrase "**NO [ATC] SPEED RESTRICTIONS**":

1. **MAX IAS 250 kt below 10 000 ft AMSL,**
2. **MAX IAS 220 kt after overflying IAF,** or on base leg / closing heading to the final approach track when under vectoring,
3. **MNM IAS 160 kt until 4 NM before RWY threshold** when established on final approach segment with up to medium flaps setting and with the landing gear retracted with respect to aircraft operating manual.

At other times, further speed restrictions may be applied by ATC on a tactical basis to maintain adequate spacing.

All speed restrictions are to be flown as accurately as possible (IAS > 220 kt accurate within +/- 10 kt; IAS < 220 kt accurate within +/- 5 kt).

Pre zabezpečenie adekvátnych rozstupov sa od pilotov požaduje čo najrýchlejšia reakcia na požadovanú úpravu rýchlosti s ohľadom na ich prevádzkové obmedzenia.

Piloti lietadiel neschopných dodržiavať vyššie uvedené rýchlosti alebo rýchlosti požadované od ATC z dôvodu prevádzkového obmedzenia lietadla alebo z dôvodu nepriaznivých meteorologických podmienok, musia okamžite informovať ATC s uvedením rýchlostí, ktoré budú použité.

1.5.3 Odlety

1.5.3.1 Letové povolenia vydáva lietadlám na riadených letiskách letisková riadiaca veža.

1.5.3.2 Odlet za viditeľnosti zeme letu IFR

Odlet letu IFR, pri ktorom sa buď časť alebo celý postup odletu podľa prístrojov (napr. SID) neuskutoční a odlet sa vykoná za vizuálneho kontaktu so zemou.

Letu IFR môže byť povolené vykonanie odletu za viditeľnosti zeme na žiadosť pilota alebo s jeho súhlasom

1. len v čase medzi začiatkom občianskeho svitania a koncom občianskeho súmraku. Prípadné skrátenie časového intervalu z dôvodu postupov pre zmenšenie hluku je uvedené v podsekcii AD 2.21 príslušného letiska.
2. ak výška základne najnižšej vrstvy oblačnosti nie je pod minimálnou nadmorskou výškou na vedenie alebo publikovanou MSA v priestore odletu alebo ak pilot tesne pred vzletom alebo po vzlete žiadosťou o odlet za viditeľnosti zeme potvrdí, že má primeranú istotu, že meteorologické podmienky umožnia vykonanie odletu za viditeľnosti zeme.

Pri vykonaní odletu za viditeľnosti zeme je pilot zodpovedný za dodržanie bezpečnej výšky nad prekážkami až do výšky stanovenej v povolení. Zabezpečovanie rozstupov letu vykonávajúcu odlet za viditeľnosti zeme bude vykonané stanovišťom ATC v súlade s triedou vzdušného priestoru.

Príklad:

"ŽIADAM ODLET ZA VIDITEĽNOSTI ZEME NA BOD TOVKA"

"ODLET ZA VIDITEĽNOSTI ZEME Z DRÁHY 04 POVOLENÝ, TOČTE DOĽAVA PRIAMO TOVKA, UDRŽUJTE VIDITEĽNOSŤ ZEME AŽ DO 3 500 STÔP"

1.5.4 Postupy pri výpadku približovacích, dráhových a rolovacích svetiel

1.5.4.1 Pri výpadku približovacích svetiel v čase medzi koncom občianskeho súmraku a začiatkom občianskeho svitania a v akomkoľvek inom čase, keď sa ich používanie vzhľadom na meteorologické podmienky považuje za žiaduce pre bezpečnosť letovej prevádzky, ponecháva sa na pilotovi, aby rozhodol o tom, či priblíženie a pristátie dokončí alebo bude pokračovať na náhradné letisko.

1.5.4.2 Pri výpadku dráhových svetiel v čase medzi koncom občianskeho súmraku a začiatkom občianskeho svitania pristátie na neosvetlenú dráhu v tomto čase je možné vykonať, len keď sa lietadlo nachádza v tiesňovej situácii a let na náhradné letisko nie je možné vykonať.

1.5.4.3 Pri výpadku dráhových svetiel v čase medzi začiatkom občianskeho svitania a koncom občianskeho súmraku, keď sa ich používanie vzhľadom na meteorologické podmienky považuje za žiaduce pre bezpečnosť letovej prevádzky, pilot po obdržaní informácie o výpadku zhodnotí momentálnu situáciu a s konečnou platnosťou rozhodne o tom, či priblíženie a pristátie dokončí alebo bude pokračovať na náhradné letisko.

In the interests of accurate spacing, pilots are requested to comply with speed adjustments as promptly as feasible within their own operational constraints.

Pilots of aircraft unable to adhere to speeds requested by ATC or mentioned above due to aircraft operational limitations or weather conditions, shall inform ATC immediately stating the required speeds.

1.5.3 Departing flights

1.5.3.1 Initial air traffic control clearances will be forwarded to aircraft on controlled aerodromes by the aerodrome control tower.

1.5.3.2 Visual departure of IFR flight

Departure of an IFR flight when either part or all of an instrument departure procedure (e.g. SID) is not completed and the departure is executed in visual reference to terrain.

An IFR flight may be cleared to execute a visual departure on pilot's request or with his acceptance

1. during the time between the beginning of morning civil twilight and the end of evening civil twilight only. Potential shortening of the time interval due to the noise abatement procedures is published in subsection AD 2.21 of particular aerodrome.
2. if the ceiling is not below minimum vectoring altitude or published MSA in the direction of take-off and following climb-out or if pilot immediately before take-off or after departure by his request to execute visual departure confirms that he is sufficiently confident that the meteorological conditions permit visual departure.

Responsibility for obstacle clearance during visual departure remains with the pilot until the altitude specified in the clearance is reached. Separation of the aircraft remains with the appropriate ATC unit in accordance with the airspace classification.

Example:

"REQUEST VISUAL DEPARTURE TO TOVKA"

"CLEARED VISUAL DEPARTURE RUNWAY 04, TURN LEFT DIRECT TOVKA, MAINTAIN VISUAL REFERENCE UNTIL 3 500 FEET"

1.5.4 Procedures in case of approach, runway and taxiway lighting outage

1.5.4.1 In case of approach lighting outage during the time between the end of evening civil twilight and the beginning of morning civil twilight and at any other time when their use based on weather conditions is considered desirable for the safety of air traffic, pilot shall decide whether approach and landing will be completed or whether he will fly to alternate aerodrome.

1.5.4.2 In case of runway lighting outage during the time between the end of evening civil twilight and the beginning of morning civil twilight, landing on unlighted runway shall not be executed. Landing on unlighted runway can be executed only in case of aircraft emergency and only when the state of emergency does not allow to flight to alternate aerodrome.

1.5.4.3 In case of runway lighting outage during the time between the beginning of morning civil twilight to the end of evening civil twilight when weather conditions required lighting system to be on, the pilot after obtaining the information on runway lighting outage evaluates present situation and shall decide whether the approach and landing will be completed or whether he will continue to alternate aerodrome.

1.5.4.4 Pri výpadku rolovacích svetiel v čase medzi koncom občianskeho súmraku a začiatkom občianskeho svitania a v akomkoľvek inom čase, keď sa ich používanie vzhľadom na meteorologické podmienky považuje za žiaduce pre bezpečnosť letovej prevádzky, rolovanie po neosvetlenej rolovacej dráhe smie riadiaci letovej prevádzky povoliť len na žiadosť veliteľa lietadla. V takomto prípade stanovište TWR zabezpečí asistenciu vozidla FOLLOW ME, alebo asistenciu iného vozidla vybaveného výstražným majákom.

Poznámka: Vo všetkých situáciách pri výpadku svetiel uvedených v odsekoch ENR 1.5.4.1, ENR 1.5.4.2, ENR 1.5.4.3 a ENR 1.5.4.4 za rozhodnutie pokračovať v priblížení, pristáť a rolovaní a tým i za bezpečnosť cestujúcich a lietadla je zodpovedný pilot.

1.5.4.4 In case of taxiway lighting outage during the time between the end of evening civil twilight and the beginning of morning civil twilight and at any other time when the meteorological conditions required lighting system to be on, air traffic controller, when so requested by the pilot-in-command, may issue taxi clearance via unlighted taxiway. In such a case TWR will provide the assistance of FOLLOW ME car or the assistance of other car equipped with hazard beacon.

Note: In all situations described in para. ENR 1.5.4.1, ENR 1.5.4.2, ENR 1.5.4.3 and ENR 1.5.4.4, pilot-in-command shall be responsible for decision to continue in approach, landing and taxing and by that also for the safety of passengers and the aircraft.

ZÁMERNE NEPOUŽITÉ
INTENTIONALLY BLANK

ENR 1.6 PREHLADOVÉ SLUŽBY ATS A POSTUPY

V CTA Bratislava, TMA a CTR, okrem CTR/TMA Žilina a CTR/TMA Piešťany, sa poskytujú prehľadové služby na základe sekundárneho prehľadového radaru (SSR). V CTR/TMA letísk Bratislava/M. R. Štefánik, Košice a Poprad-Tatry sa na poskytovanie prehľadových služieb používajú aj primárne radary.

Prehľadové služby ATS sa v CTA Bratislava neposkytujú od 8 000 ft AMSL do 9 500 ft AMSL v priestore:

492353N 0190000E
pozdĺž štátnych hraníc do
491228N 0194547E
491408N 0193000E
491408N 0190000E
492353N 0190000E.

Aplikácia odseku ENR 1.6.1 sa vzťahuje k poskytovaniu služieb sekundárneho aj primárneho radaru.

1.6.1 Primárny prehľadový radar (PSR)

1.6.1.1 Doplnkové služby

1.6.1.1.1 Poskytovanie radarových služieb môže byť ovplyvnené zhoršením radarového krytia, zníženou kapacitou zariadenia, výskytom rušenia alebo možnosťami riadiaceho letovej prevádzky. Od rozhodnutia riadiaceho letovej prevádzky závisí, či budú radarové služby poskytované alebo nie, alebo či sa v ich poskytovaní bude pokračovať podľa ovplyvňujúcich faktorov, ktoré berie do úvahy.

1.6.1.1.2 O tom, či radarové služby môžu, alebo nemôžu byť poskytované, sa veliteľ lietadla dozvie podľa volacieho znaku stanovišťa ATC, ktoré riadiaci letovej prevádzky použije.

Stanovište ATC ATC Unit	Radarové služby Radar Services	
	nemôžu byť poskytované cannot be provided	môžu byť poskytované can be provided
ACC	CONTROL	RADAR
APP	APPROACH	RADAR

Poznámka: V prípade, ak sú radarové služby poskytované letiskovou riadiacou vežou, volací znak stanovišťa ATC sa nemení (napr. TATRY VEŽA). Ak nebude možné poskytovať radarové služby, oznámi to letisková riadiaca veža pilotovi ihneď pri prvom nadviazaní spojenia.

1.6.1.2 Použitie služby radarového riadenia

1.6.1.2.1 Radarové služby sa poskytujú na základe rozhodnutia radarového riadiaceho alebo na žiadosť veliteľa lietadla.

1.6.1.2.2 Stanovenie radarovej identity sa vykonáva v súlade s postupmi uvedenými v predpise L 4444, hlava 8.

1.6.1.2.3 V prípadoch, keď je pilot informovaný frázou "RADAR CONTACT", automaticky vynecháva hlásenie polôh počas letu vo FIR BRATISLAVA, aby sa znížilo množstvo komunikácie medzi pilotom a stanovišťom ATC.

1.6.1.2.3.1 Piloti musia obnoviť hlasové hlásenie polohy:

- keď dostanú taký pokyn,
- keď im bolo oznámené, že prehľadová služba ATS skončila alebo
- keď im bolo oznámené, že došlo k strate identity.

ENR 1.6 ATS SURVEILLANCE SERVICES AND PROCEDURES

In Bratislava CTA, TMA and CTR, except Žilina CTR/TMA and Piešťany CTR/TMA, surveillance service based on secondary surveillance radar (SSR) is provided. In CTR/TMA of aerodromes Bratislava/M. R. Štefánik, Košice and Poprad-Tatry, primary radars are also used to provide surveillance services.

ATS surveillance services in Bratislava CTA are not provided from 8 000 ft AMSL to 9500 ft AMSL in the area:

492353N 0190000E
along state boundary to
491228N 0194547E
491408N 0193000E
491408N 0190000E
492353N 0190000E.

Application of para. ENR 1.6.1 is related to secondary and primary radar service provision.

1.6.1 Primary surveillance radar (PSR)

1.6.1.1 Supplementary services

1.6.1.1.1 Providing radar services may be affected by reduced radar coverage, by equipment capabilities, by occurrence of interference or by air traffic controller limitation. If the radar services are provided or not or if their providing is continued, will depend on the decision of the air traffic controller who takes into consideration the named affecting factors.

1.6.1.1.2 Appropriate call sign of ATC unit used by air traffic controller providing air traffic services, indicates to the pilot-in-command, if radar services can be or cannot be provided.

1.6.1.2 The application of radar control service

1.6.1.2.1 Radar services are provided, either on the basis of the decision of the radar controller or on request of the pilot-in-command.

1.6.1.2.2 Establishment of radar identity is realized in accordance with procedures mentioned in ICAO Doc 4444, Chapter VIII.

1.6.1.2.3 In order to reduce air-ground communication between the pilot and ATC unit in any cases whenever the pilot is informed of the phrase "RADAR CONTACT", he automatically omits position reporting while flying the BRATISLAVA FIR.

1.6.1.2.3.1 Pilots shall recall voice position reporting if:

- such instruction is given,
- it was notified that ATS surveillance service was suspended or
- it was notified that the loss of identity occur.

1.6.1.2.4 Minimum horizontálneho radarového rozstupu je 5 NM (skupinový let 10 NM). V priestore zodpovednosti APP Štefánik sa aplikuje zmenšené minimum radarového rozstupu 3 NM do vzdialenosti 40 NM od ARP LZIB.

1.6.1.2.4 Horizontal radar separation minimum is 5 NM (formation flights 10 NM). In the area of responsibility of Štefánik APP reduced radar separation minimum 3 NM is applied within the range of 40 NM from ARP LZIB.

1.6.1.2.5 Hladiny pridelené počas radarového vedenia zaisťujú vždy minimálnu výšku nad prekážkami (opravenú na účinok nízkej teploty), zodpovedajúcu príslušnej fáze letu.

1.6.1.2.5 Levels of flight assigned during the radar vectoring always assure the minimum obstacle clearance (corrected for low temperature effect) corresponding to relevant phases of flight.

1.6.1.2.6 V CTA Bratislava môžu byť poskytované nasledovné radarové služby:

1.6.1.2.6 The following radar services can be provided in Bratislava CTA:

- navigačná pomoc,
- zaisťovanie radarových rozstupov,
- radarové sledovanie,
- radarové vedenie.

- navigational assistance,
- radar separation,
- radar monitoring,
- radar vectoring.

1.6.1.2.7 V TMA a CTR riadených letísk môžu byť poskytované tieto radarové služby:

1.6.1.2.7 The following radar services can be provided in TMA and CTR of controlled aerodromes:

- navigačná pomoc,
- zaisťovanie radarových rozstupov,
- radarové sledovanie,
- radarové vedenie,
- informácie o konfliktnej prevádzke,
- informácie o nepriaznivom počasí.

- navigational assistance,
- radar separations,
- radar monitoring,
- radar vectoring,
- collision hazard information,
- information regarding adverse weather.

Poznámka: Informácie o radarových postupoch sú pre jednotlivé letiská uvedené v časti 3 - AD.

Note: Information concerning the radar procedures for particular aerodromes are mentioned in the Part 3 - AD.

1.6.1.3 Postupy pri výpadku radaru a pri strate rádiového spojenia

1.6.1.3 Radar and radio failure procedures

1.6.1.3.1 Výpadok radaru

1.6.1.3.1 Radar failure

V prípade poruchy radarového zariadenia postupuje riadiaci letovej prevádzky podľa predpisu L 4444, hlava 8, ustanovenie 8.8.4.

In the event of radar equipment failure the air traffic controller proceeds in accordance with L 4444, Chapter 8, provision 8.8.4.

1.6.1.3.2 Strata rádiového spojenia

1.6.1.3.2 Radio failure

Pozri odsek ENR 1.1.11.1 Postupy pri strate rádiového spojenia lietadlo-zem.

See para. ENR 1.1.11.1 Procedures in the event of air-ground communications failure.

1.6.1.4 Požiadavky hlásenia polohy hlasom a CPDLC (dátové spojenie riadiaci – pilot)

1.6.1.4 Voice and CPDLC (controller – pilot data link communications) position reporting requirements

Neaplikuje sa.

Not applicable.

1.6.1.5 Grafické zobrazenie radarového krytia PSR

1.6.1.5 Graphic portrayal area of PSR coverage

Neaplikuje sa.

Not applicable.

1.6.2 Sekundárny prehľadový radar (SSR)

1.6.2 Secondary surveillance radar (SSR)

1.6.2.1 Núdzové postupy

1.6.2.1 Emergency procedures

1.6.2.1.1 Ak pilotovi lietadla v období núdze bol pridelený stanovišťom ATC určitý kód odpovedača, nebude obvykle tento kód meniť, ak sa za mimoriadnych okolností pilot nerozhodol inak alebo nebol informovaný inak. Ak stanovište ATC nežiadalo nastavenie kódu, pilot nastaví odpovedač na mód A kód 7700 podľa povahy núdze.

1.6.2.1.1 If the pilot of an aircraft encountering a state of emergency has previously been directed by ATC to select a specific transponder code that, code will normally be maintained unless, in special circumstances, the pilot has decided or has been advised otherwise. Where ATC unit has not requested a code, the pilot will set the transponder to Mode A Code 7700 according to the stage of emergency.

1.6.2.1.2 V prípade poruchy palubného odpovedača, ktorá nemôže byť odstránená pred vzletom, musí veliteľ lietadla:

1.6.2.1.2 Whenever the airborne transponder fails and cannot be repaired before intended departure, the pilot-in-command shall:

- čo najskôr informovať príslušné stanovište ATC pred podaním letového plánu,
- plánovať čo možno najkratšiu trať k najbližšiemu vhodnému letisku, na ktorom môže byť uskutočnená oprava,
- uviesť písmeno "N" v poli 10 letového plánu v prípade úplnej poruchy palubného odpovedača alebo v prípade čiastočnej poruchy odpovedača uviesť v súlade s predpisom L 4444, dodatok 2, znak zodpovedajúci prevádzkyschopnosti odpovedača.

- as soon as possible inform an appropriate ATC unit before submitting the flight plan,
- plan to proceed to the nearest suitable aerodrome where repair can be made,
- insert the letter "N" in item 10 of flight plan if the airborne transponder is completely unserviceable or, in case of a partial failure insert in accordance with ICAO Doc 4444, Appendix 2, a character appropriate to the airborne transponder serviceability.

1.6.2.1.3 V prípade poruchy palubného odpovedača po vzlete môže veliteľ lietadla očakávať, že príslušné stanovište ATC vykoná opatrenia na pokračovanie letu na prvé letisko zamýšľaného pristátia v súlade s letovým plánom. Po pristátí musí veliteľ lietadla zaistiť, aby bol palubný odpovedač uvedený do prevádzkyschopného stavu. Ak palubný odpovedač nemôže byť opravený, musí pilot postupovať v súlade s ustanovením odseku ENR 1.6.2.1.2.

1.6.2.2 Postupy pri strate spojenia a v prípade protiprávneho zasahovania

1.6.2.2.1 Postupy pri strate rádiového spojenia

Pozri odsek ENR 1.1.11.1 Postupy pri strate rádiového spojenia lietadlo-zem.

1.6.2.2.2 Postupy pri protiprávnom zasahovaní

Personál stanovišť riadenia letovej prevádzky musí zamerať svoju pozornosť na rozpoznanie protiprávneho zasahovania proti lietadlám.

Poznámka: Od lietadla vybaveného odpovedačom sekundárneho radaru sa očakáva, že bude odpovedať v móde A kód 7500, aby naznačilo, že je predmetom protiprávneho zasahovania. Lietadlo môže nastaviť odpovedač na mód A kód 7700 na označenie, že je ohrozené bezprostredným nebezpečenstvom a žiada okamžitú pomoc. Pozri aj odsek ENR 1.13 Protiprávne zasahovanie.

1.6.2.3 Systém pridelovania kódu SSR

1.6.2.3.1 Prevádzkové postupy - povinnosti veliteľa lietadla

1.6.2.3.1.1 Veliteľ lietadla musí pri vstupe do FIR BRATISLAVA zo susedného FIR udržiavať pridelený SSR kód podľa pokynov predchádzajúceho FIR až do doby, než mu bude pridelený nový kód (pridelovanie kódov - pozri odsek ENR 1.6.2.3.2.5).

1.6.2.3.1.2 Veliteľia lietadiel, vzlietajúci z letísk v Slovenskej republike smú prepnúť odpovedač z polohy "STANDBY" do polohy "ON" až bezprostredne pred zahájením vzletu.

1.6.2.3.2 Letom vo FIR BRATISLAVA sú pridelované tranzitné kódy alebo miestne kódy podľa tabuľky kódov uvedenej v odseku ENR 1.6.2.3.2.5, v súlade so zoznamom pridelovania kódov SSR pre EUR región (Participating Area - EUR-E) - príloha EUR DOC 023.

1.6.2.3.2.1 Tranzitné kódy

1.6.2.3.2.1.1 Tranzitné kódy sú kódy určené štátu pre príslušné ACC na pridelovanie lietadlám vykonávajúcim tranzitný let v hraniciach EUR-E alebo, v prípade dohody medzi zainteresovanými štátmi pri dodržaní stanovených podmienok, aj mimo týchto hraníc.

1.6.2.3.2.1.2 Individuálny tranzitný kód pridelený lietadlu by mal byť udržiavaný po zvyšok letu vo všetkých štátoch EUR-E a, ak je to možné, aj v nasledujúcich "Participating Areas". Tento kód bude odovzdávaný nasledovnému stanovištu ATC ako súčasť správy ACT alebo EST.

1.6.2.3.2.2 Miestne kódy

1.6.2.3.2.2.1 Miestne kódy sú kódy určené príslušnému priestoru zodpovednosti (zvyčajne v rámci jedného štátu) na použitie určenými stanovišťami ATC v hraniciach tohto priestoru zodpovednosti alebo, pri dodržaní stanovených podmienok, aj mimo týchto hraníc.

1.6.2.3.2.2.2 Individuálny miestny kód pridelený lietadlu vykonávajúcemu let vo vnútri FIR BRATISLAVA bude udržiavaný od vzletu po pristátie.

1.6.2.1.3 Whenever airborne transponder capabilities fail after take-off the pilot-in-command may expect that appropriate ATC unit shall endeavour to provide for continuation of the flight to aerodrome of first intended landing in accordance with flight plan. Pilot-in-command shall ensure after landing that the airborne transponder will be restored to normal operation. Whenever an airborne transponder cannot be repaired, pilot shall follow the provision of para. ENR 1.6.2.1.2.

1.6.2.2 Radio communication failure and unlawful interference procedures

1.6.2.2.1 Radio communication failure procedure

See para. ENR 1.1.11.1 Procedures in the event of air-ground communications failure.

1.6.2.2.2 Unlawful interference procedure

Air traffic services personnel shall be prepared to recognize any indication of the occurrence of unlawful interference with an aircraft.

Note: An aircraft equipped with SSR transponder is expected to operate the transponder on Mode A Code 7500 to indicate specifically that it is the subject of unlawful interference. The aircraft may operate the transponder on Mode A Code 7700, to indicate that it is threatened by grave and imminent danger, and requires immediate assistance. See also para. ENR 1.13 Unlawful interference.

1.6.2.3 System of SSR Code assignment

1.6.2.3.1 Operating procedures - pilot-in-command duties

1.6.2.3.1.1 A pilot-in-command of an aircraft entering BRATISLAVA FIR from an adjacent FIR shall keep assigned SSR code according to instructions from previous FIR until a new code is assigned (a code assignment - see para. ENR 1.6.2.3.2.5).

1.6.2.3.1.2 A pilot-in-command of an aircraft departing from aerodromes in the Slovak Republic may switch the transponder from position "STANDBY" to position "ON" immediately before take-off.

1.6.2.3.2 According to SSR Code Allocation List for EUR Region (Participating Area - EUR-E) - an attachment of EUR DOC 023, the transit codes or the local codes are assigned within BRATISLAVA FIR according to table of codes mentioned in para. ENR 1.6.2.3.2.5.

1.6.2.3.2.1 Transit codes

1.6.2.3.2.1.1 Transit codes are allocated to a state for a specified ACC for assignment to an aircraft engaged in transit flights within the EUR-E boundaries or, subject to agreement between the states involved and certain conditions, even outside of those boundaries.

1.6.2.3.2.1.2 The individual transit code assigned to an aircraft should be retained for the remainder of the flight in all states in EUR-E and, if possible, other successive "Participating Areas". This code will be transferred to subsequent ATC unit as a part of ACT or EST MSG.

1.6.2.3.2.2 Local codes

1.6.2.3.2.2.1 Local codes are allocated to a specific Area of Responsibility (AoR) for use by designated ATC units within that AoR or, subject to certain conditions, across AoR boundaries.

1.6.2.3.2.2.2 The individual local code assigned to an aircraft operating inside BRATISLAVA FIR will be retained from take-off to landing.

1.6.2.3.2.3 V prípade, ak je lietadlo vybavené palubným odpovedačom, musia velitelia lietadiel tento udržiavať v činnosti a nastavený v súlade s pokynmi príslušného stanovišťa ATC.

1.6.2.3.2.3 When the aircraft is equipped with the airborne transponder a pilot-in-command shall keep it in operation and respond the code according to the relevant ATC unit instruction.

1.6.2.3.2.4 Nastavenie prideleného kódu musí byť overené riadiacim letovej prevádzky čo najskôr.

1.6.2.3.2.4 Setting of the assigned code shall be verified by an air traffic controller as soon as possible.

1.6.2.3.2.5 Pre Slovenskú republiku sú pridelené nasledujúce tranzitné a miestne kódy:

1.6.2.3.2.5 The following transit codes and local codes are assigned in the Slovak Republic:

BRATISLAVA FIR	Séria Series	Kódy Codes	Poznámky Remarks
Tranzitné Transit	44	4401 - 4427	
Miestne Local	00	0060 - 0077	
Miestne Local	40	4050 - 4077	
Miestne Local	67	6701 - 6777	Aj pre DEST vo FIR WIEN. For DEST within WIEN FIR as well.

1.6.2.3.2.6 Kódy na zvláštne účely:

1.6.2.3.2.6 Special purpose codes:

Kód 0000 - vyhradený pre vnútroštátne využitie za všeobecným účelom;

Code 0000 - general purpose code for local use by a state;

Kód 1000 - vyhradený na zvýraznenie toho, že je použitý mód S;

Code 1000 - reserved for use as a conspicuity code for Mode S;

Kód 2000 - musí byť nastavený pilotom, ak nedostal žiadne pokyny od ATS týkajúce sa nastavenia kódu a súčasne podmienky nezodpovedajú použitiu kódov 6701, 6702, 6703, 7000, 7500, 7600 a 7700;

Code 2000 - shall be set by pilot in the absence of ATS instructions related to code setting unless the conditions for the use of codes 6701, 6702, 6703, 7000, 7500, 7600 and 7700 apply;

Kód 7000 - musí byť nastavený pilotom, ak mu nie sú poskytované ATS, s cieľom zlepšiť identifikáciu primerane vybaveného lietadla a súčasne podmienky nezodpovedajú použitiu kódov 6701, 6702, 6703;

Code 7000 - shall be set by pilot when not receiving ATS in order to improve the detection of suitably equipped aircraft unless the conditions for the use of codes 6701, 6702, 6703 apply;

Kód 7500 - vyhradený pre protiprávne zasahovanie;

Code 7500 - reserved for unlawful interference;

Kód 7600 - vyhradený pre stratu spojenia;

Code 7600 - reserved for communication failure;

Kód 7700 - vyhradený pre stav núdze;

Code 7700 - reserved for emergency;

Kód 6701 - vyhradený pre lety na záchranu ľudského života, pokiaľ príslušné stanovište ATC nevydá iný pokyn;

Code 6701 - reserved for hospital flights unless otherwise instructed by ATC;

Kód 6702 - vyhradený pre lety SAR;

Code 6702 - reserved for SAR flights;

Kód 6703 - vyhradený pre lety policajných vrtuľníkov, pokiaľ príslušné stanovište ATC nevydá iný pokyn.

Code 6703 - reserved for Police helicopter flights unless otherwise instructed by ATC.

1.6.2.4 Požiadavky hlásenia polohy hlasom a CPDLC (dátové spojenie riadiaci – pilot)

1.6.2.4 Voice and CPDLC (controller – pilot data link communications) position reporting requirements

Neaplikuje sa.

Not applicable.

1.6.2.5 Grafické zobrazenie radarového krytia SSR

1.6.2.5 Graphic portrayal area of SSR coverage

Neaplikuje sa.

Not applicable.

1.6.3 Automatické závislé sledovanie - vysielanie (ADS-B)

1.6.3 Automatic dependent surveillance - broadcast (ADS-B)

Neaplikuje sa.

Not applicable.

ENR 1.7 POSTUPY NA NASTAVENIE VÝŠKOMERA

1.7.1 Úvod

Postupy na nastavenie výškomera platné v Slovenskej republike sú zhodné s postupmi obsiahnutými v ICAO Doc 4444 a Doc 8168.

Údaje o prevodnej nadmorskej výške sú uvedené na mapách štandardných prístrojových priletových tratí (STAR) - ICAO, štandardných prístrojových odletových tratí (SID) - ICAO a mapách priblíženia podľa prístrojov (IAC) - ICAO. Údaj QNH sa uvádza v hektopascaloch. Údaj QFE sa odovzdáva len na vyžiadanie. Údaje QNH alebo QFE uvádzané v hektopascaloch sa zaokrúhľujú na najbližší nižší celý hektopascal, pričom sa slovo "hektopascal" vynecháva. Pri vysielaní údajov v iných merných jednotkách, napr. v milimetroch, sa merná jednotka nevynecháva.

1.7.2 Základné postupy na nastavenie výškomera

1.7.2.1 Všeobecné informácie

1.7.2.1.1 Prevodná nadmorská výška je stanovená pre celý FIR BRATISLAVA (vrátane TMA) v 10 000 ft AMSL.

1.7.2.1.2 Pre celý FIR BRATISLAVA (vrátane TMA) sa stanovuje spoločná prevodná hladina na základe hodnoty oblastného QNH, podľa nasledujúcej tabuľky:

Uzavretý interval QNH (hPa) Closed QNH interval (hPa)		Prevodná hladina Transition Level
Od From	Do To	
943	977	130
978	1013	120
1014	1050	110
1051	1088	100

Prevodná hladina sa nachádza minimálne 1 000 ft nad prevodnou nadmorskou výškou tak, aby sa umožnilo súčasné využitie prevodnej nadmorskej výšky a prevodnej hladiny so zabezpečeným vertikálnym rozstupom.

1.7.2.1.3 Vertikálne polohy lietadiel sa vyjadrujú:

- nadmorskou výškou (ALT) nastavením výškomera na QNH pri letoch v prevodnej nadmorskej výške a pod ňou,
- letovou hladinou (FL), nastavením výškomera na 1 013,25 hPa, pri letoch v prevodnej hladine a nad ňou,
- výškou nad zemou (AGL) pri letoch na trati do 1 000 ft nad zemou,
- nadmorskou výškou (ALT) nastavením výškomera na QNH pri letoch vo vzdušnom priestore triedy G nad 1 000 ft AGL,
- výškou nad letiskom (AAL), nastavením výškomera na QFE, kde sa tak požaduje, napr. na vojenských letiskách.

Poznámka: Pri lete v neriadenom priestore triedy G pod TMA sa vertikálne polohy lietadiel vyjadrujú nadmorskou výškou (ALT) nastavením výškomera na letiskové QNH (pozri odsek ENR 1.7.3.2).

Pri prelete prevodnou vrstvou sa vertikálne polohy lietadiel vyjadrujú pri stúpaní letovými hladinami (FL) a pri klesaní nadmorskými výškami (ALT).

1.7.2.1.4 Minimálne letové nadmorské výšky v opisoch štandardných prístrojových odletov (SID), ktoré zabezpečujú minimálne výšky nad prekážkami, sa vyjadrujú nadmorskými výškami (ft AMSL) aj v prípade, že sú nad prevodnou nadmorskou výškou.

ENR 1.7 ALTIMETER SETTING PROCEDURES

1.7.1 Introduction

Altimeter setting procedures used in Slovak Republic conform to those contained in ICAO Doc 4444 and Doc 8168.

Transition altitudes are given on Standard Arrival Chart - Instrument (STAR) - ICAO, Standard Departure Chart - Instrument (SID) and Instrument Approach Chart (IAC) - ICAO. QNH values are given in hectopascals. QFE is available on request only. QNH or QFE values when given in hectopascals, are rounded off to the next lower entire hectopascals whilst the term of "hectopascal" is left out. The term is not left out when broadcasted in other units e.g. milimetres.

1.7.2 Basic altimeter setting procedures

1.7.2.1 General

1.7.2.1.1 Transition altitude is established at 10 000 ft AMSL for entire BRATISLAVA FIR (including TMA).

1.7.2.1.2 Common transition level is established for entire BRATISLAVA FIR (including TMA), based on regional QNH, according to the following table:

Transition level is located at least 1 000 ft above the transition altitude to permit the transition altitude and the transition level to be used concurrently in cruising flight, with vertical separation ensured.

1.7.2.1.3 Vertical positioning of aircraft is expressed in terms of:

- altitude (ALT) when flying at or below the transition altitude by altimeter setting to QNH,
- flight level (FL) when flying at or above the transition level by altimeter setting to 1 013,25 hPa,
- height above ground level (AGL), during the en-route flights below 1 000 ft above ground level,
- altitude (ALT) when flying in class G airspace above 1 000 ft AGL by altimeter setting to QNH,
- height above aerodrome elevation (AAL), by altimeter setting to QFE, when required so, on military aerodromes for example.

Note: When flying in uncontrolled airspace of class G below TMA vertical positioning of aircraft is expressed in terms of altitude (ALT) by altimeter setting to aerodrome QNH (see para. ENR 1.7.3.2).

While passing through the transition layer vertical positioning is expressed in terms of altitude (ALT) when descending and in terms of flight levels (FL) when ascending.

1.7.2.1.4 Minimum flight altitudes in description of Standard Instrument Departures (SID) ensuring minimum obstacle clearance are indicated in terms of altitude (ft AMSL) even if above transition altitude.

1.7.2.1.5 Letová hladina nula sa nachádza na hladine atmosférického tlaku 1013,2 hPa (29,92 in Hg). Nasledujúce letové hladiny sú odstupňované tlakovými intervalmi zodpovedajúcimi 500 ft v štandardnej atmosfére.

1.7.2.1.5 Flight level zero is located at the atmospheric pressure level of 1 013,2 hPa (29,92 in Hg). Consecutive flight levels are separated by a pressure interval corresponding to 500 ft in the standard atmosphere.

1.7.2.2 Vzlet a stúpanie

1.7.2.2 Take-off and climb

1.7.2.2.1 Údaj QNH sa odovzdáva lietadlám v povolení na rolovanie pred vzletom.

1.7.2.2.1 QNH altimeter setting is made available to aircraft in taxi clearance prior to take-off.

1.7.2.2.2 Vertikálna poloha lietadla počas stúpania sa vyjadruje nadmorskými výškami po dosiahnutí prevodnej nadmorskej výšky, nad ktorou sa vertikálna poloha vyjadruje letovými hladinami.

1.7.2.2.2 Vertical positioning of aircraft during climb is expressed in terms of altitudes until reaching the transition altitude above which vertical positioning is expressed in terms of flight levels.

1.7.2.3 Vertikálne rozstupy na trati

1.7.2.3 Vertical separation - en-route

1.7.2.3.1 Vertikálne rozstupy letov na trati sa zabezpečujú pridelovaním rôznych hladín lietadlám, ktoré na ich dodržanie používajú predpísané postupy na nastavenie výškomera. Hladiny letu sa vyjadrujú výrazmi letová hladina, nadmorská výška, prípadne výška nad zemou.

1.7.2.3.1 Vertical separation during en-route flights is ensured by allocation of different levels for aircraft which shall use prescribed altimeter setting procedures to maintain these levels. Levels of flight are expressed in terms of flight level, altitude or height above ground level.

1.7.2.4 Priblíženie a pristátie

1.7.2.4 Approach and landing

1.7.2.4.1 Údaj QNH sa lietadlám odovzdáva v povolení na priblíženie a v povolení na vstup do letiskového okruhu, s výnimkou, keď je známe, že lietadlo tento údaj už prijalo. V povolení na priblíženie sa musí uvádzať prevodná hladina.

1.7.2.4.1 QNH setting is made available in approach clearance and in clearance to enter the traffic circuit except when this information has already been received by the aircraft. A transition level will be provided in approach clearance.

1.7.2.4.2 Na požiadanie pilota sa v povoleniach na priblíženie a v povoleniach na vzlet odovzdáva tiež QFE.

1.7.2.4.2 QFE altimeter setting is also made available on request in approach clearance and in take-off clearance.

1.7.2.4.3 Vertikálna poloha lietadiel počas priblíženia sa vyjadruje letovými hladinami po dosiahnutí prevodnej hladiny, pod prevodnou hladinou sa vertikálna poloha vyjadruje nadmorskými výškami.

1.7.2.4.3 Vertical positioning of aircraft during approach is expressed in terms of flight levels until reaching the transition level, below transition level the vertical positioning is expressed in terms of altitudes.

Ak bolo vydané povolenie na priblíženie a lietadlo začalo klesanie, môže sa jeho vertikálna poloha vyjadrovať nadmorskými výškami za predpokladu, že nebude hlásený a neočakáva sa vodorovný let lietadla nad prevodnou výškou.

After approach clearance had been issued and the descent to land was started the vertical position of an aircraft can be expressed in altitudes (QNH) provided that level flight above the transition altitude is not indicated or expected.

1.7.2.5 Nevydarené priblíženie

1.7.2.5 Missed approach

1.7.2.5.1 V prípade nevydareného priblíženia sa aplikujú príslušné odseky ENR 1.7.2.1.3, ENR 1.7.2.2 a ENR 1.7.2.4.

1.7.2.5.1 In case of missed approach the relevant para. ENR 1.7.2.1.3, ENR 1.7.2.2 and ENR 1.7.2.4 will be applied.

1.7.3 Opis oblasti na nastavenie výškomera

1.7.3 Description of altimeter setting region

1.7.3.1 Oblastné QNH predstavuje najnižší predpovedaný tlak QNH pre celý FIR BRATISLAVA na dobu jeho platnosti. Pravidelná doba platnosti je 3 hodiny od času vydania. Prvý pravidelný čas vydania je 0000 UTC. V prípade nepredvídaných zmien tlaku mimo tolerovaného rozsahu bude vydané opravné oblastné QNH. Doba platnosti opravného vydania končí najneskôr ďalším pravidelným časom vydania.

1.7.3.1 Regional QNH represents the lowest QNH pressure forecasted for entire BRATISLAVA FIR for a period of validity. Regular period of validity is 3 hours from the time of issue. The first regular time of issue is 0000 UTC. In case of unforeseen pressure changes outside of a tolerable range an amended regional QNH is issued. The period of validity of an amendment expires, at the latest, by the next regular time of issue.

1.7.3.2 V prípadoch, keď sa podľa ENR 1.7.2.1.3 a), d) vyžaduje nastavenie výškomera na QNH, musí byť použité:

1.7.3.2 In cases when altimeter is required to be set to QNH as per ENR 1.7.2.1.3 a), d) the following setting shall be used:

- letiskové QNH v celom priestore horizontálnych hraníc TMA riadeného letiska (vrátane neriadeného priestoru triedy G pod TMA),

- aerodrome QNH within entire area of horizontal boundaries of TMA of controlled aerodrome (including uncontrolled airspace of class G below TMA),

Poznámka: Dolné hranice TMA dané nadmorskou výškou sú vzťahnuté k letiskovému (nie oblastnému) QNH.

Note: Lower limits of TMAs given by altitude refer to aerodrome (not regional) QNH.

- oblastné QNH v celom FIR BRATISLAVA mimo horizontálnych hraníc TMA riadených letísk.

- regional QNH in entire BRATISLAVA FIR outside horizontal boundaries of TMA of controlled aerodromes.

1.7.4 Tabuľky cestovných hladín

1.7.4 Tables of cruising levels

TRAŤ TRACK											
Od 000 stupňov do 179 stupňov From 000 degrees to 179 degrees						Od 180 stupňov do 359 stupňov From 180 degrees to 359 degrees					
Lety IFR IFR Flights			Lety VFR VFR Flights			Lety IFR IFR Flights			Lety VFR VFR Flights		
Nadmorské výšky Altitudes			Nadmorské výšky Altitudes			Nadmorské výšky Altitudes			Nadmorské výšky Altitudes		
FL	Metre Metres	Stopy Feet	FL	Metre Metres	Stopy Feet	FL	Metre Metres	Stopy Feet	FL	Metre Metres	Stopy Feet
-90			-	-	-	0			-	-	-
10	300	1 000	-	-	-	20	600	2 000	-	-	-
30	900	3 000	35	1 050	3 500	40	1 200	4 000	45	1 350	4 500
50	1 500	5 000	55	1 700	5 500	60	1 850	6 000	65	2 000	6 500
70	2 150	7 000	75	2 300	7 500	80	2 450	8 000	85	2 600	8 500
90	2 750	9 000	95	2 900	9 500	100	3 050	10 000	105	3 200	10 500
110	3 350	11 000	115	3 500	11 500	120	3 650	12 000	125	3 800	12 500
130	3 950	13 000	135	4 100	13 500	140	4 250	14 000	145	4 400	14 500
150	4 550	15 000	155	4 700	15 500	160	4 900	16 000	165	5 050	16 500
170	5 200	17 000	175	5 350	17 500	180	5 500	18 000	185	5 650	18 500
190	5 800	19 000	195	5 950	19 500	200	6 100	20 000	205	6 250	20 500
210	6 400	21 000	215	6 550	21 500	220	6 700	22 000	225	6 850	22 500
230	7 000	23 000	235	7 150	23 500	240	7 300	24 000	245	7 450	24 500
250	7 600	25 000	255	7 750	25 500	260	7 900	26 000	265	8 100	26 500
270	8 250	27 000	275	8 400	27 500	280	8 550	28 000	285	8 700	28 500
290	8 850	29 000				300	9 150	30 000			
310	9 450	31 000				320	9 750	32 000			
330	10 050	33 000				340	10 350	34 000			
350	10 650	35 000				360	10 950	36 000			
370	11 300	37 000				380	11 600	38 000			
390	11 900	39 000				400	12 200	40 000			
410	12 500	41 000				430	13 100	43 000			
450	13 700	45 000				470	14 350	47 000			
490	14 950	49 000				510	15 550	51 000			
atď.	atď.	atď.				atď.	atď.	atď.			
etc.	etc.	etc.				etc.	etc.	etc.			

ZÁMERNE NEPOUŽITÉ
INTENTIONALLY BLANK

ENR 1.8 REGIONÁLNE DOPLNKOVÉ POSTUPY

Európske regionálne doplnkové postupy sú uplatňované v súlade s ICAO SUPPS Doc 7030/4 - EUR.

1.8.1 Postupy na používanie priestorovej navigácie (RNAV)

1.8.1.1 Aplikácia postupov RNAV

1.8.1.1.1 Vo FIR BRATISLAVA nad FL 125, s výnimkou SID a STAR, môžu byť plánované iba lety lietadiel, ktoré sú vybavené palubným navigačným vybavením na priestorovú navigáciu (ďalej len "RNAV"), ktoré spĺňa požiadavku navigačnej presnosti RNAV 5. Lety lietadiel, ktoré nie sú vybavené palubným navigačným vybavením RNAV, ale ktoré spĺňajú požiadavku navigačnej presnosti RNAV 5, budú povolené len po tratiach ATS v spodnom vzdušnom priestore.

Poznámka: Vybavenie lietadiel, pozri podsekciiu GEN 1.5.

1.8.1.1.2 Vybavenie lietadiel

Počas obdobia, v ktorom budú zariadenia VOR a DME použiteľné, môže byť pre RNAV prevádzku schválené lietadlo s jediným RNAV systémom spĺňajúcim požiadavku navigačnej presnosti RNAV 5, ale nespĺňajúcim požiadavku kontinuity, za podmienky, že je vybavené VOR a DME.

1.8.1.2 Plánovanie letov

Prevádzkovateľ lietadla, ktoré je vybavené palubným navigačným vybavením RNAV a ktoré spĺňa požiadavku navigačnej presnosti RNAV 5, uvedie do poľa 10 FPL písmeno "R".

1.8.1.3 Postupy pre prevádzku RNAV

1.8.1.3.1 Bezchybná činnosť navigačných systémov RNAV musí byť zaistená pred vstupom do priestoru aplikácie postupov RNAV a taktiež počas letu v tomto priestore. Toto musí byť potvrdené tým, že:

- smerovanie je v súlade s povolením a
- navigačná presnosť spĺňa požiadavky RNAV 5.

1.8.1.3.2 Ak v dôsledku výpadku alebo degradácie RNAV systému pod RNAV 5 nie je lietadlo schopné, či už vstúpiť do priestoru aplikácie uvedeného v odseku ENR 1.8.1.1.2 vyššie alebo pokračovať v lete v súlade s platným letovým povolením, ak je to možné, vydá sa pilotovi opravené povolenie.

1.8.1.3.3 Následná činnosť riadenia letovej prevádzky týkajúca sa takéhoto lietadla bude závisieť od charakteru ohlásenej situácie a od celkovej prevádzkovej situácie.

Pokračovanie letu v súlade s platným povolením sa môže umožniť. Ak toto nie je možné zabezpečiť, opravené povolenie môže požadovať návrat k navigácii na zariadenia VOR/DME, alebo môže ATC lietadlo viesť prehľadovým systémom až kým nebude schopné obnoviť let vlastnou navigáciou.

1.8.1.3.4 Ak sa výpadok, alebo degradácia systémov RNAV lietadla zistí pred odletom na letisku, kde nie je možné vykonať opravu, lietadlu by malo byť povolené pokračovať na najbližšie vhodné letisko, kde môže byť oprava vykonaná.

ATC pri vydávaní letového povolenia takémuto lietadlu berie do úvahy aktuálnu a očakávanú prevádzkovú situáciu a môže požadovať zmenu času odletu, letovej hladiny alebo trate letu. Ďalšie úpravy môžu byť vyžadované aj počas letu.

Poznámka: Do poľa 10 letového plánu sa pre takéto lety nesmie vyplniť „S“, ani „R“. Keďže sa od ATC vyžaduje osobitný prístup, požaduje sa do poľa 10 letového plánu vyplniť „Z“ a do poľa 18 „NAV/RNAVINOP“.

ENR 1.8 REGIONAL SUPPLEMENTARY PROCEDURES

European regional supplementary procedures are applied in accordance with ICAO SUPPS Doc 7030/4 - EUR.

1.8.1 Procedures for Area Navigation (RNAV) Operation

1.8.1.1 Application of RNAV procedures

1.8.1.1.1 Only aircraft equipped with RNAV equipment meeting the RNAV 5 navigation specification may plan to operate in BRATISLAVA FIR above FL 125, except for SID and STAR. Aircraft not equipped with RNAV but meeting the RNAV 5 navigation specification requirement will be restricted to operate on ATS routes within lower airspace.

Note: For aircraft equipment see subsection GEN 1.5.

1.8.1.1.2 Aircraft equipment

For the period of VOR and DME ground stations availability, the carriage of a single RNAV system meeting RNAV 5 accuracy but not meeting the continuity of service requirements may be approved for RNAV operation, if the aircraft is also carrying VOR and DME equipment.

1.8.1.2 Flight Planning

Operator of aircraft fitted with RNAV meeting RNAV 5 navigation accuracy shall insert the designator "R" in item 10 FPL.

1.8.1.3 Procedures for an RNAV operation

1.8.1.3.1 Correct operation of the RNAV system shall be established before entering RNAV procedures airspace and during operation in such airspace. This shall include confirmation that:

- the routing is in accordance with the clearance; and
- the navigation performance accuracy meets RNAV 5.

1.8.1.3.2 If an aircraft is unable either to enter the airspace designated in para. ENR 1.8.1.1.2 above or to continue flight in accordance with the current air traffic control clearance, as a result of failure or degradation of the RNAV system below RNAV 5, a revised clearance will, wherever possible, be given to the pilot.

1.8.1.3.3 Subsequent air traffic control action in respect of that aircraft will be dependent upon the nature of the reported failure and overall traffic situation.

Continuing the flight in accordance with current clearance may be possible. Where this cannot be achieved a revised clearance may be required to revert to VOR/DME navigation or an aircraft may be surveillance system vectored by an ATC until it is capable of resuming its own navigation.

1.8.1.3.4 If an aircraft cannot meet the requirements due to a failure or degradation of the RNAV system that is detected before departure from an aerodrome where it is not practicable to effect a repair, the aircraft concerned should be permitted to proceed to the nearest suitable aerodrome where the repair can be made.

When granting clearance to such aircraft, ATC should take into consideration the existing or anticipated traffic situation and may have to modify the time of departure, flight level or route of the intended flight. Subsequent adjustments may become necessary during the course of the flight.

Note: „S“ or „R“ shall not be inserted in item 10 of flight plan for this kind of flight. As a special approach is required by ATC, it is requested to insert „Z“ in item 10 of flight plan and „NAV/RNAVINOP“ in item 18.

1.8.1.4 Postupy ATS pre štátne lietadlá, ktoré nie sú vybavené navigačným zariadením RNAV, ktorý spĺňa navigačnú presnosť RNAV 5

1.8.1.4 ATS procedures for state aircraft not equipped with RNAV meeting RNAV 5 accuracy

1.8.1.4.1 Postupy na vyplňanie letového plánu

1.8.1.4.1 Instructions for the completion of the flight plan form

1.8.1.4.1.1 Prevádzkovatelia štátnych lietadiel, ktoré nie sú vybavené navigačným zariadením RNAV, nemôžu v poli 10 FPL uviesť písmená "S" alebo "R".

1.8.1.4.1.1 Operators of state aircraft, not equipped with RNAV, shall not insert the designators "S" or "R" in item 10 FPL.

1.8.1.4.1.2 Pokiaľ takýto let vyžaduje špeciálne služby od služby riadenia letovej prevádzky, pole 18 FPL musí obsahovať "STS/NONRNAV".

1.8.1.4.1.2 Since such flights require special handling by air traffic control, item 18 FPL shall contain "STS/NONRNAV".

1.8.1.5 Frazéológia

1.8.1.5 Phraseology

Fráza "NEGATIVE-RNAV" (v slovenskom jazyku "NEGATIV-RNAV") musí nasledovať ihneď po volacej značke lietadla vždy pri nadviazaní spojenia na frekvencii služby riadenia letovej prevádzky.

The phrase "NEGATIVE-RNAV" shall be included by the pilot immediately following the aircraft call sign whenever initial contact on an air traffic control frequency is established.

1.8.1.6 Letové povolenia

1.8.1.6 Air Traffic Control Clearances

1.8.1.6.1 Pre štátne lietadlá, ktoré nie sú vybavené navigačným zariadením RNAV vykonávajúce traťový let, sa používajú nasledovné postupy:

1.8.1.6.1 For state aircraft not equipped with RNAV, operating en-route, the following procedures are applied:

- lety štátnych lietadiel sú vykonávané po tratiach letových prevádzkových služieb, ktoré sú vyznačené zariadeniami VOR a DME,
- ak takéto trate nie sú k dispozícii, lety štátnych lietadiel budú smerované cez konvenčné navigačné zariadenia t. j. VOR/DME.

- state aircraft should be routed via VOR/DME defined ATS routes,
- if no such routes are available, state aircraft should be routed via conventional navigation aids, i.e. VOR/DME.

Poznámka: Lety štátnych lietadiel vykonávané podľa a) alebo b) môžu od príslušného stanovišťa služby riadenia letovej prevádzky požadovať súvislé radarové monitorovanie.

Note: State aircraft routed in accordance with a) or b) above, may require a continuous radar monitoring by the air traffic control unit concerned.

1.8.1.6.2 Tam, kde horeuvedené postupy nemôžu byť aplikované, stanovište služby riadenia letovej prevádzky bude poskytovať radarové vektorovanie až pokiaľ štátne lietadlo nie je schopné obnoviť vlastnú navigáciu.

1.8.1.6.2 Where the above procedures cannot be applied, the air traffic control unit shall provide radar vectoring until the state aircraft is able to resume own navigation.

1.8.2 Povinné vybavenie palúb lietadiel rádiostanicami spôsobilými na odstup medzi kanálmi 8,33 kHz

1.8.2 Mandatory carriage of 8,33 kHz channel spacing capable radio equipment

1.8.2.1 Štátne lietadlá

1.8.2.1 State aircraft

Štátne lietadlá nevybavené rádiom s kanálovým rozstupom 8,33 kHz vo vzdušnom priestore FIR BRATISLAVA musia používať:

The handling of 8,33 kHz non-equipped state aircraft within BRATISLAVA FIR shall use:

- UHF frekvencie pre lety nad FL 195 a
- VHF frekvencie s kanálovým rozstupom 25 kHz pre lety pod FL 195.

- UHF frequencies for flights above FL 195 and
- VHF 25 kHz channel spaced frequencies for flights below FL 195.

V prípade, že štátne lietadlo nie je vybavené rádiom s kanálovým rozstupom 8,33 kHz a plánuje stúpanie alebo klesanie vo FIR BRATISLAVA cez FL 195 (vrátane priletov a odletov zo slovenských letísk), musí byť vybavené obidvoma typmi rádiostanic, tzn. s kanálovým rozstupom 25 kHz v pásme UHF aj VHF.

In case a 8,33 kHz non-equipped state aircraft plans to climb or descend in BRATISLAVA FIR via FL 195 (including arrivals and departures from Slovak aerodromes), it has to be equipped with both types of radio equipment i. e. the UHF and also VHF band with 25 kHz channel spacing.

Kapacitné limity pre bezpečnú obsluhu štátnych lietadiel nevybavených rádiom s kanálovým rozstupom 8,33 kHz pre všetky ATS stanovišťa v rámci FIR BRATISLAVA sú stanovené na 1 (jedno) štátne lietadlo nevybavené rádiom s kanálovým rozstupom 8,33 kHz v danom čase.

Capacity limits for the safe handling of 8,33 kHz non-equipped state aircraft binding for all ATS units within BRATISLAVA FIR is 1 (one) 8,33 kHz non-equipped state aircraft at a time.

Štátne lietadlá požadujúce ATS služby a presahujúce tento limit môžu byť zdržané alebo byť predmetom ďalších obmedzení.

State aircraft requesting ATS services and exceeding this limit may be delayed or be subject to further restrictions.

Poznámka: Vybavenie lietadiel pri všetkých druhoch letov je opísané v časti GEN, odsek GEN 1.5.2.

Note: Equipment to be carried by all types of flights is described in section GEN, para. GEN 1.5.2.

1.8.3 Zmenšené minimum vertikálneho rozstupu (RVSM)

1.8.3.1 Priestor použitia

Zmenšené minimum vertikálneho rozstupu 1 000 ft (300 m) medzi letovými hladinami FL 290 a FL 410 vrátane sa aplikuje v celom FIR BRATISLAVA (ďalej len "priestor RVSM", pozri podsekcii ENR 2.1).

1.8.3.2 Vybavenie lietadiel

Pozri odsek GEN 1.5.2.1.1 h).

1.8.3.3 Letové povolenie

1.8.3.3.1 Letové povolenie do priestoru RVSM sa vo FIR BRATISLAVA vydá len lietadlám schváleným na prevádzku RVSM a štátnym lietadlám na prevádzku RVSM neschváleným.

1.8.3.3.2 Letové povolenie na let do priestoru RVSM sa nesmie vydať skupinovým letom civilných lietadiel.

1.8.3.4 Vertikálne rozstupy

V priestore medzi letovou hladinou FL 290 a FL 410 vrátane sa vo FIR BRATISLAVA uplatňujú nasledovné minimá vertikálneho rozstupu:

- a) 1 000 ft (300 m) medzi lietadlami schválenými na prevádzku RVSM;
- b) 2 000 ft (600 m) medzi:
 - i) štátnym lietadlom neschváleným na prevádzku RVSM a akýmkoľvek iným lietadlom letiacim v priestore RVSM;
 - ii) všetkými skupinovými letmi štátnych lietadiel a akýmkoľvek iným lietadlom letiacim v priestore RVSM;
 - iii) medzi lietadlom letiacim so stratou rádiového spojenia v priestore RVSM a akýmkoľvek iným lietadlom, ak obe lietadlá letia v priestore RVSM.

1.8.3.5 Plánovanie letov

Pozri podsekcii ENR 1.10.

1.8.3.6 Zvláštne postupy za letu pri mimoriadnych situáciách s následkom straty vertikálnej navigačnej výkonnosti požadovanej na prevádzku RVSM.

1.8.3.6.1 Všeobecne

1.8.3.6.1.1 Počas letu v priestore RVSM sa môžu vyskytnúť mimoriadne situácie, ktoré majú priamy vplyv na schopnosť jedného alebo viacerých lietadiel letieť v súlade s požiadavkami na vertikálnu navigačnú výkonnosť v priestore RVSM podľa ICAO Doc 7030. Takéto situácie za letu môžu vzniknúť následkom degradácie palubného vybavenia súvisiaceho s udržiavaním výšky, ako aj turbulenty atmosférických podmienok.

1.8.3.6.1.2 Pilot musí čo najskôr informovať stanovište riadenia letovej prevádzky o všetkých situáciách, kedy nemôže dodržať požiadavky na vertikálnu navigačnú výkonnosť v priestore RVSM. V takom prípade sa musí, ak je to možné, pilotovi vydať opravené letové povolenie skôr, ako sa odchýli z povolenej trate a/alebo letovej hladiny. Ak opravené letové povolenie nie je možné vydať pred týmto odchýlením, musí sa pilotovi vydať opravené letové povolenie čo najskôr potom.

1.8.3.6.1.3 Stanovište riadenia letovej prevádzky musí pilotovi nachádzajúcemu sa v mimoriadnej situácii za letu poskytnúť všetku možnú pomoc. Ďalší postup stanovišťa bude založený na úmysloch pilota, celkovej prevádzkovej situácii a na vývoji situácie v reálnom čase.

1.8.3 Reduced Vertical Separation Minimum (RVSM)

1.8.3.1 Area of applicability

Reduced vertical separation minimum of 1 000 ft (300 m) is applicable between FL 290 and FL 410 inclusive within the whole BRATISLAVA FIR (referred as EUR RVSM airspace, see subsection ENR 2.1).

1.8.3.2 Aircraft equipment

See para. GEN 1.5.2.1.1 h).

1.8.3.3 ATC clearances

1.8.3.3.1 ATC clearance into the RVSM airspace within BRATISLAVA FIR shall be issued only to RVSM approved aircraft and to non-RVSM approved state aircraft.

1.8.3.3.2 ATC clearance into the RVSM airspace shall not be issued to formation flights of civil aircraft.

1.8.3.4 Vertical separations

Within the airspace between FL 290 and FL 410 inclusive the following minima of the vertical separation are applied in BRATISLAVA FIR:

- a) 1 000 ft (300 m) between RVSM approved aircraft;
- b) 2 000 ft (600 m) between:
 - i) non-RVSM approved State aircraft and any other aircraft operating within the RVSM airspace;
 - ii) all formation flights of State aircraft and any other aircraft operating within the RVSM airspace;
 - iii) between an aircraft experiencing a communication failure in flight and any other aircraft, where both aircraft are operating within the RVSM airspace.

1.8.3.5 Flight planning

See subsection ENR 1.10.

1.8.3.6 Special procedures for in-flight contingencies involving a loss of vertical navigation performance required for flight within the RVSM airspace.

1.8.3.6.1 General

1.8.3.6.1.1 During flight within RVSM airspace an in-flight contingency can occur that directly impact on the ability of one or more aircraft to operate in accordance with the vertical navigation performance requirements of the RVSM airspace as specified in ICAO Doc 7030. Such in-flight contingencies can result from degradation of aircraft equipment associated with height-keeping and from turbulent atmospheric conditions.

1.8.3.6.1.2 The pilot shall inform air traffic control as soon as possible of any circumstances where the vertical navigation performance requirements for the RVSM airspace cannot be maintained. In such cases, the pilot shall obtain a revised air traffic control clearance prior to initiating any deviation from the cleared route and/or flight level, whenever possible. When a revised air traffic control clearance could not be obtained prior to such a deviation, the pilot shall obtain a revised clearance as soon as possible thereafter.

1.8.3.6.1.3 Air traffic control shall render all possible assistance to a pilot experiencing in-flight contingency. Subsequent air traffic control actions will be based on the intentions of the pilot, the overall air traffic situation and the real time dynamics of the contingency.

1.8.3.6.2 Degradácia vybavenia lietadla hlásená pilotom

1.8.3.6.2.1 Ak pilot lietadla schváleného na prevádzku RVSM letiaceho v priestore RVSM oznámi stanovišťa riadenia letovej prevádzky, že vybavenie lietadla už nespĺňa požiadavky RVSM MASPS, stanovište musí považovať takéto lietadlo za lietadlo neschválené na prevádzku RVSM.

1.8.3.6.2.2 Stanovište riadenia letovej prevádzky musí prijať okamžité opatrenia na zaistenie minima vertikálneho rozstupu 2 000 ft (600 m) alebo vhodný horizontálny rozstup od všetkých ostatných lietadiel letiacich v priestore RVSM. Ak je to možné, lietadlu, ktoré sa takto stalo neschválené na prevádzku RVSM, sa vydá letové povolenie na opustenie priestoru RVSM.

1.8.3.6.2.3 Piloti musia čo najskôr informovať stanovište riadenia letovej prevádzky o obnovení správnej funkčnosti vybavenia požadovaného na prevádzku RVSM.

1.8.3.6.3 Nepredpovedaná silná turbulencia

1.8.3.6.3.1 Ak sa lietadlo letiace v priestore RVSM dostane do podmienok silnej turbulencie spôsobenej počasím alebo v dôsledku vírenia v úplave, o ktorej si pilot myslí, že ovplyvní schopnosť lietadla udržiavať povolenú letovú hladinu, musí o tom informovať stanovište riadenia letovej prevádzky. Stanovište musí zaistiť vhodný horizontálny alebo zväčšený vertikálny rozstup.

1.8.3.6.3.2 Stanovište ATC si musí vyžiadať hlásenia z ostatných lietadiel, na základe ktorých rozhodne, či uplatňovanie RVSM bude pozastavené úplne alebo v určenom rozsahu letových hladín a/alebo priestore.

1.8.3.6.4 Predpovedaná silná turbulencia

Ak sa podľa meteorologickej predpovede očakáva výskyt silnej turbulencie v priestore RVSM vo FIR BRATISLAVA, ACC Bratislava rozhodne, či uplatňovanie RVSM bude pozastavené alebo nie. Ak áno, určí časové obdobie a hladinu(y) a/alebo priestor.

1.8.4 Povinnosť vybavenia odpovedačom SSR

1.8.4.1 Nevybaveným lietadlám v súlade s výnimkami z povinnosti na vybavenie odpovedačom SSR pracujúcim v móde S podľa podsekcie GEN 1.5, budú ATS poskytované pri splnení podmienky na vybavenie odpovedačom SSR schopným odpovedať na dotazy v móde A v 4096 kódach a s hlásením tlakovej nadmorskej výšky v móde C.

Poznámka: Prevádzkovatelia nevybavených lietadiel musia zahrnúť v poli 18 letového plánu ukazovateľ SUR/EUADSBX alebo SUR/EUEHSX alebo SUR/EUELSX alebo ich kombinácie.

1.8.3.6.2 Degradation of aircraft equipment - pilot reported

1.8.3.6.2.1 When informed by the pilot of an RVSM approved aircraft operating in RVSM airspace that the aircraft's equipment no longer meets the RVSM MASPS, air traffic control shall consider the aircraft as non-RVSM approved.

1.8.3.6.2.2 Air traffic control shall take action immediately to provide a minimum vertical separation of 2 000 ft (600 m) or an appropriate horizontal separation from all other aircraft concerned operating in the RVSM airspace. An aircraft rendered non-RVSM approved shall normally be cleared out of the RVSM airspace by air traffic control, when it is possible to do so.

1.8.3.6.2.3 Pilots shall inform air traffic control, as soon as practicable, of any restoration of the proper functioning of equipment required to meet the RVSM MASPS.

1.8.3.6.3 Severe turbulence - not forecast

1.8.3.6.3.1 When an aircraft operating in the RVSM airspace encounters severe turbulence due to the weather or wake vortex that pilot believes will impact the aircraft's capability to maintain its cleared flight level, the pilot shall inform air traffic control. ATC shall establish either an appropriate horizontal separation or an increased vertical separation minimum.

1.8.3.6.3.2 Air traffic control shall solicit reports from other aircraft to determine whether RVSM should be suspended entirely or within a specific flight level band and/or area.

1.8.3.6.4 Severe turbulence - forecast

Where a meteorological forecast is predicting severe turbulence within the RVSM airspace, air traffic control shall determine whether RVSM should be suspended and, if so, the period of time, and specific flight level(s) and/or area.

1.8.4 Obligation of SSR transponder equipment

1.8.4.1 ATS will be provided to non-equipped aircraft in accordance with the exemptions from the obligation of SSR transponder equipment in subsection GEN 1.5 under the condition of being equipped with SSR transponder capable to reply to Mode A interrogations on 4096 codes and with Mode C pressure-altitude reporting.

Note: Operators of non-equipped aircraft shall include the indicator SUR/EUADSBX or SUR/EUEHSX or SUR/EUELSX or a combination thereof, in Item 18 of the flight plan.

ENR 1.9 MANAŽMENT TOKU LETOVEJ PREVÁDZKY (ATFM)

1.9.1 Štruktúra manažmentu toku letovej prevádzky, priestor poskytovania služby, poskytovaná služba, umiestnenie stanovišťa a prevádzková doba

1.9.1.1 Zodpovedná služba

Celková zodpovednosť za poskytovanie služieb manažmentu toku letovej prevádzky vo **FIR/UIR BRATISLAVA** je delegovaná na **NMOC EUROCONTROL** (Operačné stredisko manažéra siete).

1.9.1.2 Poskytovaná služba

NMOC je zodpovedné za zaistenie, že:

- tok letovej prevádzky zodpovedá kapacite sektorov, ktoré prelietava,
- v prípade nutnosti vyhlasovania opatrení ATFM, tieto budú uplatňované spravodlivo a takým spôsobom, ktorý čo možno najviac obmedzí dopad na leteckých prevádzkovateľov.

Aby NMOC bolo schopné plniť svoje úlohy, používa postupy, ktoré:

- sú medzinárodne schválené,
- sú publikované v príslušnej dokumentácii NMOC,
- majú vo FIR BRATISLAVA ten istý štatút ako postupy publikované v AIP SR.

1.9.1.3 Zodpovednosť letových prevádzkových služieb (ATS)

ATS zriadi na jednotlivých ACC/UAC pracoviská Flow Management Position (FMP), úlohou ktorých bude koordinácia činnosti ATFM medzi riadením letovej prevádzky, miestnymi leteckými prevádzkovateľmi a NMOC.

V súlade s ICAO Doc 7030 bude pridelený slot ATFM uvedený ako súčasť letového povolenia.

Stanovišťa ATC na letiskách zaisťujú, že lety budú rešpektovať odletové sloty vydané službou ATFM. V súlade s ustanoveniami Regional Supplementary Procedures (ICAO Doc 7030) nebude letom, ktoré nedodržia im pridelený odletový slot, vydané povolenie na spúšťanie pohonných jednotiek. Stanovište ATS vyvinie úsilie, ktoré umožní letom dodržať im pridelený odletový slot a letom nebude bránené v odlete z dôvodu nepatrného zdržania pri rolovaní.

1.9.1.4 Zodpovednosť leteckých prevádzkovateľov

Leteckí prevádzkovatelia sú povinní informovať sa a postupovať v súlade:

- so všeobecnými postupmi ATFM vrátane vyplňovania letových plánov a požiadaviek na výmenu správ,
- so strategickými opatreniami ATFM (napr. RAD),
- s aktuálnymi opatreniami ATFM (napr. stanovené opatrenia, ktoré sa aplikujú v deň dotazu).

Leteckí prevádzkovatelia sú povinní rešpektovať odletový slot vydaný NMOC.

1.9.1.5 Dokumenty ATFCM

Všeobecné postupy, úlohy a zodpovednosti ATFCM, ktoré sa používajú v Európskom regióne ICAO, sú publikované:

REF:

EUROCONTROL dokument - ATFCM Users Manual;
EUROCONTROL dokument - IFPS Users Manual;
L 4444 Postupy letových navigačných služieb - Manažment letovej prevádzky;
ICAO Doc 7030 Regional Supplementary Procedures (Europe);
Nariadenie (ES) č. 255/2010 Európskeho parlamentu a Rady z 25. marca 2010, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá manažmentu toku letovej prevádzky;

ENR 1.9 AIR TRAFFIC FLOW MANAGEMENT (ATFM)

1.9.1 Air Traffic Flow Management structure, service area, service provided, location of unit and hours of operation

1.9.1.1 Responsible service

The overall authority for the provision of Air Traffic Flow Management in the **BRATISLAVA FIR/UIR** is delegated to **EUROCONTROL NMOC** (Network Manager Operation Centre).

1.9.1.2 Service provided

NMOC is responsible for ensuring that:

- traffic flows correspond to the stated capacity of the sectors through which they pass,
- ATFM measures when necessary are applied in an equitable manner and in such a way as to reduce as far as possible the penalties to aircraft operators.

In order to do this the NMOC applies procedures which:

- are agreed internationally,
- are published in the corresponding NMOC documentation,
- have within the BRATISLAVA FIR the same status as procedures explicitly published in AIP S. R.

1.9.1.3 Responsibilities of the Air Traffic Services (ATS)

ATS shall provide a Flow Management Position (FMP) in each ACC/UAC to liaise between ATC, local aircraft operators and the NMOC.

In accordance with ICAO Doc 7030 assigned ATFM slot will be included as a part of the ATC clearance.

ATC units at aerodromes shall ensure that flights adhere to departure slots issued by the ATFM Service. In accordance with the provisions of the Regional Supplementary Procedures, Europe (ICAO Doc 7030), flights which do not adhere to their slot shall be denied start-up clearance. However ATS unit shall make all efforts to enable departing flights to comply with the slot and flights shall not be prevented from departing due to small taxiing delays.

1.9.1.4 Responsibilities of Aircraft Operators

Aircraft Operators shall inform themselves of and adhere to:

- general ATFM procedures including flight plan filing and message exchange requirements,
- strategic ATFM measures (e.g. RAD),
- current ATFM measures (e.g. specific measures applicable on the day of question).

Specifically aircraft operators shall adhere to departure slots issued by the NMOC.

1.9.1.5 ATFCM Documentation

The general ATFCM procedures, roles and responsibilities which apply throughout the ICAO European Region are published:

REF:

EUROCONTROL Document - ATFCM Users Manual;
EUROCONTROL Document - IFPS Users Manual;
ICAO Doc 4444 Procedures for Air Navigation Services – Air Traffic Management;
ICAO Doc 7030 Regional Supplementary Procedures (Europe);
Commission Regulation (EU) No 255/2010 of 25 March 2010 laying down common rules on air traffic flow management;

Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/123 z 24. januára 2019, ktorým sa stanovujú podrobné pravidlá vykonávania funkcií siete manažmentu letovej prevádzky (ATM).

Commission Implementing Regulation (EU) 2019/123 of 24 January 2019 laying down detailed rules for the implementation of air traffic management (ATM) network functions.

Internetová adresa:

<http://www.eurocontrol.int/network-operations/library>

NOP - Network Operations Portal

<https://www.public.nm.eurocontrol.int/PUBPORTAL/gateway/spec/>

Poštová adresa: EUROCONTROL Library
Rue de la Fusée, 96
B - 1130, BRUSSELS
Belgium

Website:

<http://www.eurocontrol.int/network-operations/library>

NOP - Network Operations Portal

<https://www.public.nm.eurocontrol.int/PUBPORTAL/gateway/spec/>

Postal address: EUROCONTROL Library
Rue de la Fusée, 96
B - 1130, BRUSSELS
Belgium

1.9.1.6 Zoznam adries

1.9.1.6 Address List

Stanovište ACC Bratislava - pracovisko FMP Bratislava

ACC Unit Bratislava - FMP Bratislava workstation

Poštová adresa: Letové prevádzkové služby Slovenskej republiky,
štátny podnik
FMP Bratislava
Ivanská cesta 93
823 07 BRATISLAVA 216

Postal address: Letové prevádzkové služby Slovenskej republiky,
štátny podnik
FMP Bratislava
Ivanská cesta 93
823 07 BRATISLAVA 216
Slovak Republic

TEL: 02/48 57 22 20
TEL/FAX: 02/48 57 22 25
Telex: 93217 RLPB SK
AFTN: LZBBZDZX

TEL: +421/2/48 57 22 20
TEL/FAX: +421/2/48 57 22 25
Telex: 93217 RLPB SK
AFTN: LZBBZDZX

Prevádzkový čas: H24

Operational hours: H24

Centrálna ohlasovňa ATS Bratislava

Central ATS Reporting Office Bratislava

Poštová adresa: Letové prevádzkové služby Slovenskej republiky,
štátny podnik
Centrálna ohlasovňa ATS Bratislava
Ivanská cesta 93
823 07 BRATISLAVA 216

Postal address: Letové prevádzkové služby Slovenskej republiky,
štátny podnik
Central ATS Reporting Office Bratislava
Ivanská cesta 93
823 07 BRATISLAVA 216
Slovak Republic

TEL: 02/43 42 21 02
02/48 57 22 80
FAX: 02/43 42 33 90
AFTN: LZIBZPZX
e-mail: briefing@lps.sk

TEL: +421/2/43 42 21 02
+421/2/48 57 22 80
FAX: +421/2/43 42 33 90
AFTN: LZIBZPZX
e-mail: briefing@lps.sk

Prevádzkový čas: H24

Operational hours: H24

NMOC Brusel

NMOC Brussels

Poštová adresa: Network Manager Operations Centre
Rue de la Fusée, 96
B - 1130, BRUSSELS
Belgium

Postal address: Network Manager Operations Centre
Rue de la Fusée, 96
B - 1130, BRUSSELS
Belgium

TEL: +32/2/745 19 01
FAX: +32/2/729 90 27

TEL: +32/2/745 19 01
FAX: +32/2/729 90 27

IFPS - FP1 Brussels (Haren)

IFPS - FP1 Brussels (Haren)

TEL: +32/2/745 19 50 (OPS)
FAX: +32/2/729 90 41 (OPS)
AFTN: EUCHZMFP
SITA: BRUEP7X

TEL: +32/2/745 19 50 (OPS)
FAX: +32/2/729 90 41 (OPS)
AFTN: EUCHZMFP
SITA: BRUEP7X

IFPS - FP2 Paris (Brétigny)

IFPS - FP2 Paris (Brétigny)

TEL: +33/1/69 88 17 50 (OPS)
FAX: +33/1/69 88 38 22 (OPS)
AFTN: EUCBZMFP
SITA: PAREP7X

TEL: +33/1/69 88 17 50 (OPS)
FAX: +33/1/69 88 38 22 (OPS)
AFTN: EUCBZMFP
SITA: PAREP7X

RPL

Poštová adresa: Network Manager Operations Centre
Flight Data Operations Division - RPL Team
Rue de la Fusée, 96
B - 1130, BRUSSELS
Belgium
TEL: +32/2/745 19 56 (RPL Data Reception)
+32/2/745 19 57 (RPL Supervisor)
FAX: +32/2/729 90 42
SITA: BRUER7X
e-mail: rpl@eurocontrol.int

Slot správy

AFTN: EUCHZMTA
SITA: BRUEA7X

Central Flow Help Desk

TEL: +32/2/745 19 01
FAX: +32/2/729 90 27
AFTN: EUCHCEUW
SITA: BRUEC7X

Prevádzkový čas: H24

1.9.2 Správy ATFCM

1.9.2.1 V prípade uplatňovaných opatrení ATFCM budú vymieňané nasledujúce správy:

- a) NMOC posíla leteckému prevádzkovateľovi:
- SAM (Správa prideleného slotu);
 - SRM (Správa o oprave slotu);
 - SLC (Správa o zrušení slotu);
 - SIP (Správa návrhu nového slotu);
 - ERR (Správa o chybe);
 - FLS (Správa o prerušení platnosti letu);
 - RRP (Správa návrhu na zmenu trate letu);
 - DES (Správa o opätovnej aktivácii letu);
 - RRN (Správa o oznámení zmeny trate letu).
- b) letecký prevádzkovateľ posíla do NMOC:
- SMM (Správa nevyužitého slotu);
 - SPA (Správa o prijatí návrhu nového slotu);
 - SRJ (Správa o odmietnutí návrhu nového slotu);
 - FCM (Správa o potvrdení platnosti letu);
 - RJT (Správa o odmietnutí návrhu na zmenu trate letu);
 - SWM (Správa žiadosti o zaslanie SIP);
 - RFI (Správa o pripravenosti prijať lepší slot).
- c) letové prevádzkové služby (TWR, FMP) posielajú do NMOC:
- REA (Správa o pripravenosti na odlet).

REF:

EUROCONTROL dokument - ATFCM Operations Manual - Annex I - ATFCM Message Types;
EUROCONTROL dokument - IFPS Users Manual.

1.9.3 Postupy používané pre odlety

1.9.3.1 Služba zodpovedná za poskytovanie informácií o vyhlásených opatreniach ATFCM

Informácie o plánovaných a vyhlasovaných opatreniach ATFCM (AIM a ANM správy) sú k dispozícii prostredníctvom IBAF v príslušných záložkách aplikácie, na CARO a na FMP Bratislava.

RPL

Postal address: Network Manager Operations Centre
Flight Data Operations Division - RPL Team
Rue de la Fusée, 96
B - 1130, BRUSSELS
Belgium
TEL: +32/2/745 19 56 (RPL Data Reception)
+32/2/745 19 57 (RPL Supervisor)
FAX: +32/2/729 90 42
SITA: BRUER7X
e-mail: rpl@eurocontrol.int

Slots Messages

AFTN: EUCHZMTA
SITA: BRUEA7X

Central Flow Help Desk

TEL: +32/2/745 19 01
FAX: +32/2/729 90 27
AFTN: EUCHCEUW
SITA: BRUEC7X

Operational hours: H24

1.9.2 ATFCM messages

1.9.2.1 The following types of messages for ATFCM measures are in use:

- a) from NMOC to the aircraft operator:
- SAM (Slot Allocation Message);
 - SRM (Slot Revision Message);
 - SLC (Slot Cancellation Message);
 - SIP (Slot Improvement Proposal Message);
 - ERR (Error Message);
 - FLS (Flight Suspension Message);
 - RRP (Rerouting Proposal Message);
 - DES (De-Suspension Message);
 - RRN (Rerouting Notification Message).
- b) from the aircraft operator to NMOC:
- SMM (Slot Missed Message);
 - SPA (Slot Improvement Proposal Acceptance Message);
 - SRJ (Slot Improvement Proposal Rejection Message);
 - FCM (Flight Confirmation Message);
 - RJT (Rerouting Rejection Message);
 - SWM (SIP Wanted Message);
 - RFI (Ready for Improvement Message).
- c) from air traffic services (TWR, FMP) to NMOC:
- REA (Ready Message).

REF:

EUROCONTROL Document - ATFCM Operations Manual - Annex I - ATFCM Message Types;
EUROCONTROL Document - IFPS Users Manual.

1.9.3 Procedures applicable for departing plan

1.9.3.1 Service responsible for provision of information on applied ATFCM measures

Information on the planning and existing ATFCM measures (AIM and ANM messages) can be obtained through IBAF in relevant tabs of the application, from CARO and the Bratislava FMP.

1.9.3.2 Požiadavky na predkladanie letového plánu

1.9.3.2.1 Letové plány (FPL) pre lety IFR-GAT a tých letov, u ktorých časť letu bude vykonávaná v súlade s pravidlami pre lety IFR-GAT, ktoré sú predmetom opatrení ATFM, sú prevádzkovatelia/piloti žiadaní, aby predložili svoj FPL najmenej 3 hodiny pred zamýšľaným EOBT. Povinnosťou prevádzkovateľov/pilotov je oboznámiť sa pred podaním FPL s aktuálnou situáciou ATFM v priestore, v ktorom zamýšľajú vykonať let. V prípade, ak prevádzkovateľovi/pilotovi nie je z dostupných informácií zrejmé, či jeho let bude alebo nebude predmetom opatrení ATFM, je zvlášť vhodné predložiť FPL najmenej 3 hodiny pred EOBT, aby sa znížila pravdepodobnosť výrazného zdržania letu prostredníctvom správy SAM.

1.9.3.2.2 Ak je FPL predkladaný prostredníctvom stanovišťa CARO, pilot je povinný počkať na spracovanie jeho FPL až do prijatia správy ACK, prípadne REJ. Taktiež je možné dohodnúť iný postup s personálom CARO, pre prípad, ak bude predložený FPL systémom IFPS odmietnutý, a bude potrebné poslať nový, respektíve opravený FPL.

1.9.3.2.3 Prevádzkovateľ musí iniciovať správou DLA alebo CHG oznámenie o zdržaní, ak odlet lietadla je zdržaný o viac než 15 minút.

1.9.3.3 Pridelenie slotu

1.9.3.3.1 Na základe predloženého FPL prevádzkovateľa/piloti obdržia pre lety, ktoré sú predmetom opatrení ATFM, slot, ktorý vydá NMOC správou SAM (Slot Allocation Message) 2 hodiny pred naposledy prijatým EOBT.

1.9.3.3.2 Slot je stanovený čas (CTOT) s časovou toleranciou od -5 do +10 minút, počas ktorej musí lietadlo uskutočniť vzlet.

1.9.3.3.3 Prevádzkovateľ/pilot je zodpovedný za to, že bude pripravený uskutočniť vzlet v čase CTOT. Časová tolerancia od -5 do +10 minút je určená predovšetkým službe ATC letiska odletu na riešenie problémov v prípade nahromadenia prevádzky.

1.9.3.3.4 Prevádzkovatelia/piloti, ktorí nie sú schopní dodržať pridelený slot, alebo ak budú žiadať zmenu prideleného slotu, budú konať v súlade s postupmi uvedenými v publikáciách EUROCONTROL Network Operations Handbook - IFPS Users Manual a ATFCM Users Manual.

1.9.3.3.5 Prevádzkovatelia/piloti, ktorí obdržia správu FLS, nesmú požiadať stanovište ATC o vydanie povolenia ku spúšťaniu pohonných jednotiek až dovtedy, kým prijmú niektorú z nasledujúcich správ: SAM, SRM, SLC, DES.

1.9.3.4 Výnimky ATFM

1.9.3.4.1 Označenie STS sa používa ako informácia o tom, že let môže vyžadovať "zvláštne zaobchádzanie" z dôvodov uvedených v nasledujúcom odseku. Označenie STS je k dispozícii všetkým zložkám, ktoré budú daný let zabezpečovať.

Aby bolo možné zaistiť korektné automatické spracovanie FPL systémami NMOC v prípade vyžadovania výnimky ATFM, musia sa použiť nasledujúce štandardné skratky, ktoré systémy NMOC akceptujú:

- | | |
|--------------|--|
| - STS/ALTRV | - na let vykonávaný v súlade s rezerváciou nadmorskej výšky; |
| - STS/ATFMX | - na let so schválenou výnimkou z opatrení ATFM Dopravným úradom; |
| - STS/FFR | - na let zúčastňujúci sa hasenia požiaru; |
| - STS/FLTCK | - na letové overovanie za účelom kalibrácie navigačných zariadení; |
| - STS/HAZMAT | - na let prepravujúci nebezpečný materiál; |
| - STS/HEAD | - na let s najvyšším predstaviteľom štátu; |
| - STS/HOSP | - na sanitný let, ktorý tak označí príslušný zdravotnícky úrad; |

1.9.3.2 Flight plan submission requirements

1.9.3.2.1 Operators/pilots of IFR-GAT flights and flights which a part of shall be performed in compliance with the IFR-GAT flights rules are requested to submit flight plans (FPL) for their flights at least 3 hours before the planned EOBT, should these flights be subject to ATFM measures. Before submitting a FPL, operators/pilots are obliged to familiarize themselves with the current ATFM situation in the airspace where the flight shall be performed. If, based on the available information, the operator/pilot is unable to establish whether the flight shall or shall not be the subject to ATFM measures, it is highly recommended to submit a FPL at least 3 hours before EOBT to avoid the likelihood of a considerable delay to such flight due to a SAM message.

1.9.3.2.2 If a FPL is submitted via CARO, the pilot is obliged to wait for the FPL processing until receiving either an ACK or REJ message. There is a possibility of arranging an alternative procedure with CARO staff in case the submitted FPL is rejected by IFPS and thus the necessity to send a new or corrected FPL shall arise.

1.9.3.2.3 The operator shall initiate by DLA or CHG message the notification about delay, when the departure of the aircraft is delayed more than 15 minutes.

1.9.3.3 Slot allocations

1.9.3.3.1 Operators/pilots will obtain departure slot, in case that their flight is subjected of ATFM measures, on the basis of the submitted FPL. NMOC will issue slot by ATFM message SAM (Slot Allocation Message) 2 hours before the last received EOBT.

1.9.3.3.2 A slot is assigned time (CTOT) and a tolerance of -5 to +10 minutes during which the aircraft shall take-off.

1.9.3.3.3 Operator/pilot is responsible to be ready for take-off at CTOT. A slot window of -5 to +10 minutes is primarily intended for use by ATC service to allow for airfield congestion problems.

1.9.3.3.4 Operators/pilots of flights which are unable to meet an allocated slot time, or when they request the change of their slot, are compulsory to comply with procedures published in EUROCONTROL Network Operational Handbook - IFPS Users Manual and ATFCM Users Manual.

1.9.3.3.5 When operators/pilots receive FLS message, they shall not request start-up clearance from ATC unit, until one of the following SAM, SRM, SLC, DES messages is received.

1.9.3.4 ATFM exemptions

1.9.3.4.1 STS indicator is used as information, that flight may require "special handling" for the reason explained in the next paragraph. STS indicator is for use by all parties, which may have to handle the flight.

To ensure the correct automatic processing of a FPL by the NMOC systems when ATFM exemptions are required, the following standardised abbreviations shall be used. These abbreviations are recognised by the NMOC systems:

- | | |
|--------------|--|
| - STS/ALTRV | - for a flight operated in accordance with an altitude reservation; |
| - STS/ATFMX | - for a flight approved for exemption from ATFM measures by Transport Authority; |
| - STS/FFR | - for a flight engaged in fire-fighting; |
| - STS/FLTCK | - for a flight check for calibration of NAVAIDS; |
| - STS/HAZMAT | - for a flight carrying hazardous material; |
| - STS/HEAD | - for a flight with "Head of State" status; |
| - STS/HOSP | - for a medical flight specifically declared by the medical authorities; |

- STS/HUM - na let na humanitárne účely;
- STS/MEDEVAC - na let pre životne dôležitú zdravotnícku záchrannú evakuáciu;
- STS/NONRVSM - na let bez schopnosti na RVSM, ktorý sa má vykonať vo vzdušnom priestore RVSM;
- STS/SAR - na let zúčastňujúci sa akcie pátrania a záchrany;
- STS/STATE - na let vo vojenských, colných alebo policajných službách.

REF:

EUROCONTROL dokument - IFPS Users Manual;
EUROCONTROL dokument - ATFCM Users Manual;
ICAO Doc 7030 Regional Supplementary Procedures (Europe).

1.9.3.4.2 Lety so špeciálnym štatútom

1.9.3.4.2.1 Výnimky z opatrení ATFM sú schvaľované len pre odlety z FIR BRATISLAVA. Výnimku možno udeliť na vykonanie jedného samostatného letu alebo série letov s platnosťou na jeden kalendárny rok.

1.9.3.4.2.2 Z opatrenia ATFM sú vyňaté nasledujúce lety:

- STS/FFR - na let zúčastňujúci sa hasenia požiaru
Za let zúčastňujúci sa hasenia požiaru sa rozumie prelet do priestoru za účelom protipožiarnej činnosti vykonávanej podľa pravidiel letu IFR-GAT. Za let „FFR“ nie je považovaný spätočný let alebo následný let po ukončení hasiacej činnosti.
- STS/HEAD - na let s najvyšším predstaviteľom štátu
Za let s oprávnením „HEAD“ je tiež považovaný let prevádzkovaný pri následnej preprave hlavy štátu alebo osoby v rovnocennom postavení. Za „HEAD“ nie je považovaný spätočný let alebo akýkoľvek ďalší úsek letu nasledujúci po preprave hlavy štátu alebo osoby v rovnocennom postavení, pokiaľ táto osoba nie je na palube.
- STS/MEDEVAC - na let pre životne dôležitú zdravotnícku záchrannú evakuáciu
Letom vykonávajúcom evakuáciu na záchranu ľudského života sa rozumie:
 - a) let za účelom prepravy na živote ohrozeného pacienta na palube,
 - b) let za účelom prevzatia na živote ohrozeného pacienta,
 - c) let dopravujúci ľudskú krv určenú na transfúziu a let dopravujúci živé ľudské orgány určené na transplantáciu,
 - d) let za účelom prevzatia ľudskej krvi určenej na transfúziu alebo živých ľudských orgánov na transplantáciu,
 - e) let za účelom prevzatia na živote ohrozených osôb alebo osôb v prípade živelných katastrof alebo miestnych nepokojov a let s takými osobami na palube,
 - f) let za účelom prepravy záchranných tímov a zásob do oblastí postihnutými živelnými katastrofami.
 Za let „MEDEVAC“ nie je považovaný spätočný alebo následný let po ukončení ktorejkoľvek z vyššie uvedených činností, pokiaľ let vykonávaný za účelom rutinného zásobovania v rámci humanitárnych akcií.
- STS/SAR - na let zúčastňujúci sa akcie pátrania a záchrany
Letom za účelom pátracej a záchrannej činnosti sa rozumie:
 - a) let vykonávajúci činnosti SAR;
 - b) let do priestoru, v ktorom bude vykonávaná činnosť SAR.
 Za let „SAR“ nie je považovaný spätočný let po ukončení pátracej a/alebo záchrannej činnosti.

- STS/HUM - for a flight operating on a humanitarian mission;
- STS/MEDEVAC - for a life critical medical emergency evacuation;
- STS/NONRVSM - for a non-RVSM capable flight intending to operate in RVSM airspace;
- STS/SAR - for a flight engaged in search and rescue missions;
- STS/STATE - for a flight engaged in military, customs or police services.

REF:

EUROCONTROL Document - IFPS Users Manual;
EUROCONTROL Document - ATFCM Users Manual;
ICAO Doc 7030 Regional Supplementary Procedures (Europe).

1.9.3.4.2 Special Status Flights

1.9.3.4.2.1 The exemptions from ATFM measures are granted only for the flights departing from BRATISLAVA FIR. An exemption may be granted for a single flight or a series flights valid for one calendar year.

1.9.3.4.2.2 The following flights are exempted from ATFM measures:

- STS/FFR - for a flight engaged in fire-fighting
Flight involved in the fire-fighting means a flight into space on fire-fighting operations conducted under IFR-GAT flight rules. For "FFR" flight is not considered returned or subsequent flight after the end of extinguishing operations.
- STS/HEAD - for a flight with "Head of State" status
Flight with permission "HEAD" is also considered a flight operated for subsequent transport head of state or equivalent status. For "HEAD" is not considered a return flight or any other flight segment after transporting head of state or equivalent status, unless that person is on board.
- STS/MEDEVAC - for a life critical medical emergency evacuation
Flight performing a life-critical emergency evacuation means:
 - a) flight with the life-endangered patient on board,
 - b) flight to pick up the life-endangered patient,
 - c) flight transporting human blood for transfusion and flight transporting human organs for transplantation,
 - d) flight to pick up aforementioned blood or live human organs for transplantation,
 - e) flight to pick up the life-endangered person or persons in the event of natural disasters or local unrest and flight with such persons on board,
 - f) flight for the transport of rescue teams and supplies into the affected areas by natural disasters.
 For "MEDEVAC" flight is not considered returned or subsequent flight after completion of any above mentioned activities or flight conducted for the purpose of routine supplies in humanitarian actions.
- STS/SAR - for a flight engaged in search and rescue missions
Flight for the purpose of search and rescue activities means:
 - a) flight performing SAR activities;
 - b) flight into space where SAR activity will be performed.
 For "SAR" flight is not considered a return flight after completion of search and/or rescue activities.

Pre lety s označením STS/FFR, STS/HEAD, STS/MEDEVAC a STS/SAR musí byť automaticky udelená výnimka z opatrení ATFM, nemusí sa o ňu žiadať.

Neoprávnené použitie označenia STS, účelom ktorého je vyhnúť sa ATFM opatreniam, sa považuje za závažné porušenie postupov ATFM.

- STS/ATFMX - na let so schválenou výnimkou z opatrení ATFM Dopravným úradom

Pred použitím indikátora „STS/ATFMX“ musí predkladateľ letového plánu požiadať o udelenie výnimky v súlade s pravidlami uvedenými ďalej.

1.9.3.4.3 Predloženie žiadosti o udelenie výnimky z opatrení ATFM

1.9.3.4.3.1 Žiadosť o udelenie výnimky je potrebné zaslať prostredníctvom e-mailu v pracovných dňoch najmenej 48 hodín pred vykonaním letu Dopravnému úradu:

e-mail: navigacia@nsat.sk

1.9.3.4.3.2 O udelení výnimky môže požiadať prevádzkovateľ lietadla iba v prípade, že predloží dôvody podložené dôkazmi pre bezodkladné vykonanie letu, na základe ktorých môže byť požiadavka schválená.

Žiadosť o udelenie výnimky musí obsahovať nasledujúce informácie:

- a) identifikáciu prevádzkovateľa lietadla v rozsahu
 1. názov alebo obchodné meno, označenie právnej formy, adresa sídla, identifikačné číslo, ak ide o právnickú osobu,
 2. meno, priezvisko, adresa trvalého pobytu, identifikačné číslo, ak bolo pridelené, ak ide o fyzickú osobu - podnikateľa,
 3. meno, priezvisko, adresa trvalého pobytu, ak ide o fyzickú osobu,
 4. značka štátnej príslušnosti a registrová značka lietadla,
- b) e-mailovú adresu a telefónne číslo prevádzkovateľa lietadla,
- c) deň odletu, predpokladaný čas odletu a letisko odletu; to neplatí v prípade série letov podľa odseku ENR 1.9.3.4.2.1,
- d) letisko určenia, predpokladaný deň a čas pristátia na letisku určenia; to neplatí v prípade série letov podľa odseku ENR 1.9.3.4.2.1,
- e) dôvod žiadosti.

Ak je výnimka schválená, prevádzkovateľ lietadla musí dostať informáciu o jej schválení a až potom je oprávnený použiť indikátor „STS/ATFMX“ v letovom pláne. Oznámenie o udelení alebo neudelení výnimky sa zasiela elektronicky na emailovú adresu žiadateľa.

Žiadosť o udelenie výnimky z opatrení ATFM je publikovaná na webovej stránke Dopravného úradu: <http://letectvo.nsat.sk/wp-content/uploads/sites/2/2021/01/Formulár-žiadosti-na-schválenie-výnimky-z-opatrení-ATFM.pdf>

1.9.3.4.3.3 Vo výnimočných prípadoch, keď nie je možné získať udelenie výnimky včas pre vykonanie letu a za predpokladu, že všetky požadované informácie už boli zaslané na vyššie uvedenú adresu, môže prevádzkovateľ lietadla použiť indikátor „STS/ATFMX“. Legitímnosť požiadavky však bude následne preverená na základe predložených informácií. Akékoľvek zneužitie prevádzkovateľom lietadla môže byť predmetom správneho konania.

For flights with STS/FFR, STS/HEAD, STS/MEDEVAC and STS/SAR indicator shall be given an automatic exemption from ATFM measures, may not ask for it.

Wrongful use of STS indicator to avoid flow restrictions is regarded as a serious breach of ATFM procedures.

- STS/ATFMX - for a flight approved for exemption from ATFM measures by Transport Authority

Before use "STS/ATFMX" indicator, the aircraft operator shall apply for an exemption in accordance with the rules stated below.

1.9.3.4.3 The request submission for the exemption from ATFM measures

1.9.3.4.3.1 The request for the exemption shall be addressed via e-mail in working days to Transport Authority at least 48 hours before conducting the flight:

e-mail: navigacia@nsat.sk

1.9.3.4.3.2 For the exemption to be granted the aircraft operator may ask only when provide evidence to submit reasons for the urgency of flight, under the request can be approved.

The request for the exemption shall include the following information:

- a) aircraft operator identification within
 1. name or business name, legal form, registered office address, identification number, in case of a legal person,
 2. name, surname, address of permanent residence, identification number, if assigned, in case of a natural person - entrepreneur,
 3. name, surname, address of permanent residence, in case of natural person,
 4. nationality or common mark and registration mark,
- b) e-mail and telephone number of the aircraft operator,
- c) day of departure, estimated time of departure and departure aerodrome; this does not apply to a series of flights according to para. ENR 1.9.3.4.2.1,
- d) destination aerodrome, estimated time of landing at the destination aerodrome; this does not apply to a series of flights according to para. ENR 1.9.3.4.2.1,
- e) reason of the application.

If the exemption is granted, the aircraft operator shall receive the confirmation of the exemption granted and after that is entitled to use "STS/ATFMX" indicator in the flight plan. Notification of the granting or non-granting of the exemption shall be sent electronically to the applicant's e-mail address.

Application for the exemption from ATFM measures is published on webpage Transport Authority: <http://letectvo.nsat.sk/wp-content/uploads/sites/2/2021/01/Formulár-žiadosti-na-schválenie-výnimky-z-opatrení-ATFM.pdf>

1.9.3.4.3.3 In the event of an emergency, when the request cannot be made in time for the planned flight, and provided that all required information is sent to the above-mentioned address, the operator may use the "STS/ATFMX" indicator. The legitimacy of the request will be subsequently checked on the basis of the information transmitted. Any abusive use by a user may be subject to infringement proceedings.

1.9.3.4.4 Žiadosť o trvalú výnimku z opatrení ATFM

1.9.3.4.4.1 Z povahy činnosti, môže byť niektorým prevádzkovateľom udelená trvalá výnimka z opatrení ATFM na použitie indikátora „STS/ATFMX“ za predpokladu, že spĺňajú jednu z podmienok:

- a) let s možnou stratou ľudského života alebo odvrátenie trvalých následkov zranení v dôsledku oneskorenia spôsobeného kontrolou opatrení ATFM. Takéto prípady zahŕňa najmä urgentná preprava ľudských orgánov alebo lekárske tímy,
- b) let štátneho významu, ktorý neznesie odklad.

Takíto prevádzkovatelia nemusia žiadať o udelenie výnimky z opatrení ATFM na použitie indikátora „STS/ATFMX“ pre jednotlivé lety. Svoje žiadosti musia zaslať s príslušnými dokumentmi popisujúcimi povahu činnosti a zdôvodnenie použitia výnimky na adresu:

Poštová adresa: Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky
Sekcia civilného letectva
Námestie slobody 6
P. O. Box 100
810 05 BRATISLAVA

TEL: 02/59 49 47 44
FAX: 02/52 73 14 70
AFTN: LZIBYAYX
e-mail: info@mindop.sk

1.9.3.4.5 Vykonávanie letov Open Skies

1.9.3.4.5.1 Pravidlám na získanie výnimky z opatrení ATFM podliehajú tiež lety v rámci vykonávania letov „Open Skies“ vo vzdušnom priestore Slovenskej republiky. Všetky lety vykonávané v súlade s Dohodou o koordinácii vykonávania letov „Open Skies“ vo vzdušnom priestore Slovenskej republiky medzi LPS SR, š. p. a Ministerstvom obrany Slovenskej republiky musia byť označené volacím znakom „OSY“ (rádiotelefonné označenie - OPEN SKIES).

Sú povolené dva typy letov s identifikačnými kódmi, ktoré sú súčasťou identifikácie lietadla uvedeného v letovom pláne:

F - Pozorovací let

Takéto lety môžu obsahovať indikátor „STS/ATFMX“ a poznámka označuje, že trať letu bola schválená a koordinovaná s príslušnými národnými úradmi.

T - Tranzitný let

Tieto lety nemajú žiadne zvláštne postavenie alebo priority a musia byť štandardne spracované v rámci IFPS.

Príklad: OSY34T - označenie lietadla Slovenskej republiky vykonávajúceho tranzitný let v rámci OPEN SKIES.

1.9.3.4.6 Overovanie dodržiavania postupov

1.9.3.4.6.1 Dopravný úrad Slovenskej republiky v spolupráci s EUROCONTROL získava mesačný prehľad o letoch, ktoré použili indikátor „STS/ATFMX“. S cieľom dôsledného dodržiavania stanovených postupov uvedených vyššie musí byť prevádzkovateľ lietadla schopný predložiť všetky potrebné dokumenty potvrdzujúce oprávnenosť použitia indikátora „STS/ATFMX“ a to pre obdobie 12 mesiacov od realizácie príslušného letu. Od prevádzkovateľov sa preto vyžaduje, aby uchovávali a na požiadanie poskytli všetky príslušné dokumenty na odôvodnenie použitia uvedeného označenia.

1.9.3.4.4 Request for permanent exemption from ATFM measures

1.9.3.4.4.1 Due to the nature of their activity, some operators may be granted permanent exemption from ATFM measures to use the “STS/ATFMX” indicator, provided that they meet one of the conditions:

- a) flight when a human life may be lost or the physical integrity of a person seriously compromised in permanent manner in the event of a delay due to an ATFM control measures. Such situations include in particular urgent transport of organs or medical teams,
- b) flight is for a state mission of such importance that the flight can't accept any delay.

These operators don't need ask the exemption from ATFM measures on request to use “STS/ATFMX” indicator for each flight. For this purpose, they must send their request, accompanied by documents describing their activity and justifying their need, to:

Postal address: Ministry of Transport of the Slovak Republic
Directorate General of Civil Aviation
Námestie slobody 6
P. O. Box 100
810 05 BRATISLAVA
Slovak Republic

TEL: +421/2/59 49 47 44
FAX: +421/2/52 73 14 70
AFTN: LZIBYAYX
e-mail: info@mindop.sk

1.9.3.4.5 Conducting of Open Skies flights

1.9.3.4.5.1 Flights conducted within the framework of the “Open Skies” in the Slovak Republic airspace are also subject to the rules for obtaining exemption from ATFM measures. All flights provided in accordance with Coordination agreement of conducting “Open Skies” flights in the Slovak Republic airspace between LPS SR, š. p. and Ministry of Defence of the Slovak Republic shall operate with the call sign “OSY” (radiotelephony designator - OPEN SKIES).

Two types of flight are allowed, indicating the type of aircraft adduced in the flight plan:

F - An observation mission

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

T - A Transport flight

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

Example: OSY34T - Slovak Republic aircraft indication conducting of transport flight within OPEN SKIES.

1.9.3.4.6 Verification of adherence to procedures

1.9.3.4.6.1 EUROCONTROL provides Transport Authority of the Slovak Republic with a monthly list of all outbound flights that have used the “STS/ATFMX” indicator. In order to strictly adhere to procedures stated above, the operator shall be capable to submit documents justifying the usage of the “STS/ATFMX” indicator, and this for a period of 12 months from the date of the flight. Operators are thus required to keep and provide on request all appropriate documents to justify use of the aforementioned designation.

1.9.3.5 Zoznam použiteľných tratí (RAD)

RAD predstavuje prostriedok služby ATFCM.

RAD je použiteľný iba na IFR časť letového plánu.

REF:

ENR 1.10 Plánovanie letu.

1.9.3.6 Dátum letu (DOF)

1.9.3.6.1 Vo FPL zasielanom do IFPS musí byť v poli 18 FPL za skratkou DOF uvedený dátum letu v tvare 6 číslic (RRMMDD, kde RR znamená rok, MM znamená mesiac a DD predstavuje deň). Skratka DOF bude v poli 18 FPL uvedená ako posledná.

REF:

EUROCONTROL dokument - IFPS Users Manual;
L 4444 Postupy letových navigačných služieb - Manažment letovej prevádzky.

1.9.3.7 Traťový STAY indikátor

1.9.3.7.1 STAY indikátor umožňuje zahrnutie časového zdržania vyplývajúceho zo špeciálnych činností vykonávaných počas traťového letu ako sú výcvikové lety, doplnenie paliva za letu, letecké snímkovanie atď. Čas plánovaný pre špeciálne aktivity v určitom priestore na trati (priestor STAY) sa uvádza v rámci STAY indikátora v poli 15 FPL. Príslušný čas je uvedený medzi vstupným a výstupným bodom do/z priestoru STAY.

Príklad: MCT STAY1/0100 POL ...

Vstupné a výstupné body do/z priestoru STAY môžu byť totožné alebo rozdielne.

Príklad: MCT STAY1/0030 MCT ...
MCT STAY1/0100 POL ...

STAY indikátor na trati toho istého letu sa môže opakovať. Z tohto dôvodu musí byť každý STAY indikátor označený poradovým číslom, maximálny počet je 9.

Príklad: TNT STAY1/0030 TNT UP6 MCT STAY2/0030 MCT ...

Časový úsek špeciálnych aktivít v priestore STAY sa musí uviesť v hodinách a minútach. Musí byť možné indikovať zmeny pravidiel letu (IFR/VFR) alebo druh letu (GAT/OAT) vo vstupnom alebo výstupnom bode do/z priestoru STAY.

Príklad: ... SHA VFR STAY1/0100 DCS/N0442F280 IFR ...

Na označenie druhu vykonávanej činnosti sa uvedie v poli 18 FPL skratka STAYINFO a slovný opis vykonávanej činnosti sa uvedie v poli 15 FPL pre STAY indikátor.

Príklad: Pole 15 ... SHA STAY1/0030 SHA ...
Pole 18 ... STAYINFO1/CALIBRATION OF SHA VOR ...

V poli 18 FPL sa musí dodržať číselné označenie poradia, ktoré musí byť v súlade s číslovaním uvedeným v poli 15 FPL, ku ktorému sa vzťahuje.

Požiadavky používania STAY indikátora:

- musí byť použitý iba pre špeciálnu činnosť vykonávanú počas traťového letu;
- musí byť použitý iba pre lety, ktoré sú výhradne plánované v IFPS priestore;
- čas daný STAY indikátorom musí byť menší než celkový predpokladaný čas letu (EET);
- musí byť použitý iba v správach FPL, CHG alebo AFP;
- nesmie byť použitý v RPL.

Musí byť možné identifikovať dôvod pre STAY indikátor v letových plánoch.

1.9.3.5 Route Availability Document (RAD)

The RAD is an ATFCM tool.

The RAD is only applicable to the IFR part of the Flight Plan.

REF:

ENR 1.10 Flight planning.

1.9.3.6 Date of Flight (DOF)

1.9.3.6.1 When the FPL is addressed to IFPS the date of flight (DOF) shall be given in field 18 of the FPL, in a six-figure format (YYMMDD, where YY equals the year, MM equals the month and DD equals the day). The DOF shall be introduced as a last item in the field 18 of FPL.

REF:

EUROCONTROL Document - IFPS Users Manual;
ICAO Doc 4444 Procedures for Air Navigation Services – Air Traffic Management.

1.9.3.7 En-route STAY indicator

1.9.3.7.1 STAY indicator enables to associate the time delays with certain special en-route activities such as training flights, air-to-air refuelling, photographic missions, etc. To indicate the time spent on the route of the flight in the area (STAY area) where special activities are planned a STAY indicator shall be inserted in field 15 of the FPL between the entry and exit point to/from the STAY area.

Example: MCT STAY1/0100 POL ...

The entry and exit points to/from STAY area may be the same or different.

Example: MCT STAY1/0030 MCT ...
MCT STAY1/0100 POL ...

STAY indicator can be duplicated on the route of a flight, then a sequence number shall be attached to each STAY indicator, a maximum value of 9.

Example: TNT STAY1/0030 TNT UP6 MCT STAY2/0030 MCT ...

The time spent in the STAY area by special activities shall be indicated in hours and minutes. It shall be possible to indicate changes to the flight rules (IFR/VFR) or type of flight (GAT/OAT) on the point of entry or exit point to/from STAY area.

Example: ... SHA VFR STAY1/0100 DCS/N0442F280 IFR ...

To indicate the reason for STAY indicator in field 15 of the FPL, a free text STAYINFO shall be inserted in field 18 of the FPL.

Example: Field 15 ... SHA STAY1/0030 SHA ...
Field 18 ... STAYINFO1/CALIBRATION OF SHA VOR ...

The sequence number in field 18 of the FPL shall be identical with the number attached to the corresponding to the field 15 of the FPL.

Requirements for usage of STAY indicator:

- shall only be used for en-route special activities;
- shall only be used for those flights that are completely the IFPS Zone;
- the time given in the STAY indicator shall be less than the total estimated elapsed time of the flight (EET);
- shall only be available for use in messages with title FPL, CHG or AFP;
- shall not be used in RPL.

It shall be possible to indicate the reason for the STAY in the flight plan.

ENR 1.10 PLÁNOVANIE LETU

ENR 1.10 FLIGHT PLANNING

1.10.1 Predkladanie letových plánov

1.10.1.1 Informácie týkajúce sa zamýšľaného letu alebo časti letu musia byť predložené stanovištiu letových prevádzkových služieb vo forme letového plánu.

1.10.1.1.1 Letový plán s výnimkou stálych letových plánov musí byť predložený pred odletom ohlasovni letových prevádzkových služieb alebo môže byť predložený aj počas letu príslušnému stanovištiu letových prevádzkových služieb.

1.10.1.1.2 Za predloženie letového plánu sa považujú buď úplné informácie vo všetkých poliach formulára letového plánu na celú trať letu, alebo len obmedzené informácie letového plánu na časť letu, na ktorú sa vyžaduje získanie letového povolenia (napr. pristátie na riadenom letisku alebo vzlet z riadeného letiska, prelet CTR/TMA).

***Poznámka:** V prípade osobitných činností vrtuľníkov prevádzkovateľa AIR-TRANSPORT EUROPE, spol. s r. o. a Leteckého útvaru Ministerstva vnútra Slovenskej republiky sa predloženie letového plánu formou obmedzených informácií môže použiť na celú trať vnútroštátneho letu VFR, nie len na časť letu, na ktorú sa vyžaduje získanie letového povolenia. V takomto prípade musí pilot jednoznačne deklarovať úmysel predložiť letový plán na celú trať letu.*

1.10.1.1.3 Letový plán musí byť predložený pred uskutočnením:

- každého letu alebo jeho časti, kde sa vyžaduje poskytnutie služby riadenia letovej prevádzky,
- každého letu križujúceho štátnu hranicu, s výnimkou letu VFR, pri ktorom je križovaná štátna hranica vo vzdušnom priestore triedy G medzi:
 - Slovenskou republikou a Českou republikou alebo Slovenskou republikou a Poľskou republikou alebo
 - Slovenskou republikou a Rakúskou republikou a let je vykonaný vetroňom,
- každého letu, ktorý sa má podľa plánu vykonať v noci, v prípade, že sa vzdaľuje z blízkosti letiska.

***Poznámka 1:** V súlade s ustanovením článku 4 Vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 923/2012 Dopravný úrad povoľuje pre lety vrtuľníkmi prevádzkovateľa AIR-TRANSPORT EUROPE, spol. s r. o. a lety vrtuľníkmi Leteckého útvaru Ministerstva vnútra Slovenskej republiky v prípade osobitných činností predložiť letový plán aj počas letu čo najskôr po odlete, ak podmienky spojenia alebo charakter činnosti neumožnia jeho predloženie pred odletom alebo v stanovenom časovom období podľa odseku ENR 1.10.1.2.*

***Poznámka 2:** Blízkosť letiska - k lietadlám prevádzkovaným v blízkosti letiska patria okrem iného lietadlá prilietajúce do letiskového okruhu alebo odlietajúce z neho.*

1.10.1.1.3.1 V prípade predloženia letového plánu na let v neriadenom vzdušnom priestore sa musí postupovať v súlade s postupmi podľa odsekov ENR 1.10.1.2 - ENR 1.10.1.4. Lety s letovým plánom v neriadenom vzdušnom priestore musia dodržiavať postupy podľa odsekov ENR 1.10.4 a ENR 1.10.5.

1.10.1.1.4 Na každý skupinový let, ktorý sa celý alebo len jeho časť vykoná v riadenom vzdušnom priestore, musí byť predložený letový plán. V prípade skupinového letu je povinnosť uvádzať úplné informácie všetkých polí formulára letového plánu pre let vedúceho skupiny. Pri predkladaní letového plánu musia byť v poli 18 FPL za skratkou REG uvedené registrové značky ostatných lietadiel.

1.10.1 Submission of a flight plan

1.10.1.1 Information relative to an intended flight or portion of a flight, to be provided to air traffic services unit, shall be in the form of a flight plan.

1.10.1.1.1 A flight plan, except of repetitive flight plans, shall be submitted before departure to an air traffic services reporting office or, may be submitted during flight to the appropriate air traffic services unit.

1.10.1.1.2 Submission of a flight plan is used to mean variously, full information on all items comprised in the flight plan description, covering the whole route of a flight, or limited information required, inter alia, when the purpose is to obtain a clearance for a minor portion of a flight (e.g. landing at a controlled aerodrome or take-off from a controlled aerodrome, overflight of CTR/TMA).

***Note:** When committing special operations by helicopters of AIR-TRANSPORT EUROPE, spol. s r. o. and Air Department of the Ministry of Interior of the Slovak Republic, the submission of a flight plan using limited information may be used for the entire route of a domestic VFR flight, not only for the part of the flight for which an ATC clearance is required. In such a case the pilot must clearly declare his intention to submit a flight plan for the whole route of a flight.*

1.10.1.1.3 A flight plan shall be submitted prior to operating:

- any flight or portion thereof to be provided with air traffic control service,
- any flight crossing the state boundary except VFR flight crossing the state boundary in airspace class G between:
 - the Slovak Republic and the Czech Republic or the Slovak Republic and the Republic of Poland or
 - the Slovak Republic and the Republic of Austria and the flight is carried out by glider,
- any flight to operate at night, if leaving the vicinity of an aerodrome.

***Note 1:** In accordance with provisions of article 4 of Commission Implementing Regulation (EU) No 923/2012 Transport Authority authorises, for helicopters of AIR-TRANSPORT EUROPE, spol. s r.o. and Air Department of the Ministry of Interior of the Slovak Republic when committing special operations, to submit a flight plan also in flight as soon as possible after departure, if the connection conditions or the nature of the activity do not allow its submission before departure or within a specified period of time according to para. ENR 1.10.1.2.*

***Note 2:** Vicinity of an aerodrome - an aircraft operating in the vicinity of an aerodrome includes but is not limited to aircraft entering or leaving an aerodrome traffic circuit.*

1.10.1.1.3.1 When a flight plan for a flight in uncontrolled airspace is filed, procedures according to para. ENR 1.10.1.2 - ENR 1.10.1.4 shall be followed. Flights with filed flight plan in uncontrolled airspace shall follow procedures according to para. ENR 1.10.4 and ENR 1.10.5.

1.10.1.1.4 For each formation flight conducted fully or partly in controlled airspace a flight plan shall be submitted. For formation flight it is mandatory to list full information in all items of a flight plan form for the flight leader's flight. When submitting flight plan, registration marks of other aircraft in formation shall be filled in item 18 FPL after abbreviation REG.

1.10.1.1.5 Obmedzené informácie letového plánu

Predloženie letového plánu formou obmedzených informácií letového plánu sa môže použiť pre vnútroštátne lety VFR v CTR/TMA, okrem skupinových letov a letov v noci.

Poznámka: Pre lety VFR v prípade osobitných činností vrtuľníkov prevádzkovateľa AIR-TRANSPORT EUROPE, spol. s r. o. a lety vrtuľníkmi Leteckého útvaru Ministerstva vnútra Slovenskej republiky, môže byť tento postup predloženia letového plánu použitý aj na lety v neriadenom vzdušnom priestore a lety v noci.

Pri prilete alebo prelete:

- identifikácia lietadla,
- typ lietadla,
- kategória turbulencie v úplave (ak je iná ako L),
- názov prevádzkovateľa,
- letisko odletu alebo miesto prevádzky,
- vstupný bod do CTR/TMA s vypočítaným časom,
- výstupný bod z CTR/TMA (pri prelete) alebo letisko určenia/iné miesto pristátia v CTR,
- požadovaná trať letu/priestor, hladina a charakter činnosti s predpokladaným trvaním v riadenom vzdušnom priestore (podľa vhodnosti),
- počet osôb na palube lietadla.

Pri odlete:

- identifikácia lietadla,
- typ lietadla,
- kategória turbulencie v úplave (ak je iná ako L),
- názov prevádzkovateľa,
- letisko určenia alebo iné miesto pristátia,
- výstupný bod z CTR/TMA,
- požadovaná hladina, trať letu/priestor a charakter činnosti s predpokladaným trvaním v riadenom vzdušnom priestore (podľa vhodnosti),
- počet osôb na palube lietadla.

1.10.1.1.6 Hladiny, v ktorých sa má let vykonať, sa v poli 15 FPL uvádzajú:

- letovými hladinami (F) - ak sa let bude vykonávať v prevodnej hladine alebo nad ňou,
- nadmorskými výškami vyjadrenými v stopách (A) - ak sa let bude vykonávať v prevodnej výške alebo pod ňou,
- písmenami „VFR“ - môže sa použiť, ak sa let VFR bude vykonávať v neriadenom vzdušnom priestore. To znamená, že let sa nesmie vykonať vyššie ako je horná hranica neriadeného vzdušného priestoru, s výnimkou získaného letového povolenia na vstup do riadeného vzdušného priestoru.

1.10.1.1.7 Letový plán na let IFR plánovaný cez FIR BRATISLAVA musí byť predložený v súlade s obmedzeniami stanovenými v Zozname použiteľných tratí (RAD). Tento spoločný európsky referenčný dokument obsahuje všetky pravidlá využívania a dostupnosti vzdušného priestoru FIR BRATISLAVA a prístup k nemu je výhradne cez: <https://www.nm.eurocontrol.int/RAD/index.html>.

1.10.1.1.8 Ak nie je prevádzkovateľ lietadla uvedený v ICAO Doc 8585, vyžaduje sa od predkladateľa letového plánu, aby v poli 18 FPL za skratkou OPR uviedol názov/meno, telefonický kontakt a poštovú adresu prevádzkovateľa.

1.10.1.1.9 Od predkladateľov letových plánov v rámci všeobecného letectva sa odporúča, aby v poli 18 FPL za skratkou RMK uviedli telefonický kontakt na veliteľa lietadla.

Poznámka: Dodržiavanie odsekov ENR 1.10.1.1.8 a ENR 1.10.1.1.9 je potrebné pre činnosť stanovišťa CARO a ostatných stanovišť ATS pri poskytovaní pohotovostnej služby.

1.10.1.1.5 Limited information of a flight plan

Submission of a flight plan using limited information of a flight plan may be used for domestic VFR flights within CTR/TMA, except for formation flights and flights at night.

Note: For VFR flight of helicopters of AIR-TRANSPORT EUROPE, spol. s r. o. and Air Department of the Ministry of Interior of the Slovak Republic when committing special operations, this procedure of a flight plan submission may be used also in uncontrolled airspace and for flights at night.

Arriving flights and overflights:

- aircraft identification,
- aircraft type,
- wake turbulence category (if different than L),
- name of the operator,
- departure aerodrome or operating site,
- CTR/TMA entry point with estimated time,
- CTR/TMA exit point (when overflying) or destination aerodrome/operating site in CTR,
- requested flight track/area, level and character of activity with expected time in controlled airspace (as appropriate),
- number of persons on board.

Departing flights:

- aircraft identification,
- aircraft type,
- wake turbulence category (if different than L),
- name of the operator,
- destination aerodrome or operating site,
- CTR/TMA exit point,
- requested level, flight track/area and character of activity with expected time in controlled airspace (as appropriate),
- number of persons on board.

1.10.1.1.6 The levels at which a flight is to be conducted shall be specified in item 15 FPL:

- in terms of flight levels (F) when the flight is to be conducted at or above the transition level,
- in terms of altitudes (A) if the flight is to be conducted at or below the transition altitude,
- using letters "VFR" - may be used when a VFR flight is conducted within uncontrolled airspace. This means that the flight may not be conducted over the highest limit of uncontrolled airspace, except when an entry clearance is obtained to enter controlled airspace.

1.10.1.1.7 No IFR flights flight plans shall be filed via the airspace of BRATISLAVA FIR deviating from the State restrictions defined within the Route Availability Document (RAD). This common European reference document contains all airspace utilization rules and availability for BRATISLAVA FIR and any reference to them shall be made via <https://www.nm.eurocontrol.int/RAD/index.html>.

1.10.1.1.8 If an aircraft operator is not listed in ICAO Doc 8585 for the flight plan submitter it is requested to fill in designation/name, telephone and postal address in item 18 FPL under abbreviation OPR.

1.10.1.1.9 General aviation flight plan submitters are recommended to indicate pilot-in-command's telephone number in item 18 FPL under abbreviation RMK.

Note: It is necessary to follow ENR 1.10.1.1.8 and ENR 1.10.1.1.9 for correct operation of CARO and other ATS units due to the provision of an alerting service.

1.10.1.1.10 V letovom pláne predložennom na let do/zo zahraničia, ktorý má byť vykonaný mimo riadený vzdušný priestor, musí pilot v poli 18 FPL uviesť vstupný/výstupný význačný bod preletu hranice FIR spolu s predpokladanou dobou letu na hranice od miesta odletu. Pri vstupe do vzdušného priestoru Slovenskej republiky musí pilot dodržať predpokladaný čas preletu hranice FIR podľa FPL, v rozmedzí +/- 10 minút. Let VFR musí, ak na hraniciach FIR nie sú stanovené význačné body, určiť miesto vstupu/výstupu zemepisným miestom alebo smerom a vzdialenosťou od zemepisného miesta zobrazeného na Leteckej mape - ICAO 1 : 500 000.

Príklad: EET/LZBB0050 MALBE
EET/MALBE0050

Poznámka: Pre lety VFR vykonávané mimo riadený vzdušný priestor sú stanovené tieto body: LVIV FIR - LASOT, MALBE.

1.10.1.1.11 Letový plán predložený na let cez/do/z CTR musí v poli 15 obsahovať:

- vstupný bod pre prílety do CTR,
- výstupný bod pre odlety z CTR,
- vstupný aj výstupný bod pre prelety CTR.

1.10.1.1.12 Let VFR v CTA BRATISLAVA musí byť plánovaný po tratiach ATS, respektíve DCTs publikovaných v RAD.

Výnimku tvoria lety Open Sky, fotolety, výsadková činnosť a overovacie lety za účelom kalibrácie navigačných zariadení.

1.10.1.2 Čas predkladania

1.10.1.2.1 Letový plán sa musí predložiť najmenej 60 minút pred odletom, s výnimkou vnútroštátneho letu VFR, pre ktorý sa letový plán môže predložiť najneskôr 30 minút pred odletom.

V prípade letu IFR, ktorý je predmetom opatrení ATFM, musí byť letový plán predložený minimálne 3 hodiny pred odletom.

Ak sa letový plán predkladá za letu, musí sa predložiť v takom čase, aby bolo možné jeho prijatie príslušným stanovišťom ATS najmenej 10 minút pred očakávaným dosiahnutím plánovaného miesta vstupu do riadeného vzdušného priestoru.

Poznámka: Ak sa predkladá letový plán na let IFR za letu, pilotom sa odporúča predložiť letový plán najmenej 20 minút pred vstupom do riadeného priestoru, aby sa zabezpečilo včasné prijatie príslušnými stanovišťami ATS. V prípade absencie letového plánu na stanovišti ATC, stanovište nie je oprávnené vydať letové povolenie.

1.10.1.2.2 Letový plán môže byť predložený najskôr 5 dní (120 hodín) pred predpokladaným časom začatia rolovania lietadla (EOBT).

1.10.1.2.3 Letový plán predkladaný formou obmedzených informácií letového plánu je možné predložiť aj v kratšom čase ako je stanovené v odseku ENR 1.10.1.2.1. V prípade odletu je možné predložiť letový plán najneskôr pred odletom, v prípade príletu najmenej 3 minúty pred vstupom do CTR/TMA. Pri použití tohto postupu musí pilot počítať s tým, že vydanie letového povolenia alebo povolenia na vstup do riadeného vzdušného priestoru môže byť zdržané.

Poznámka: Požiadavka na čas predkladania sa neaplikuje v prípade zhoršenia meteorologických podmienok alebo núdzových situácií, kedy nie je možné tento čas dodržať, rovnako ani v prípade letov vrtuľníkov prevádzkovateľa AIR-TRANSPORT EUROPE, spol. s r. o. a letov vrtuľníkov Leteckého útvaru Ministerstva vnútra Slovenskej republiky v prípade osobitných činností.

1.10.1.3 Miesto predkladania letových plánov

1.10.1.3.1 Letový plán s výnimkou stálych letových plánov sa musí predložiť pred odletom Centrálnej ohlasovni ATS Bratislava (CARO) alebo priamo do IFPS (lety IFR-GAT) alebo počas letu (AFIL) rádiotelefonicky príslušnému stanovišťu ATS.

1.10.1.1.10 In the flight plan filed for flights to/from abroad intended to be conducted out of controlled airspace, the pilot shall indicate in item 18 FPL an entry/exit significant point of crossing the FIR boundary with estimated elapsed flying time to the boundary from the place of departure. When entering the airspace of the Slovak Republic, the pilot shall adhere to the estimated time of crossing of the FIR boundary according to the flight plan, with an accuracy of +/- 10 minutes. If there are no designated significant points on FIR boundary VFR flights shall indicate entry/exit point by geographical place or the direction and distance from geographical place depicted on the Aeronautical Chart - ICAO 1 : 500 000.

Example: EET/LZBB0050 MALBE
EET/MALBE0050

Note: These points are specified for VFR flights conducted out of controlled airspace: LVIV FIR - LASOT, MALBE.

1.10.1.1.11 Item 15 of a flight plan filed for a flight over/to/from CTR shall include:

- entry point for arrivals to CTR,
- exit point for departures from CTR,
- entry and exit point for CTR overflights.

1.10.1.1.12 VFR flight in BRATISLAVA CTA must be planned on ATS routes or DCTs published in the RAD.

Exceptions are Open Sky flights, aerial photography flights, parachute jumping and check flights for calibration of nav aids.

1.10.1.2 Time of submission

1.10.1.2.1 Flight plan shall be submitted at least 60 minutes before departure, except for a domestic VFR flight where the flight plan can be submitted at least 30 minutes before departure.

If the IFR flight is subject to ATFM measures, its flight plan shall be submitted at least 3 hours before departure.

When the flight plan is submitted during the flight, it shall be done at the time which will ensure its receipt by the appropriate ATS unit at least 10 minutes before the aircraft is estimated to reach the intended point of entry into controlled airspace.

Note: If an IFR flight plan is submitted during the flight, pilots are advised to submit flight plan at least 20 minutes before entering controlled airspace to ensure its early acceptance by appropriate ATS units. ATC unit is not authorized to issue flight clearance in case of absent flight plan.

1.10.1.2.2 Flight plan may be submitted 5 days (120 hours) before estimated off-block time (EOBT) at the earliest.

1.10.1.2.3 Flight plan submitted in form of limited information of a flight plan may be also filed in shorter time than stated in para. ENR 1.10.1.2.1. For departure the flight plan may be submitted before departure at the latest, for arrival 3 minutes before entering CTR/TMA at the latest. When using this procedure, pilot has to take into account that the flight clearance for entering controlled airspace may be delayed.

Note: Request for time of submission is not applicable in case of meteorological conditions deterioration or in emergency situations when there is not possible to comply with given timeframe, as well as in case of flights of helicopters of AIR-TRANSPORT EUROPE, spol. s r. o. and Air Department of the Ministry of Interior of the Slovak Republic when committing special operations.

1.10.1.3 Place of submission

1.10.1.3.1 A flight plan shall be submitted before departure to a Central Air Traffic Services Reporting Office Bratislava (CARO) or direct to the IFPS (IFR-GAT flights) or during the flight (AFIL) via RTF to appropriate ATS unit.

Poznámka 1: Predletová informačná služba na letiskách, pozri odsek GEN 3.1.5.

Note 1: Pre-flight information service at aerodromes, see para. GEN 3.1.5.

Poznámka 2: Systém stálych letových plánov je použiteľný len pre lety IFR, pozri odsek ENR 1.10.2.

Note 2: Repetitive flight plan system is only applicable for IFR flights, see para. ENR 1.10.2.

1.10.1.3.2 Ak prevádzkovatelia predkladajú letové plány pre lety IFR-GAT priamo do IFPS a komunikujú samostatne s IFPS a TACT v NMOC, sú povinní dodržiavať postupy stanovené v dokumente EUROCONTROL - Network Operations Handbook.

1.10.1.3.2 When aircraft operators submit the flight plans for IFR-GAT flights directly to the IFPS and when they communicate independently themselves with IFPS and TACT systems in NMOC, then they are obliged to comply with the procedures introduced in EUROCONTROL document - Network Operations Handbook.

1.10.1.4 Spôsob predkladania letových plánov

1.10.1.4 Method of the flight plan submission

1.10.1.4.1 Osobné predkladanie letových plánov

1.10.1.4.1 Personal submission

V prípade osobného predkladania letového plánu bude predkladateľovi potvrdené prijatie formulára letového plánu. V prípade letov IFR-GAT je predkladateľ povinný si pri predkladaní letového plánu dohodnúť s CARO spôsob včasného overenia akceptácie IFPS (napr. kontaktné telefónne číslo, číslo FAX, email), pričom mu budú správy ORM (ACK, MAN, REJ), resp. správy ETFMS/TACT po ich prijatí na príslušnom pracovisku CARO, na ktorom bol predložený letový plán, k dispozícii.

In case of personal submission the flight plan form reception will be acknowledged to the submitter. When the flight plan for IFR-GAT flight is submitted the submitter must prearrange with CARO the way of timely verification whether the flight plan is accepted by IFPS (for example leave the telephone or FAX number, e-mail), any ORM (ACK, MAN, REJ) or more precisely ETFMS/TACT messages received by appropriate CARO unit where the flight plan was submitted will be kept available.

1.10.1.4.2 Telefónické predkladanie letových plánov

1.10.1.4.2 Submission of the flight plan by phone

Letový plán, ktorý bude predkladaný telefonicky, musí byť podaný:

The flight plan submitted by phone shall be addressed to:

- a) na CARO, číslo TEL: 02/48 57 22 80, príp. 02/43 42 21 02. V prípade letov IFR-GAT je predkladateľ povinný včas si overiť, či letový plán bol IFPS akceptovaný alebo
- b) na stanovišťa APP/TWR v prípade predkladania letového plánu formou obmedzených informácií letového plánu, ak nie je možné predloženie rádiotelefonicky.

- a) CARO, TEL number: +421/2/48 57 22 80 or +421/2/43 42 21 02. In case of IFR-GAT flights it is mandatory to verify whether the flight plan is accepted by IFPS by submitter or
- b) APP/TWR units in case of flight plan submission in form of limited information of a flight plan if it is not possible to submit via RTF.

1.10.1.4.3 Predkladanie letových plánov cez IBAF

1.10.1.4.3 Submission of the flight plan using IBAF

Letový plán môže byť predložený prostredníctvom Automatického zariadenia integrovaného brifingu (IBAF), na adrese www.lps.sk/ibaf. V prípade letov IFR-GAT je predkladateľ povinný počkať na overenie, či letový plán bol IFPS akceptovaný (IBAF spätne zašle akceptáciu). Predkladateľ si môže toto overiť aj telefonicky.

Flight plan may be submitted using Integrated Briefing Automated Facility (IBAF), web address www.lps.sk/ibaf. In case of IFR-GAT flights is submitter mandatory to wait for verification whether the flight plan was accepted by IFPS (IBAF sends acceptance retroactively). Submitter is also able to verify it by telephone.

Poznámka: Pre viac informácií o systéme IBAF pozri odsek GEN 3.1.5.6.

Note: For more information on system IBAF see para. GEN 3.1.5.6.

1.10.1.4.4 Predkladanie letových plánov faxom

1.10.1.4.4 Submission by FAX

Letový plán zasielaný prostredníctvom FAX na CARO (číslo FAX: 02/48 57 22 85, príp. 02/43 42 33 90) musí predkladateľ letového plánu potvrdiť telefonicky (číslo TEL: 02/48 57 22 80, príp. 02/43 42 21 02) bezprostredne po jeho odoslaní. Letový plán, ktorý nebude potvrdený telefonicky, nebude personálom CARO spracovaný na ďalšiu distribúciu.

Flight plan submitted by FAX to CARO (FAX number: +421/2/48 57 22 85 or +421/2/43 42 33 90) must be confirmed by telephone by submitter (TEL number: +421/2/48 57 22 80 or +421/2/43 42 21 02) immediately after submission. Flight plan not confirmed by telephone will not be processed for distribution by CARO personnel.

1.10.1.4.5 Predkladanie letových plánov rádiotelefonicky

1.10.1.4.5 Submission of the flight plan by RTF

Letový plán predkladaný rádiotelefonicky sa musí predložiť na frekvencii príslušného stanovišťa ATS. V prípade letov IFR-GAT je pilot povinný včas si overiť, či letový plán bol IFPS akceptovaný.

Flight plan submitted by RTF shall be submitted on appropriate ATS unit frequency. In case of IFR-GAT flight it is mandatory to verify by pilot in due time whether the flight plan is accepted by IFPS.

Poznámka 1: Aby sa predchádzalo zahlcovaniu frekvencií stanovišť ATS alebo v prípade slabého pokrytia rádiovým signálom, sa odporúča pilotom využiť ostatné spôsoby predkladania letového plánu podľa odseku ENR 1.10.1.4, najmä ak plánujú vstúpiť do riadeného vzdušného priestoru.

Note 1: To avoid ATS units frequency overload or in case of weak radio signal coverage it is recommended for pilots to use other methods of the flight plan submission according to para. ENR 1.10.1.4 particularly if they plan to enter controlled airspace.

Poznámka 2: Predkladať letový plán rádiotelefonicky sa odporúča iba za výnimočných okolností (napr. v prípade zhoršenia meteorologických podmienok alebo núdzových situácií), okrem predkladania letového plánu formou obmedzených informácií letového plánu.

Note 2: Submission of the flight plan by RTF is only recommended in exceptional circumstances (e.g. in case of meteorological conditions deterioration or in emergency situations), except submission of the flight plan submitted in form of limited information.

1.10.1.4.6 Iný spôsob predkladania letových plánov musí byť predmetom dohody medzi prevádzkovateľom a Letovými prevádzkovými službami Slovenskej republiky, štátny podnik.

1.10.1.4.6 Any other method of submission of the flight plan must be subject of agreement between aircraft operator and ATS provider (Letové prevádzkové služby Slovenskej republiky, štátny podnik).

1.10.1.4.7 Bez ohľadu na spôsob predloženia je predkladateľ letového plánu na let IFR alebo kde je časť letu IFR, povinný pred odletom overiť, či neobdržal slot z NMOC.

1.10.1.4.7 Irrespective of the method of the flight plan submission, the submitter for an IFR flight or if the part of the flight is executed as IFR, submitter is obliged to verify whether the relevant flight did not obtain a slot from NMOC.

1.10.2 Systém stálych letových plánov

1.10.2 Repetitive flight plan system

1.10.2.1 Všeobecné informácie

1.10.2.1 General

Stále letové plány musia byť zaslané tak, aby boli prijaté na dole uvedenej adrese najmenej 14 dní pred dátumom prvého letu príslušnej série letov. Stále zmeny RPL (RLST) musia byť zaslané na adresu uvedenú v odseku ENR 1.10.2.2 ďalej tak, aby:

Repetitive flight plans shall be delivered to the address mentioned below so as to reach the address at least 14 days prior to the date of the first flight of the respective series. Permanent amendments of RPL (RLST) shall be sent to the address referred to in para. ENR 1.10.2.2 below, so that:

- EUROCONTROL prijal súbor RLST najmenej 7 pracovných dní pred dňom platnosti zmeny a
- medzi doručením zmeny a prvým letom, ktorého sa zmena týka, uplynuli dva pondelky.

- there is a minimum of 7 working days between reception of the file by EUROCONTROL and activation of the first affected by the amendment and
- there must be two Mondays between reception of the file and activation of the first flight affected by the amendment.

Podrobnosti o postupoch predkladania RPL do EUROCONTROL sú publikované v dokumente IFPS Users Manual, Network Operations Handbook.

Detailed procedure for RPL submission to the EUROCONTROL will be found in the IFPS User's Manual, Network Operations Handbook.

1.10.2.2 Stále letové plány pre lety vo vzdušnom priestore Slovenskej republiky musia byť predkladané na adresu:

1.10.2.2 Repetitive flight plans for flights within the airspace of the Slovak Republic shall be submitted to the following address:

Poštová adresa: EUROCONTROL - NMD
NMD - RPL Team
Rue de la Fusée, 96
B - 1130, BRUSSELS
Belgium
TEL: +32/2/745 19 56 (RPL Data Reception)
+32/2/745 19 57 (RPL Supervisor)
FAX: +32/2/729 90 42
e-mail: rpl@eurocontrol.int

Postal address: EUROCONTROL - NMD
NMD - RPL Team
Rue de la Fusée, 96
B - 1130, BRUSSELS
Belgium
TEL: +32/2/745 19 56 (RPL Data Reception)
+32/2/745 19 57 (RPL Supervisor)
FAX: +32/2/729 90 42
e-mail: rpl@eurocontrol.int

1.10.2.3 Všetci prevádzkovatelia používajúci stále letové plány (RPL) musia uviesť v položke "Q" všetky informácie o vybavení a schopnostiach lietadla v súlade s požiadavkami na pole 10 formulára letového plánu.

1.10.2.3 All operators filling repetitive flight plans (RPLs) shall include in Item "Q" of the RPL all equipment and capability information in conformity with Item 10 of the ICAO flight plan form.

1.10.2.4 Prevádzkovatelia lietadiel schválených na prevádzku RVSM musia uviesť v položke "Q" písmeno "W" bez ohľadu na plánovanú letovú hladinu. Ak zmena lietadla prevádzkovaného podľa RPL spôsobí zmenu statusu schopnosti na prevádzku RVSM uvedeného v položke "Q", prevádzkovateľ musí vyslať správu o zmene (CHG).

1.10.2.4 Operators of RVSM approved aircraft shall also include the letter "W" in Item "Q" of the RPL, regardless of the requested flight level. If a change of aircraft operated in accordance with a repetitive flight plan results in a modification of the RVSM approval status as stated in Item "Q", a modification message (CHG) shall be submitted by the operator.

1.10.3 Zmeny v podanom letovom pláne

1.10.3 Changes to the submitted flight plan

1.10.3.1 Všeobecne

1.10.3.1 General

1.10.3.1.1 Všetky zmeny letového plánu, ktorý bol podaný na let IFR alebo na riadený let VFR, musia byť čo najskôr ohlásené príslušnému stanovištu ATS. Neriadený let VFR musí príslušnému stanovištu ATS ohlásiť významné zmeny letového plánu čo najskôr.

1.10.3.1.1 All changes to a flight plan submitted for an IFR flight or a VFR flight operated as a controlled flight, shall be reported as soon as practicable to the appropriate ATS unit. For uncontrolled VFR flight, significant changes to a flight plan shall be reported as soon as practicable to the appropriate ATS unit.

Poznámka: Ak dôjde v čase odletu k zmene údajov o vytrvalosti letu alebo o celkovej počte osôb na palube predložených pred odletom, považuje sa to za významnú zmenu letového plánu, ktorá sa musí ohlásiť príslušnému stanovištu ATS.

Note: Information submitted prior to departure regarding flight endurance or total number of persons carried on board, if incorrect at time of departure, constitutes a significant change to the flight plan and as such shall be reported to the appropriate ATS unit.

1.10.3.1.2 Správa DLA alebo CHG s novým EOBT sa musí vyslať, ak odlet lietadla je zdržaný o viac ako 15 minút v prípade riadeného letu a neriadeného IFR letu alebo 60 minút v prípade neriadeného VFR letu po predpokladanom čase začatia rolovania (EOBT) uvedenom v údajoch letového plánu.

1.10.3.1.2 A DLA message or a CHG message containing new EOBT shall be transmitted when the departure of an aircraft is delayed by more than 15 minutes in case of controlled flight or uncontrolled IFR flight or 60 minutes in case of uncontrolled VFR flight, after the estimated off-block time (EOBT) contained in the basic flight plan data.

Poznámka: Ak u riadeného letu nie je správne nahlásené zdržanie odletu, pri žiadosti o letové povolenie môže byť let dodatočne zdržaný z dôvodu, že na príslušnom stanovišti ATS nemusia byť ihneď k dispozícii údaje letového plánu.

Note: If a delay in departure of a controlled flight is not properly reported, the relevant flight plan data may no longer be readily available to the appropriate ATS unit when a clearance is ultimately requested, which will consequently result in extra delay for the flight.

1.10.3.1.2.1 Let IFR, ktorému nebol pridelený slot, môže byť povolený na začatie rolovania najskôr 15 minút pred EOBT. Zmena EOBT na skorší čas o viac ako 15 minút vyžaduje zrušenie pôvodného FPL a predloženie nového.

1.10.3.1.2.2 Riadený let VFR je možné povoliť na začatie rolovania najskôr 30 minút pred EOBT, neriadený let VFR môže začať rolovať najskôr v deň EOBT, za dodržania odseku ENR 1.10.3.1.2. Zmena EOBT na skorší čas o viac ako 30 minút vyžaduje zrušenie pôvodného FPL a predloženie nového.

1.10.3.1.3 V prípade, ak bol zrušený let, na ktorý bol predložený letový plán, musí sa okamžite informovať stanovište ATS.

1.10.3.2 Zmeny v podanom letovom pláne riadeného letu

S výnimkou prípadov neúmyselných zmien a zhoršenia meteorologických podmienok pod VMC, musí veliteľ lietadla dodržiavať platný letový plán alebo použiteľné časti platného letového plánu podaného na riadený let, ak si nevyžiada a nezíska povolenie na zmenu od príslušného stanovišťa ATC alebo ak si vzniknutý stav núdze nevyvíja jeho okamžitý zákrok, pričom v takomto prípade hneď, ako to dovoľujú okolnosti, musí informovať príslušné stanovište ATS o vykonaných opatreniach, ktoré boli vynútené stavom núdze.

1.10.4 Aktivácia letového plánu/Hlásenie o odlete

1.10.4.1 Letu, na ktorý bol podaný letový plán, a ktorý bude vykonaný z iného ako riadeného letiska, sa poskytuje pohotovostná služba vzťahovaná k letovému plánu iba na základe hlásenia o odlete, odovzdaného príslušnému stanovištiu ATC.

Veliteľ lietadla musí odovzdať hlásenie o odlete okamžite po vzlete na stanovište FIC Bratislava alebo najbližšiemu stanovištiu ATC:

- rádiotelefonicky alebo
- telefonicky prostredníctvom poverenej osoby.

1.10.4.2 Hlásenie o odlete musí obsahovať nasledujúce údaje:

- identifikácia lietadla,
- pravidlá letu,
- letisko odletu alebo miesto prevádzky,
- letisko určenia alebo miesto prevádzky,
- čas odletu.

1.10.5 Skončenie platnosti letového plánu/Hlásenie o pristátí

Poznámka: V prípade, ak pilot neohlási pristátie, bude vyhlásené obdobie núdze podľa pravidiel stanovených v Chapter 5, ICAO Annex 11.

1.10.5.1 Veliteľ lietadla je povinný pri každom lete, na ktorý bol predložený letový plán zahŕňajúci celý let alebo zostávajúcu časť letu na letisko určenia, čo najskôr po pristátí podať hlásenie o pristátí príslušnému stanovištiu ATC na letisku pristátia osobne, rádiotelefonicky alebo dátovým prenosom.

1.10.5.1.1 Podanie hlásenia o pristátí sa nevyžaduje po pristátí na letisku, kde sa ATS poskytujú za predpokladu, že rádiové spojenie alebo vizuálne signály naznačujú, že pristátie bolo pozorované.

1.10.5.2 Ak na letisku pristátia alebo v mieste prevádzky nie je stanovište ATS, musí sa hlásenie o pristátí, podať čo najskôr po pristátí najrýchlejšími prostriedkami najbližšiemu stanovištiu ATC.

1.10.3.1.2.1 IFR flight with unassigned slot may be cleared to commence taxiing 15 minutes before EOBT at the earliest. Change of EOBT to earlier time for more than 15 minutes requires cancellation of the original FPL and submission of a new one.

1.10.3.1.2.2 Controlled VFR flight may be cleared to commence taxiing 30 minutes before EOBT at the earliest, uncontrolled VFR flight may commence taxiing on EOBT day at the earliest, considering para ENR 1.10.3.1.2. Change of EOBT to earlier time for more than 30 minutes requires cancellation of the original FPL and submission of a new one.

1.10.3.1.3 Whenever a flight, for which a flight plan has been submitted, is cancelled, the appropriate ATS unit shall be informed immediately.

1.10.3.2 Changes to the submitted flight plan - controlled flights

Except for inadvertent changes and meteorological conditions deterioration below the VMC, pilot-in-command shall adhere to the current flight plan or the applicable portion of a current flight plan submitted for a controlled flight unless a request for a change has been made and clearance obtained from the appropriate ATC unit or unless an emergency situation arises which necessitates immediate action by the aircraft, in which event as soon as circumstances permit, after such emergency authority is exercised, the appropriate ATS unit shall be notified of the action taken and that this action has been taken under emergency authority.

1.10.4 Flight plan activation/Reports of departure

1.10.4.1 Alerting service related to a flight plan is provided to flight for which the flight plan has been submitted and which has been planned to be executed from other than controlled aerodrome, only when the departure report is delivered to the proper ATS unit.

Immediately after departure the departure report shall be transferred by pilot-in-command to Bratislava FIC unit or to the nearest ATC unit via:

- RTF or
- telephone by a commissioned person.

1.10.4.2 Departure report shall contain the following data:

- aircraft identification,
- rules of flight,
- departure aerodrome or operating site,
- destination aerodrome or operating site,
- time of departure.

1.10.5 Closing a flight plan / Reports of arrival

Note: If pilot will not report an arrival, a state of emergency according to Chapter 5, ICAO Annex 11 will be declared.

1.10.5.1 An arrival report shall be made in person, by radiotelephony, via data link at the earliest possible moment after landing, to the appropriate ATS unit at the arrival aerodrome, by any flight for which a flight plan has been submitted covering the entire flight or the remaining portion of a flight to the destination aerodrome.

1.10.5.1.1 Submission of an arrival report is not required after landing on an aerodrome where ATS are provided on condition that radio communication or visual signals indicate that the landing has been observed.

1.10.5.2 When no ATS unit exists at the arrival aerodrome or operating site, the arrival report shall be made as soon as practicable after landing and by the quickest means available to the nearest ATS unit.

1.10.5.3 Ak je známe, že komunikačné prostriedky na letisku pristátia sú nedostatočné a iný spôsob manipulácie s hláseniami o pristátí na zemi nie je možný, pilot musí bezprostredne pred pristátím odoslať najbližšiemu stanovištiu ATS správu porovnateľnú s hlásením o pristátí.

1.10.5.3 When communication facilities at the arrival aerodrome or operating site are known to be inadequate and alternate arrangements for the handling of arrival reports on the ground are not available, the following action shall be taken. Immediately prior to landing a pilot shall, if practicable, transmit to the appropriate ATS unit, a message comparable to an arrival report.

1.10.5.4 Hlásenia o pristátí odovzdávané lietadlom musia obsahovať tieto údaje:

1.10.5.4 Arrival reports made by aircraft shall contain the following data:

1. identifikáciu lietadla,
2. letisko pristátia alebo miesto prevádzky,
3. letisko odletu alebo miesto prevádzky,
4. letisko určenia alebo miesto prevádzky (len v prípade pristátia na náhradnom letisku),
5. čas pristátia.

1. aircraft identification,
2. arrival aerodrome or operating site,
3. departure aerodrome or operating site,
4. destination aerodrome or operating site (only in the case of an alternate aerodrome landing),
5. time of arrival.

1.10.5.5 V prípade, že bol letový plán podaný len na inú časť letu ako na zostávajúcu časť letu na letisko určenia, platnosť letového plánu sa v prípade potreby ukončí hlásením príslušnému stanovištiu ATS. V prípade letov VFR v CTR/TMA, podľa postupu uvedeného v odseku ENR 1.10.1.1.5, sa platnosť letového plánu skončí automaticky opustením priestoru CTR/TMA¹⁾.

1.10.5.5 When a flight plan has been submitted only in respect of a portion of a flight, other than the remaining portion of a flight to destination, it shall, when required, be closed by an appropriate report to the relevant ATS unit. In case of VFR flights within the CTR/TMA according to para. ENR 1.10.1.1.5, the flight plan closes automatically when leaving the CTR/TMA¹⁾.

*Poznámka:*¹⁾ S výnimkou osobitných činností vrtuľníkov prevádzkovateľa AIR-TRANSPORT EUROPE, spol. s r. o. a vrtuľníkov Leteckého útvaru Ministerstva vnútra Slovenskej republiky, ak bol letový plán predložený formou obmedzených informácií na celú trať letu.

*Note:*¹⁾ With the exception of special operations operated by helicopters of AIR-TRANSPORT EUROPE, spol. s r. o. and Air Department of the Ministry of Interior of the Slovak Republic, when the flight plan was submitted using limited information for the whole route of a flight.

1.10.5.6 Veliteľ lietadla môže ukončiť platnosť letového plánu za letu:

1.10.5.6 Pilot-in-command may close a valid flight plan during the flight:

- v neriadenej vzdušnej priestore,
- v riadenej vzdušnej priestore bezprostredne pred vstupom do neriadenej vzdušnej priestoru (v takomto prípade sa platnosť letového plánu skončí až opustením riadenej vzdušnej priestoru).

- in uncontrolled airspace,
- in controlled airspace immediately before entering uncontrolled airspace (in such case the flight plan will be valid until leaving controlled airspace).

Pri použití tohto postupu sa hlásenie o pristátí nevyžaduje.

Report of arrival is not required in such a case.

Odporučená fráza pre ukončenie letového plánu za letu: "(volacia značka), UKONČUJEM LETOVÝ PLÁN DO ... (letisko pristátia) V ... (čas)".

The recommended phrase to close the flight plan in flight: "(call sign), CLOSING FLIGHT PLAN TO ... (arrival aerodrome) AT ... (time)".

1.10.6 Postupy pre označovanie letových plánov nahradzujúcich skôr podané

1.10.6 Procedure for identification of replacement flight plans

1.10.6.1 Používanie postupu

1.10.6.1 Application of procedure

Postup je záväzný pre lety po tratiach, ktoré sú predmetom usporiadania toku letovej prevádzky, ak je v priebehu predletovej fázy rozhodnuté o ich presmerovaní z dôvodu menšieho zdržania na náhradnej trati oproti trati pôvodného letového plánu.

The procedure is applicable to flights on routes subject to Air Traffic Flow Management, when it is decided during the pre-flight stage to re-route because there will be less delay on an alternative route to that in the previous flight plan.

Aby sa predišlo nadmernému používaniu tohto postupu, predletová fáza sa definuje ako predpokladaný čas začatia rolovania (EOBT) mínus 4 hodiny.

To avoid excessive use of the procedure, the pre-flight stage is defined as Estimated Off Block Time (EOBT) minus 4 hours.

1.10.6.2 Opis postupu

1.10.6.2 Description of procedure

Pokiaľ bol pre daný let podaný stály letový plán (RPL) alebo individuálny letový plán (FPL) a v priebehu predletovej fázy bola zvolená náhradná trať medzi tými istými letiskami vzletu a pristátia, prevádzkovateľ alebo pilot je povinný:

When a repetitive flight plan (RPL) or an individual flight plan (FPL) has been filed and, in the pre-flight stage, an alternative routing is selected between the same aerodromes of departure and designation, the operator or pilot shall:

- a) podať správu o zrušení (CNL), ktorá bude okamžite vyslaná s prioritou "DD" na všetky adresy, na ktoré bol adresovaný pôvodný letový plán,
- b) vyplniť nahradzujúci letový plán vo forme FPL, ktorý bude s malým oneskorením (napr. 5 minút) vyslaný po správe CNL.

- a) originate a cancellation message (CNL), which shall immediately be transmitted with the priority "DD" to all addresses concerned by the previous flight plan,
- b) file a replacement flight plan in the form of an FPL which shall be transmitted after the CNL with a slight delay (e.g. 5 minutes).

Poznámka: Po vyslaní správy CNL sa odporúča vyčkať na prijatie správy ACK a až potom vyslať nahradzujúci letový plán.

Note: It is recommended to wait until receipt of an ACK for the CNL message before sending the replacement FPL.

1.10.6.3 Nahradzujúci letový plán musí obsahovať okrem iného pôvodnú identifikáciu (volací znak) bez dopĺňujúceho písmena "Q" v poli 7, úplný opis novej trate letu v poli 15 a ako prvý prvok v poli 18 označenie "RFP/Qn", kde:

- "RFP" znamená nahradzujúci letový plán,
- "n" predstavuje poradové číslo nahradzujúceho letového plánu pre príslušný let.

Príklad:

- 1. nahradzujúci letový plán: "RFP/Q1"
- 2. nahradzujúci letový plán: "RFP/Q2" atď.

V RTF spojení sa musí používať pôvodná identifikácia bez dopĺňujúceho písmena "Q". V prípade pochybnosti o zamýšľanej trati letu môže pilot informovať stanovište ATC, že lietadlo vykonáva let podľa nahradzujúceho letového plánu.

1.10.6.4 Preletové povolenie

Pre prevádzkovateľov, ktorí obdržali povolenie na pravidelný prelet vzdušného priestoru Slovenskej republiky, na ktorý bol podaný RPL/FPL a ktorí zamýšľajú preletieť vzdušný priestor Slovenskej republiky na základe letového plánu nahradzujúceho skôr podaný, ktorý bol predložený v súlade s odsekom ENR 1.10.1, zostáva toto povolenie platné rovnako pre novú zamýšľanú trať.

Od prevádzkovateľov, ktorí neobdržali povolenie na pravidelný prelet vzdušného priestoru Slovenskej republiky a ktorých lety podľa pôvodného RPL/FPL nemali vstúpiť do vzdušného priestoru Slovenskej republiky, ale zamýšľajú tak urobiť, sa vyžaduje predložiť letový plán.

Pre nepravidelné lety, ktoré podľa pôvodného FPL nemali vstúpiť do vzdušného priestoru Slovenskej republiky, ale zamýšľajú tak vykonať, sa vyžaduje predložiť letový plán.

1.10.6.3 The replacement flight plan shall contain inter alia the original identification (call sign) without addition of a suffix "Q" in item 7, the complete new route in item 15 and as the first element in item 18, the indication "RFP/Qn", whereas:

- "RFP" signifies "Replacement Flight Plan",
- "n" corresponds to the sequence number relating to the replacement flight plan for that particular flight.

Example:

- 1st replacement Flight Plan:"RFP/Q1"
- 2nd replacement Flight Plan:"RFP/Q2" etc.

In RTF communication the original flight identification must be used without a suffix "Q". The pilot may inform an ATC unit that the aircraft is operating on a replacement flight plan if any doubt exists regarding the route to be flown.

1.10.6.4 Overflight authorization

For operators having obtained scheduled overflight authorization for the airspace of the Slovak Republic by operating on RPL/FPL and which intend to overfly the airspace of the Slovak Republic also on their replacement flight plan, prepared in accordance with the procedure described in para. ENR 1.10.1, this overflight authorization remains also valid for the intended new routing.

Operators having not obtained scheduled overflight authorization for the airspace of the Slovak Republic and their flight according to their original RPL/FPL would not have entered the airspace of the Slovak Republic but intend to do so are required to file the flight plan.

Non-scheduled flights, which according to their original FPL would not have entered the airspace of the Slovak Republic but intend to do so, are required to file the flight plan.

ENR 1.11 ADRESOVANIE SPRÁV LETOVÉHO PLÁNU

1.11.1 Správy o pohyboch lietadiel vzťahujúce sa k prevádzke do alebo cez FIR BRATISLAVA budú adresované tak, ako je uvedené nižšie, aby bol zaručený správny prenos a doručenie.

Poznámka: Správy o pohyboch lietadiel v tejto súvislosti zahŕňajú správy podaného letového plánu, k tomu sa vzťahujúce súvisiace a doplnkové správy.

1.11.2 Adresovanie správ letového plánu letov IFR-GAT ohlasovňami letových prevádzkových služieb

1.11.2.1 Centrálna ohlasovňa letových prevádzkových služieb Bratislava (CARO) vo FIR BRATISLAVA, ktorej bol predložený letový plán a súvisiace správy, bude adresovať tieto správy podľa nasledujúcich postupov (pravidiel).

1.11.2.2 Let v priestore IFPS

Ak je letisko odletu a letisko určenia v priestore IFPS, potom FPL a súvisiace správy budú vyslané na adresy IFPS. Ak ide o kombinovaný let VFR/IFR, IFR/VFR, GAT/OAT, OAT/GAT alebo ak časť letu bude vykonaná mimo priestor IFPS, potom správy podaného letového plánu a súvisiace správy budú vyslané na adresy IFPS, na príslušné adresy stanovišť ATS (na časť letu VFR, OAT a na let mimo priestor IFPS) a na iné AFTN adresy, ktoré uvedie predkladateľ letového plánu. Požiadavka IFPS je uvádzať tieto adresy ako dodatkové adresy podľa postupov publikovaných v "IFPS USERS MANUAL". Distribúciu správ podaného letového plánu a súvisiacich správ na uvedené adresy vykoná IFPS.

1.11.2.3 Lety odlietavajúce z priestoru IFPS

Ak sa letisko odletu nachádza v priestore IFPS a letisko určenia sa nachádza mimo priestor IFPS, potom správy podaného letového plánu a súvisiace správy budú vyslané na adresy IFPS a na adresy stanovišť ATS mimo priestor IFPS. Adresy stanovišť ATS nachádzajúcich sa mimo priestor IFPS, prípadne adresy podľa požiadaviek predkladateľa letového plánu, budú uvedené ako dodatkové (additional) adresy. Distribúciu FPL a súvisiacich správ na uvedené adresy vykoná IFPS.

1.11.2.4 Lety prilietavajúce do priestoru IFPS

Ak sa letisko odletu nachádza mimo priestor IFPS a letisko určenia sa nachádza v priestore IFPS, potom správy podaného letového plánu a súvisiace správy budú vyslané len na adresu stanovišťa ATS (ARO) letiska odletu na ďalšiu distribúciu.

1.11.2.5 Lety vykonávané mimo priestor IFPS

Ak sa letisko odletu a letisko určenia nachádzajú mimo priestor IFPS, potom správy podaného letového plánu a súvisiace správy budú vyslané len na adresu stanovišťa ATS (ARO) letiska odletu na ďalšiu distribúciu.

1.11.3 V prípade, ak časť letu IFR-OAT alebo časť letu VFR je vykonávaná ako IFR-GAT let, odosielateľ správy podaného letového plánu, súvisiacich a doplnkových správ, musí adresovať tieto správy tiež na adresy stanovišť IFPS **EUCHZMFP** a **EUCBZMFP** alebo **BRUE7PX** a **PARE7PX**.

Poznámka: IFR-GAT lety sú lety vykonávané v súlade s predpismi a postupmi ICAO.

1.11.4 V prípade výpadku IFPS je povinnosťou odosielateľa správy podaného letového plánu, súvisiacich a doplnkových správ, adresovať tieto v súlade s postupmi adresovania letov IFR-OAT.

ENR 1.11 ADDRESSING OF FLIGHT PLAN MESSAGES

1.11.1 Flight movement messages relating to traffic into or via BRATISLAVA FIR shall be addressed as stated below in order to warrant correct relay and delivery.

Note: Flight movement messages in this context comprise filled flight plan messages, associated and supplementary messages relating thereto.

1.11.2 Addressing of flight plan messages for IFR-GAT flights

1.11.2.1 Central Air Traffic Services Reporting Office Bratislava (CARO) in BRATISLAVA FIR where the flight plan and associated messages has been submitted is responsible for addressing of these messages in accordance with the following procedures.

1.11.2.2 The flight within IFPS zone

When departure and destination aerodromes are inside of IFPS zone, then FPL message and associated messages are to be sent to the IFPS address. In the case of combined flights VFR/IFR, IFR/VFR, GAT/OAT, OAT/GAT or when part of flight is conducted outside of IFPS zone, then FPL message and associated messages are to be sent to the IFPS address and to the relevant addresses of ATS units (for VFR, OAT part of flight and for flight outside the IFPS zone) and to other AFTN addresses introduced by flight plan submitter. The IFPS requirement is to introduce these addresses as an additional addresses in accordance with procedures published in "IFPS USERS MANUAL". The distribution of FPL message and associated messages will perform the IFPS.

1.11.2.3 The flights departing the IFPS zone

When departure aerodrome is inside of IFPS zone and destination aerodrome is outside of IFPS zone then FPL message and associated messages are to be sent to the IFPS address and to the relevant addresses of ATS units outside of IFPS zone. The addresses of ATS units which are outside of IFPS zone and eventually other AFTN addresses required by flight plan submitter are to be introduced as additional addresses. The distribution of FPL message and associated messages will be performed by the IFPS.

1.11.2.4 Flights arriving the IFPS zone

When departure aerodrome is outside of IFPS zone and destination aerodrome is inside of IFPS zone then FPL message and associated messages are to be sent only to the ATS unit (ARO) aerodrome of departure for further distribution.

1.11.2.5 Flights conducted outside of IFPS zone

When departure and destination aerodromes are outside of IFPS zone, then FPL message and associated messages are to be sent only to the ATS unit (ARO) aerodrome of departure for further distribution.

1.11.3 In case when part of IFR-OAT or VFR flight is conducted as IFR-GAT flight, originator of filled flight plan message, associated and supplementary messages relating thereto, shall address these messages also to the addresses of IFPS units **EUCHZMFP** and **EUCBZMFP** or **BRUE7PX** and **PARE7PX**.

Note: IFR-GAT flights are flights conducted in accordance with the rules and procedures of ICAO.

1.11.4 In case of IFPS outage, originator of filled flight plan message, associated and supplementary messages relating thereto, shall address these messages in accordance with the procedures for addressing IFR-OAT flights.

1.11.5 Postupy pre adresovanie

1.11.5 Procedures for addressing

IFR lety / IFR flights		
DEP, ARR, PRELETY LZBB FIR:	Len na:	EUCHZMFP EUCBZMFP or SITA
DEP, ARR, OVERFLIGHTS LZBB FIR:	Only to:	BRUEP7X PAREP7X

Kombinované lety (IFR → VFR, VFR → IFR) / Combined flights (IFR → VFR, VFR → IFR)		
DEP, ARR, PRELETY LZBB FIR / DEP, ARR, OVERFLIGHTS LZBB FIR		
Časť IFR: / IFR part:		EUCHZMFP EUCBZMFP
Časť VFR: / VFR part:		LZBBZFZX AD + ZTZX
Naviac všetky kombinované lety cez CTR/TMA: In addition all combined flights via CTR/TMA:	LZIB LZKZ LZPP LZTT LZZI	LZIBZTZX LZKZZTZX LZPPZTZX LZTTZTZX LZZIZTZX
Naviac všetky kombinované lety cez: In additional all combined flights via:	LZMC/LZPW/LZSL	LZIBZPZX LZBBYWYX
Naviac všetky kombinované lety DEP/ARR: In additional all combined flights DEP/ARR:	ZZZZ	LZIBZPZX

VFR lety / VFR flights		
DEP LZBB FIR		
Všetky lety ODLIETAVAJÚCE zo Slovenskej republiky: All flights DEPARTING from the Slovak Republic:	Len na: Only to:	LZIBZPZX
ARR, PRELETY LZBB FIR / ARR, OVERFLIGHTS LZBB FIR		
Všetky lety: All flights:		LZBBZFZX
Naviac všetky lety VFR cez CTR/TMA: In additional all VFR flights via CTR/TMA:	LZIB LZKZ LZPP LZTT LZZI	LZIBZTZX LZKZZTZX LZPPZTZX LZTTZTZX LZZIZTZX
Naviac všetky lety VFR cez: In additional all VFR flights via:	LZMC/LZPW/LZSL	LZIBZPZX LZBBYWYX
Naviac všetky lety VFR do: In additional all VFR flights to:	ZZZZ	LZIBZPZX

Vojenské OAT lety / Military OAT flights	
Akákoľvek správa o pohybe lietadiel, týkajúca sa letu OAT alebo časti letu, vykonávanej ako OAT, musí byť adresovaná na: Any flight movement message related to OAT flight or OAT segments of flight shall be addressed to:	LZBBZQZX LZBBYWYX

Zároveň všetky lety s DEP/ARR: In additional all flights with DEP/ARR:	LZSL LZPW LZMC	LZSLZTZX LZPWZTZX LZMCZTZX
--	-------------------------------	----------------------------------

ENR 1.12 ZAKROČOVANIE PROTI CIVILNÝM LIETADLÁM

ENR 1.12 INTERCEPTION OF CIVIL AIRCRAFT

1.12.1 Nad územím Slovenskej republiky sa pri zakročovaní proti civilným lietadlám využíva priestor s aktívnou koordináciou (pozri odsek ENR 1.1.12.7).

1.12.1 The airspace with active coordination is applied over the territory of the Slovak Republic in the event of interception of civil aircraft (see para. ENR 1.1.12.7).

1.12.2 Nad územím Slovenskej republiky sú pri zakročovaní proti lietadlám uplatňované ďalej uvedené postupy a signály.

1.12.2 The following procedures and visual signals apply over the territory of the Slovak Republic in the event of interception of an aircraft.

1.12.3 Vo vzdušnom priestore Slovenskej republiky bude zakročované vo vzduchu proti lietadlám, ktoré:

1.12.3 Aircraft operating in the airspace of the Slovak Republic will be intercepted when:

- uskutočňujú lety bez predchádzajúceho schválenia (povolenia),
- lietajú mimo schválených priestorov alebo v zakázaných alebo obmedzených priestoroch,
- sa neriadia pokynmi ATC,
- vykonávajú zakázanú činnosť.

- carrying out flights without previous authorization (clearance),
- flying outside permitted areas or within prohibited or restricted areas,
- not conforming to instruction from ATC,
- engaged in a prohibited activity.

1.12.4 Vizuálne signály sú podrobne opísané v tabuľke:

1.12.4 The visual signals are detailed in the following table:

Série Series	Signály zakročujúceho lietadla Intercepting Aircraft Signals	Význam Meaning	Odpovede lietadla narušiteľa Intercepted Aircraft Responds	Význam Meaning
1	<p>DEŇ - Kývanie z krídla na krídlo uskutočňované v polohe spravidla vľavo mierne nad a pred lietadlom narušiteľa. Po potvrdení mierna zatáčka na úrovni lietadla doľava do požadovaného kurzu letu.</p> <p>NOC - Rovnaké a okrem toho: zhasínanie a rozsvecovanie polohových svetiel v nepravidelných intervaloch.</p> <p>Poznámka 1: Meteorologické podmienky alebo konfigurácie terénu môžu spôsobiť, že zakročujúce lietadlo musí zaujať polohu vpravo mierne nad a pred lietadlom narušiteľa a následnú zatáčku vykonať doprava.</p> <p>Poznámka 2: Ak lietadlo narušiteľa nemôže udržovať rýchlosť zakročujúceho lietadla, zakročujúce lietadlo vykoná sériu vyčkávacích okruhov a kýva krídlami vždy, keď míňa lietadlo narušiteľa.</p> <p>DAY - Rocking wings from a position slightly above and ahead of, and normally to the left of, the intercepted aircraft and, after acknowledgement, a slow level turn, normally to the left, on to the desired heading.</p> <p>NIGHT - The same as above, in addition, flashing navigational lights at irregular intervals.</p> <p>Note 1: Meteorological conditions or terrain may require the intercepting aircraft to take up a position slightly above, and to the right of, the intercepted aircraft and to make the subsequent turn to the right.</p> <p>Note 2: If the intercepted aircraft is not able to keep pace with the intercepting aircraft, the latter is expected to fly a series of race-track patterns and to rock its wings each time it passes the intercepted aircraft.</p>	<p>Ste narušiteľ. Nasledujte ma.</p> <p>You have been intercepted. Follow me.</p>	<p>LETÚNY: DEŇ - Kývanie z krídla na krídlo a nasledovanie. NOC - Rovnaké a okrem toho: zhasínanie a rozsvecovanie polohových svetiel v nepravidelných intervaloch.</p> <p>VRTULNÍKY: DEŇ a NOC - Kývanie lietadlom, zhasínanie a rozsvecovanie polohových svetiel v nepravidelných intervaloch a nasledovanie.</p> <p>Poznámka: Ďalšie postupy pre lietadlo narušiteľa sú uvedené v predpise L 2, hlava 3, ustanovenie 3.8.</p> <p>AEROPLANES: DAY - Rocking wings and following. NIGHT - The same as above, in addition, flashing navigational lights at irregular intervals.</p> <p>HELICOPTERS: DAY and NIGHT - Rocking aircraft, flashing navigational lights at irregular intervals and following.</p> <p>Note: Additional action required to be taken by intercepted aircraft is prescribed in ICAO Annex 2, Chapter 3, provision 3.8.</p>	<p>Rozumel, vykonám.</p> <p>Understood, will comply.</p>

Série Series	Signály zakročujúceho lietadla Intercepting Aircraft Signals	Význam Meaning	Odpovede lietadla narušiteľa Intercepted Aircraft Responds	Význam Meaning
2	<p>DEŇ alebo NOC - Ostrý odpútavací manéver od lietadla narušiteľa, pozostávajúci zo stúpavej zatáčky 90 alebo viac stupňovej, bez križovania smeru letu lietadla narušiteľa.</p> <p>DAY or NIGHT - An abrupt breakaway manoeuvre from the intercepted aircraft consisting of a climbing turn of 90 degrees or more without crossing the line of flight of the intercepted aircraft.</p>	<p>Môžete pokračovať.</p> <p>You may proceed.</p>	<p>LETÚNY: DEŇ alebo NOC - Kývanie z krídla na krídlo a zhasínanie a rozsvecovanie polohových svetiel v nepravidelných intervaloch. VRTULNÍKY: DEŇ alebo NOC - Rovnaké ako pri sérii 1.</p> <p>AEROPLANES: DAY or NIGHT - Rocking wings and flashing navigational lights at irregular intervals. HELICOPTERS: DAY or NIGHT - The same as in Series 1.</p>	<p>Rozumel, vykonám.</p> <p>Understood, will comply.</p>
3	<p>DEŇ - Okruh nad letiskom, vysunutie podvozku a prelet dráhy v smere pristátia alebo, ak je lietadlo narušiteľa vrtuľník, preletí priestor jeho pristátia. NOC - Rovnaké a okrem toho: stále zapnuté pristávacie svetlá.</p> <p>DAY - Circling an aerodrome, lowering landing gear and overflying the runway in the direction of landing or, if the intercepted aircraft is a helicopter, overflying the helicopter landing area. NIGHT - Same and in addition, show steady landing lights.</p>	<p>Pristaňte na tomto letisku.</p> <p>Land at this aerodrome.</p>	<p>LETÚNY: DEŇ - Vysunutie podvozku, nasledovanie zakročujúceho lietadla a ak po prelete dráhy sa pristátie považuje za bezpečné, pokračovať na pristátie. NOC - Rovnaké a okrem toho: stále zapnuté pristávacie svetlá (ak sú k dispozícii). VRTULNÍKY: DEŇ alebo NOC - nasledovanie zakročujúceho lietadla a pokračovať na pristátie, zapnutie pristávacích svetiel (ak sú k dispozícii).</p> <p>AEROPLANES: DAY - Lowering landing gear, following the intercepting aircraft and, if after overflying the runway landing is considered safe, proceeding to land. NIGHT - Same and, in addition, showing steady landing lights (if carried). HELICOPTERS: DAY or NIGHT - Following the intercepting aircraft and proceeding to land, showing a steady landing light (if carried).</p>	<p>Rozumel, vykonám.</p> <p>Understood, will comply.</p>

Série Series	Signály lietadla narušiteľa Intercepted Aircraft Signals	Význam Meaning	Odpovede zakročujúceho lietadla Intercepting Aircraft Responds	Význam Meaning
4	<p>LETÚNY: DEŇ - zasunutie podvozku pri prelete nad pristávacou dráhou vo výške vyššej než 1 000 ft (300 m), avšak maximálne 2 000 ft (600 m) nad letiskom a pokračovanie po okruhu nad letiskom.</p> <p>NOC - prerušované svetlo pristávacích svetiel pri prelete nad pristávacou dráhou vo výške vyššej než 1 000 ft (300 m), avšak maximálne 2 000 ft (600 m) nad letiskom. Ak nie je možné používať prerušované svetlo pristávacích svetiel, akékoľvek iné prerušované svetlá.</p> <p>AEROPLANES: DAY - Raising landing gear while passing over landing runway at a height exceeding 1 000 ft (300 m) but not exceeding 2 000 ft (600 m) above the aerodrome level, and continuing to circle the aerodrome.</p> <p>NIGHT - Flashing landing lights while passing over the landing runway at a height exceeding 1 000 ft (300 m) but not exceeding 2 000 ft (600 m) above the aerodrome level, and continuing to circle the aerodrome. If unable to flash landing lights, flash any other lights available.</p>	<p>Určené letisko nevyhovuje pre pristávanie.</p> <p>Aerodrome you have designated is inadequate.</p>	<p>DEŇ alebo NOC - ak je to žiadúce, aby lietadlo narušiteľa sledovalo zakročujúce lietadlo na iné letisko, zasunie toto podvozok a použije signály série 1 stanovených pre zakročujúce lietadlo.</p> <p>Ak je rozhodnuté uvoľniť lietadlo narušiteľa, použije zakročujúce lietadlo signály série 2 stanovené pre zakročujúce lietadlo.</p> <p>DAY or NIGHT - If it is desired that the intercepted aircraft follow the intercepting aircraft to an alternate aerodrome, the intercepting aircraft raises its landing gear and uses the Series 1 signals prescribed for intercepting aircraft.</p> <p>If it is decided to release the intercepted aircraft, the intercepting aircraft uses the Series 2 signals prescribed for intercepting aircraft.</p>	<p>Rozumel, nasledujte ma.</p> <p>Rozumel, môžete pokračovať.</p> <p>Understood, follow me.</p> <p>Understood, you may proceed.</p>
5	<p>LETÚNY: DEŇ alebo NOC - pravidelné rozsvetcovanie a zhasínanie svetiel, ktoré sú k dispozícii, takým spôsobom, aby bol rozdiel od svetiel zábleskových.</p> <p>AEROPLANES: DAY or NIGHT - Regular switching on and off of all available lights but in such a manner as to be distinct from flashing lights.</p>	<p>Nemôžem vykonať.</p> <p>Cannot comply.</p>	<p>DEŇ alebo NOC - použitie signálov série 2 predpísaných pre zakročujúce lietadlo.</p> <p>DAY or NIGHT - Use Series 2 signals prescribed for intercepting aircraft.</p>	<p>Rozumel.</p> <p>Understood.</p>
6	<p>LETÚNY: DEŇ alebo NOC - nepravidelné rozsvetcovanie a zhasínanie svetiel, ktoré sú k dispozícii.</p> <p>VRTULNÍKY: DEŇ alebo NOC - nepravidelné rozsvetcovanie a zhasínanie všetkých svetiel, ktoré sú k dispozícii.</p> <p>AEROPLANES: DAY or NIGHT - Irregular flashing of all available lights.</p> <p>HELICOPTERS: DAY or NIGHT - Irregular flashing of all available lights.</p>	<p>Som v tiesni.</p> <p>In distress.</p>	<p>DEŇ alebo NOC - použitie signálov série 2 predpísaných pre zakročujúce lietadlo.</p> <p>DAY or NIGHT - Use Series 2 signals prescribed for intercepting aircraft.</p>	<p>Rozumel.</p> <p>Understood.</p>

ZÁMERNE NEPOUŽITÉ
INTENTIONALLY BLANK

ENR 1.13 PROTIPRÁVNE ZASAHOVANIE

1.13.1 Všeobecne

Nasledujúce postupy slúžia ako návod, ako má postupovať pilot lietadla, ktoré je predmetom protiprávneho zasahovania.

1.13.2 Postupy

1.13.2.1 Ak je lietadlo predmetom protiprávneho zasahovania, musí sa pokúsiť o nastavenie odpovedača na kód 7500 a informovať príslušné stanovište ATS o všetkých s tým súvisiacich významných okolnostiach, ako aj o každom odchylení sa od platného letového plánu, ktoré si vyžiadali okolnosti s cieľom umožniť stanovištu ATS udeliť lietadlu prednosť a minimalizovať konflikt s inými lietadlami.

1.13.2.2 Ak je lietadlo predmetom protiprávneho zasahovania, veliteľ lietadla sa musí čo najskôr pokúsiť pristáť na najbližšom vhodnom letisku alebo na vyhradenom letisku, ktoré mu prideli príslušný orgán, s výnimkou prípadu, ak si situácia na palube vyžaduje iný postup.

1.13.2.3 Ak veliteľ lietadla nemôže pokračovať na letisko v súlade s odsekom ENR 1.13.2.2, mal by pokračovať v lete po pridelenej trati a v pridelenej cestovnej hladine aspoň dotedy, kým nebude môcť upovedomiť stanovište ATS, alebo kým nebude lietadlo v dosahu radaru.

1.13.2.4 Ak sa musí lietadlo, ktoré je predmetom protiprávneho zasahovania, odchyliť od pridelenej trate, alebo musí opustiť pridelenú cestovnú hladinu a nemá možnosť nadviazať spojenie s ATS, musí pilot vždy, ak je to možné a ak si situácia na palube nevyžaduje iný postup, pokúsiť sa vysielat' výstrahy na núdzovej frekvencii VHF a na ďalších príslušných frekvenciách a ak je to vhodné a situácia to umožňuje, je potrebné využiť ďalšie vybavenie (napr. palubný odpovedač, prenos dát a pod.) a pokračovať v lete v hladine, ktorá sa odlišuje od cestovných hladín obyčajne používaných pri letoch IFR v danej oblasti o 500 ft (150 m) pri lete v letovej hladine nižšej alebo rovnjej ako FL 410 alebo o 1 000 ft (300 m) pri lete v letovej hladine vyššej ako FL 410.

ENR 1.13 UNLAWFUL INTERFERENCE

1.13.1 General

The following procedures are intended as guidance for use by aircraft when unlawful interference occurs.

1.13.2 Procedures

1.13.2.1 An aircraft which is being subjected to unlawful interference shall endeavour to set the transponder to Code 7500 and notify the appropriate ATS unit of, any significant circumstances associated therewith and any deviation from the current flight plan necessitated by the circumstances, in order to enable the ATS unit to give priority to the aircraft and to minimise conflict with other aircraft.

1.13.2.2 If an aircraft is subjected to unlawful interference, the pilot-in-command shall attempt to land as soon as practicable at the nearest suitable aerodrome or at a dedicated aerodrome assigned by the competent authority unless considerations aboard the aircraft dictate otherwise.

1.13.2.3 If the pilot-in-command cannot proceed to an aerodrome in accordance with para. ENR 1.13.2.2, he should continue flying on the assigned track and at the assigned cruising level at least until able to notify an ATS unit or within radar coverage.

1.13.2.4 When an aircraft subjected to an act of unlawful interference must depart from its assigned track or its assigned cruising level without being able to make radiotelephony contact with ATS, the pilot-in-command shall, whenever possible attempt to broadcast warnings on the VHF emergency frequency and other appropriate frequencies, unless considerations aboard the aircraft dictate otherwise and when it is advantageous to do so or circumstances permit other equipment (such as on-board transponders or data links) should also be used and proceed at a level which differs from the cruising levels normally used for IFR flights in the area by 500 ft (150 m) for flights at FL 410 below or by 1 000 ft (300 m) for flights above FL 410.

ZÁMERNE NEPOUŽITÉ
INTENTIONALLY BLANK

ENR 1.14 UDALOSTI V LETOVEJ PREVÁDZKE

1.14.1 Definícia udalosti v letovej prevádzke

1.14.1.1 Výraz "Udalosť v letovej prevádzke" je používaný na označenie závažnej udalosti, ktorá sa vzťahuje na poskytovanie letových prevádzkových služieb, ako napríklad:

- a) zblíženie lietadiel (AIRPROX),
- b) vážne ťažkosti, v dôsledku ktorých môže byť lietadlo ohrozené, spôsobené napr.:
 1. nesprávnymi postupmi
 2. nedodržaním postupov
 3. poruchou pozemných zariadení

1.14.1.1.1 Definície zblíženia lietadiel a stavu AIRPROX

Zblíženie lietadiel. Je to situácia, pri ktorej podľa názoru pilota alebo personálu letových prevádzkových služieb bola vzdialenosť medzi lietadlami, ako aj ich vzájomná poloha a rýchlosť taká, že tým mohla byť ohrozená bezpečnosť týchto lietadiel. Zblíženie lietadiel je klasifikované nasledovne:

Riziko kolízie. Stupeň ohrozenia lietadla pri zblížení, pri ktorom existovalo vážne riziko kolízie.

Ohrozenie bezpečnosti. Stupeň ohrozenia lietadla, pri ktorom mohla byť ohrozená bezpečnosť lietadiel.

Bez rizika kolízie. Stupeň ohrozenia lietadla pri zblížení, pri ktorom nenastalo riziko kolízie.

Neurčené riziko. Stupeň ohrozenia lietadla pri zblížení, pri ktorom sú k dispozícii informácie, ktoré nepostačujú na stanovenie miery rizika, alebo svedectvá sú nepreukazné či rozporné, takže znemožňujú stanovenie miery rizika.

AIRPROX. Kódové slovo používané v hlásení o udalosti v letovej prevádzke na označenie zblíženia lietadiel.

1.14.1.2 Udalosti v letovej prevádzke sú v hlásení rozdelené a označené nasledovne:

Druh	Označenie
Udalosť v letovej prevádzke	Udalosť
vyššie uvedené - a)	AIRPROX (zblíženie lietadiel)
vyššie uvedené - b) 1. a 2.	Postup
vyššie uvedené - b) 3.	Zariadenie

1.14.2 Použitie formuláru hlásenia o udalosti v letovej prevádzke (Pozri vzor na stranách ENR 1.14-3 až 1.14-9)

Formulár hlásenia o udalosti v letovej prevádzke je určený na použitie:

- a) pilotom na hlásenie udalosti v letovej prevádzke po prilete alebo na potvrdenie predbežného hlásenia podaného rádiokomunikačnými prostriedkami počas letu.

Poznámka: Pokiaľ je formulár na palube, môže byť použitý ako vzor pri podávaní predbežného hlásenia za letu.

- b) Stanovištu letových prevádzkových služieb na zaznamenanie hlásenia o udalosti v letovej prevádzke prijatého rádiotelefonicky, telefónom alebo telexom.

Poznámka: Formulár môže byť použitý ako vzor textu správy, ktorá má byť vyslaná prostredníctvom AFS.

ENR 1.14 AIR TRAFFIC INCIDENTS

1.14.1 Definition of air traffic incident

1.14.1.1 "Air traffic incident" is used to mean a serious occurrence related to the provision of air traffic services, such as:

- a) aircraft proximity (AIRPROX),
- b) serious difficulty resulting in a hazard to aircraft caused, for example, by:
 1. faulty procedures
 2. non-compliance with procedures, or
 3. failure of ground facilities

1.14.1.1.1 Definitions for aircraft proximity and AIRPROX

Aircraft proximity. A situation in which, in the opinion of the pilot or the air traffic services personnel, the distance between aircraft, as well as their relative positions and speed, has been such that the safety of the aircraft involved may have been compromised. Aircraft proximity is classified as follows:

Risk of collision. The risk classification of aircraft proximity in which serious risk of collision has existed.

Safety not assured. The risk classification of aircraft proximity in which the safety of the aircraft may have been compromised.

No risk of collision. The risk classification of aircraft proximity in which no risk of collision has existed.

Risk not determined. The risk classification of aircraft proximity in which insufficient information was available to determine the risk involved, or inconclusive or conflicting evidence precluded such determination.

AIRPROX. The code word used in an air traffic incident report to designate aircraft proximity.

1.14.1.2 Air traffic incidents are designated and identified in reports as follows:

Type	Designation
Air traffic incident	Incident
as a) above	AIRPROX (aircraft proximity)
as b) 1. and 2. above	Procedure
as b) 3. above	Facility

1.14.2 Use of the Air Traffic Incident Report Form (See model on pages ENR 1.14-3 to 1.14-9)

The Air Traffic Incident Report Form is intended for use:

- a) by a pilot for filing a report on an air traffic incident after arrival or for confirming a report made initially by radio during flight.

Note: The form, if available on board, may also be of use in providing a pattern for making the initial report in flight.

- b) By an ATS unit for recording an air traffic incident report received by radio, telephone or teleprinter.

Note: The form may be used as the format for the text of a message to be transmitted over AFS.

1.14.3 Postupy hlásenia (vrátane postupov používaných za letu)

1.14.3.1 Pilot, ktorý je, alebo bol účastníkom udalosti by mal dodržať nasledujúce postupy:

- a) počas letu by mal použiť príslušnú frekvenciu lietadlo/zem na hlásenie udalosti veľkého významu, najmä ak sa týka aj iných lietadiel, aby tak umožnil okamžité overenie skutočností,
- b) v čo najkratšom čase po pristátí by mal predložiť vyplnený formulár hlásenia o udalosti v letovej prevádzke,
 1. aby tak potvrdil predbežné hlásenie o udalosti podané podľa a), alebo aby podal prvé hlásenie o takejto udalosti, pokiaľ nebolo možné podať hlásenie rádiokomunikačnými prostriedkami,
 2. aby tak ohlásil udalosť, ktorá nevyžadovala okamžité hlásenie v okamihu vzniku.

1.14.3.2 Predbežné hlásenie rádiokomunikačnými prostriedkami by malo obsahovať nasledovné informácie:

- a) identifikáciu lietadla,
- b) druh udalosti, napr. zblíženie lietadiel,
- c) udalosť: 1. a), b); 2. a), b), c), d), n);
3. a), b), c), i); 4. a), b);
- d) rôzne: 1. e).

1.14.3.3 Hlásenie udalosti veľkého významu, ktoré potvrdzuje predbežné hlásenie podané rádiokomunikačnými prostriedkami, alebo prvé hlásenie o akejkoľvek udalosti by malo byť podané na ohlasovni letových prevádzkových služieb, ktorá ju postupuje Leteckému a námornému vyšetrovaciemu útvaru a príslušnému stanovištiu služieb riadenia letovej prevádzky.

1.14.4 Účel hlásenia a spracovanie formuláru

1.14.4.1 Účelom hlásenia o zblížení lietadiel a vyšetrovania týchto udalostí je zvýšenie bezpečnosti lietadiel. Stupeň vzniknutého rizika pri zblížení lietadiel by mal byť stanovený pri vyšetrovaní udalostí a klasifikovaný ako "Riziko kolízie", "Ohrozenie bezpečnosti", "Bez rizika kolízie" alebo "Neurčené riziko".

1.14.4.2 Účelom formuláru je poskytnúť úradu vyšetrovania čo najúplnejšiu informáciu o udalosti v letovej prevádzke a umožniť tak s najmenším možným zdržaním zaslanie spätnej informácie pilotovi alebo prevádzkovateľovi o výsledkoch vyšetrovania udalosti a prípadných prijatých opatreniach.

1.14.3 Reporting procedures (including in-flight procedures)

1.14.3.1 The following are the procedures to be followed by a pilot who is or has been involved in an incident:

- a) during flight use the appropriate air/ground frequency for reporting an incident of major significance, particularly if it involves other aircraft, so as to permit the facts to be ascertained immediately,
- b) as promptly as possible after landing, submit a completed Air Traffic Incident Report Form
 1. for confirming a report of an incident made initially as in a) above, or for making the initial report on such an incident if it had not been possible to report it by radio,
 2. for reporting an incident which did not require immediate notification at the time of occurrence.

1.14.3.2 An initial report made by radio should contain the following information:

- a) aircraft identification,
- b) type of incident, e.g. aircraft proximity,
- c) the incident: 1. a), b); 2. a), b), c), d), n);
3. a), b), c), i); 4. a), b);
- d) miscellaneous: 1. e).

1.14.3.3 The confirmatory report on an incident of major significance initially reported by radio or the initial report on any other incident should be submitted to the ATS Reporting Office for submission to the Aviation and Maritime Investigation Authority and the associated ATS unit.

1.14.4 Purpose of reporting and handling of the form

1.14.4.1 The purpose of the reporting of aircraft proximity incidents and their investigation is to promote the safety of aircraft. The degree of risk involved in an aircraft proximity incident should be determined in the incident investigation and classified as "Risk of collision", "Safety not assured", "No risk of collision" or "Risk not determined".

1.14.4.2 The purpose of the form is to provide investigatory authorities with as complete information on an air traffic incident as possible and to enable them to report back, with the least possible delay to the pilot or operator concerned, the result of the investigation of the incident and, if appropriate, the remedial action taken.

FORMULÁR HLÁSENIA UDALOSTI V LETOVEJ PREVÁDZKE
AIR TRAFFIC INCIDENT REPORT FORM

Používa sa pri predkladaní a prijíma hlásenia udalosti v letovej prevádzke. Vytieňované polia obsahujú údaje, ktoré sa uvádzajú pri počítačnom hlásení rádiom.

For use when submitting and receiving reports on air traffic incidents. In an initial report by radio, shaded items should be included.

A - IDENTIFIKÁCIA LIETADLA AIRCRAFT IDENTIFICATION	B - DRUH UDALOSTI TYPE OF INCIDENT	
	AIRPROX/NESPRÁVNY POSTUP/PORUCHA ZARIADENIA* AIRPROX/PROCEDURE/FACILITY*	
C - UDALOSŤ THE INCIDENT		
1. Všeobecne/General		
a) Dátum/čas udalosti Date/time of incident UTC		
b) Poloha/Position		
2. Vlastné lietadlo Own aircraft		
a) Kurz a trať Heading and route		
b) Pravá vzdušná rýchlosť merané v () kt () km/h True airspeed measured in () kt () km/h		
c) Hladina a nastavenie výškomera Level and altimeter setting		
d) Lietadlo v stúpaní alebo klesaní Aircraft climbing or descending		
() Let v hladine Level flight	() Stúpanie Climbing	() Klesanie Descending
e) Uhol náklonu lietadla Aircraft bank angle		
() Horizont Wings level	() Mierny náklon Slight bank	() Stredný náklon Moderate bank
() Prudký náklon Steep bank	() Obrátený (na chrbte) Inverted	() Neznámy Unknown
f) Smer náklonu lietadla Aircraft direction of bank		
() Ľavý Left	() Pravý Right	() Neznámy Unknown
g) Obmedzenie dohľadnosti Restrictions to visibility (select as many as required)		
() Oslnenie slnkom Sunglare	() Okenným stĺpkom Windscreen pillar	() Znečisteným oknom Dirty windscreen
() Inou konštrukciou kabíny Other cockpit structure	() Žiadne None	
h) Použitie osvetlenie lietadla Use of aircraft lighting (select as many as required)		
() Navigačné svetlá Navigation lights	() Zábleskové svetlá Strobe lights	() Kabinové svetlá Cabin lights

<input type="checkbox"/> Červené protizrážkové svetlá Red anti-collision lights	<input type="checkbox"/> Pristávacie/rolovacie svetlá Landing/taxi lights	<input type="checkbox"/> Osvetlenie loga (kýlovej plochy) Logo (tail fin) lights
<input type="checkbox"/> Iné Other	<input type="checkbox"/> Žiadne None	
i) Rady na vyhnutie vydané ATS Traffic avoidance advice issued by ATS		
<input type="checkbox"/> Áno, založené na radare Yes, based on radar	<input type="checkbox"/> Áno, založené na vizuálnom kontakte Yes, based on visual sighting	<input type="checkbox"/> Áno, založené na inej informácii Yes, based on other information
<input type="checkbox"/> Nie No		
j) Vydané informácie o prevádzke Traffic information issued		
<input type="checkbox"/> Áno, založené na radare Yes, based on radar	<input type="checkbox"/> Áno, založené na vizuálnom kontakte Yes, based on visual sighting	<input type="checkbox"/> Áno, založené na inej informácii Yes, based on other information
<input type="checkbox"/> Nie No		
k) Palubný protizrážkový systém - ACAS Airborne collision avoidance system - ACAS		
<input type="checkbox"/> Nie je na palube Not carried	<input type="checkbox"/> Typ Type	<input type="checkbox"/> Informácia o prevádzke vydaná Traffic advisory issued
<input type="checkbox"/> Informácia o riešení vydaná Resolution advisory issued	<input type="checkbox"/> Informácia o prevádzke alebo informácia o riešení nevydaná Traffic advisory or resolution advisory not issued	
l) Radarová identifikácia Radar identification		
<input type="checkbox"/> Radar nie je k dispozícii No radar available	<input type="checkbox"/> Radarová identifikácia Radar identification	<input type="checkbox"/> Žiadna radarová identifikácia No radar identification
m) Druhé lietadlo spozorované Other aircraft sighted		
<input type="checkbox"/> Áno Yes	<input type="checkbox"/> Nie No	<input type="checkbox"/> Spozorované nesprávne lietadlo Wrong aircraft sighted
n) Opatrenia na vyhnutie vykonané Avoiding action taken		
<input type="checkbox"/> Áno Yes	<input type="checkbox"/> Nie No	
o) Druh letového plánu Type of flight plan		
	IFR/VFR/nebol* IFR/VFR/none*	

3. Iné lietadlo

Other aircraft

a) Typ a volacia značka/registrová značka (ak je známa)

Type and call sign/registration (if known)

b) Ak a) nie je známe, popíšte lietadlo nižšie

If a) about not known, describe below

Hornoplošník
High wing

Strednoplošník
Mid wing

Dolnoplošník
Low wing

Vrtuľník
Rotorcraft

1 motor
1 engine

2 motory
2 engines

3 motory
3 engines

4 motory
4 engines

Viac ako 4 motory
More than 4 engines

Uvedte farbu alebo iné podrobnosti, ktoré sú k dispozícii
Marking, colour or other available details

.....
.....
.....

c) Lietadlo v stúpaní alebo klesaní
Aircraft climbing or descending

Let v hladine
Level flight

Stúpanie
Climbing

Klesanie
Descending

Neznáme
Unknown

d) Uhol náklonu lietadla
Aircraft bank angle

Horizont
Wings level

Mierny náklon
Slight bank

Stredný náklon
Moderate bank

Strmý náklon
Steep bank

Obrátený (na chrbte)
Inverted

Neznámy
Unknown

e) Smer náklonu lietadla
Aircraft direction of bank

Ľavý
Left

Pravý
Right

Neznámy
Unknown

f) Zapnuté svetlá
Lights displayed

Navigačné svetlá
Navigation lights

Zábleskové svetlá
Strobe lights

Kabínové svetlá
Cabin lights

Červené protizrážkové svetlá
Red anti-collision lights

Pristávacie/rolovacie
svetlá
Landing/taxi lights

Osvetlenie loga
(kýlovej plochy)
Logo (tail fin) lights

Iné
Other

Žiadne
None

Neznáme
Unknown

g) Rady na vyhnutie vydané ATS

Traffic avoidance advice issued by ATS

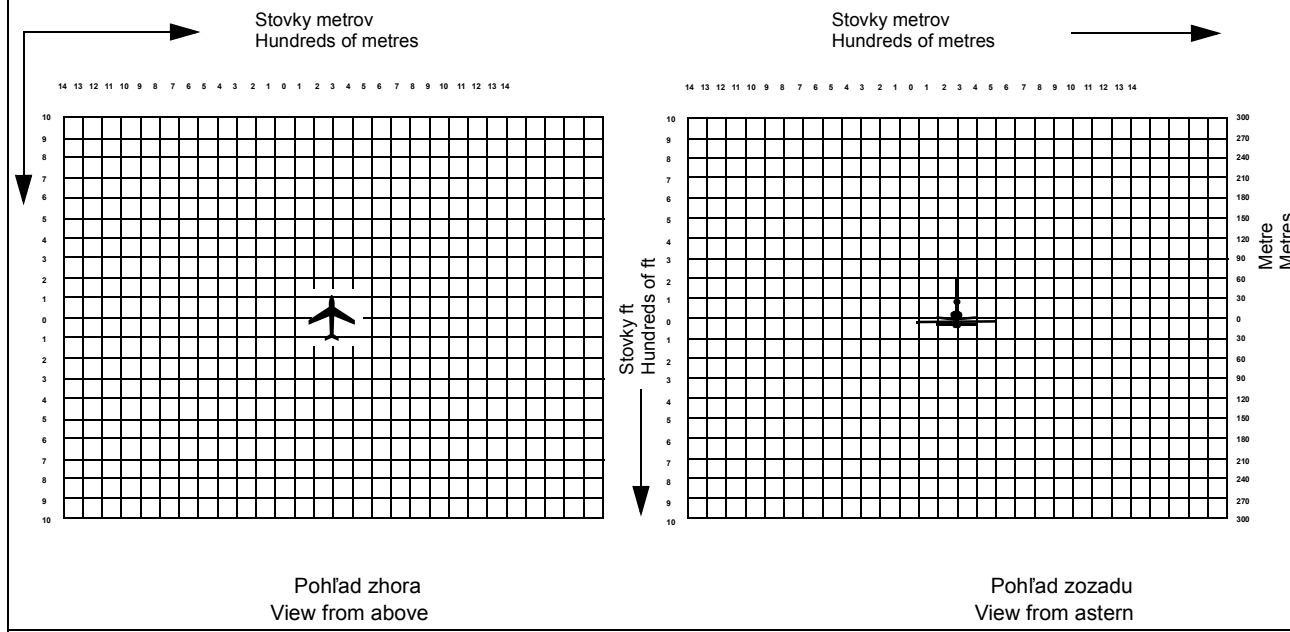
<input type="checkbox"/> Áno, založené na radare Yes, based on radar <input type="checkbox"/> Nie No	<input type="checkbox"/> Áno, založené na vizuálnom kontakte Yes, based on visual sighting <input type="checkbox"/> Neznáme Unknown	<input type="checkbox"/> Áno, založené na vizuálnom kontakte Yes, based on other information <input type="checkbox"/> Neznáme Unknown
h) Vydané informácie o prevádzke Traffic information issued		
<input type="checkbox"/> Áno, založené na radare Yes, based on radar <input type="checkbox"/> Nie No	<input type="checkbox"/> Áno, založené na vizuálnom kontakte Yes, based on visual sighting <input type="checkbox"/> Neznáme Unknown	<input type="checkbox"/> Áno, založené na inej informácii Yes, based on other information <input type="checkbox"/> Neznáme Unknown
i) Vykonané opatrenia k vyhnutiu Avoiding action taken		
<input type="checkbox"/> Áno Yes	<input type="checkbox"/> Nie No	<input type="checkbox"/> Neznáme Unknown
4. Vzdialenosť/Distance		
a) Najbližšia horizontálna vzdialenosť Closest horizontal distance		
b) Najbližšia vertikálna vzdialenosť Closest vertical distance		
5. Poveternostné letové podmienky Flight weather conditions		
a) IMC/VMC*		
b) Nad/pod* oblakmi/hmlou/dymnom alebo medzi vrstvami* Above/below* clouds/fog/haze or between layers*		
c) Vertikálna vzdialenosť od oblakov m/ft* pod m/ft* nad Distance vertically from clouds m/ft* below m/ft* above		
d) V oblakoch/daždi/snehu/daždi so snehom/hmle/dymne* In clouds/rain/snow/sleet/fog/haze*		
e) Letiaci proti/od* slnka Flying into/out* of sun		
f) Letová dohľadnosť m/km* Flight visibility m/km*		
6. Akékoľvek iné informácie považované veliteľom lietadla za dôležité Any other information considered important by the pilot-in-command 		
D. RÔZNE MISCELLANEOUS		
1. Informácie týkajúce sa lietadla, ktoré udalosť hlási Information regarding reporting aircraft		
a) Registrová značka lietadla Aircraft registration		

<p>b) Typ lietadla Aircraft type</p> <p>c) Prevádzkovateľ Operator</p> <p>d) Letisko odletu Aerodrome of departure</p> <p>e) Letisko prvého pristátia určenie Aerodrome of first landing destination</p> <p>f) Hlásené rádiom alebo inak na (názov ATS stanovišťa) v čase UTC Reported by radio or other means to (name of ATS unit) at time UTC</p> <p>g) Dátum/čas/miesto podania formulára Date/time/place of completion of form</p>
<p>2. Funkcia, adresa a podpis osoby, ktorá udalosť hlási Function, address and signature of person submitting report</p> <p>a) Funkcia Function</p> <p>b) Adresa Address</p> <p>c) Podpis Signature</p> <p>d) Telefónne číslo Telephone number</p>
<p>3. Funkcia a podpis osoby prijímajúcej hlásenie Function and signature of person receiving report</p> <p>a) Funkcia b) Podpis Function Signature</p>
<p>E. Doplňujúce informácie stanovišťa, ktorého sa udalosť týka Supplementary information by ATS unit concerned</p> <p>1. Príjem hlásenia/Receipt of report</p> <p>a) Hlásenie prijaté via AFTN/rádiom/telefónom/iným spôsobom (uvedte)* Report received via AFTN/radio/telephone/other (specify)*</p> <p>b) Hlásenie prijaté (názov stanovišťa) Report received by (name of ATS unit)</p>
<p>2. Podrobnosti o činnosti ATS/Details of ATS action</p> <p>Povolenie, udalosť pozorovaná (radarom/vizuálne, vydaná výstraha, výsledok miestneho zisťovania atď.) Clearance, incident seen (radar/visually, warning given, result of local enquiry, etc.)</p> <p>.....</p> <p>.....</p>

AIRPROX DIAGRAMY
DIAGRAMS OF AIRPROX

Vyznačte trajektóriu druhého lietadla vzhľadom k Vám v plániku naľavo a prevýšenie napravo s predpokladom, že vy sám ste v strede diagramu. Vyznačte miesto prvého vizuálneho kontaktu a vzdialenosť v čase minútia.

Mark passage of other aircraft relative to you, in plan on the left and in elevation on the right, assuming you are at the centre of each diagram. Include first sighting and passing distance.



* Nehodiace sa škrtnite

* Delete as appropriate

Pokyny na vyplnenie formuláru Hlásenie udalosti v letovej prevádzke

Instructions for the completion of the Air Traffic Report Form

	Bod Item	
Identifikácia lietadla podávajúceho hlásenie	A	Aircraft identification of the aircraft filing the report
Správa AIRPROX má byť okamžite hlásená rádiom	B	An AIRPROX report should be filed immediately by radio
Dátum/čas v UTC a umiestnenie v smere a vzdialenosť od navigačného zariadenia alebo v LAT/LONG	C1	Date/time UTC and position in bearing and distance from a navigation aid or in LAT/LONG
Informácie týkajúce sa lietadla podávajúceho hlásenie, začiarknite, kde je potrebné	C2	Information regarding aircraft filing the report, tick as necessary
Napr. FL 350/1 013 hPa alebo 2 500 ft/QNH 1 007 hPa alebo 1 200 ft/QFE 998 hPa	C2 c)	E.g. FL 350/1 013 hPa or 2 500 ft/QNH 1 007 hPa or 1 200 ft/QFE 998 hPa
Informácie týkajúce sa iného lietadla	C3	Information regarding the other aircraft involved
Vzdialenosť v čase minúta - uveďte použité jednotky	C4	Passing distance - state units used
Pripojte doplňujúce dokumenty, ak je požadované. Na určenie polôh lietadla môžu byť použité diagramy.	C6	Attach additional papers as required. The diagrams may be used to show aircraft's positions.
Uveďte názov stanovišťa ATS a dátum/čas v UTC	D1 f)	State name of ATS unit and date/time in UTC
Dátum a čas v UTC	D1 g)	Date and time in UTC
Zahrňte detaily o službách poskytovaných stanovištom ATS, ako sú rádiotelefonné frekvencie, pridelené kódy SSR a nastavenie výškomera. Použite diagram na určenie polohy lietadla a pripojte doplňujúce dokumenty, ak je požadované.	E2	Include details of ATS unit such as service provided, radiotelephony frequency, SSR Codes assigned and altimeter setting. Use diagram to show the aircraft's position and attach additional papers as required.

ZÁMERNE NEPOUŽITÉ
INTENTIONALLY BLANK

**ENR 2 VZDUŠNÝ PRIESTOR LETOVÝCH PREVÁDZKOVÝCH
SLUŽIEB**

ENR 2. AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE

ENR 2.1 FIR, UIR, CTA, TMA

ENR 2.1 FIR, UIR, CTA, TMA

<p>Názov Vodorovné hranice Zvislé hranice Trieda vzdušného priestoru</p> <p>Name Lateral limits Vertical limits Class of airspace</p>	<p>Stanovište poskytujúce službu</p> <p>Unit providing service</p>	<p>Volací znak Použité jazyky Priestor a podmienky použitia Prevádzková doba</p> <p>Call sign Languages Area and conditions of use Hours of service</p>	<p>Frekvencia/ Kanál Účel</p> <p>Frequency/ Channel Purpose</p>	<p>Poznámky</p> <p>Remarks</p>
1	2	3	4	5
<p>FIR BRATISLAVA BRATISLAVA FIR Štátna hranica s Poľskom, Ukrajinou, Maďarskom, Rakúskom a Českou republikou. State boundary with Poland, Ukraine, Hungary, Austria and Czech Republic.</p> <p>UNL GND</p>				
<p>UIR: NIL</p>				

<p>Názov Vodorovné hranice Zvislé hranice Trieda vzdušného priestoru</p> <p>Name Lateral limits Vertical limits Class of airspace</p>	<p>Stanovište poskytujúce službu</p> <p>Unit providing service</p>	<p>Volací znak Použité jazyky Priestor a podmienky použitia Prevádzková doba</p> <p>Call sign Languages Area and conditions of use Hours of service</p>	<p>Frekvencia/ Kanál Účel</p> <p>Frequency/ Channel Purpose</p>	<p>Poznámky</p> <p>Remarks</p>
1	2	3	4	5
<p>CTA BRATISLAVA (CTA BRATISLAVA sa skladá zo SEKTOR EAST + SEKTOR WEST)</p>				
<p>BRATISLAVA CTA (BRATISLAVA CTA consists of SECTOR EAST + SECTOR WEST)</p>				
<p><u>Poznámka:</u> V CTA BRATISLAVA sa vo FL 245 - FL 660 uplatňujú FRA postupy, pozri podsekciiu ENR 1.3.</p>				
<p><u>Note:</u> FRA procedures are applied in BRATISLAVA CTA within FL 245 - FL 660, see subsection ENR 1.3.</p>				
<p>SEKTOR WEST SECTOR WEST 490358N 0180528E 485430N 0182034E 484419N 0182710E 483143N 0185547E 480403N 0191509E pozdĺž štátnej hranice s Maďarskom, Rakúskom a Českou republikou po along state boundary with Hungary, Austria and the Czech Republic to 490358N 0180528E Zvislé hranice a trieda vzdušného priestoru: Vertical limits and class of airspace: FL 660 8 000 ft AMSL Trieda vzdušného priestoru: C Class of airspace: C</p>	<p>BRATISLAVA ACC</p>	<p>BRATISLAVA RADAR SK, EN H24 H24 H24 H24 H24 H24 H24 H24 H24 H24 H24 H24 H24 H24 H24 H24 H24</p>	<p>127,425 MHz 129,275 MHz ²⁾ 280,300 MHz (high) ¹⁾ CH 135,965 CH 132,355 CH 122,230 ²⁾ 280,300 MHz (upper) ¹⁾ CH 125,965 CH 122,230 ²⁾ 280,300 MHz (middle) ¹⁾ 134,475 MHz 126,475 MHz ²⁾ 280,300 MHz (lower) ¹⁾ 121,500 MHz ³⁾ 279,450 MHz ⁴⁾</p>	<p>¹⁾ Pozri poznámky - strana ENR 2.1-3. ¹⁾ See Notes - page ENR 2.1-3. ²⁾ Náhradná FREQ/CH ²⁾ Alternate FREQ/CH ³⁾ Núdzová FREQ ³⁾ Emergency FREQ ⁴⁾ Spoločná civilná a vojenská UHF náhradná FREQ. ⁴⁾ Common civil and military UHF alternate FREQ.</p>

Názov Vodorovné hranice Zvislé hranice Trieda vzdušného priestoru Name Lateral limits Vertical limits Class of airspace	Stanovište poskytujúce službu Unit providing service	Volací znak Použitý jazyk Priestor a podmienky použitia Prevádzková doba Call sign Languages Area and conditions of use Hours of service	Frekvencia/ Kanál Účel Frequency/ Channel Purpose	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5
SEKTOR EAST SECTOR EAST 490358N 0180528E pozdĺž štátnej hranice s Českou republikou, Poľskom, Ukrajinou a Maďarskom po along state boundary with the Czech Republic, Poland, Ukraine and Hungary to 480403N 0191509E 483143N 0185547E 484419N 0182710E 485430N 0182034E 490358N 0180528E Zvislé hranice a trieda vzdušného priestoru: Vertical limits and class of airspace: FL 660 8 000 ft AMSL ¹⁾ Trieda vzdušného priestoru: C Class of airspace: C	BRATISLAVA ACC	BRATISLAVA RADAR SK, EN H24 H24 H24 H24 H24 H24 H24 H24 H24 H24 H24 H24 H24	127,425 MHz 129,275 MHz ²⁾ 280,300 MHz (high) ⁵⁾ CH 132,735 CH 132,355 CH 122,230 ²⁾ 280,300 MHz (upper) ⁵⁾ CH 125,965 CH 122,230 ²⁾ 280,300 MHz (middle) ⁵⁾ 134,475 MHz 126,475 MHz ²⁾ 280,300 MHz (lower) ⁵⁾ 121,500 MHz ³⁾ 279,450 MHz ⁴⁾	1) 10 000 ft AMSL v rámci vodorovných hraníc TMA 4 Poprad. 1) 10 000 ft AMSL within lateral limits of Poprad TMA 4. 2) Náhradná FREQ/ CH 2) Alternate FREQ/ CH 3) Núdzová FREQ 3) Emergency FREQ 4) Spoločná civilná a vojenská UHF náhradná FREQ 4) Common civil and military UHF alternate FREQ 5) Pozri poznámky - strana ENR 2.1-3. 5) See notes - page ENR 2.1-3.
SEKTOR FIS SECTOR FIS Vodorovné hranice sú totožné s vodorovnými hranicami FIR BRATISLAVA. Lateral limits are identical with those of BRATISLAVA FIR. Zvislé hranice a trieda vzdušného priestoru: Vertical limits and class of airspace: 8 000 ft AMSL ¹⁾ GND Trieda vzdušného priestoru: G Class of airspace: G	BRATISLAVA FIC	BRATISLAVA INFORMATION SK, EN H24 H24	124,300 MHz ²⁾ 121,500 MHz ³⁾	1) 10 000 ft AMSL v rámci vodorovných hraníc TMA 4 Poprad. 1) 10 000 ft AMSL within lateral limits of Poprad TMA 4. 2) Pozri poznámky - strana ENR 2.1-3. 2) See Notes - page ENR 2.1-3. 3) Núdzová FREQ 3) Emergency FREQ

Poznámka 1: Zvislé delenie sektoru WEST podľa rozhodnutia ACC BRATISLAVA na základe prevádzkových potrieb.

Note 1: Vertical division of the sector WEST on discretion of BRATISLAVA ACC upon traffic demand.

Poznámka 2: Letovú informačnú a pohotovostnú službu mimo rádiového krytia stanice Bratislava Information poskytujú všetky TWR letísk, uvedené v AIP SR.

Note 2: Outside radio cover of Bratislava Information station, Flight Information Service and Alerting Service are provided within BRATISLAVA FIR by all TWR of aerodromes published in the AIP S. R.

<p>Názov Vodorovné hranice Zvislé hranice Trieda vzdušného priestoru</p> <p>Name Lateral limits Vertical limits Class of airspace</p>	<p>Stanovište poskytujúce službu</p> <p>Unit providing service</p>	<p>Volací znak Použité jazyky Priestor a podmienky použitia Prevádzková doba</p> <p>Call sign Languages Area and conditions of use Hours of service</p>	<p>Frekvencia/ Kanál Účel</p> <p>Frequency/ Channel Purpose</p>	<p>Poznámky</p> <p>Remarks</p>
1	2	3	4	5
<p>TMA BRATISLAVA (TMA BRATISLAVA sa skladá z TMA 1 BRATISLAVA + TMA 2 BRATISLAVA + TMA 3 BRATISLAVA + TMA 4 BRATISLAVA)</p>				
<p>BRATISLAVA TMA (BRATISLAVA TMA consists of BRATISLAVA TMA 1 + BRATISLAVA TMA 2 + BRATISLAVA TMA 3 + BRATISLAVA TMA 4)</p>				
<p>TMA 1 BRATISLAVA BRATISLAVA TMA 1 482759N 0172622E 482504N 0173405E 481231N 0174540E 480324N 0174421E 475239N 0172847E pozďĺž štátnych hraníc do along state boundary to 475949N 0171557E 480607N 0172501E 480743N 0172232E kruhový oblúk 7 NM okolo ARP LZIB do circular arc 7 NM around ARP LZIB to 481258N 0172222E 481521N 0172549E 481905N 0171959E 481859N 0171741E 482759N 0172622E 5 000 ft AMSL 1 500 ft AMSL Trieda vzdušného priestoru: C Class of airspace: C</p>	<p>ŠTEFÁNIK APP</p>	<p>ŠTEFÁNIK RADAR SK, EN ATIS ŠTEFÁNIK ARRIVAL EN ATIS ŠTEFÁNIK DEPARTURE EN Bratislava TMA 1 H24</p>	<p>134,925 MHz 118,975 MHz ¹⁾ 121,500 MHz ²⁾ 133,880 MHz 128,655 MHz</p>	<p>¹⁾ Náhradná FREQ ¹⁾ Alternate FREQ ²⁾ Núdzová FREQ ²⁾ Emergency FREQ</p>
<p>TMA 2 BRATISLAVA BRATISLAVA TMA 2 481933N 0165432E 481833N 0170053E 481808N 0170333E 481457N 0170046E 480837N 0170326E pozďĺž štátnych hraníc do along state boundary to 481933N 0165432E 5 000 ft AMSL 2 500 ft AMSL Trieda vzdušného priestoru: C Class of airspace: C</p>	<p>ŠTEFÁNIK APP</p>	<p>ŠTEFÁNIK RADAR SK, EN ATIS ŠTEFÁNIK ARRIVAL EN ATIS ŠTEFÁNIK DEPARTURE EN Bratislava TMA 2 H24</p>	<p>134,925 MHz 118,975 MHz ¹⁾ 121,500 MHz ²⁾ 133,880 MHz 128,655 MHz</p>	<p>¹⁾ Náhradná FREQ ¹⁾ Alternate FREQ ²⁾ Núdzová FREQ ²⁾ Emergency FREQ</p>

<p>Názov Vodorovné hranice Zvislé hranice Trieda vzdušného priestoru</p> <p>Name Lateral limits Vertical limits Class of airspace</p>	<p>Stanovište poskytujúce službu</p> <p>Unit providing service</p>	<p>Volací znak Použité jazyky Priestor a podmienky použitia Prevádzková doba</p> <p>Call sign Languages Area and conditions of use Hours of service</p>	<p>Frekvencia/ Kanál Účel</p> <p>Frequency/ Channel Purpose</p>	<p>Poznámky</p> <p>Remarks</p>
1	2	3	4	5
<p>TMA 3 BRATISLAVA BRATISLAVA TMA 3 482504N 0173405E 481755N 0175259E 481222N 0175804E 475602N 0175539E 474617N 0174129E</p> <p>pozdĺž štátnych hraníc do along state boundary to</p> <p>475239N 0172847E 480324N 0174421E 481231N 0174540E 482504N 0173405E</p> <p>5 000 ft AMSL 2 500 ft AMSL</p> <p>Trieda vzdušného priestoru: C Class of airspace: C</p>	<p>ŠTEFÁNIK APP</p>	<p>ŠTEFÁNIK RADAR SK, EN</p> <p>ATIS ŠTEFÁNIK ARRIVAL EN</p> <p>ATIS ŠTEFÁNIK DEPARTURE EN</p> <p>Bratislava TMA 3 H24</p>	<p>134,925 MHz 118,975 MHz ¹⁾ 121,500 MHz ²⁾</p> <p>133,880 MHz</p> <p>128,655 MHz</p>	<p>¹⁾ Náhradná FREQ ¹⁾ Alternate FREQ</p> <p>²⁾ Núdzová FREQ ²⁾ Emergency FREQ</p>
<p>TMA 4 BRATISLAVA BRATISLAVA TMA 4 485128N 0174034E 484817N 0174716E 484225N 0175931E 483712N 0180015E 483517N 0180032E 482452N 0180200E 481725N 0180302E 475116N 0180639E 474524N 0180343E</p> <p>pozdĺž štátnych hraníc do along state boundary to</p> <p>485128N 0174034E</p> <p>FL 125 5 000 ft AMSL</p> <p>Trieda vzdušného priestoru: C Class of airspace: C</p>	<p>ŠTEFÁNIK APP</p>	<p>ŠTEFÁNIK RADAR SK, EN</p> <p>ATIS ŠTEFÁNIK ARRIVAL EN</p> <p>ATIS ŠTEFÁNIK DEPARTURE EN</p> <p>Bratislava TMA 4 H24</p>	<p>134,925 MHz 118,975 MHz ¹⁾ 121,500 MHz ²⁾</p> <p>133,880 MHz</p> <p>128,655 MHz</p>	<p>¹⁾ Náhradná FREQ ¹⁾ Alternate FREQ</p> <p>²⁾ Núdzová FREQ ²⁾ Emergency FREQ</p>

Názov Vodorovné hranice Zvislé hranice Trieda vzdušného priestoru Name Lateral limits Vertical limits Class of airspace	Stanovište poskytujúce službu Unit providing service	Volací znak Použité jazyky Priestor a podmienky použitia Prevádzková doba Call sign Languages Area and conditions of use Hours of service	Frekvencia/ Kanál Účel Frequency/ Channel Purpose	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5
TMA KOŠICE (TMA KOŠICE sa skladá z TMA 1A KOŠICE + TMA 1B KOŠICE + TMA 1C KOŠICE + TMA 2 KOŠICE + TMA 3 KOŠICE + TMA 4 KOŠICE)				
KOŠICE TMA (KOŠICE TMA consists of KOŠICE TMA 1A + KOŠICE TMA 1B + KOŠICE TMA 1C + KOŠICE TMA 2 + KOŠICE TMA 3 + KOŠICE TMA 4)				
TMA 1A KOŠICE KOŠICE TMA 1A 485545N 0211158E 485348N 0212442E 484220N 0213447E 483853N 0213333E 484002N 0212611E 484415N 0212215E 485043N 0212432E 485232N 0211244E 485120N 0211218E 484921N 0210609E 484947N 0210317E 485028N 0205847E 485137N 0205911E 485237N 0210217E 485545N 0211158E 5 000 ft AMSL <hr/> 3 500 ft AMSL Trieda vzdušného priestoru: D Class of airspace: D	KOŠICE APP	KOŠICE RADAR SK, EN KOŠICE ATIS EN Košice TMA 1A H24	129,350 MHz 119,850 MHz ¹⁾ 121,500 MHz ²⁾ 133,730 MHz	1) Náhradná FREQ 1) Alternate FREQ 2) Núdzová FREQ 2) Emergency FREQ
TMA 1B KOŠICE KOŠICE TMA 1B 484002N 0212611E 483853N 0213333E 483212N 0213109E pozdĺž štátnych hraníc do along state boundary to 483349N 0212359E 484002N 0212611E 5 000 ft AMSL <hr/> 4 000 ft AMSL Trieda vzdušného priestoru: D Class of airspace: D	KOŠICE APP	KOŠICE RADAR SK, EN KOŠICE ATIS EN Košice TMA 1B H24	129,350 MHz 119,850 MHz ¹⁾ 121,500 MHz ²⁾ 133,730 MHz	1) Náhradná FREQ 1) Alternate FREQ 2) Núdzová FREQ 2) Emergency FREQ

<p>Názov Vodorovné hranice Zvislé hranice Trieda vzdušného priestoru</p> <p>Name Lateral limits Vertical limits Class of airspace</p>	<p>Stanovište poskytujúce službu</p> <p>Unit providing service</p>	<p>Volací znak Použité jazyky Priestor a podmienky použitia Prevádzková doba</p> <p>Call sign Languages Area and conditions of use Hours of service</p>	<p>Frekvencia/ Kanál Účel</p> <p>Frequency/ Channel Purpose</p>	<p>Poznámky</p> <p>Remarks</p>
1	2	3	4	5
<p>TMA 1C KOŠICE KOŠICE TMA 1C 484432N 0205644E 484326N 0210406E 483139N 0210003E</p> <p>pozdĺž štátnych hraníc do along state boundary to 483306N 0205249E 484432N 0205644E</p> <p>5 000 ft AMSL 3 500 ft AMSL</p> <p>Trieda vzdušného priestoru: D Class of airspace: D</p>	<p>KOŠICE APP</p>	<p>KOŠICE RADAR SK, EN</p> <p>KOŠICE ATIS EN</p> <p>Košice TMA 1C H24</p>	<p>129,350 MHz 119,850 MHz ¹⁾ 121,500 MHz ²⁾</p> <p>133,730 MHz</p>	<p>¹⁾ Náhradná FREQ ¹⁾ Alternate FREQ ²⁾ Núdzová FREQ ²⁾ Emergency FREQ</p>

<p>Názov Vodorovné hranice Zvislé hranice Trieda vzdušného priestoru</p> <p>Name Lateral limits Vertical limits Class of airspace</p>	<p>Stanovište poskytujúce službu</p> <p>Unit providing service</p>	<p>Volací znak Použité jazyky Priestor a podmienky použitia Prevádzková doba</p> <p>Call sign Languages Area and conditions of use Hours of service</p>	<p>Frekvencia/ Kanál Účel</p> <p>Frequency/ Channel Purpose</p>	<p>Poznámky</p> <p>Remarks</p>
1	2	3	4	5
<p>TMA 2 KOŠICE KOŠICE TMA 2 482346N 0202459E pozdĺž štátnych hraníc do along state boundary to 482000N 0214901E 481703N 0214953E 481110N 0210551E 482346N 0202459E</p> <p>9 500 ft AMSL 1 000 ft AGL</p> <p>Trieda vzdušného priestoru: D Class of airspace: D</p>	KOŠICE APP	<p>KOŠICE RADAR SK, EN</p> <p>KOŠICE ATIS EN</p> <p>Košice TMA 2 H24</p>	<p>129,350 MHz 119,850 MHz ¹⁾ 121,500 MHz ²⁾</p> <p>133,730 MHz</p>	<p>¹⁾ Náhradná FREQ ¹⁾ Alternate FREQ ²⁾ Núdzová FREQ ²⁾ Emergency FREQ</p> <p>Obmedzenie pre lety v TMA 2 Košice - pozri odsek LZKZ AD 2.22.3.7.</p> <p>Restriction for flights within Košice TMA 2 - see para. LZKZ AD 2.22.3.7.</p>
<p>TMA 3 KOŠICE KOŠICE TMA 3 485845N 0211010E 485721N 0211919E 485613N 0212646E 484933N 0213848E 484643N 0214405E 482757N 0213722E</p> <p>pozdĺž štátnych hraníc do along state boundary to</p> <p>483418N 0204531E 484122N 0204755E 484329N 0204523E 484744N 0204015E 485031N 0203653E 485555N 0204358E 485542N 0205044E 485532N 0205556E 485638N 0210049E 485845N 0211010E</p> <p>8 000 ft AMSL 5 000 ft AMSL</p> <p>Trieda vzdušného priestoru: D Class of airspace: D</p>	KOŠICE APP	<p>KOŠICE RADAR SK, EN</p> <p>KOŠICE ATIS EN</p> <p>Košice TMA 3 H24</p>	<p>129,350 MHz 119,850 MHz ¹⁾ 121,500 MHz ²⁾</p> <p>133,730 MHz</p>	<p>¹⁾ Náhradná FREQ ¹⁾ Alternate FREQ ²⁾ Núdzová FREQ ²⁾ Emergency FREQ</p>

<p>Názov Vodorovné hranice Zvislé hranice Trieda vzdušného priestoru</p> <p>Name Lateral limits Vertical limits Class of airspace</p>	<p>Stanovište poskytujúce službu</p> <p>Unit providing service</p>	<p>Volací znak Použité jazyky Priestor a podmienky použitia Prevádzková doba</p> <p>Call sign Languages Area and conditions of use Hours of service</p>	<p>Frekvencia/ Kanál Účel</p> <p>Frequency/ Channel Purpose</p>	<p>Poznámky</p> <p>Remarks</p>
1	2	3	4	5
<p>TMA 4 KOŠICE KOŠICE TMA 4 490821N 0211521E 485721N 0211919E 485613N 0212646E 484933N 0213848E 484643N 0214405E 482757N 0213722E</p> <p>pozdĺž štátnych hraníc do along state boundary to</p> <p>482346N 0202459E 482937N 0201718E 484016N 0201442E 485100N 0202704E 485031N 0203653E 485555N 0204358E 485816N 0204704E 490603N 0205721E 490821N 0211521E</p> <p>FL 135 8 000 ft AMSL</p> <p>Trieda vzdušného priestoru: D Class of airspace: D</p>	<p>KOŠICE APP</p>	<p>KOŠICE RADAR SK, EN</p> <p>KOŠICE ATIS EN</p> <p>Košice TMA 4 H24</p>	<p>129,350 MHz 119,850 MHz ¹⁾ 121,500 MHz ²⁾</p> <p>133,730 MHz</p>	<p>¹⁾ Náhradná FREQ ¹⁾ Alternate FREQ ²⁾ Núdzová FREQ ²⁾ Emergency FREQ</p>

Názov Vodorovné hranice Zvislé hranice Trieda vzdušného priestoru Name Lateral limits Vertical limits Class of airspace	Stanovište poskytujúce službu Unit providing service	Volací znak Použitý jazyk Priestor a podmienky použitia Prevádzková doba Call sign Languages Area and conditions of use Hours of service	Frekvencia/Kanál Účel Frequency/ Channel Purpose	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5
TMA PIEŠŤANY (TMA PIEŠŤANY sa skladá z TMA 1 PIEŠŤANY + TMA 2 PIEŠŤANY) PIEŠŤANY TMA (PIEŠŤANY TMA consists of PIEŠŤANY TMA 1 + PIEŠŤANY TMA 2)				
TMA 1 PIEŠŤANY PIEŠŤANY TMA 1 484733N 0174409E 483518N 0173942E kruhový oblúk 7 NM okolo ARP LZPP do circular arc 7 NM around ARP LZPP to 483159N 0174316E 482708N 0174130E 482547N 0174952E 483038N 0175139E kruhový oblúk 7 NM okolo ARP LZPP to circular arc 7 NM around ARP LZPP to 483712N 0180015E 483517N 0180032E 482452N 0180200E 481755N 0175259E 482504N 0173405E 482640N 0173527E 483503N 0173429E 484616N 0173840E 484733N 0174409E 5 000 ft AMSL 2 500 ft AMSL Trieda vzdušného priestoru: D ⁴⁾ Class of airspace: D ⁴⁾	PIEŠŤANY TWR	PIEŠŤANY VEŽA PIEŠŤANY TOWER SK, EN Piešťany TMA 1 Ako letové prevádzkové služby ²⁾ As air traffic services ²⁾	118,575 MHz 118,450 MHz ³⁾ 121,500 MHz ¹⁾	1) Núdzová FREQ 1) Emergency FREQ 2) Pozri odsek LZPP AD 2.3.7. 2) See para. LZPP AD 2.3.7. 3) Náhradná FREQ 3) Alternate FREQ 4) Mimo OPR HR TWR Piešťany sa mení trieda vzdušného priestoru z D na G. 4) Outside OPR HR of Piešťany TWR the airspace classification changes from D to G.
TMA 2 PIEŠŤANY PIEŠŤANY TMA 2 484616N 0173840E 483503N 0173429E 482640N 0173527E 482504N 0173405E 482759N 0172622E 483241N 0172548E 483649N 0172519E 484442N 0173203E 484616N 0173840E 5 000 ft AMSL 3 500 ft AMSL Trieda vzdušného priestoru: D ⁴⁾ Class of airspace: D ⁴⁾	PIEŠŤANY TWR	PIEŠŤANY VEŽA PIEŠŤANY TOWER SK, EN Piešťany TMA 2 Ako letové prevádzkové služby ²⁾ As air traffic services ²⁾	118,575 MHz 118,450 MHz ³⁾ 121,500 MHz ¹⁾	1) Núdzová FREQ 1) Emergency FREQ 2) Pozri odsek LZPP AD 2.3.7. 2) See para. LZPP AD 2.3.7. 3) Náhradná FREQ 3) Alternate FREQ 4) Mimo OPR HR TWR Piešťany sa mení trieda vzdušného priestoru z D na G. 4) Outside OPR HR of Piešťany TWR the airspace classification changes from D to G.

<p>Názov Vodorovné hranice Zvislé hranice Trieda vzdušného priestoru</p> <p>Name Lateral limits Vertical limits Class of airspace</p>	<p>Stanovište poskytujúce službu</p> <p>Unit providing service</p>	<p>Volací znak Použité jazyky Priestor a podmienky použitia Prevádzková doba</p> <p>Call sign Languages Area and conditions of use Hours of service</p>	<p>Frekvencia/ Kanál Účel</p> <p>Frequency/ Channel Purpose</p>	<p>Poznámky</p> <p>Remarks</p>
1	2	3	4	5
<p>TMA POPRAD (TMA POPRAD sa skladá z TMA 1 POPRAD + TMA 2 POPRAD + TMA 3 POPRAD + TMA 4 POPRAD)</p>				
<p>POPRAD TMA (POPRAD TMA consists of POPRAD TMA 1 + POPRAD TMA 2 + POPRAD TMA 3 + POPRAD TMA 4)</p>				
<p>TMA 1 POPRAD POPRAD TMA 1 491248N 0201925E 491145N 0204041E 490653N 0204807E 485816N 0204704E 485555N 0204358E 485031N 0203653E 485100N 0202704E 485133N 0201547E 485649N 0201623E 485637N 0202041E 490112N 0202640E 490053N 0203300E 490642N 0203340E 490743N 0201236E 491248N 0201925E</p> <p>8 000 ft AMSL 5 000 ft AMSL</p> <p>Trieda vzdušného priestoru: D ¹⁾ Class of airspace: D ¹⁾</p>	<p>TATRY TWR</p>	<p>TATRY VEŽA ²⁾ TATRY TOWER ²⁾ SK, EN</p> <p>POPRAD TATRY ATIS EN</p> <p>Poprad TMA 1 Ako letové prevádzkové služby ⁵⁾ As air traffic services ⁵⁾</p>	<p>121,350 MHz 118,950 MHz ³⁾ 118,625 MHz ³⁾ 121,500 MHz ⁴⁾</p> <p>133,130 MHz</p>	<p>¹⁾ Mimo OPR HR TWR Tatry sa mení trieda vzdušného priestoru z D na G a letové prevádzkové služby poskytuje stanovište FIC Bratislava.</p> <p>¹⁾ Outside OPR HR of Tatry TWR the airspace classification changes from D to G and air traffic services are provided by Bratislava FIC.</p> <p>²⁾ Približovacia službu riadenia, vrátane radarovej, v TMA Poprad a CTR Tatry poskytuje TWR Tatry.</p> <p>²⁾ Approach control service including that by means of radar within TMA Poprad and CTR Tatry is provided by Tatry TWR.</p> <p>³⁾ Náhradná FREQ</p> <p>³⁾ Alternate FREQ</p> <p>⁴⁾ Núdzová FREQ</p> <p>⁴⁾ Emergency FREQ</p> <p>⁵⁾ Pozri odsek LZTT AD 2.3.7.</p> <p>⁵⁾ See para. LZTT AD 2.3.7.</p>

<p>Názov Vodorovné hranice Zvislé hranice Trieda vzdušného priestoru</p> <p>Name Lateral limits Vertical limits Class of airspace</p>	<p>Stanovište poskytujúce službu</p> <p>Unit providing service</p>	<p>Volací znak Použité jazyky Priestor a podmienky použitia Prevádzková doba</p> <p>Call sign Languages Area and conditions of use Hours of service</p>	<p>Frekvencia/ Kanál Účel</p> <p>Frequency/ Channel Purpose</p>	<p>Poznámky</p> <p>Remarks</p>
1	2	3	4	5
<p>TMA 2 POPRAD</p> <p>POPRAD TMA 2</p> <p>490900N 0194408E 490840N 0195143E 485759N 0195038E 485819N 0194304E 490900N 0194408E</p> <hr/> <p>8 000 ft AMSL</p> <hr/> <p>6 000 ft AMSL</p> <p>Trieda vzdušného priestoru: D ¹⁾</p> <p>Class of airspace: D ¹⁾</p>	<p>TATRY TWR</p>	<p>TATRY VEŽA ²⁾</p> <p>TATRY TOWER ²⁾</p> <p>SK, EN</p> <p>POPRAD TATRY ATIS EN</p> <p>Poprad TMA 2</p> <p>Ako letové prevádzkové služby ⁵⁾</p> <p>As air traffic services ⁵⁾</p>	<p>121,350 MHz 118,950 MHz ³⁾ 118,625 MHz ³⁾ 121,500 MHz ⁴⁾</p> <p>133,130 MHz</p>	<p>¹⁾ Mimo OPR HR TWR Tatry sa mení trieda vzdušného priestoru z D na G a letové prevádzkové služby poskytuje stanovište FIC Bratislava.</p> <p>¹⁾ Outside OPR HR of Tatry TWR the airspace classification changes from D to G and air traffic services are provided by Bratislava FIC.</p> <p>²⁾ Približovacia služba riadenia, vrátane radarovej, v TMA Poprad a CTR Tatry poskytuje TWR Tatry.</p> <p>²⁾ Approach control service including that by means of radar within TMA Poprad and CTR Tatry is provided by Tatry TWR.</p> <p>³⁾ Náhradná FREQ</p> <p>³⁾ Alternate FREQ</p> <p>⁴⁾ Núdzová FREQ</p> <p>⁴⁾ Emergency FREQ</p> <p>⁵⁾ Pozri odsek LZTT AD 2.3.7.</p> <p>⁵⁾ See para. LZTT AD 2.3.7.</p>

<p>Názov Vodorovné hranice Zvislé hranice Trieda vzdušného priestoru</p> <p>Name Lateral limits Vertical limits Class of airspace</p>	<p>Stanovište poskytujúce službu</p> <p>Unit providing service</p>	<p>Volací znak Použité jazyky Priestor a podmienky použitia Prevádzková doba</p> <p>Call sign Languages Area and conditions of use Hours of service</p>	<p>Frekvencia/ Kanál Účel</p> <p>Frequency/ Channel Purpose</p>	<p>Poznámky</p> <p>Remarks</p>
1	2	3	4	5
<p>TMA 3 POPRAD</p> <p>POPRAD TMA 3</p> <p>492425N 0202237E</p> <p>pozdĺž štátnych hraníc do along state boundary to</p> <p>491911N 0205230E 490955N 0205555E 490603N 0205721E 485816N 0204704E 485555N 0204358E 485031N 0203653E 485100N 0202704E 485133N 0201547E 485151N 0200910E 485224N 0195727E 485636N 0195240E 485709N 0193958E 490001N 0193640E 490917N 0193734E 491052N 0194008E 490900N 0194408E 490840N 0195143E 490743N 0201236E 491248N 0201925E 491508N 0202234E 491845N 0202237E 492425N 0202237E</p> <p>FL 135</p> <p>8 000 ft AMSL</p> <p>Trieda vzdušného priestoru: D ¹⁾</p> <p>Class of airspace: D ¹⁾</p>	<p>TATRY TWR</p>	<p>TATRY VEŽA ²⁾</p> <p>TATRY TOWER ²⁾</p> <p>SK, EN</p> <p>POPRAD TATRY ATIS EN</p> <p>Poprad TMA 3</p> <p>Ako letové prevádzkové služby ⁵⁾</p> <p>As air traffic services ⁵⁾</p>	<p>121,350 MHz 118,950 MHz ³⁾ 118,625 MHz ³⁾ 121,500 MHz ⁴⁾</p> <p>133,130 MHz</p>	<p>¹⁾ Mimo OPR HR TWR Tatry sa mení trieda vzdušného priestoru z D na C a letové prevádzkové služby poskytuje stanovište ACC Bratislava.</p> <p>¹⁾ Outside OPR HR of Tatry TWR the airspace classification changes from D to C and air traffic services are provided by Bratislava ACC.</p> <p>²⁾ Približovaciú službu riadenia, vrátane radarovej, v TMA Poprad a CTR Tatry poskytuje TWR Tatry.</p> <p>²⁾ Approach control service including that by means of radar within TMA Poprad and CTR Tatry is provided by Tatry TWR.</p> <p>³⁾ Náhradná FREQ</p> <p>³⁾ Alternate FREQ</p> <p>⁴⁾ Núdzová FREQ</p> <p>⁴⁾ Emergency FREQ</p> <p>⁵⁾ Pozri odsek LZTT AD 2.3.7.</p> <p>⁵⁾ See para. LZTT AD 2.3.7.</p>

<p>Názov Vodorovné hranice Zvislé hranice Trieda vzdušného priestoru</p> <p>Name Lateral limits Vertical limits Class of airspace</p>	<p>Stanovište poskytujúce službu</p> <p>Unit providing service</p>	<p>Volací znak Použité jazyky Priestor a podmienky použitia Prevádzková doba</p> <p>Call sign Languages Area and conditions of use Hours of service</p>	<p>Frekvencia/ Kanál Účel</p> <p>Frequency/ Channel Purpose</p>	<p>Poznámky</p> <p>Remarks</p>
1	2	3	4	5
<p>TMA 4 POPRAD</p> <p>POPRAD TMA 4</p> <p>492425N 0202237E 491845N 0202237E 491508N 0202234E 491248N 0201925E 490743N 0201236E 490840N 0195143E 490900N 0194408E 491052N 0194008E 491205N 0194208E 491228N 0194547E</p> <p>pozdĺž štátnych hraníc do along state boundary to 492425N 0202237E</p> <p>FL 135</p> <p>10 000 ft AMSL</p> <p>Trieda vzdušného priestoru: D ¹⁾ Class of airspace: D ¹⁾</p>	<p>TATRY TWR</p>	<p>TATRY VEŽA ²⁾ TATRY TOWER ²⁾ SK, EN</p> <p>POPRAD TATRY ATIS EN</p> <p>Poprad TMA 4 Ako letové prevádzkové služby ⁵⁾ As air traffic services ⁵⁾</p>	<p>121,350 MHz 118,950 MHz ³⁾ 118,625 MHz ³⁾ 121,500 MHz ⁴⁾</p> <p>133,130 MHz</p>	<p>¹⁾ Mimo OPR HR TWR Tatry sa mení trieda vzdušného priestoru z D na C a letové prevádzkové služby poskytuje stanovište ACC Bratislava.</p> <p>¹⁾ Outside OPR HR of Tatry TWR the airspace classification changes from D to C and air traffic services are provided by Bratislava ACC.</p> <p>²⁾ Približovaciu službu riadenia, vrátane radarovej, v TMA Poprad a CTR Tatry poskytuje TWR Tatry.</p> <p>²⁾ Approach control service including that by means of radar within TMA Poprad and CTR Tatry is provided by Tatry TWR.</p> <p>³⁾ Náhradná FREQ</p> <p>³⁾ Alternate FREQ</p> <p>⁴⁾ Núdzová FREQ</p> <p>⁴⁾ Emergency FREQ</p> <p>⁵⁾ Pozri odsek LZTT AD 2.3.7.</p> <p>⁵⁾ See para. LZTT AD 2.3.7.</p>

<p>Názov Vodorovné hranice Zvislé hranice Trieda vzdušného priestoru</p> <p>Name Lateral limits Vertical limits Class of airspace</p>	<p>Stanovište poskytujúce službu</p> <p>Unit providing service</p>	<p>Volací znak Použité jazyky Priestor a podmienky použitia Prevádzková doba</p> <p>Call sign Languages Area and conditions of use Hours of service</p>	<p>Frekvencia/ Kanál Účel</p> <p>Frequency/ Channel Purpose</p>	<p>Poznámky</p> <p>Remarks</p>
1	2	3	4	5
<p>TMA ŽILINA (TMA ŽILINA sa skladá z TMA 1 ŽILINA + TMA 2 ŽILINA + TMA 3 ŽILINA)</p>				
<p>ŽILINA TMA (ŽILINA TMA consists of ŽILINA TMA 1 + ŽILINA TMA 2 + ŽILINA TMA 3)</p>				
<p>TMA 1 ŽILINA ŽILINA TMA 1</p> <p>492317N 0184502E 492239N 0184738E 491701N 0185141E 491506N 0185014E 491348N 0184558E 491156N 0185208E 490354N 0183904E 490237N 0183309E 490225N 0181716E 490402N 0181246E 491044N 0180751E</p> <p>pozdĺž štátnych hraníc do along state boundary to</p> <p>491156N 0180837E 492317N 0184502E</p> <hr/> <p>9 500 ft AMSL</p> <hr/> <p>3 500 ft AMSL</p> <p>okrem CTR ŽILINA ⁴⁾ except ŽILINA CTR ⁴⁾</p> <p>Trieda vzdušného priestoru: D Class of airspace: D</p>	<p>ŽILINA TWR</p>	<p>ŽILINA VEŽA ŽILINA TOWER</p> <p>SK, EN</p> <p>Žilina TMA 1</p> <p>Ako letové prevádzkové služby ³⁾</p> <p>As air traffic services ³⁾</p>	<p>118,400 MHz 124,150 MHz ¹⁾ 121,500 MHz ²⁾</p>	<p>Mimo OPR HR sa mení trieda vzdušného priestoru nasledovne: spodné vertikálne hranice TMA 1, 2, 3 - 8 000 ft AMSL z D na G, 8 000 ft AMSL - 9 500 ft AMSL z D na C.</p> <p>Outside OPR HR the airspace classes changes as follows: lower vertical limits of TMA 1, 2, 3 - 8 000 ft AMSL from D to G, 8 000 ft AMSL - 9 500 ft AMSL from D to C.</p> <p>Mimo OPR HR TWR Žilina prelietavajúcej prevádzke poskytuje službu ACC/FIC Bratislava.</p> <p>Bratislava ACC/FIC provide air traffic services to overflying traffic outside OPR HR of Žilina TWR.</p> <p>¹⁾ Náhradná FREQ ¹⁾ Alternate FREQ ²⁾ Núdzová FREQ ²⁾ Emergency FREQ ³⁾ Pozri odsek LZZI AD 2.3.7. ³⁾ See para. LZZI AD 2.3.7. ⁴⁾ Pozri odsek LZZI AD 2.17. ⁴⁾ See para. LZZI AD 2.17.</p>

<p>Názov Vodorovné hranice Zvislé hranice Trieda vzdušného priestoru</p> <p>Name Lateral limits Vertical limits Class of airspace</p>	<p>Stanovište poskytujúce službu</p> <p>Unit providing service</p>	<p>Volací znak Použité jazyky Priestor a podmienky použitia Prevádzková doba</p> <p>Call sign Languages Area and conditions of use Hours of service</p>	<p>Frekvencia/ Kanál Účel</p> <p>Frequency/ Channel Purpose</p>	<p>Poznámky</p> <p>Remarks</p>
1	2	3	4	5
<p>TMA 2 ŽILINA ŽILINA TMA 2 492644N 0183046E 492317N 0184502E 491156N 0180837E pozdlíž štátnych hraníc do along state boundary to 492644N 0183046E <hr/>9 500 ft AMSL <hr/>4 500 ft AMSL Trieda vzdušného priestoru: D Class of airspace: D</p>	<p>ŽILINA TWR</p>	<p>ŽILINA VEŽA ŽILINA TOWER SK, EN Žilina TMA 2 Ako letové prevádzkové služby ³⁾ As air traffic services ³⁾</p>	<p>118,400 MHz 124,150 MHz ¹⁾ 121,500 MHz ²⁾</p>	<p>Mimo OPR HR sa mení trieda vzdušného priestoru nasledovne: spodné vertikálne hranice TMA 1, 2, 3 - 8 000 ft AMSL z D na G, 8 000 ft AMSL - 9 500 ft AMSL z D na C. Outside OPR HR the airspace classes changes as follows: lower vertical limits of TMA 1, 2, 3 - 8 000 ft AMSL from D to G, 8 000 ft AMSL - 9 500 ft AMSL from D to C. Mimo OPR HR TWR Žilina preletavajúcej prevádzke poskytuje službu ACC/FIC Bratislava. Bratislava ACC/FIC provide air traffic services to overflying traffic outside OPR HR of Žilina TWR. ¹⁾ Náhradná FREQ ¹⁾ Alternate FREQ ²⁾ Núdzová FREQ ²⁾ Emergency FREQ ³⁾ Pozri odsek LZSI AD 2.3.7. ³⁾ See para. LZSI AD 2.3.7.</p>

<p>Názov Vodorovné hranice Zvislé hranice Trieda vzdušného priestoru</p> <p>Name Lateral limits Vertical limits Class of airspace</p>	<p>Stanovište poskytujúce službu</p> <p>Unit providing service</p>	<p>Volací znak Použitý jazyk Priestor a podmienky použitia Prevádzková doba</p> <p>Call sign Languages Area and conditions of use Hours of service</p>	<p>Frekvencia/ Kanál Účel</p> <p>Frequency/ Channel Purpose</p>	<p>Poznámky</p> <p>Remarks</p>
1	2	3	4	5
<p>TMA 3 ŽILINA ŽILINA TMA 3 491701N 0185141E 490822N 0185751E 485434N 0183901E 490237N 0183309E 490354N 0183904E 491156N 0185208E 491348N 0184558E 491506N 0185014E 491701N 0185141E</p> <p>9 500 ft AMSL 7 500 ft AMSL</p> <p>Trieda vzdušného priestoru: D Class of airspace: D</p>	<p>ŽILINA TWR</p>	<p>ŽILINA VEŽA ŽILINA TOWER SK, EN</p> <p>Žilina TMA 3</p> <p>Ako letové prevádzkové služby³⁾ As air traffic services³⁾</p>	<p>118,400 MHz 124,150 MHz¹⁾ 121,500 MHz²⁾</p>	<p>Mimo OPR HR sa mení trieda vzdušného priestoru nasledovne: spodné vertikálne hranice TMA 1, 2, 3 - 8 000 ft AMSL z D na G, 8 000 ft AMSL - 9 500 ft AMSL z D na C.</p> <p>Outside OPR HR the airspace classes changes as follows: lower vertical limits of TMA 1, 2, 3 - 8 000 ft AMSL from D to G, 8 000 ft AMSL - 9 500 ft AMSL from D to C.</p> <p>Mimo OPR HR TWR Žilina prelietavajúcej prevádzke poskytuje službu ACC/FIC Bratislava.</p> <p>Bratislava ACC/FIC provide air traffic services to overflying traffic outside OPR HR of Žilina TWR.</p> <p>1) Náhradná FREQ 1) Alternate FREQ 2) Núdzová FREQ 2) Emergency FREQ 3) Pozri odsek LZZI AD 2.3.7. 3) See para. LZZI AD 2.3.7.</p>

ZÁMERNE NEPOUŽITÉ
INTENTIONALLY BLANK

ENR 2.2 OSTATNÉ REGULOVANÉ VZDUŠNÉ PRIESTORY

ENR 2.2 OTHER REGULATED AIRSPACE

2.2.1 Vzdušné priestory voľných tratí (FRA)

2.2.1 Free Route Airspaces (FRA)

Názov Vodorovné hranice Zvislé hranice Trieda vzdušného priestoru Name Lateral limits Vertical limits Class of airspace	Stanovište poskytujúce službu Unit providing service	Volací znak Použité jazyky Priestor a podmienky použitia Prevádzková doba Call sign Languages Area and conditions of use Hours of service	Frekvencia/Kanál Účel Frequency/ Channel Purpose	Poznámky Remarks	
1	2	3	4	5	
<p>Juhovýchodný európsky vzdušný priestor voľných tratí (SEE FRA)</p> <p>South East Europe Free Route Airspace (SEE FRA)</p> <p>BRATISLAVA CTA: FL 245 - FL 660 BUCUREȘTI CTA: FL 105 - FL 660 BUDAPEST CTA: 9 500 ft AMSL - FL 660 CHISINAU CTA: FL 095 - FL 660 PRAHA CTA: FL 095 - FL 660 SOFIA CTA: FL 175 - FL 660</p> <p>Cezhraničné postupy medzi SEE FRA a Baltic FRA: FL 245 - FL 660.</p> <p>Cross-border operations between SEE FRA and Baltic FRA: FL 245 - FL 660.</p> <p>Trieda vzdušného priestoru: C Class of airspace: C</p>	BRATISLAVA ACC v rámci CTA BRATISLAVA	BRATISLAVA RADAR EN, SK v sektoroch ACC Bratislava H24 EN, SK in Bratislava ACC sectors H24	CH 135,965 CH 122,230 ¹⁾ 280,300 MHz (high) CH 132,355 CH 122,230 ¹⁾ 280,300 MHz (upper) CH 125,965 CH 122,230 ¹⁾ 280,300 MHz (middle) 134,475 MHz 126,475 MHz ¹⁾ 280,300 MHz (lower) 127,425 MHz 129,275 MHz ¹⁾ 280,300 MHz (east) 121,500 MHz ²⁾ 279,450 MHz ³⁾	Pre viac informácií o FRA postupoch pozri ENR 1.3. See ENR 1.3 for more information about FRA general procedures. ¹⁾ Náhradná FREQ/CH ¹⁾ Alternate FREQ/CH ²⁾ Núdzová FREQ ²⁾ Emergency FREQ ³⁾ Spoločná civilná a vojenská náhradná FREQ. ³⁾ Common civil and military alternate FREQ.	
	Budapešť ATCC v rámci CTA BUDAPEŠŤ Budapest ATCC within the BUDAPEST CTA	Pozri AIP Hungary See AIP Hungary	Pozri AIP Hungary See AIP Hungary	Pozri AIP Hungary See AIP Hungary	Pozri AIP Hungary See AIP Hungary
	Bukurešť ATCC v rámci CTA BUKUREȘŤ București ATCC within the BUCUREȘTI CTA	Pozri AIP Romania See AIP Romania	Pozri AIP Romania See AIP Romania	Pozri AIP Romania See AIP Romania	Pozri AIP Romania See AIP Romania
	Kišiňov ATCC v rámci CTA KIȘIŇOV Chisinau ATCC within the CHISINAU CTA	Pozri AIP Moldova See AIP Moldova	Pozri AIP Moldova See AIP Moldova	Pozri AIP Moldova See AIP Moldova	Pozri AIP Moldova See AIP Moldova

Názov Vodorovné hranice Zvislé hranice Trieda vzdušného priestoru Name Lateral limits Vertical limits Class of airspace	Stanovište poskytujúce službu Unit providing service	Volací znak Použité jazyky Priestor a podmienky použitia Prevádzková doba Call sign Languages Area and conditions of use Hours of service	Frekvencia/Kanál Účel Frequency/ Channel Purpose	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5
	Praha ATCC v rámci CTA PRAHA Praha ATCC within the PRAHA CTA	Pozri AIP Czech Republic See AIP Czech Republic	Pozri AIP Czech Republic See AIP Czech Republic	Pozri AIP Czech Republic See AIP Czech Republic
	Sofia ATCC v rámci CTA SOFIA Sofia ATCC within the SOFIA CTA	Pozri AIP Bulgaria See AIP Bulgaria	Pozri AIP Bulgaria See AIP Bulgaria	Pozri AIP Bulgaria See AIP Bulgaria

**2.2.2 Vzdušné priestory s delegovaním zodpovednosti
za poskytovanie ATS****2.2.2 Airspaces with delegation of the responsibility of
ATS**

Názov Vodorovné hranice Zvislé hranice Trieda vzdušného priestoru Name Lateral limits Vertical limits Class of airspace	Stanovište poskytujúce službu Unit providing service	Volací znak Použité jazyky Priestor a podmienky použitia Prevádzková doba Call sign Languages Area and conditions of use Hours of service	Frekvencia/Kanál Účel Frequency/ Channel Purpose	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5
RUTOL AREA 480214N 0184917E pozdĺž štátnych hraníc do along state boundary to 474551N 0182754E 475117N 0182910E 475729N 0183036E 480214N 0184917E FL 195 9 000 ft AMSL Trieda vzdušného priestoru: C Class of airspace: C	Budapešť ATCC Budapest ATCC	Pozri AIP Hungary See AIP Hungary	Pozri AIP Hungary See AIP Hungary	ATS poskytuje Budapešť ATCC. Pátracie a záchranné služby koordinujú a poskytujú príslušné orgány Slovenskej republiky. ATS provided by Budapest ATCC. Search and rescue co-ordination and operations provided by appropriate authorities of the Slovak Republic.

<p>Názov Vodorovné hranice Zvislé hranice Trieda vzdušného priestoru</p> <p>Name Lateral limits Vertical limits Class of airspace</p>	<p>Stanovište poskytujúce službu</p> <p>Unit providing service</p>	<p>Volací znak Používané jazyky Priestor a podmienky použitia Prevádzková doba</p> <p>Call sign Languages Area and conditions of use Hours of service</p>	<p>Frekvencia/Kanál Účel</p> <p>Frequency/ Channel Purpose</p>	<p>Poznámky</p> <p>Remarks</p>
1	2	3	4	5
<p>TMA UZHGOROD WEST</p> <p>484723N 0215852E 484528N 0221202E 484113N 0222028E</p> <p>pozdĺž štátnych hraníc do along state boundary to</p> <p>482824N 0220847E 483000N 0220040E 483057N 0215544E 483603N 0214849E 484545N 0215212E 484723N 0215852E</p> <p>8 500 ft AMSL 5 000 ft AMSL</p> <p>Trieda vzdušného priestoru: D Class of airspace: D</p>	<p>Uzhhorod TWR</p>	<p>Pozri AIP Ukraine See AIP Ukraine</p> <p>EN, RUS</p> <p>Pozri AIP Ukraine See AIP Ukraine</p> <p>IATA letná sezóna: IATA summer season:</p> <p>MON-FRI 0200-0800 1530-2130</p> <p>IATA zimná sezóna: IATA winter season:</p> <p>MON-FRI 0400-1000 1430-2030</p>	<p>Pozri AIP Ukraine See AIP Ukraine</p>	<p>Mimo OPR HR Uzhhorod TWR sa priestor TMA Uzhhorod WEST:</p> <ul style="list-style-type: none"> - vyhlasuje ako príslušná časť priestoru LZR55, - vo zvyšnej časti sa mení trieda vzdušného priestoru: <ul style="list-style-type: none"> - nad 8 000 ft AMSL z D na C a - pod 8 000 ft AMSL z D na G. <p>Outside OPR HR of Uzhhorod TWR the airspace TMA Uzhhorod WEST:</p> <ul style="list-style-type: none"> - is declared as the corresponding part of the airspace LZR55, - in the rest part the airspace classification changes: <ul style="list-style-type: none"> - above 8 000 ft AMSL from D to C and - below 8 000 ft AMSL from D to G. <p>ATS poskytuje Uzhhorod TWR. Pátracie a záchranné služby koordinujú a poskytujú príslušné orgány Slovenskej republiky.</p> <p>Lietadlá letiace vo vzdušnom priestore Slovenskej republiky môžu vstúpiť do TMA Uzhhorod WEST bez prekročenia vonkajšej štátnej hranice s Ukrajinou po získaní letového povolenia od stanovišťa Uzhhorod TWR. Predloženie letového plánu formou obmedzených informácií letového plánu sa môže použiť pre vnútroštátne lety vstupujúce do priestoru TMA Uzhhorod WEST, pozri odsek ENR 1.10.1.1.5.</p> <p>ATS provided by Uzhhorod TWR. Search and rescue coordination and operations provided by appropriate authorities of the Slovak Republic.</p> <p>Aircraft flying in the airspace of the Slovak Republic can enter into the TMA Uzhhorod WEST without crossing the external state border with Ukraine after obtaining ATC clearance from Uzhhorod TWR. Submission of a flight plan using limited information of a flight plan may be used for domestic flights penetrating TMA Uzhhorod WEST, see para. ENR 1.10.1.1.5.</p>

<p>Názov Vodorovné hranice Zvislé hranice Trieda vzdušného priestoru</p> <p>Name Lateral limits Vertical limits Class of airspace</p>	<p>Stanovište poskytujúce službu</p> <p>Unit providing service</p>	<p>Volací znak Použité jazyky Priestor a podmienky použitia Prevádzková doba</p> <p>Call sign Languages Area and conditions of use Hours of service</p>	<p>Frekvencia/Kanál Účel</p> <p>Frequency/ Channel Purpose</p>	<p>Poznámky</p> <p>Remarks</p>
1	2	3	4	5
<p>CTR UZHGOROD WEST</p> <p>484723N 0215852E 484528N 0221202E 484113N 0222028E</p> <p>pozdĺž štátnych hraníc do along state boundary to</p> <p>482824N 0220847E 483000N 0220040E 483057N 0215544E 483603N 0214849E 484545N 0215212E 484723N 0215852E</p> <p>5 000 ft AMSL GND</p> <p>Trieda vzdušného priestoru: D Class of airspace: D</p>	<p>Uzhhorod TWR</p>	<p>Pozri AIP Ukraine See AIP Ukraine EN, RUS</p> <p>Pozri AIP Ukraine See AIP Ukraine</p> <p>IATA letná sezóna: IATA summer season: MON-FRI 0200-0800 1530-2130</p> <p>IATA zimná sezóna: IATA winter season: MON-FRI 0400-1000 1430-2030</p>	<p>Pozri AIP Ukraine See AIP Ukraine</p>	<p>Mimo OPR HR Uzhhorod TWR sa priestor CTR Uzhhorod WEST: - vyhlasuje ako príslušná časť priestoru LZR55 a - vo zvyšnej časti sa mení trieda vzdušného priestoru z D na G.</p> <p>Outside OPR HR of Uzhhorod TWR the airspace CTR Uzhhorod WEST: - is declared as the corresponding part of the airspace LZR55 and - in the rest part the airspace classification changes from D to G.</p> <p>ATS poskytuje Uzhhorod TWR. Pátracie a záchranné služby koordinujú a poskytujú príslušné orgány Slovenskej republiky.</p> <p>Lietadlá letiace vo vzdušnom priestore Slovenskej republiky môžu vstúpiť do CTR Uzhhorod WEST bez prekročenia vonkajšej štátnej hranice s Ukrajinou po získaní letového povolenia od stanovišťa Uzhhorod TWR. Predloženie letového plánu formou obmedzených informácií letového plánu sa môže použiť pre vnútroštátne lety vstupujúce do priestoru CTR Uzhhorod WEST, pozri odsek ENR 1.10.1.1.5.</p> <p>ATS provided by Uzhhorod TWR. Search and rescue coordination and operations provided by appropriate authorities of the Slovak Republic.</p> <p>Aircraft flying in the airspace of the Slovak Republic can enter into the CTR Uzhhorod WEST without crossing the external state border with Ukraine after obtaining ATC clearance from Uzhhorod TWR. Submission of a flight plan using limited information of a flight plan may be used for domestic flights penetrating CTR Uzhhorod WEST, see para. ENR 1.10.1.1.5.</p>

2.2.3 Zóny s povinným rádiovým vybavením (RMZ)

2.2.3 Radio mandatory zones (RMZ)

Názov a vodorovné hranice Name and lateral limits	Vertikálne hranice Vertical limits	FREQ RMZ (MHz)	Volací znak Callsign	Doba aktivácie Time of activity	Poznámka Remark
1	2	3	4	5	6
RMZ JASNA 490430N 0192635E kruhový oblúk 3 NM okolo ARP LZJS (490253N 0193024E) do circular arc 3 NM around ARP LZJS (490253N 0193024E) to 490330N 0192557E 490430N 0192635E	1 000 ft AGL GND	130,130	JASNA PREVÁDZKA JASNA TRAFFIC	cez deň* during day*	(pozri odsek ENR 1.1.8.2.1.1 a ENR 1.1.8.2.3). (see para. ENR 1.1.8.2.1.1 and ENR 1.1.8.2.3).
RMZ PRIEVIDZA Kruh s polomerom 3 NM okolo ARP LZPE (484602N 0183518E) A circle of radius 3 NM around ARP LZPE (484602N 0183518E)	4 000 ft AMSL GND	123,055	PRIEVIDZA PREVÁDZKA PRIEVIDZA TRAFFIC	H24	(pozri odsek ENR 1.1.8.2.1.1 a ENR 1.1.8.2.3). (see para. ENR 1.1.8.2.1.1 and ENR 1.1.8.2.3).

2.2.4 Okrsky letísk (ATZ)

2.2.4 Aerodrome traffic zones (ATZ)

Názov a vodorovné hranice Name and lateral limits	Vertikálne hranice Vertical limits	FREQ CTAF (MHz)	Volací znak Callsign	Doba aktivácie Time of activity	Poznámka Remark
1	2	3	4	5	6
ATZ BOLERÁZ Kruh s polomerom 3 NM okolo ARP LZTR (482713N 0173135E) A circle of radius 3 NM around ARP LZTR (482713N 0173135E)	4 000 ft AMSL ¹⁾ GND	132,080	BOLERÁZ PREVÁDZKA BOLERÁZ TRAFFIC	cez deň* during day*	¹⁾ EXC TMA 1 BRATISLAVA, TMA 3 BRATISLAVA, TMA 1 PIEŠŤANY, TMA 2 PIEŠŤANY v čase ich aktivácie ¹⁾ EXC BRATISLAVA TMA 1, BRATISLAVA TMA 3, PIEŠŤANY TMA 1, PIEŠŤANY TMA 2 at the time of their activity
ATZ DUBNICA Kruh s polomerom 3 NM okolo ARP LZDB (485949N 0181132E) A circle of radius 3 NM around ARP LZDB (485949N 0181132E)	4 000 ft AMSL GND	122,340	DUBNICA PREVÁDZKA DUBNICA TRAFFIC	cez deň* during day*	
ATZ DUBOVÁ 481859N 0171750E kruhový oblúk 3 NM okolo ARP LZDV (482049N 0172124E) do circular arc 3 NM around ARP LZDV (482049N 0172124E) to 481751N 0172156E 481905N 0171959E 481859N 0171750E	4 000 ft AMSL ¹⁾ GND	123,930	DUBOVÁ PREVÁDZKA DUBOVÁ TRAFFIC	cez deň* during day*	¹⁾ vo vnútri vodorovných hraníc TMA 1 BRATISLAVA je horná hranica 1 500 ft AMSL ¹⁾ inside lateral limits of BRATISLAVA TMA 1 the upper limit is 1 500 ft AMSL

Názov a vodorovné hranice Name and lateral limits	Vertikálne hranice Vertical limits	FREQ CTAF (MHz)	Volací znak Callsign	Doba aktivácie Time of activity	Poznámka Remark
1	2	3	4	5	6
ATZ HOLÍČ 485119N 0171001E kruhový oblúk 3 NM okolo ARP LZHL (484837N 0170802E) do circular arc 3 NM around ARP LZHL (484837N 0170802E) to 484650N 0170423E pozdĺž štátnej hranice do along state boundary to 485119N 0171001E	4 000 ft AMSL ¹⁾ GND	123,680	HOLÍČ PREVÁDZKA HOLÍČ TRAFFIC	cez deň* during day*	¹⁾ EXC LZR2 v čase jeho aktivácie ¹⁾ EXC LZR2 at the time of activity
ATZ JASNA 490430N 0192635E kruhový oblúk 3 NM okolo ARP LZJS (490253N 0193024E) do circular arc 3 NM around ARP LZJS (490253N 0193024E) to 490330N 0192557E 490430N 0192635E	4 000 ft AMSL GND	130,130	JASNA PREVÁDZKA JASNA TRAFFIC	cez deň* during day*	V horizontálnych hraniciach ATZ je zriadená RMZ v rozsahu vertikálnych hraníc od GND do výšky 1 000 ft AGL (pozri odsek ENR 1.1.8.2.1 a ENR 1.4). Within the lateral limits of ATZ is established RMZ within the vertical limits from GND to 1 000 ft AGL (see para. ENR 1.1.8.2.1 and ENR 1.4).
ATZ KAMENICA Kruh s polomerom 3 NM okolo ARP LZKC (485611N 0215939E) ¹⁾ A circle of radius 3 NM around ARP LZKC (485611N 0215939E) ¹⁾	4 000 ft AMSL GND	122,605	KAMENICA PREVÁDZKA KAMENICA TRAFFIC	cez deň* during day*	¹⁾ EXC LZR28 a LZR28A v čase ich aktivácie ¹⁾ EXC LZR28 and LZR28A at the time of their activity
ATZ LUČENEC Kruh s polomerom 3 NM okolo ARP LZLU (482025N 0194408E) A circle of radius 3 NM around ARP LZLU (482025N 0194408E)	4 000 ft AMSL GND	123,060	LUČENEC PREVÁDZKA LUČENEC TRAFFIC	cez deň* during day*	
ATZ PARTIZÁNSKE Kruh s polomerom 3 NM okolo ARP LZPT (483713N 0182000E) A circle of radius 3 NM around ARP LZPT (483713N 0182000E)	4 000 ft AMSL GND	123,935	PARTIZÁNSKE PREVÁDZKA PARTIZÁNSKE TRAFFIC	cez deň* during day*	
ATZ MARTIN Kruh s polomerom 3 NM okolo ARP LZMA (490355N 0185703E) A circle of radius 3 NM around ARP LZMA (490355N 0185703E)	4 000 ft AMSL GND	120,040	MARTIN PREVÁDZKA MARTIN TRAFFIC	cez deň* during day*	
ATZ NITRA Kruh s polomerom 3 NM okolo ARP LZNI (481646N 0180758E) A circle of radius 3 NM around ARP LZNI (481646N 0180758E)	4 000 ft AMSL GND	123,405	NITRA PREVÁDZKA NITRA TRAFFIC	cez deň* during day*	
ATZ NOVÉ ZÁMKY Kruh s polomerom 3 NM okolo ARP LZNZ (475742N 0181102E) A circle of radius 3 NM around ARP LZNZ (475742N 0181102E)	4 000 ft AMSL GND	120,055	NOVÉ ZÁMKY PREVÁDZKA NOVÉ ZÁMKY TRAFFIC	cez deň* during day*	

Názov a vodorovné hranice Name and lateral limits	Vertikálne hranice Vertical limits	FREQ CTAF (MHz)	Volací znak Callsign	Doba aktivácie Time of activity	Poznámka Remark
1	2	3	4	5	6
ATZ OČOVÁ 483613N 0192025E kruhový oblúk 3 NM okolo ARP LZOC (483543N 0191557E) do circular arc 3 NM around ARP LZOC (483543N 0191557E) to 483244N 0191531E 483613N 0192025E	4 000 ft AMSL GND	123,605	OČOVÁ PREVÁDZKA OČOVÁ TRAFFIC	cez deň* during day*	
ATZ POPRAD Kruh s polomerom 3 NM okolo ARP LZTT (490425N 0201428E) A circle of radius 3 NM around ARP LZTT (490425N 0201428E)	4 000 ft AMSL GND	122,065	POPRAD PREVÁDZKA POPRAD TRAFFIC	cez deň* mimo OPR HR TWR Tatry during day* outside OPR HR of Tatry TWR	
ATZ RAŽŇANY 490605N 0211002E kruhový oblúk 5,7 NM okolo 490246N 0211704E do circular arc 5,7 NM around 490246N 0211704E to 490211N 0210827E kruhový oblúk 3 NM okolo ARP LZRY (490442N 0210559E) do circular arc 3 NM around ARP LZRY (490442N 0210559E) to 490605N 0211002E	4 000 ft AMSL GND	122,135	RAŽŇANY PREVÁDZKA RAŽŇANY TRAFFIC	cez deň* during day*	
ATZ RUŽOMBEROK 490430N 0192635E 490330N 0192557E kruhový oblúk 3 NM okolo ARP LZRU (490508N 0192207E) do circular arc 3 NM around ARP LZRU (490508N 0192207E) to 490430N 0192635E	4 000 ft AMSL GND	123,030	RUŽOMBEROK PREVÁDZKA RUŽOMBEROK TRAFFIC	cez deň* during day*	
ATZ SENICA Kruh s polomerom 3 NM okolo ARP LZSE (483928N 0171947E) ¹⁾ A circle of radius 3 NM around ARP LZSE (483928N 0171947E) ¹⁾	4 000 ft AMSL ²⁾ GND	123,605	SENICA PREVÁDZKA SENICA TRAFFIC	cez deň* during day*	¹⁾ EXC LZR131B v čase jeho aktivácie ¹⁾ EXC LZR131B at the time of activity ²⁾ EXC LZR1, LZR2 v čase ich aktivácie ²⁾ EXC LZR1, LZR2 at the time of their activity
ATZ SPIŠSKÁ Kruh s polomerom 3 NM okolo ARP LZSV (485626N 0203201E) A circle of radius 3 NM around ARP LZSV (485626N 0203201E)	4 000 ft AMSL GND	123,505	SPIŠSKÁ PREVÁDZKA SPIŠSKÁ TRAFFIC	cez deň* during day*	

Názov a vodorovné hranice Name and lateral limits	Vertikálne hranice Vertical limits	FREQ CTAF (MHz)	Volací znak Callsign	Doba aktivácie Time of activity	Poznámka Remark
1	2	3	4	5	6
ATZ SVIDNÍK Kruh s polomerom 3 NM okolo ARP LZSK (492002N 0213413E) A circle of radius 3 NM around ARP LZSK (492002N 0213413E)	4 000 ft AMSL GND	123,405	SVIDNÍK PREVÁDZKA SVIDNÍK TRAFFIC	cez deň* during day*	
ATZ ŠURANY Kruh s polomerom 3 NM okolo ARP LZSY (480433N 0180651E) A circle of radius 3 NM around ARP LZSY (480433N 0180651E)	4 000 ft AMSL GND	132,785	ŠURANY PREVÁDZKA ŠURANY TRAFFIC	cez deň* during day*	
ATZ TRENČÍN Kruh s polomerom 3 NM okolo ARP LZTN (485151N 0175932E) A circle of radius 3 NM around ARP LZTN (485151N 0175932E)	4 000 ft AMSL GND	132,015	TRENČÍN PREVÁDZKA TRENČÍN TRAFFIC	cez deň* during day*	
ATZ ŽILINA Kruh s polomerom 3 NM okolo ARP LZZI (491400N 0183649E) A circle of radius 3 NM around ARP LZZI (491400N 0183649E)	4 000 ft AMSL GND	123,685	ŽILINA PREVÁDZKA ŽILINA TRAFFIC	cez deň* mimo OPR HR TWR Žilina during day* outside OPR HR of Žilina TWR	

* ATZ nemožno aktivovať v noci. (Noc - pozri odsek ENR 1.2.3, Poznámka 1).

* ATZ can not be activated at night. (Night - see para. ENR 1.2.3, Note 1).

2.2.5 Neplánovateľné zóny (NPZ)

2.2.5 No planning zones (NPZ)

Názov a vodorovné hranice Name and lateral limits	Vertikálne hranice Vertical limits	Poznámka Remark
1	2	3
LZNPZ1 490604N 0222509E — pozdĺž štátnych hraníc do along state boundary to 482246N 0215930E 483755N 0220157E 484505N 0221154E 485619N 0221538E 490604N 0222509E	FL 660 FL 245	Zóna v rámci FRA zamedzujúca nevhodnému plánovaniu letov v blízkosti hraníc FIR. Zone within FRA preventing inappropriate flight planning close to FIR border.

1	2	3
<p>LZNPZ3</p> <p>490205N 0180351E 485407N 0175701E 485302N 0175520E 484851N 0174401E 484644N 0173701E 484609N 0173418E 484901N 0173208E</p> <p>— pozdĺž štátnych hraníc do along state boundary to 490205N 0180351E</p>	<p>FL 660</p> <hr/> <p>FL 245</p>	<p>Zóna v rámci FRA zamedzujúca nevhodnému plánovaniu letov v blízkosti hraníc FIR. Zone within FRA preventing inappropriate flight planning close to FIR border.</p>
<p>LZNPZ5</p> <p>490358N 0180528E 485836N 0181402E 485031N 0180220E 484926N 0180039E 484447N 0174834E 482529N 0170506E 482939N 0170053E 484609N 0173418E 484644N 0173701E 484851N 0174401E 485302N 0175520E 485407N 0175701E 490205N 0180351E</p> <p>— pozdĺž štátnych hraníc do along state boundary to 490358N 0180528E</p>	<p>FL 395</p> <hr/> <p>FL 335</p>	<p>Zóna v rámci FRA zamedzujúca nevhodnému plánovaniu letov v blízkosti hraníc FIR. Zone within FRA preventing inappropriate flight planning close to FIR border.</p>
<p>LZNPZ6</p> <p>492925N 0184522E 492748N 0185518E 492523N 0185354E 485836N 0181402E 490358N 0180528E 492925N 0184522E</p>	<p>FL 395</p> <hr/> <p>FL 335</p>	<p>Zóna v rámci FRA zamedzujúca nevhodnému plánovaniu letov v blízkosti hraníc FIR. Zone within FRA preventing inappropriate flight planning close to FIR border.</p>
<p>LZNPZ7</p> <p>482731N 0185845E 480403N 0191509E</p> <p>— pozdĺž štátnych hraníc do along state boundary to</p> <p>480102N 0184902E 481310N 0183608E 482731N 0185845E</p>	<p>FL 395</p> <hr/> <p>FL 335</p>	<p>Zóna v rámci FRA zamedzujúca nevhodnému plánovaniu letov v blízkosti hraníc FIR. Zone within FRA preventing inappropriate flight planning close to FIR border.</p>
<p>LZNPZ8</p> <p>482731N 0185845E 482615N 0193456E 480517N 0192330E</p> <p>— pozdĺž štátnych hraníc do along state boundary to</p> <p>480403N 0191509E 482731N 0185845E</p>	<p>FL 395</p> <hr/> <p>FL 335</p>	<p>Zóna v rámci FRA zamedzujúca nevhodnému plánovaniu letov v blízkosti hraníc FIR. Zone within FRA preventing inappropriate flight planning close to FIR border.</p>

1	2	3
<p>LZNPZ9</p> <p>480811N 0191633E 480515N 0191836E</p> <p>pozdiž štátnych hraníc do along state boundary to</p> <p>480337N 0191119E 480557N 0190942E 480811N 0191633E</p>	<p>FL 395 FL 335</p>	<p>Zóna v rámci FRA zamedzujúca nevhodnému plánovaniu letov v blízkosti hraníc FIR. Zone within FRA preventing inappropriate flight planning close to FIR border.</p>
<p>LZNPZ10</p> <p>490640N 0180640E 490350N 0181114E 490018N 0180548E 490154N 0180314E</p> <p>pozdiž štátnych hraníc do along state boundary to</p> <p>490640N 0180640E</p>	<p>FL 395 FL 335</p>	<p>Zóna v rámci FRA zamedzujúca nevhodnému plánovaniu letov v blízkosti hraníc FIR. Zone within FRA preventing inappropriate flight planning close to FIR border.</p>
<p>ECNPZ7 PEPIK</p> <p>484451N 0165909E 484303N 0170501E 483738N 0165632E 484451N 0165909E</p>	<p>FL 660 FL 095</p>	<p>Zóna v rámci FRA zamedzujúca nevhodnému plánovaniu letov v blízkosti hraníc FIR. Cezhraničná NPZ Zone within FRA preventing inappropriate flight planning close to FIR border. Cross-border NPZ</p>
<p>ECNPZ8 REVMA</p> <p>493355N 0185532E 492748N 0185518E 492929N 0184500E 493121N 0184141E 493355N 0185532E</p>	<p>FL 660 FL 095</p>	<p>Zóna v rámci FRA zamedzujúca nevhodnému plánovaniu letov v blízkosti hraníc FIR. Cezhraničná NPZ Zone within FRA preventing inappropriate flight planning close to FIR border. Cross-border NPZ</p>

ENR 3 TRATE ATS

ENR 3.1 TRATE ATS V SPODNOM VZDUŠNOM PRIESTORE

ENR 3.1.1 Úvodné poznámky

Poznámka: Niektoré úseky letových ciest nie sú súmerné podľa spojnice význačných bodov. Šírka letovej cesty je uvedená v príslušnom popise.

ENR 3.1.2 Podmienené trate (CDRs)

3.1.2.1 Účel CDRs

"Podmienené trate" (CDRs) dopĺňajú sieť stálych tratí ATS. Účelom CDRs je umožniť plánovanie a využitie takých tratí ATS, alebo ich častí, ktoré nie sú permanentne použiteľné. CDRs sú zriaďované cez ktorékoľvek potenciálne prechodne vyčlenené priestory označené všeobecným termínom "AMC spravované priestory" (TRA, TSA alebo obmedzené (R) priestory). Podmienky na využitie CDRs sa denne publikujú v národnom "pláne využitia vzdušného priestoru/aktualizovanom pláne využitia vzdušného priestoru" (AUP/UUP) a oznamujú v európskom "pláne využitia vzdušného priestoru/aktualizovanom pláne využitia vzdušného priestoru" (EAUP/EUUP).

3.1.2.2 Kategórie CDRs

CDRs sa delia na tri kategórie podľa predpokladaného stupňa využiteľnosti, možnosti ich plánovania a predvídanej úrovne aktivity v pridruženej TSA(s). CDR sa môže zaradiť do jednej alebo do viacerých z nasledujúcich kategórií:

- kategória 1 - stále plánovateľná CDR
- kategória 2 - nie stále plánovateľná CDR
- kategória 3 - neplánovateľná CDR

3.1.2.3 Podmienené trate CDR - kategória 1 (CDR 1)

V súlade s konceptom Single CDR Category (SCC) sú v Slovenskej republike zriadené len CDR trate kategórie 1 (CDR 1) nasledovne:

Kategória 1 (CDR 1)

Trate CDR 1 sú dostupné pre plánovanie letov v časoch publikovaných v AIP.

Nedostupnosť trate CDR 1 pre účely plánovania letov je publikovaná správou AUP/UUP a oznámená správou EAUP/EUUP.

Za účelom kalkulácie spotreby paliva môžu byť v stĺpci "Poznámky" uvedené náhradné trate.

3.1.2.4 Podmienené trate CDR - kategória 2 (CDR 2)

V súlade s konceptom SCC nie sú v Slovenskej republike zriadené CDR trate kategórie 2.

3.1.2.5 Podmienené trate CDR - kategória 3 (CDR 3)

V súlade s konceptom SCC nie sú v Slovenskej republike zriadené CDR trate kategórie 3.

ENR 3. ATS ROUTES

ENR 3.1 LOWER ATS ROUTES

ENR 3.1.1 Introduction notes

Note: Some segments of AWYs are not symmetrical in compliance with the lines connecting the significant points. The width of AWYs is specified in the appropriate description.

ENR 3.1.2 Conditional routes (CDRs)

3.1.2.1 Purpose of CDRs

"Conditional Routes" (CDRs) complement the permanent ATS route network. The purpose of CDRs is to allow flights to be planned on and to use ATS routes, or portions thereof, that are not always available. CDRs are established through any potential areas of temporary segregation identified under the generic term "AMC-Manageable Areas" (TRA, TSA or restricted (R) Areas). The conditions for use of CDRs will be daily published in the national "Airspace Use Plan/Updated Airspace Use Plan" (AUP/UUP) and promulgated in European "Airspace Use Plan/Updated Airspace Use Plan" (EAUP/EUUP).

3.1.2.2 Categories of CDRs

CDRs are divided into three different categories according to their foreseen availability, their flight planning potential and anticipated level of activity of the associated TSA(s). A CDR can be established in one or more of the three following categories:

- category 1 - permanently plannable CDR
- category 2 - non-permanently plannable CDR
- category 3 - not plannable CDR

3.1.2.3 Conditional routes CDR - Category 1 (CDR 1)

CDRs Category 1 (CDR 1) only are established in the Slovak Republic in accordance with the Single CDR Category (SCC) concept.

Category 1 (CDR 1)

CDRs 1 are available for flight planning during times published in the AIP.

The unavailability of a CDR 1 for flight plan purpose is published via AUP/UUP and promulgated via EAUP/EUUP.

For purpose of fuel consumption calculation alternate routing may be listed in column "Remarks".

3.1.2.4 Conditional routes CDR - Category 2 (CDR 2)

CDRs Category 2 (CDR 2) are not established in the Slovak Republic in accordance with the SCC concept.

3.1.2.5 Conditional routes CDR - Category 3 (CDR 3)

CDRs Category 3 (CDR 3) are not established in the Slovak Republic in accordance with the SCC concept.

ZÁMERNE NEPOUŽITÉ
INTENTIONALLY BLANK

ENR 3.1.3

ENR 3.1.3

Označenie trate Názvy význačných bodov Zemepisné súradnice	Trať MAG (GEO) VOR RDL DIST (NM) (COP)	Horná hranica Dolná hranica Klasifikácia vzdušného priestoru MOCA	Vodorovné hranice (km)	Smer cestovných hladín		Poznámky Riadiace stanovište Frekvencia
				Direction of cruising levels		
Route designator Name of significant points Coordinates	Track MAG (GEO) VOR RDL DIST (NM) (COP)	Upper limit Lower limit Airspace classification MOCA	Lateral limits (km)	Nepárne Odd	Párne Even	Remarks Controlling unit Frequency
1	2	3	4	5		6
A4 (RNAV 5)						
NITRA VOR/DME (NIT)						
▲ 481726N 0180302E	$\frac{309^\circ}{129^\circ}$ 28,3 NM	$\frac{FL 245}{8\ 000\ ft\ AMSL}$ Class C $\frac{8\ 000\ ft\ AMSL}{3\ 600\ ft\ AMSL}$ Class G ¹⁾ 3 600 ft	20		↓	Bratislava ACC Štefánik APP Piešťany TWR Pre priestor zodpovednosti a frekvenciu riadiaceho stanovišťa pozri ENR 2.1. For the area of responsibility and frequency of controlling unit see ENR 2.1.
△ BERVA						
△ 483703N 0173228E	$\frac{309^\circ}{129^\circ}$ 8,5 NM	$\frac{FL 245}{5\ 500\ ft\ AMSL}$ Class C 3 100 ft				1) S výnimkou riadeného vzdušného priestoru (CTR, TMA) a AMC spravovaných priestorov.
△ TUTPI						
△ 484257N 0172310E	$\frac{309^\circ}{129^\circ}$ 12,0 NM				↑	1) With the exception of controlled airspace (CTR, TMA) and AMC manageable areas.
▲ ODNEM (FIR BDRY)						
▲ 485112N 0171004E						Pokračovanie, pozri AIP Czech Republic. For continuation, see Czech Republic AIP.

Označenie trate Názvy význačných bodov Zemepisné súradnice Route designator Name of significant points Coordinates	Trať MAG (GEO) VOR RDL DIST (NM) (COP) Track MAG (GEO) VOR RDL DIST (NM) (COP)	Horná hranica Dolná hranica Klasifikácia vzdušného priestoru MOCA Upper limit Lower limit Airspace classification MOCA	Vodorovné hranice (km) Lateral limits (km)	Smer cestovných hladín Direction of cruising levels		Poznámky Riadiace stanovište Frekvencia Remarks Controlling unit Frequency
				Nepárne Odd	Párne Even	
1	2	3	4	5		6
A42 (RNAV 5)						Pokračovanie, pozri AIP Ukraine. For continuation, see AIP Ukraine.
MALBE (FIR BDRY)						
▲ 484926N 0222230E	254° 073° 26,3 NM	FL 245 8 000 ft AMSL Class C 8 000 ft AMSL 4 600 ft AMSL Class G ¹⁾ 4 600 ft	10		↓	Bratislava ACC Košice APP Pre priestor zodpovednosti a frekvenciu riadiaceho stanovišťa pozri ENR 2.1. For the area of responsibility and frequency of controlling unit see ENR 2.1. ¹⁾ S výnimkou riadeného vzdušného priestoru (CTR, TMA) a AMC spravovaných/nespravovaných priestorov. ¹⁾ With the exception of controlled airspace (CTR, TMA) and AMC/NON- AMC-manageable areas.
△ HATIP						
484438N 0214320E	253° 073° 19,2 NM	FL 245 8 000 ft AMSL Class C ¹⁾ 8 000 ft AMSL 4 200 ft AMSL Class G ¹⁾ 4 200 ft				
△ KOŠICE VOR/DME (KSC)						KALIF-TURIS: - 8 500 ft AMSL - FL 125 CDR 1 Nedostupnosť trate je publikovaná správou AUP. Route unavailability published in AUP. - FL 125 - FL 245 PERM
484059N 0211453E	256° 076° 6,3 NM	FL 245 8 000 ft AMSL Class C ¹⁾ 8 000 ft AMSL 4 700 ft AMSL Class G ¹⁾ 4 700 ft	20			
△ EXIDA						
484003N 0210528E	256° 075° 33,2 NM	FL 245 8 000 ft AMSL Class C ¹⁾ 8 000 ft AMSL 5 500 ft AMSL Class G ¹⁾ 5 500 ft				
△ TAKOS						
483457N 0201600E	255° 075° 28,1 NM (56/30)	FL 245 8 000 ft AMSL Class C ¹⁾ 8 000 ft AMSL 5 300 ft AMSL Class G ¹⁾ 5 300 ft				
△ KALIF					↑	Pokračovanie, pozri nasledujúcu stranu. Continuation, see next page.
483021N 0193419E						

Označenie trate Názvy význačných bodov Zemepisné súradnice	Trať MAG (GEO) VOR RDL DIST (NM) (COP)	Horná hranica Dolná hranica Klasifikácia vzdušného priestoru MOCA	Vodorovné hranice (km)	Smer cestovných hladín		Poznámky Riadiace stanovište Frekvencia
				Direction of cruising levels		
Route designator Name of significant points Coordinates	Track MAG (GEO) VOR RDL DIST (NM) (COP)	Upper limit Lower limit Airspace classification MOCA	Lateral limits (km)	Nepárne Odd	Párne Even	Remarks Controlling unit Frequency
1	2	3	4	5		6
A42 (RNAV 5)						Pokračovanie z predchádzajúcej strany. Continuation from the previous page.
KALIF						
△ 483021N 0193419E	$\frac{255^\circ}{075^\circ}$ 18,5 NM	$\frac{FL 245}{8\ 500\ ft\ AMSL}$ Class C ¹⁾ 5 400 ft	20		↓	
SLIAČ VOR/DME (SLC)						
△ 482712N 0190657E	$\frac{252^\circ}{072^\circ}$ 24,8 NM	$\frac{FL 245}{8\ 500\ ft\ AMSL}$ Class C ¹⁾ 4 600 ft				
TURIS						
△ 482144N 0183042E	$\frac{252^\circ}{072^\circ}$ 19,0 NM	$\frac{FL 245}{8\ 000\ ft\ AMSL}$ Class C ¹⁾ $\frac{8\ 000\ ft\ AMSL}{4\ 100\ ft\ AMSL}$ Class G ¹⁾ 4 100 ft			↑	
NITRA VOR/DME (NIT)						
▲ 481726N 0180302E						

Označenie trate Názvy význačných bodov Zemepisné súradnice	Trať MAG (GEO) VOR RDL DIST (NM) (COP)	Horná hranica Dolná hranica Klasifikácia vzdušného priestoru MOCA	Vodorovné hranice (km)	Smer cestovných hladín		Poznámky Riadiace stanovište Frekvencia
				Direction of cruising levels		
Route designator Name of significant points Coordinates	Track MAG (GEO) VOR RDL DIST (NM) (COP)	Upper limit Lower limit Airspace classification MOCA	Lateral limits (km)	Nepárne Odd	Párne Even	Remarks Controlling unit Frequency
1	2	3	4	5		6
B7						
(RNAV 5)						
KOŠICE VOR/DME (KSC)						
△ 484059N 0211453E	341° 161° 18,0 NM	FL 245 8 000 ft AMSL Class C ¹⁾ 8 000 ft AMSL 4 600 ft AMSL Class G ¹⁾ 4 600 ft	15	↓		Bratislava ACC Košice APP Pre priestor zodpovednosti a frekvenciu riadiaceho stanovišťa pozri ENR 2.1. For the area of responsibility and frequency of controlling unit see ENR 2.1. ¹⁾ S výnimkou riadeného vzdušného priestoru (CTR, TMA). ¹⁾ With the exception of controlled airspace (CTR, TMA).
△ KOJOT 485830N 0210833E	341° 161° 8,8 NM	FL 245 8 000 ft AMSL Class C ¹⁾ 8 000 ft AMSL 4 800 ft AMSL Class G 4 800 ft				
△ RAZEC 490705N 0210525E	341° 161° 13,5 NM	FL 245 8 000 ft AMSL Class C 8 000 ft AMSL 5 000 ft AMSL Class G 5 000 ft				
▲ LENOV (FIR BDRY) 492011N 0210037E				↑		
						Pokračovanie, pozri AIP Poland. For continuation, see Poland AIP.

Označenie trate Názvy význačných bodov Zemepisné súradnice	Trať MAG (GEO) VOR RDL DIST (NM) (COP)	Horná hranica Dolná hranica Klasifikácia vzdušného priestoru MOCA	Vodorovné hranice (km)	Smer cestovných hladín		Poznámky Riadiace stanovište Frekvencia		
				Direction of cruising levels				
Route designator Name of significant points Coordinates	Track MAG (GEO) VOR RDL DIST (NM) (COP)	Upper limit Lower limit Airspace classification MOCA	Lateral limits (km)	Nepárne Odd	Párne Even	Remarks Controlling unit Frequency		
1	2	3	4	5		6		
B45 (RNAV 5)								
SLIAČ VOR/DME (SLC)								
△ 482712N 0190657E	330° 150° 21,9 NM	FL 245 8 500 ft AMSL Class C ¹⁾ 6 500 ft	10	↓		Bratislava ACC Žilina TWR Pre priestor zodpovednosti a frekvenciu riadiaceho stanovišťa pozri ENR 2.1. For the area of responsibility and frequency of controlling unit see ENR 2.1. 1) S výnimkou riadeného vzdušného priestoru (CTR, TMA) a AMC spravovaných priestorov. 1) With the exception of controlled airspace (CTR, TMA) and AMC- manageable areas. SLC-KREMI: - 8 500 ft AMSL - FL 125 CDR 1 Nedostupnosť trate je publikovaná správou AUP. Route unavailability published in AUP. - FL 125 - FL 245 PERM		
△ KREMI 484702N 0185302E	330° 150° 5,9 NM	FL 245 8 000 ft AMSL Class C 8 000 ft AMSL 6 400 ft AMSL Class G 6 400 ft						
△ NIDOK 485224N 0184915E	330° 150° 7,0 NM	FL 245 8 000 ft AMSL Class C ¹⁾ 8 000 ft AMSL 5 900 ft AMSL Class G 5 900 ft						
△ TEKLA 485846N 0184443E	330° 150° 8,4 NM	FL 245 8 000 ft AMSL Class C ¹⁾ 8 000 ft AMSL 6 300 ft AMSL Class G ¹⁾ 6 300 ft						
△ KOPAT 490623N 0183916E	330° 149° 19,1 NM	FL 245 8 000 ft AMSL Class C ¹⁾ 8 000 ft AMSL 6 100 ft AMSL Class D 6 100 ft						
▲ BILNA (FIR BDRY) 492337N 0182650E							↑	
							Pokračovanie, pozri AIP Czech Republic. For continuation, see Czech Republic AIP.	

Označenie trate Názvy významných bodov Zemepisné súradnice	Trať MAG (GEO) VOR RDL DIST (NM) (COP)	Horná hranica Dolná hranica Klasifikácia vzdušného priestoru MOCA	Vodorovné hranice (km)	Smer cestovných hladín		Poznámky Riadiace stanovište Frekvencia
				Direction of cruising levels		
Route designator Name of significant points Coordinates	Track MAG (GEO) VOR RDL DIST (NM) (COP)	Upper limit Lower limit Airspace classification MOCA	Lateral limits (km)	Nepárne Odd	Párne Even	Remarks Controlling unit Frequency
1	2	3	4	5		6
R23 (RNAV 5)						
▲ ŠTEFÁNIK NORTH NDB (OKR)						
481326N 0171725E	077° 258° 30,7 NM	FL 245 8 000 ft AMSL Class C 8 000 ft AMSL 3 600 ft AMSL Class G ¹⁾ 3 600 ft	20	↓		Bratislava ACC Štefánik APP/TWR Pre priestor zodpovednosti a frekvenciu riadiaceho stanovišta pozri ENR 2.1. For the area of responsibility and frequency of controlling unit see ENR 2.1. ¹⁾ S výnimkou riadeného vzdušného priestoru (CTR, TMA). ¹⁾ With the exception of controlled airspace (CTR, TMA).
▲ NITRA VOR/DME (NIT)						
481726N 0180302E	036° 216° 31,6 NM	FL 245 8 000 ft AMSL Class C 8 000 ft AMSL 5 700 ft AMSL Class G 5 700 ft				
△ MOMEPE						
484113N 0183416E	036° 216° 14,9 NM	FL 245 8 000 ft AMSL Class C 8 000 ft AMSL 5 800 ft AMSL Class G 5 800 ft				
△ NIDOK						
485224N 0184915E	037° 218° 22,9 NM	FL 245 8 000 ft AMSL Class C 8 000 ft AMSL 6 800 ft AMSL Class G 6 800 ft				
△ MOCON						
490913N 0191255E	038° 218° 6,7 NM	FL 245 10 000 ft AMSL Class C 6 800 ft				
▲ LIPTY						
491408N 0191954E	038° 218° 18,1 NM	FL 245 10 000 ft AMSL Class C 6 800 ft				
▲ MEBAN (FIR BDRY)						
492718N 0193848E						Pokračovanie, pozri AIP Poland. For continuation, see Poland AIP.

Označenie trate Názvy význačných bodov Zemepisné súradnice Route designator Name of significant points Coordinates	Trať MAG (GEO) VOR RDL DIST (NM) (COP) Track MAG (GEO) VOR RDL DIST (NM) (COP)	Horná hranica Dolná hranica Klasifikácia vzdušného priestoru MOCA Upper limit Lower limit Airspace classification MOCA	Vodorovné hranice (km) Lateral limits (km)	Smer cestovných hľadín Direction of cruising levels		Poznámky Riadiace stanovište Frekvencia Remarks Controlling unit Frequency			
				Nepárne Odd	Párne Even				
1	2	3	4	5		6			
R53 (RNAV 5)									
SLIAČ VOR/DME (SLC)									
△ 482712N 0190657E	$\frac{047^\circ}{228^\circ}$ 20,6 NM	$\frac{FL 245}{8\ 500\ ft\ AMSL}$ Class C ¹⁾ 6 300 ft	10	↓		Bratislava ACC Tatry TWR Pre priestor zodpovednosti a frekvenciu riadiaceho stanovišta pozri ENR 2.1. For the area of responsibility and frequency of controlling unit see ENR 2.1. ¹⁾ S výnimkou riadeného vzdušného priestoru (CTR, TMA) a AMC spravovaných priestorov. ¹⁾ With the exception of controlled airspace (CTR, TMA) and AMC- manageable areas. SLC-TIVON: - 8 500 ft AMSL - FL 125 CDR 1 Nedostupnosť trate je publikovaná správou AUP. Route unavailability published in AUP. - FL 125 - FL 245 PERM TIVON-EPEDA: PERM EPEDA-ORLAN: - 9 000 ft AMSL - FL 135 PERM - FL 135 - FL 245 CDR 1 Nedostupnosť trate je publikovaná správou AUP. Route unavailability published in AUP. ORLAN-LENOV: PERM			
△ TIVON 483939N 0193143E	$\frac{048^\circ}{228^\circ}$ 21,3 NM (21/40)	$\frac{FL 245}{8\ 000\ ft\ AMSL}$ Class C $\frac{8\ 000\ ft\ AMSL}{7\ 900\ ft\ AMSL}$ Class G 7 900 ft							
△ EPEDA 485225N 0195726E	$\frac{048^\circ}{228^\circ}$ 19,3 NM	$\frac{FL 245}{FL 135}$ Class C							
△ TATRY VOR/DME (PPD) 490353N 0202100E	$\frac{052^\circ}{232^\circ}$ 25,0 NM	$\frac{FL 135}{9\ 000\ ft\ AMSL}$ Class C ¹⁾ 9 000 ft							
△ ORLAN 491711N 0205314E	$\frac{052^\circ}{232^\circ}$ 5,7 NM	$\frac{FL 245}{8\ 000\ ft\ AMSL}$ Class C ¹⁾ $\frac{8\ 000\ ft\ AMSL}{5\ 000\ ft\ AMSL}$ Class G 5 000 ft							
▲ LENOV (FIR BDRY) 492011N 0210037E							↑		Pokračovanie, pozri AIP Poland. For continuation, see Poland AIP.

Označenie trate Názvy význačných bodov Zemepisné súradnice	Trať MAG (GEO) VOR RDL DIST (NM)(COP)	Horná hranica Dolná hranica Klasifikácia vzdušného priestoru MOCA	Vodorovné hranice (km)	Smer cestovných hladín		Poznámky Riadiace stanovište Frekvencia
				Direction of cruising levels		
Route designator Name of significant points Coordinates	Track MAG (GEO) VOR RDL DIST (NM)(COP)	Upper limit Lower limit Airspace classification MOCA	Lateral limits (km)	Nepárne Odd	Párne Even	Remarks Controlling unit Frequency
1	2	3	4	5		6
R232 (RNAV 5)						Pokračovanie, pozri AIP Hungary. For continuation, see Hungary AIP.
KEKED (FIR BDRY)						
▲ 483123N 0211729E	344° 164° 9,8 NM	FL 245 8 000 ft AMSL Class C ¹⁾ 8 000 ft AMSL 3 800 ft AMSL Class G ¹⁾ 3 800 ft	15		↓	Bratislava ACC Košice APP/TWR Tatry TWR Pre priestor zodpovednosti a frekvenciu riadiaceho stanovišťa pozri ENR 2.1. For the area of responsibility and frequency of controlling unit see ENR 2.1.
△ KOŠICE VOR/DME (KSC)						
484059N 0211453E	293° 113° 25,8 NM	FL 245 8 000 ft AMSL Class C ¹⁾ 8 000 ft AMSL 5 500 ft AMSL Class G ¹⁾ 5 500 ft	10			¹⁾ S výnimkou riadeného vzdušného priestoru (CTR, TMA) a AMC spravovaných priestorov. ¹⁾ With the exception of controlled airspace (CTR, TMA) and AMC- manageable areas.
△ MARKA						KEKED-KSC: PERM KSC-LOLKA: CDR 1 FL 135 - FL 245 Nedostupnosť trate je publikovaná správou AUP. Route unavailability published in AUP.
485322N 0204038E	304° 123° 16,7 NM	FL 245 FL 135 Class C ¹⁾ FL 135 9 000 ft AMSL Class C ¹⁾ 9 000 ft				
△ TATRY VOR/DME (PPD)						
490353N 0202100E	308° 128° 13,6 NM	FL 245 FL 135 Class C ¹⁾ FL 135 10 700 ft AMSL Class C ¹⁾ 10 700 ft			↑	
▲ LOLKA (FIR BDRY)						Pokračovanie, pozri AIP Poland. For continuation, see Poland AIP.
491312N 0200600E						

Označenie trate Názvy význačných bodov Zemepisné súradnice	Trať MAG (GEO) VOR RDL DIST (NM) (COP)	Horná hranica Dolná hranica Klasifikácia vzdušného priestoru MOCA	Vodorovné hranice (km)	Smer cestovných hladín		Poznámky Riadiace stanovište Frekvencia
				Direction of cruising levels		
Route designator Name of significant points Coordinates	Track MAG (GEO) VOR RDL DIST (NM) (COP)	Upper limit Lower limit Airspace classification MOCA	Lateral limits (km)	Nepárne Odd	Párne Even	Remarks Controlling unit Frequency
1	2	3	4	5		6
W425 (RNAV 5)						Pokračovanie, pozri AIP Ukraine. For continuation, see Ukraine AIP.
LASOT (FIR BDRY)						
▲ 483805N 0221445E	$\frac{269^\circ}{088^\circ}$ 16,5 NM	$\frac{\text{FL 245}}{8\,000 \text{ ft AMSL}}$ Class C ¹⁾ $\frac{8\,000 \text{ ft AMSL}}{3\,600 \text{ ft AMSL}}$ Class G ¹⁾ 3 600 ft	10		↓	Bratislava ACC Košice APP/TWR Pre priestor zodpovednosti a frekvenciu riadiaceho stanovišťa pozri ENR 2.1. For the area of responsibility and frequency of controlling unit see ENR 2.1.
TOKAJ						
△ 483921N 0214958E	$\frac{268^\circ}{088^\circ}$ 5,6 NM	$\frac{\text{FL 245}}{8\,000 \text{ ft AMSL}}$ Class C $\frac{8\,000 \text{ ft AMSL}}{3\,500 \text{ ft AMSL}}$ Class G 3 500 ft				¹⁾ S výnimkou riadeného vzdušného priestoru (CTR, TMA). ¹⁾ With the exception of controlled airspace (CTR, TMA).
EVULA						
△ 483945N 0214135E	$\frac{268^\circ}{088^\circ}$ 17,7 NM	$\frac{\text{FL 245}}{8\,000 \text{ ft AMSL}}$ Class C ¹⁾ $\frac{8\,000 \text{ ft AMSL}}{4\,000 \text{ ft AMSL}}$ Class G ¹⁾ 4 000 ft				
KOŠICE VOR/DME (KSC)					↑	
△ 484059N 0211453E						

ZÁMERNE NEPOUŽITÉ
INTENTIONALLY BLANK

ENR 3.2 TRATE ATS V HORNOM VZDUŠNOM PRIESTORE

ENR 3.2 UPPER ATS ROUTES

Neaplikuje sa.

Not applicable.

ZÁMERNE NEPOUŽITÉ
INTENTIONALLY BLANK

ENR 3.3 TRATE PRIESTOROVEJ NAVIGÁCIE (RNAV)

ENR 3.3 AREA NAVIGATION (RNAV) ROUTES

ENR 3.3.1 Úvodné poznámky

ENR 3.3.1 Introduction notes

Poznámka: Dolné hranice segmentov tratí ATS uvedené v odseku ENR 3.3.2 nemusia automaticky predstavovať minimálne nadmorské výšky nad prekážkami (MOCA). Tieto nadmorské výšky sú uvedené pre každý segment trate ATS na mape ENR 6-1 (pozri poznámku k odseku ENR 1.3.1.2).

Note: Lower limits of ATS routes segments stated in para. ENR 3.3.2 do not automatically represent minimum obstacle clearance altitudes (MOCA). These altitudes are presented for each ATS route segment on the chart ENR 6-1 (see note to para. ENR 1.3.1.2).

ENR 3.3.2

ENR 3.3.2

Označenie trate Názvy význačných bodov Zemepisné súradnice	Traťový bod IDENT VOR/DME BRG & DIST ELEV DME antény	Geodetická DIST (NM)	Horná hranica Dolná hranica Klasifikácia vzdušného priestoru	Smer cestovných hladín		Poznámky Riadiace stanovište Frekvencia/Kanál
				Direction of cruising levels		
Route designator Name of significant points Coordinates	Way-point VOR/DME IDENT BRG & DIST ELEV DME Antenna	Geodetic DIST (NM)	Upper limit Lower limit Airspace classification	Nepárne Odd	Párne Even	Remarks Controlling unit Frequency/Channel
1	2	3	4	5		6
L175 (RNAV 5)						Pokračovanie, pozri AIP Hungary. For continuation, see Hungary AIP.
▲ ANEXA 475117N 0182910E	NIT 141° 31,5 NM 247 m	50,4	FL 245 8 000 ft AMSL Class C 8 000 ft AMSL 3 200 ft AMSL Class G ¹⁾			Bratislava ACC Štefánik APP/TWR Pre priestor zodpovednosti a frekvenciu riadiaceho stanovišťa pozri ENR 2.1. For the area of responsibility and frequency of controlling unit see ENR 2.1.
△ XENAK 480710N 0171759E	JAN 245° 10,5 NM 128 m	14,0	FL 245 8 000 ft AMSL Class C 8 000 ft AMSL 3 600 ft AMSL Class G ¹⁾			¹⁾ S výnimkou riadeného vzdušného priestoru (CTR, TMA). ¹⁾ With the exception of controlled airspace (CTR, TMA). JUHOVÝCHODNÝM SMEROM SOUTHEASTBOUND
▲ MAREG (FIR BDRY) 481126N 0165809E	JAN 267° 23,1 NM 128 m					Pokračovanie, pozri AIP Austria. For continuation, see Austria AIP.

Označenie trate Názvy významných bodov Zemepisné súradnice	Traťový bod IDENT VOR/DME BRG & DIST ELEV DME antény	Geodetická DIST (NM)	Horná hranica Dolná hranica Klasifikácia vzdušného priestoru	Smer cestovných hladín		Poznámky Riadiace stanovište Frekvencia/Kanáľ
				Direction of cruising levels		
Route designator Name of significant points Coordinates	Way-point VOR/DME IDENT BRG & DIST ELEV DME Antenna	Geodetic DIST (NM)	Upper limit Lower limit Airspace classification	Nepárne Odd	Párne Even	Remarks Controlling unit Frequency/Channel
1	2	3	4	5		6
L140 (RNAV 5)						Pokračovanie, pozri AIP Hungary. For continuation, see Hungary AIP.
▲ ALAMU (FIR BDRY) 474413N 0181948E	NIT 156° 35,1 NM 247 m	15,6	FL 245 8 000 ft AMSL Class C 8 000 ft AMSL 2 800 ft AMSL Class G ¹⁾			Bratislava ACC Štefánik APP/TWR Pre priestor zodpovednosti a frekvenciu riadiaceho stanovišťa pozri ENR 2.1. For the area of responsibility and frequency of controlling unit see ENR 2.1.
△ VEDER 475047N 0175850E	JAN 134° 26,6 NM 128 m	35,4	FL 245 8 000 ft AMSL Class C 8 000 ft AMSL 1 900 ft AMSL Class G ¹⁾			¹⁾ S výnimkou riadeného vzdušného priestoru (CTR, TMA). ¹⁾ With the exception of controlled airspace (CTR, TMA). JUHOVÝCHODNÝM SMEROM SOUTHEASTBOUND
△ LEDRI 480527N 0171058E	JAN 245° 15,5 NM 128 m	10,5	FL 245 8 000 ft AMSL Class C 8 000 ft AMSL 3 600 ft AMSL Class G ¹⁾			
▲ MAREG (FIR BDRY) 481126N 0165809E	JAN 267° 23,1 NM 128 m					Pokračovanie, pozri AIP Austria. For continuation, see Austria AIP.
L616 (RNAV 5)						Pokračovanie, pozri AIP Hungary. For continuation, see Hungary AIP.
▲ ALAMU (FIR BDRY) 474413N 0181948E	NIT 156° 35,1 NM 247 m	19,4	FL 245 8 000 ft AMSL Class C			Bratislava ACC Štefánik APP Pre priestor zodpovednosti a frekvenciu riadiaceho stanovišťa pozri ENR 2.1.
△ TABIN 480055N 0180504E	NIT 170° 16,6 NM 247 m	16,6	8 000 ft AMSL 3 600 ft AMSL Class G ¹⁾			For the area of responsibility and frequency of controlling unit see ENR 2.1. ¹⁾ S výnimkou riadeného vzdušného priestoru (CTR, TMA). ¹⁾ With the exception of controlled airspace (CTR, TMA). Na úseku TABIN-ALAMU JUŽNÝM SMEROM On segment TABIN-ALAMU SOUTHBOUND
▲ NITRA VOR/DME (NIT) 481726N 0180302E						

Označenie trate Názvy význačných bodov Zemepisné súradnice Route designator Name of significant points Coordinates	Traťový bod IDENT VOR/DME BRG & DIST ELEV DME antény Way-point VOR/DME IDENT BRG & DIST ELEV DME Antenna	Geodetická DIST (NM) Geodetic DIST (NM)	Horná hranica Dolná hranica Klasifikácia vzdušného priestoru	Smer cestovných hladín		Poznámky Riadiace stanovište Frekvencia/Kanál Remarks Controlling unit Frequency/Channel
			Upper limit Lower limit Airspace classification	Direction of cruising levels Nepárne Odd Párne Even		
1	2	3	4	5		6
L617 (RNAV 5)						Pokračovanie, pozri AIP Hungary. For continuation, see Hungary AIP.
<u>SLIAČ VOR/DME (SLC)</u> △ 482712N 0190657E						
<u>KREMI</u> △ 484702N 0185302E	SLC 330° 21,9 NM 509 m	21,9	FL 245 8 500 ft AMSL Class C ¹⁾		↓	Bratislava ACC Žilina TWR Pre priestor zodpovednosti a frekvenciu riadiaceho stanovišťa pozri ENR 2.1. For the area of responsibility and frequency of controlling unit see ENR 2.1.
<u>NIDOK</u> △ 485224N 0184915E	SLC 330° 27,8 NM 509 m	5,9	FL 245 8 000 ft AMSL Class C 8 000 ft AMSL 6 400 ft AMSL Class G			¹⁾ S výnimkou riadeného vzdušného priestoru (CTR, TMA) a AMC spravovaných priestorov. ¹⁾ With the exception of controlled airspace (CTR, TMA) and AMC- manageable areas.
<u>TEKLA</u> △ 485846N 0184443E	SLC 330° 34,9 NM 509 m	7,0	FL 245 8 000 ft AMSL Class C 8 000 ft AMSL 5 900 ft AMSL Class G			SLC-KREMI: - 8 500 ft AMSL - FL 125 CDR 1 Nedostupnosť trate je publikovaná správou AUP. Route unavailability published in AUP.
<u>KOPAT</u> △ 490623N 0183916E	SLC 330° 43,3 NM 509 m	8,4	FL 245 8 000 ft AMSL Class C ¹⁾ 8 000 ft AMSL 6 300 ft AMSL Class G ¹⁾			- FL 125 - FL 245 PERM KREMI-BILNA: PERM
<u>BILNA (FIR BDRY)</u> ▲ 492337N 0182650E	SLC 330° 62,4 NM 509 m	19,1	FL 245 8 000 ft AMSL Class C ¹⁾ 8 000 ft AMSL 6 100 ft AMSL Class D		↑	Pokračovanie, pozri AIP Czech Republic. For continuation, see Czech Republic AIP.

Označenie trate Názvy význačných bodov Zemepisné súradnice Route designator Name of significant points Coordinates	Traťový bod IDENT VOR/DME BRG & DIST ELEV DME antény Way-point VOR/DME IDENT BRG & DIST ELEV DME Antenna	Geodetická DIST (NM) Geodetic DIST (NM)	Horná hranica Dolná hranica Klasifikácia vzdušného priestoru	Smer cestovných hladin		Poznámky Riadiace stanovište Frekvencia/Kanál Remarks Controlling unit Frequency/Channel
			Upper limit Lower limit Airspace classification	Direction of cruising levels Nepárne Odd Párne Even		
1	2	3	4	5		6
L856 (RNAV 5)						Pokračovanie, pozri AIP Austria. For continuation, see Austria AIP.
▲ MAREG (FIR BDRY) 481126N 0165809E	JAN 267° 23,1 NM 128 m	13,1	FL 245 8 000 ft AMSL Class C			Bratislava ACC Štefánik APP Žilina TWR
▲ ŠTEFÁNIK NORTH NDB (OKR) 481326N 0171725E		24,0	8 000 ft AMSL 3 600 ft AMSL Class G ¹⁾			Pre priestor zodpovednosti a frekvenciu riadiaceho stanovišťa pozri ENR 2.1. For the area of responsibility and frequency of controlling unit see ENR 2.1.
△ SOMID 483019N 0174302E	NIT 309° 18,6 NM 247 m	51,8	FL 245 8 000 ft AMSL Class C ¹⁾ 8 000 ft AMSL 6 300 ft AMSL Class G ¹⁾			¹⁾ S výnimkou riadeného vzdušného priestoru (CTR, TMA) a AMC spravovaných priestorov.
▲ KOPAT 490623N 0183916E	SLC 330° 43,3 NM 509 m	12,5	FL 245 8 000 ft AMSL Class C ¹⁾ 8 000 ft AMSL 6 900 ft AMSL Class G ¹⁾			¹⁾ With the exception of controlled airspace (CTR, TMA) and AMC manageable areas. BABKO-KOPAT: PERM KOPAT-SOMID: CDR 1 Nedostupnosť trate je publikovaná správou AUP. Route unavailability published in AUP.
▲ VADEX 491503N 0185305E	SLC 344° 48,8 NM 509 m	31,5	FL 245 10 000 ft AMSL Class C			ALTN trať: BABKO M866 NIDOK R23 OKR ALTN route: BABKO M866 NIDOK R23 OKR SOMID-MAREG: PERM JUHOZÁPADNÝM SMEROM SOUTHWESTBOUND
▲ BABKO (FIR BDRY) 493642N 0192810E	PPD 308° 47,7 NM 726 m					Pokračovanie, pozri AIP Poland. For continuation, see Poland AIP.

Označenie trate Názvy význačných bodov Zemepisné súradnice	Traťový bod IDENT VOR/DME BRG & DIST ELEV DME antény	Geodetická DIST (NM)	Horná hranica Dolná hranica Klasifikácia vzdušného priestoru	Smer cestovných hladín		Poznámky Riadiace stanovište Frekvencia/Kanál
				Direction of cruising levels		
Route designator Name of significant points Coordinates	Way-point VOR/DME IDENT BRG & DIST ELEV DME Antenna	Great circle DIST (NM)	Upper limit Lower limit Airspace classification	Nepárne Odd	Párne Even	Remarks Controlling unit Frequency/Channel
1	2	3	4	5		6
M66 (RNAV 5)						
△ UMARY 490604N 0193715E	PPD 269° 28,8 NM 726 m	14,0	FL 245 8 000 ft AMSL Class C ¹⁾ 8 000 ft AMSL 7 500 ft AMSL Class G	↓		Bratislava ACC Pre priestor zodpovednosti a frekvenciu riadiaceho stanovišťa pozri ENR 2.1. For the area of responsibility and frequency of controlling unit see ENR 2.1. ¹⁾ S výnimkou AMC spravovaných priestorov. ¹⁾ With the exception of AMC- manageable areas. BABKO-LIPTY: PERM LIPTY-UMARY: CDR 1 Nedostupnosť trate je publikovaná správou AUP. Route unavailability published in AUP.
▲ LIPTY 491408N 0191954E	PPD 279° 41,4 NM 726 m		FL 245 10 000 ft AMSL Class C			
▲ BABKO (FIR BDRY) 493642N 0192810E	PPD 308° 47,7 NM 726 m	↑			Pokračovanie, pozri AIP Poland. For continuation, see Poland AIP.	

Označenie trate Názvy význačných bodov Zemepisné súradnice	Traťový bod IDENT VOR/DME BRG & DIST ELEV DME antény	Geodetická DIST (NM)	Horná hranica Dolná hranica Klasifikácia vzdušného priestoru	Smer cestovných hladin		Poznámky Riadiace stanovište Frekvencia/Kanál
				Direction of cruising levels		
Route designator Name of significant points Coordinates	Way-point VOR/DME IDENT BRG & DIST ELEV DME Antenna	Geodetic DIST (NM)	Upper limit Lower limit Airspace classification	Nepárne Odd	Párne Even	Remarks Controlling unit Frequency/Channel
1	2	3	4	5		6
M141 (RNAV 5)						Pokračovanie, pozri AIP Austria. For continuation, see Austria AIP.
▲ TOVKA (FIR BDRY) 481613N 0165535E	JAN 278° 25,4 NM 128 m		FL 245 8 000 ft AMSL Class C	↓		Bratislava ACC Štefánik APP Pre priestor zodpovednosti a frekvenciu riadiaceho stanovišťa pozri ENR 2.1.
▲ ŠTEFÁNIK NORTH NDB (OKR) 481326N 0171725E		14,9	8 000 ft AMSL 3 600 ft AMSL Class G ¹⁾		↑	For the area of responsibility and frequency of controlling unit see ENR 2.1.
△ UPIVA 483443N 0184901E	SLC 297° 14,1 NM 509 m	64,6	FL 245 8 500 ft AMSL Class C ¹⁾			¹⁾ S výnimkou riadeného vzdušného priestoru (CTR, TMA) a AMC spravovaných priestorov. ¹⁾ With the exception of controlled airspace (CTR, TMA) and AMC-manageable areas.
△ TAKOS 483457N 0201600E	PPD 181° 29,2 NM 726 m	57,8			↑	TOVKA-OKR: PERM TAKOS-OKR: - 8 500 ft AMSL - FL 125 CDR 1 Nedostupnosť trate je publikovaná správou AUP. Route unavailability published in AUP. - FL 125 - FL 245 PERM Na úseku TAKOS-OKR ZÁPADNÝM SMEROM On segment TAKOS-OKR WESTBOUND

Označenie trate Názvy význačných bodov Zemepisné súradnice	Traťový bod IDENT VOR/DME BRG & DIST ELEV DME antény	Geodetická DIST (NM)	Horná hranica Dolná hranica Klasifikácia vzdušného priestoru	Smer cestovných hladín		Poznámky Radiace stanovište Frekvencia/Kanál
				Direction of cruising levels		
Route designator Name of significant points Coordinates	Way-point VOR/DME IDENT BRG & DIST ELEV DME Antenna	Geodetic DIST (NM)	Upper limit Lower limit Airspace classification	Nepárne Odd	Párne Even	Remarks Controlling unit Frequency/Channel
1	2	3	4	5		6
M748 (RNAV 5)						Pokračovanie, pozri AIP Hungary. For continuation, see Hungary AIP.
▲ ERGOM (FIR BDRY) 474830N 0184359E	NIT 131° 39,9 NM 247 m	11,9	FL 245 8 000 ft AMSL Class C ¹⁾ 8 000 ft AMSL 2 500 ft AMSL Class G ¹⁾		↓	Bratislava ACC Štefánik APP Piešťany TWR Budapest APP Pre priestor zodpovednosti a frekvenciu radiaceho stanovišťa pozri ENR 2.1. For the area of responsibility and frequency of controlling unit see ENR 2.1.
△ ARFOX 475828N 0183427E	NIT 127° 28,3 NM 247 m	28,3	FL 245 8 000 ft AMSL Class C			¹⁾ S výnimkou riadeného vzdušného priestoru (CTR, TMA)) a AMC nespravovaných priestorov.
▲ NITRA VOR/DME (NIT) 481726N 0180302E		28,3	8 000 ft AMSL 3 600 ft AMSL Class G			
△ BERVA 483703N 0173228E	NIT 309° 28,3 NM 247 m	8,5	FL 245 5 500 ft AMSL Class C		↑	¹⁾ With the exception of controlled airspace (CTR, TMA) and NON- AMC-manageable areas.
△ TUTPI 484257N 0172310E	JAN 344° 32,9 NM 128 m	12,0				
▲ ODNEM (FIR BDRY) 485112N 0171004E	NIT 309° 48,8 NM 247 m					Pokračovanie, pozri AIP Czech Republic. For continuation, see Czech Republic AIP.
M866 (RNAV 5)						
▲ NIDOK 485224N 0184915E	SLC 330° 27,8 NM 509 m	51,1	FL 245 10 000 ft AMSL Class C		↓	Bratislava ACC Pre priestor zodpovednosti a frekvenciu radiaceho stanovišťa pozri ENR 2.1. For the area of responsibility and frequency of controlling unit see ENR 2.1.
▲ BABKO (FIR BDRY) 493642N 0192810E	PPD 308° 47,7 NM 726 m				↑	Pokračovanie, pozri AIP Poland. For continuation, see Poland AIP.

Označenie trate Názvy význačných bodov Zemepisné súradnice Route designator Name of significant points Coordinates	Traťový bod IDENT VOR/DME BRG & DIST ELEV DME antény Way-point VOR/DME IDENT BRG & DIST ELEV DME Antenna	Geodetická DIST (NM) Geodetic DIST (NM)	Horná hranica Dolná hranica Klasifikácia vzdušného priestoru Upper limit Lower limit Airspace classification	Smer cestovných hladín Direction of cruising levels		Poznámky Riadiace stanovište Frekvencia/Kanáľ Remarks Controlling unit Frequency/Channel
				Nepárne Odd	Párne Even	
1	2	3	4	5		6
M985 (RNAV 5)						Pokračovanie, pozri AIP Austria. For continuation, see Austria AIP.
▲ ABLOM (FIR BDRY) 480403N 0170516E	JAN 245° 19,5 NM 128 m	4,1	FL 245 8 000 ft AMSL	↓		Bratislava ACC Štefánik APP/TWR Pre priestor zodpovednosti a frekvenciu riadiaceho stanovišťa pozri ENR 2.1. For the area of responsibility and frequency of controlling unit see ENR 2.1. 1) S výnimkou riadeného vzdušného priestoru (CTR, TMA). 1) With the exception of controlled airspace (CTR, TMA).
△ LEDRI 480527N 0171058E	JAN 245° 15,5 NM 128 m	5,0	Class C 8 000 ft AMSL 3 200 ft AMSL			
△ XENAK 480710N 0171759E	JAN 245° 10,5 NM 128 m	10,5	Class G 1)			
△ JANOVCE VOR/DME (JAN) 481043N 0173241E		21,4				
△ NITRA VOR/DME (NIT) 481726N 0180302E		31,6	FL 245 8 000 ft AMSL Class C 8 000 ft AMSL 5 700 ft AMSL Class G			
△ MOME P 484113N 0183416E	NIT 036° 31,6 NM 247 m	14,9	FL 245 8 000 ft AMSL Class C 8 000 ft AMSL 5 800 ft AMSL Class G			
△ NIDOK 485224N 0184915E	SLC 330° 27,8 NM 509 m	22,9	FL 245 8 000 ft AMSL Class C			
△ MOCON 490913N 0191255E	PPD 272° 45,1 NM 726 m	6,7	8 000 ft AMSL 6 800 ft AMSL Class G			
▲ LIPTY 491408N 0191954E	PPD 279° 41,4 NM 726 m	18,1	FL 245 10 000 ft AMSL Class C			
▲ MEBAN (FIR BDRY) 492718N 0193848E	PPD 305° 36,2 NM 726 m					Pokračovanie, pozri AIP Poland. For continuation, see Poland AIP.

Označenie trate Názvy význačných bodov Zemepisné súradnice Route designator Name of significant points Coordinates	Traťový bod IDENT VOR/DME BRG & DIST ELEV DME antény Way-point VOR/DME IDENT BRG & DIST ELEV DME Antenna	Geodetická DIST (NM) Geodetic DIST (NM)	Horná hranica Dolná hranica Klasifikácia vzdušného priestoru Upper limit Lower limit Airspace classification	Smer cestovných hladín Direction of cruising levels		Poznámky Riadiace stanovište Frekvencia/Kanál Remarks Controlling unit Frequency/Channel
				Nepárne Odd	Párne Even	
1	2	3	4	5		6
N133 (RNAV 5)						Pokračovanie, pozri AIP Hungary. For continuation, see Hungary AIP.
▲ <u>KEKED (FIR BDRY)</u> 483123N 0211729E	KSC 164° 9,8 NM 240 m	9,8	FL 245 8 000 ft AMSL Class C ¹⁾ 8 000 ft AMSL 3 800 ft AMSL Class G ¹⁾	↓		Bratislava ACC Košice APP Pre priestor zodpovednosti a frekvenciu riadiaceho stanovišťa pozri ENR 2.1. For the area of responsibility and frequency of controlling unit see ENR 2.1.
▲ <u>KOŠICE VOR/DME (KSC)</u> 484059N 0211453E			18,0			FL 245 8 000 ft AMSL Class C ¹⁾ 8 000 ft AMSL 4 600 ft AMSL Class G ¹⁾
△ <u>KOJOT</u> 485830N 0210833E	KSC 341° 18,0 NM 240 m	8,8	FL 245 8 000 ft AMSL Class C ¹⁾ 8 000 ft AMSL 4 800 ft AMSL Class G			
▲ <u>RAZEC</u> 490705N 0210525E	KSC 341° 26,9 NM 240 m	13,5	FL 245 8 000 ft AMSL Class C 8 000 ft AMSL 5 000 ft AMSL Class G	↑		
▲ <u>LENOV (FIR BDRY)</u> 492011N 0210037E	KSC 341° 40,3 NM 240 m					Pokračovanie, pozri AIP Poland. For continuation, see Poland AIP.

Označenie trate Názvy význačných bodov Zemepisné súradnice	Traťový bod IDENT VOR/DME BRG & DIST ELEV DME antény	Geodetická DIST (NM)	Horná hranica	Smer cestovných hladín		Poznámky Riadiace stanovište Frekvencia/Kanál
			Dolná hranica	Direction of cruising levels		
Route designator Name of significant points Coordinates	Way-point VOR/DME IDENT BRG & DIST ELEV DME Antenna	Geodetic DIST (NM)	Upper limit	Direction of cruising levels		Remarks Controlling unit Frequency/Channel
			Lower limit	Nepárne Odd	Párne Even	
1	2	3	4	5		6
P10 (RNAV 5)						Pokračovanie, pozri AIP Hungary. For continuation, see Hungary AIP.
▲ <u>VAMOG (FIR BDRY)</u> 474714N 0173945E	JAN 164° 24,0 NM 128 m	24,0	FL 245 3 600 ft AMSL	↓		Bratislava ACC Štefánik APP Piešťany TWR Pre priestor zodpovednosti a frekvenciu riadiaceho stanovišťa pozri ENR 2.1. For the area of responsibility and frequency of controlling unit see ENR 2.1.
△ <u>JANOVCE VOR/DME (JAN)</u> 481043N 0173241E			FL 245 8 000 ft AMSL Class C			
△ <u>BERVA</u> 483703N 0173228E	NIT 309° 28,3 NM 247 m	26,4	FL 245 8 000 ft AMSL Class C 8 000 ft AMSL 3 600 ft AMSL Class G ¹⁾			1) S výnimkou riadeného vzdušného priestoru (CTR, TMA). 1) With the exception of controlled airspace (CTR, TMA).
▲ <u>MAVOR (FIR BDRY)</u> 484917N 0173215E			FL 245 8 000 ft AMSL Class C 8 000 ft AMSL 4 500 ft AMSL Class G ¹⁾			
	NIT 322° 37,9 NM 247 m			↑		Pokračovanie, pozri AIP Czech Republic. For continuation, see Czech Republic AIP.

Označenie trate Názvy významných bodov Zemepisné súradnice	Traťový bod IDENT VOR/DME BRG & DIST ELEV DME antény	Geodetická DIST (NM)	Horná hranica Dolná hranica Klasifikácia vzdušného priestoru	Smer cestovných hladin		Poznámky Riadiace stanovište Frekvencia/Kanáľ
				Direction of cruising levels		
Route designator Name of significant points Coordinates	Way-point VOR/DME IDENT BRG & DIST ELEV DME Antenna	Geodetic DIST (NM)	Upper limit Lower limit Airspace classification	Nepárne Odd	Párne Even	Remarks Controlling unit Frequency/Channel
1	2	3	4	5		6
P27 (RNAV 5)						Pokračovanie, pozri AIP Ukraine. For continuation, see Ukraine AIP.
▲ MALBE (FIR BDRY) 484926N 0222230E	KSC 073° 45,5 NM 240 m	42,6	FL 245 8 500 ft AMSL Class C ¹⁾		↓	Bratislava ACC Košice APP Poprad TWR Žilina TWR
△ DUFES 485723N 0211908E	KSC 004° 16,6 NM 240 m	7,1				Pre priestor zodpovednosti a frekvenciu riadiaceho stanovišťa pozri ENR 2.1.
△ KOJOT 485830N 0210833E	KSC 341° 18,0 NM 240 m	12,3	FL 245 8 000 ft AMSL Class C ¹⁾ 8 000 ft AMSL 5 200 ft AMSL Class G ¹⁾			For the area of responsibility and frequency of controlling unit see ENR 2.1.
△ UDREL 490037N 0205010E	PPD 094° 19,5 NM 726 m	19,5	FL 245 8 000 ft AMSL Class C ¹⁾ 8 000 ft AMSL 6 100 ft AMSL Class G ¹⁾			¹⁾ S výnimkou riadeného vzdušného priestoru (CTR, TMA) a AMC spravovaných priestorov. ¹⁾ With the exception of controlled airspace (CTR, TMA) and AMC- manageable areas.
△ TATRY VOR/DME (PPD) 490353N 0202100E		28,9	FL 245 9 700 ft AMSL Class C ¹⁾			MALBE-MOCON: CDR 1 Nedostupnosť trate je publikovaná správou AUP. Route unavailability published in AUP.
△ UMARY 490604N 0193715E	PPD 269° 28,8 NM 726 m	16,3	FL 245 8 000 ft AMSL Class C ¹⁾ 8 000 ft AMSL 7 600 ft AMSL Class G ¹⁾			ALTN trať: MALBE A42 NIT A4 BERVA P10 MAVOR ALTN route: MALBE A42 NIT A4 BERVA P10 MAVOR
△ MOCON 490913N 0191255E	PPD 272° 45,1 NM 726 m	10,9	FL 245 8 000 ft AMSL Class C ¹⁾			MOCON-MAKAL: PERM
△ RUTKI 491024N 0185624E	PPD 272° 56,0 NM 726 m	17,0	8 000 ft AMSL 7 200 ft AMSL Class G ¹⁾			
△ ŽILINA NDB (ZLA) 491210N 0183038E					↑	Pokračovanie, pozri nasledujúcu stranu. Continuation, see next page.

<p>Označenie trate Názvy význačných bodov Zemepisné súradnice</p> <p>Route designator Name of significant points Coordinates</p>	<p>Trafový bod IDENT VOR/DME BRG & DIST ELEV DME antény</p> <p>Way-point VOR/DME IDENT BRG & DIST ELEV DME Antenna</p>	<p>Geodetická DIST (NM)</p> <p>Geodetic DIST (NM)</p>	<p>Horná hranica Dolná hranica</p> <p>Klasifikácia vzdušného priestoru</p> <p>Upper limit Lower limit</p> <p>Airspace classification</p>	<p>Smer cestovných hladín</p> <p>Direction of cruising levels</p> <p>Nepárne Párne Odd Even</p>		<p>Poznámky Riadiace stanovište Frekvencia/Kanáľ</p> <p>Remarks Controlling unit Frequency/Channel</p>
1	2	3	4	5		6
<p>P27 (RNAV 5)</p> <p>ŽILINA NDB (ZLA) △ 491210N 0183038E</p> <p>MAKAL (FIR BDRY) ▲ 491446N 0180957E</p>	<p>NIT 359° 57,6 NM 247 m</p>	<p>13,8</p>	<p>FL 245 8 000 ft AMSL Class C ¹⁾ 8 000 ft AMSL 4 600 ft AMSL Class G ¹⁾</p>	<p>↓</p> <p>↑</p>		<p>Pokračovanie z predchádzajúcej strany. Continuation from the previous page.</p> <p>Pokračovanie, pozri AIP Czech Republic. For continuation, see Czech Republic AIP.</p>

Označenie trate Názvy význačných bodov Zemepisné súradnice	Traťový bod IDENT VOR/DME BRG & DIST ELEV DME antény	Geodetická DIST (NM)	Horná hranica Dolná hranica Klasifikácia vzdušného priestoru	Smer cestovných hladín		Poznámky Riadiace stanovište Frekvencia/Kanál
				Direction of cruising levels		
Route designator Name of significant points Coordinates	Way-point VOR/DME IDENT BRG & DIST ELEV DME Antenna	Geodetic DIST (NM)	Upper limit Lower limit Airspace classification	Nepárne Odd	Párne Even	Remarks Controlling unit Frequency/Channel
1	2	3	4	5		6
P41 (RNAV 5)						Pokračovanie, pozri AIP Hungary. For continuation, see Hungary AIP.
▲ <u>BADOV (FIR BDRY)</u> 480116N 0184857E	NIT 112° 34,7 NM 247 m	27,2	FL 245 FL 135 ¹⁾ Class C		↓	Bratislava ACC Štefánik APP Pre priestor zodpovednosti a frekvenciu riadiaceho stanovišťa pozri ENR 2.1. For the area of responsibility and frequency of controlling unit see ENR 2.1.
▲ <u>ABITU</u> 482000N 0181929E	NIT 072° 11,3 NM 247 m	42,9	FL 245 9 000 ft AMSL ¹⁾ Class C			1) Hodnota zohľadňuje štruktúru vzdušného priestoru. 1) The value complies with the airspace structure. SEVEROZÁPADNÝM SMEROM NORTHWESTBOUND
▲ <u>MAVOR (FIR BDRY)</u> 484917N 0173215E	NIT 322° 37,9 NM 247 m					Pokračovanie, pozri AIP Czech Republic. For continuation, see Czech Republic AIP.
P182 (RNAV 5)						Pokračovanie, pozri AIP Austria. For continuation, see Austria AIP.
▲ <u>REKLU (FIR BDRY)</u> 483515N 0165616E	JAN 311° 34,5 NM 128 m	14,3	FL 245 FL 125 ¹⁾ Class C			Bratislava ACC Pre priestor zodpovednosti a frekvenciu riadiaceho stanovišťa pozri ENR 2.1. For the area of responsibility and frequency of controlling unit see ENR 2.1.
△ <u>GUPLU</u> 484307N 0171421E	JAN 335° 34,6 NM 128 m	5,8				1) Hodnota zohľadňuje štruktúru vzdušného priestoru. 1) The value complies with the airspace structure.
△ <u>TUTPI</u> 484257N 0172310E	JAN 344° 32,9 NM 128 m	6,7				ZÁPADNÝM SMEROM WESTBOUND
△ <u>ETIPA</u> 484245N 0173316E	NIT 317° 32,2 NM 247 m				↑	

Označenie trate Názvy význačných bodov Zemepisné súradnice	Traťový bod IDENT VOR/DME BRG & DIST ELEV DME antény	Geodetická DIST (NM)	Horná hranica Dolná hranica Klasifikácia vzdušného priestoru	Smer cestovných hladín		Poznámky Riadiace stanovište Frekvencia/Kanál
				Direction of cruising levels		
Route designator Name of significant points Coordinates	Way-point VOR/DME IDENT BRG & DIST ELEV DME Antenna	Geodetic DIST (NM)	Upper limit Lower limit Airspace classification	Nepárne Odd	Párne Even	Remarks Controlling unit Frequency/Channel
1	2	3	4	5		6
P193 (RNAV 5) ▲ KEKED (FIR BDRY) 483123N 0211729E △ EXIDA 484003N 0210528E	KSC 164° 9,8 NM 240 m KSC 256° 6,3 NM 240 m	11,8	FL 245 FL 135 Class C FL 135 3 200 ft AMSL Class D	↓ ↑		Pokračovanie, pozri AIP Hungary. For continuation, see Hungary AIP. Bratislava ACC Košice APP/TWR Pre priestor zodpovednosti a frekvenciu riadiaceho stanovišťa pozri ENR 2.1. For the area of responsibility and frequency of controlling unit see ENR 2.1.
P974 (RNAV 5) ▲ XOMBA (FIR BDRY) 474524N 0180343E △ TABIN 480055N 0180504E △ BERVA 483703N 0173228E	NIT 174° 32,1 NM 247 m NIT 170° 16,6 NM 247 m	15,6	FL 245 8 000 ft AMSL Class C	↑ ↓		Pokračovanie, pozri AIP Hungary. For continuation, see Hungary AIP. Bratislava ACC Štefánik APP Piešťany TWR Pre priestor zodpovednosti a frekvenciu riadiaceho stanovišťa pozri ENR 2.1. For the area of responsibility and frequency of controlling unit see ENR 2.1.
			8 000 ft AMSL 3 600 ft AMSL Class G ¹⁾			
		NIT 309° 28,3 NM 247 m	42,2		↑	

Označenie trate Názvy význačných bodov Zemepisné súradnice	Traťový bod IDENT VOR/DME BRG & DIST ELEV DME antény	Geodetická DIST (NM)	Horná hranica Dolná hranica Klasifikácia vzdušného priestoru	Smer cestovných hladín		Poznámky Riadiace stanovište Frekvencia/Kanál
				Direction of cruising levels		
Route designator Name of significant points Coordinates	Way-point VOR/DME IDENT BRG & DIST ELEV DME Antenna	Geodetic DIST (NM)	Upper limit Lower limit Airspace classification	Nepárne Odd	Párne Even	Remarks Controlling unit Frequency/Channel
1	2	3	4	5		6
Q350 (RNAV 5)						Pokračovanie, pozri AIP Hungary. For continuation, see Hungary AIP.
▲ ERGOM (FIR BDRY) 474830N 0184359E	NIT 131° 39,9 NM 247 m	10,4	FL 245 8 000 ft AMSL Class C ¹⁾			Bratislava ACC Štefánik APP/TWR Budapest APP
▲ ANEXA 475117N 0182910E	NIT 141° 31,5 NM 247 m	18,9	8 000 ft AMSL 3 600 ft AMSL Class G ¹⁾	↑		Pre priestor zodpovednosti a frekvenciu riadiaceho stanovišťa pozri ENR 2.1.
△ TABIN 480055N 0180504E	NIT 170° 16,6 NM 247 m	23,8			↓	For the area of responsibility and frequency of controlling unit see ENR 2.1.
△ JANOVCE VOR/DME (JAN) 481043N 0173241E		10,6				¹⁾ S výnimkou riadeného vzdušného priestoru (CTR, TMA) a AMC nespravovaných priestorov. ¹⁾ With the exception of controlled airspace (CTR, TMA) and NON-AMC- manageable areas.
▲ ŠTEFÁNIK NORTH NDB (OKR) 481326N 0171725E				↑		Na úseku TABIN-ERGOM JUHOVÝCHODNÝM SMEROM On segment TABIN-ERGOM SOUTHEASTBOUND
T195 (RNAV 5)						
△ RAZEC 490705N 0210525E	KSC 341° 26,9 NM 240 m	24,0	FL 245 8 000 ft AMSL Class C 8 000 ft AMSL 5 400 ft AMSL Class G			Bratislava ACC Pre priestor zodpovednosti a frekvenciu riadiaceho stanovišťa pozri ENR 2.1. For the area of responsibility and frequency of controlling unit see ENR 2.1.
▲ REGTO (FIR BDRY) 492413N 0203953E	PPD 026° 23,8 NM 726 m			↑		JUHOVÝCHODNÝM SMEROM SOUTHEASTBOUND Pokračovanie, pozri AIP Poland. For continuation, see Poland AIP.

<p>Označenie trate Názvy význačných bodov Zemepisné súradnice</p> <p>Route designator Name of significant points Coordinates</p>	<p>Trafový bod IDENT VOR/DME BRG & DIST ELEV DME antény</p> <p>Way-point VOR/DME IDENT BRG & DIST ELEV DME Antenna</p>	<p>Geodetická DIST (NM)</p> <p>Geodetic DIST (NM)</p>	<p>Horná hranica Dolná hranica</p> <p>Klasifikácia vzdušného priestoru</p> <p>Upper limit Lower limit</p> <p>Airspace classification</p>	<p>Smer cestovných hladín</p> <p>Direction of cruising levels</p> <p>Nepárne Odd</p> <p>Párne Even</p>	<p>Poznámky Riadiace stanovište Frekvencia/Kanál</p> <p>Remarks Controlling unit Frequency/Channel</p>
1	2	3	4	5	6
<p>T335 (RNAV 5)</p> <p>ŽILINA NDB (ZLA)</p> <p>△ 491210N 0183038E</p> <hr/> <p>BILNA (FIR BDRY)</p> <p>▲ 492337N 0182650E</p>	<p>SLC 330° 62,4 NM 509 m</p>	<p>11,7</p>	<p>FL 245 8 000 ft AMSL Class C ¹⁾</p> <p>8 000 ft AMSL 4 900 ft AMSL Class G ¹⁾</p>	<p>↓</p> <p>↑</p>	<p>Bratislava ACC</p> <p>Pre priestor zodpovednosti a frekvenciu riadiaceho stanovišťa pozri ENR 2.1.</p> <p>For the area of responsibility and frequency of controlling unit see ENR 2.1.</p> <p>¹⁾ S výnimkou riadeného vzdušného priestoru (CTR, TMA).</p> <p>¹⁾ With the exception of controlled airspace (CTR, TMA).</p> <p>Pokračovanie, pozri AIP Czech Republic.</p> <p>For continuation, see Czech Republic AIP.</p>

Označenie trate Názvy význačných bodov Zemepisné súradnice	Traťový bod IDENT VOR/DME BRG & DIST ELEV DME antény	Geodetická DIST (NM)	Horná hranica Dolná hranica Klasifikácia vzdušného priestoru	Smer cestovných hladín		Poznámky Riadiace stanovište Frekvencia/Kanál
				Direction of cruising levels		
				Nepárne Odd	Párne Even	
Route designator Name of significant points Coordinates	Way-point VOR/DME IDENT BRG & DIST ELEV DME Antenna	Geodetic DIST (NM)	Upper limit Lower limit Airspace classification			Remarks Controlling unit Frequency/Channel
1	2	3	4	5		6
Y141 (RNAV 5) NITRA VOR/DME (NIT) ▲ 481726N 0180302E UPIVA △ 483443N 0184901E	SLC 297° 14,1 NM 509 m	35,2	FL 245 8 500 ft AMSL Class C ¹⁾			Bratislava ACC Pre priestor zodpovednosti a frekvenciu radiaceho stanovišta pozri ENR 2.1. For the area of responsibility and frequency of controlling unit see ENR 2.1. 1) S výnimkou riadeného vzdušného priestoru (CTR, TMA) a AMC spravovaných priestorov. 1) With the exception of controlled airspace (CTR, TMA) and AMC- manageable areas. JUHOZÁPADNÝM SMEROM SOUTHWESTBOUND UPIVA-NIT: - 8 500 ft AMSL - FL 125 CDR 1 Nedostupnosť trate je publikovaná správou AUP. Route unavailability published in AUP. - FL 125 - FL 245 PERM
Y301 (RNAV 5) LITKU (FIR BDRY) ▲ 481350N 0193555E KALIF △ 483021N 0193419E KREMI △ 484702N 0185302E	SLC 119° 23,5 NM 509 m SLC 075° 18,5 NM 509 m SLC 330° 21,9 NM 509 m	16,6 32,1	FL 245 FL 135 Class C ¹⁾			Pokračovanie, pozri AIP Hungary. For continuation, see Hungary AIP. Bratislava ACC Pre priestor zodpovednosti a frekvenciu radiaceho stanovišta pozri ENR 2.1. For the area of responsibility and frequency of controlling unit see ENR 2.1. 1) Hodnota zohľadňuje štruktúru vzdušného priestoru. 1) The value complies with the airspace structure. SEVEROZÁPADNÝM SMEROM NORTHWESTBOUND

Označenie trate Názvy význačných bodov Zemepisné súradnice Route designator Name of significant points Coordinates	Traťový bod IDENT VOR/DME BRG & DIST ELEV DME antény Way-point VOR/DME IDENT BRG & DIST ELEV DME Antenna	Geodetická DIST (NM) Geodetic DIST (NM)	Horná hranica Dolná hranica Klasifikácia vzdušného priestoru Upper limit Lower limit Airspace classification	Smer cestovných hladín Direction of cruising levels		Poznámky Riadiace stanovište Frekvencia/Kanáľ Remarks Controlling unit Frequency/Channel
				Nepárne Odd	Párne Even	
1	2	3	4	5		6
Z647 (RNAV 5) ANEXA ▲ 475117N 0182910E ADAMA (FIR BDRY) ▲ 475916N 0172029E	NIT 141° 31,5 NM 247 m JAN 211° 14,1 NM 128 m	46,9	FL 245 8 000 ft AMSL Class C 8 000 ft AMSL 2 000 ft AMSL Class G ¹⁾	↑		Pokračovanie, pozri AIP Hungary. For continuation, see Hungary AIP. Bratislava ACC Štefánik APP Pre priestor zodpovednosti a frekvenciu radiaceho stanovišťa pozri ENR 2.1. For the area of responsibility and frequency of controlling unit see ENR 2.1. 1) S výnimkou riadeného vzdušného priestoru (CTR, TMA). 1) With the exception of controlled airspace (CTR, TMA). JUHOVÝCHODNÝM SMEROM SOUTHEASTBOUND
Z648 (RNAV 5) VEDER △ 475047N 0175850E ADAMA (FIR BDRY) ▲ 475916N 0172029E	JAN 134° 26,6 NM 128 m JAN 211° 14,1 NM 128 m	27,2	FL 245 8 000 ft AMSL Class C 8 000 ft AMSL 1 600 ft AMSL Class G ¹⁾	↑		Bratislava ACC Štefánik APP Pre priestor zodpovednosti a frekvenciu radiaceho stanovišťa pozri ENR 2.1. For the area of responsibility and frequency of controlling unit see ENR 2.1. 1) S výnimkou riadeného vzdušného priestoru (CTR, TMA). 1) With the exception of controlled airspace (CTR, TMA). JUHOVÝCHODNÝM SMEROM SOUTHEASTBOUND

<p>Označenie trate Názvy význačných bodov Zemepisné súradnice</p> <p>Route designator Name of significant points Coordinates</p>	<p>Traťový bod IDENT VOR/DME BRG & DIST ELEV DME antény</p> <p>Way-point VOR/DME IDENT BRG & DIST ELEV DME Antenna</p>	<p>Geodetická DIST (NM)</p> <p>Geodetic DIST (NM)</p>	<p>Horná hranica Dolná hranica</p> <p>Klasifikácia vzdušného priestoru</p> <p>Upper limit Lower limit</p> <p>Airspace classification</p>	<p>Smer cestovných hladín</p> <p>Direction of cruising levels</p> <p>Nepárne Odd</p> <p>Párne Even</p>	<p>Poznámky Riadiace stanovište Frekvencia/Kanáľ</p> <p>Remarks Controlling unit Frequency/Channel</p>
1	2	3	4	5	6
<p>Z649 (RNAV 5)</p> <p>△ XENAK 480710N 0171759E</p> <p>▲ KOXER (FIR BDRY) 480739N 0170254E</p>	<p>JAN 245° 10,5 NM 128 m</p> <p>JAN 257° 20,2 NM 128 m</p>	<p>10,1</p>	<p>FL 245 8 000 ft AMSL</p> <p>Class C 8 000 ft AMSL 3 100 ft AMSL</p> <p>Class G ¹⁾</p>	<p>↑</p>	<p>Bratislava ACC Štefánik APP/TWR</p> <p>Pre priestor zodpovednosti a frekvenciu riadiaceho stanovišťa pozri ENR 2.1.</p> <p>For the area of responsibility and frequency of controlling unit see ENR 2.1.</p> <p>¹⁾ S výnimkou riadeného vzdušného priestoru (CTR, TMA).</p> <p>¹⁾ With the exception of controlled airspace (CTR, TMA).</p> <p>JUHOVÝCHODNÝM SMEROM SOUTHEASTBOUND</p> <p>Pokračovanie, pozri AIP Austria. For continuation, see Austria AIP.</p>
<p>Z650 (RNAV 5)</p> <p>△ ABITU 482000N 0181929E</p> <p>△ BERVA 483703N 0173228E</p>	<p>NIT 072° 11,3 NM 247 m</p> <p>NIT 309° 28,3 NM 247 m</p>	<p>35,6</p>	<p>FL 245 8 000 ft AMSL</p> <p>Class C 8 000 ft AMSL 3 800 ft AMSL</p> <p>Class G ¹⁾</p>	<p>↓</p>	<p>Bratislava ACC Štefánik APP Piešťany TWR</p> <p>Pre priestor zodpovednosti a frekvenciu riadiaceho stanovišťa pozri ENR 2.1.</p> <p>For the area of responsibility and frequency of controlling unit see ENR 2.1.</p> <p>¹⁾ S výnimkou riadeného vzdušného priestoru (CTR, TMA).</p> <p>¹⁾ With the exception of controlled airspace (CTR, TMA).</p> <p>SEVEROZÁPADNÝM SMEROM NORTHWESTBOUND</p>

ENR 3.4 VRTULNÍKOVÉ TRATE

Neaplikuje sa.

ENR 3.4 HELICOPTER ROUTES

Not applicable.

ZÁMERNE NEPOUŽITÉ
INTENTIONALLY BLANK

ENR 3.5 OSTATNÉ TRATE

Neaplikuje sa.

ENR 3.5 OTHER ROUTES

Not applicable.

ZÁMERNE NEPOUŽITÉ
INTENTIONALLY BLANK

ENR 3.6 VYČKÁVANIE NA PRELETOVEJ TRATI

ENR 3.6 EN-ROUTE HOLDING

Neaplikuje sa.

Not applicable.

ZÁMERNE NEPOUŽITÉ
INTENTIONALLY BLANK

ENR 4 RÁDIONAVIGAČNÉ ZARIADENIA/SYSTÉMY

ENR 4. RADIO NAVIGATION AIDS/SYSTEMS

ENR 4.1 PRELETOVÉ RÁDIONAVIGAČNÉ ZARIADENIA

ENR 4.1 RADIO NAVIGATION AIDS - EN-ROUTE

Poznámka: Legenda k FRA bodom - (E) = horizontálny vstupný bod, (X) = horizontálny výstupný bod, (I) = medzifahý bod, (A) = priletový bod, (D) = odletový bod.

Note: FRA point relevance - (E) = Horizontal Entry point, (X) = Horizontal Exit point, (I) = Intermediate point, (A) = Arrival Connection point, (D) = Departure Connection point.

Názov stanice (VAR)	ID	FREQ (CH)	Prevádzkový čas	Zemepisné súradnice	ELEV antény DME	Poznámky
Name of station (VAR)	ID	FREQ (CH)	Hours of operation	Coordinates	ELEV DME antenna	Remarks
1	2	3	4	5	6	7
ČERTOVICA DME	CRT	CH 114 Y	H24	485400N 0194415E	1 409 m	RNG 80 NM
DUBNÍK DME	DUB	CH 23 Y	H24	485522N 0212745E	912 m	RNG 80 NM
JANOVCE VOR/DME (5°E/2020)	JAN	110,8 MHz CH 45 X	H24	481043N 0173241E	128 m	RNG 60 NM FRA (D): LOAN, LOAV, LOWW
KOŠICE VOR/DME (6°E/2020)	KSC	108,2 MHz CH 19 X	H24	484059N 0211453E	240 m	RNG 80 NM FRA (AD): UKLU
KOTNÍK DME	KTN	CH 88 X	H24	491556N 0203634E	915 m	RNG 80 NM
MODRA DME	MDA	CH 89 Y	H24	482043N 0171835E	270 m	RNG 80 NM
MOLDAVA DME	MLD	CH 45 Y	H24	483535N 0205947E	243 m	RNG 80 NM
NITRA VOR/DME (5°E/2020)	NIT	116,5 MHz CH 112 X	H24	481726N 0180302E	247 m	RNG 80 NM FRA (I) FRA (AD): LHPR
SLIAČ VOR/DME (5°E/2020)	SLC	114,0 MHz CH 87 X	H24	482712N 0190657E	509 m	RNG 80 NM FRA (I) FRA (AD): LZZI
ŠTEFÁNIK NORTH NDB	OKR	391 kHz	H24	481326N 0171725E		RNG 75 NM FRA (A): LOAN, LOAV
TATRY NDB	PPD	317 kHz	H24	490406N 0202113E		RNG 40 NM
TATRY VOR/DME (6°E/2020)	PPD	112,1 MHz CH 58 X	H24	490353N 0202100E	726 m	RNG 80 NM Signál v sektore 290° - 335° je použiteľný len do vzdialenosti 12 NM od zariadenia. Nad FL 150 je zariadenie použiteľné bez obmedzenia. VOR/DME PPD restriction - below FL 150 signal in sector 290° - 335° is usable only up to distance 12 NM from the VOR/DME PPD. FRA (I) FRA (AD): LZZI
ŽILINA NDB	ZLA	404 kHz	H24	491210N 0183038E		RNG 15 NM

ZÁMERNE NEPOUŽITÉ
INTENTIONALLY BLANK

ENR 4.2 ŠPECIÁLNE NAVIGAČNÉ SYSTÉMY

ENR 4.2 SPECIAL NAVIGATION SYSTEMS

NIL.

NIL.

ZÁMERNE NEPOUŽITÉ
INTENTIONALLY BLANK

**ENR 4.3 GLOBÁLNY NAVIGAČNÝ SATELITNÝ SYSTÉM
(GNSS)**

ENR 4.3 GLOBAL NAVIGATION SATELLITE SYSTEM (GNSS)

Názov prvku GNSS Name of GNSS element	Frekvencia Frequency	Zemepisné súradnice Nominálny priestor služby Priestor pokrytia Coordinates Nominal service area Coverage area	Poznámky Remarks
EGNOS	1 575,42 MHz	FIR BRATISLAVA BRATISLAVA FIR	RNP APCH Prevádzkovateľ: ESSP - European Satellite Services Provider - SAS RNP APCH Operator: ESSP - European Satellite Services Provider - SAS
GPS	1 575,42 MHz 1 227,60 MHz	FIR BRATISLAVA BRATISLAVA FIR	Trate ATS a RNP APCH Prevádzkovateľ: US Department of Defense ATS routes and RNP APCH Operator: US Department of Defense

ZÁMERNE NEPOUŽITÉ
INTENTIONALLY BLANK

ENR 4.4 KÓDOVÉ OZNAČENIE VÝZNAČNÝCH BODOV

ENR 4.4 NAME-CODE DESIGNATORS FOR SIGNIFICANT POINTS

Poznámka: Legenda k FRA bodom - FRA (E) = horizontálny vstupný bod, FRA (X) = horizontálny výstupný bod, FRA (I) = medziľahý bod, FRA (A) = príletový bod a prislúchajúce letisko, FRA (D) = odletový bod a prislúchajúce letisko

Note: FRA point relevance - FRA (E) = Horizontal Entry point, FRA (X) = Horizontal Exit point, FRA (I) = Intermediate point, FRA (A) = Arrival Connection point and applicable aerodrome, FRA (D) = Departure Connection point and applicable aerodrome.

Kódové označenie Name-code designator	Zemepisné súradnice Coordinates	Trate ATS alebo iné trate ATS route or other route	Poznámky Remarks
1	2	3	4
ABITU	482000N 0181929E	P41, Z650	FRA (A): LKKU, LKTB
ABLOM	480403N 0170516E	M985	FRA (E): Nepárne FL pre všetky vstupujúce ACFT FRA (E): ODD FL for all entering ACFT
ABRAG	490344,4N 0202826,5E	SID, STAR: LZTT IAP: LZTT	
ABSIT	482523N 0185447E		
ABULI	482903N 0202912E		FRA (I)
ADAMA	475916N 0172029E	Z647, Z648	
ALAMU	474413N 0181948E	L140, L616	FRA (I)
AMRAX	480529N 0192158E		FRA (I)
ANEXA	475117N 0182910E	L175, Q350, Z647	FRA (A): LHBP, LHKE, LH TL
ARFOX	475828N 0183427E	M748	FRA (A): LHBP, LHKE, LH TL
ASLOT	482122,9N 0174351,0E	STAR: LZPP IAP: LZPP	
ASTON	481855,6N 0172522,4E	STAR: LZIB IAP: LZIB	
BABKO	493642N 0192810E	L856, M66, M866	FRA (I): FL 285 - FL 660 FRA (EX): FL 245 - FL 285, párne FL pre všetky vstupujúce ACFT, nepárne FL pre všetky vystupujúce ACFT FRA (EX): FL 245 - FL 285, EVEN FL for all entering ACFT, ODD FL for all exiting ACFT FRA (D): EPKT
BABNI	485753N 0181512E		FRA (I)
BADOV	480116N 0184857E	P41	FRA (D): LHBP, LHKE, LH TL
BALAP	480405N 0191500E		FRA (I)
BERVA	483703N 0173228E	A4, M748, P10, P974, Z650 SID, STAR: LZIB, LZPP	FRA (I) FRA (A): LHPR, LKKU FRA (D): LHPR, LKKU, LKMT, LKTB
BILNA	492337N 0182650E	B45, L617, T335 SID, STAR: LZZI	FRA (I)
BREST	490523,4N 0195310,5E	STAR: LZTT IAP: LZTT	
BUDOL	483525N 0190113E		
DEMOP	481029N 0200325E		FRA (I)
DUFES	485723N 0211908E	M857, P27	FRA (I)
EDEMU	481028N 0194829E		FRA (I) FRA (A): LHBP, LHKE, LH TL
EKLIP	480134,2N 0172606,6E	STAR: LZIB IAP: LZIB	
EPEDA	485225N 0195726E	R53 SID, STAR: LZTT	
ERGOM	474830N 0184359E	M748, Q350	FRA (I)
ETIPA	484245N 0173316E	P182	FRA (I)

Kódové označenie Name-code designator	Zemepisné súradnice Coordinates	Trate ATS alebo iné trate ATS route or other route	Poznámky Remarks
1	2	3	4
EVULA	483945N 0214135E	W425 SID, STAR: LZKZ	
EXIDA	484003N 0210528E	A42, P193	FRA (I)
FATRA	484829N 0190834E		
GAWOR	490832N 0221653E		FRA (I)
GONPI	482852,2N 0211040,1E	IAP: LZKZ	
GOROL	490321,7N 0203601,4E	STAR: LZTT IAP: LZTT	
GUPLU	484307N 0171421E	P182	
HATIP	484438N 0214320E	A42 SID, STAR: LZKZ	FRA (I) FRA (AD): LZTT
INFOS	481016,1N 0173843,3E	STAR: LZIB IAP: LZIB	
KALIF	483021N 0193419E	A42, Y301	FRA (I) FRA (D): LHBP, LHKE, LHTL
KEFIR	492107N 0215525E		FRA (I)
KEKED	483123N 0211729E	N133, P193, R232 SID, STAR: LZKZ	FRA (I) FRA (AD): LZTT
KELEL	491849N 0201031E		FRA (I): FL 285 - FL 660 FRA (EX): FL 245 - FL 285, nepárne FL pre všetky vstupujúce ACFT, párne FL pre všetky vystupujúce ACFT FRA (EX): FL 245 - FL 285, ODD FL for all entering ACFT, EVEN FL for all exiting ACFT
KENIN	482142N 0215538E		FRA (I)
KOJOT	485830N 0210833E	B7, N133, P27	FRA (I)
KOLUM	482616,0N 0210429,3E	STAR: LZKZ IAP: LZKZ	
KOPAT	490623N 0183916E	B45, L617, L856	FRA (I) FRA (AD): LKKU, LKMT, LKTB
KOXER	480739N 0170254E	Z649 STAR: LZIB	
KREMI	484702N 0185302E	B45, L617, Y301	FRA (I)
KUFIK	483200N 0180018E		FRA (D): LOAN, LOAV, LOWW FRA (I)
KUNOL	484546N 0202810E		
KUVEX	475430N 0172615E	STAR: LZIB	
LADOB	485701N 0222655E		FRA (E): Párne FL pre všetky vstupujúce ACFT FRA (E): EVEN FL for all entering ACFT
LALES	485155N 0174234E		FRA (I)
LASOT	483805N 0221445E	W425	FRA (EX): Párne FL pre všetky vstupujúce ACFT, nepárne FL pre všetky vystupujúce ACFT FRA (EX): EVEN FL for all entering ACFT, ODD FL for all exiting ACFT
LATOF	481642N 0204802E	SID, STAR: LZKZ	
LEDRI	480527N 0171058E	L140, M985	
LEMPI	485010,1N 0211806,8E	STAR: LZKZ IAP: LZKZ	

Kódové označenie Name-code designator	Zemepisné súradnice Coordinates	Trate ATS alebo iné trate ATS route or other route	Poznámky Remarks
1	2	3	4
LENOV	492011N 0210037E	B7, N133, R53	FRA (I): FL 285 - FL 660 FRA (EX): FL 245 - FL 285, nepárne FL pre všetky vstupujúce ACFT, párne FL pre všetky vystupujúce ACFT FRA (EX): FL 245 - FL 285, ODD FL for all entering ACFT, EVEN FL for all exiting ACFT FRA (A): EPKK, EPKT
LIPTY	491408N 0191954E	M66, M985, R23	
LITKU	481350N 0193555E	L853, Y301	FRA (I)
LOLKA	491312N 0200600E	R232 SID, STAR: LZTT	
MAKAL	491446N 0180957E	P27 SID, STAR: LZZI	FRA (I)
MALBE	484926N 0222230E	A42, P27	FRA (EX): Párne FL pre všetky vstupujúce ACFT, nepárne FL pre všetky vystupujúce ACFT FRA (EX): EVEN FL for all entering ACFT, ODD FL for all exiting ACFT
MAREG	481126N 0165809E	L140, L175, L856	FRA (EX): Nepárne FL pre všetky vstupujúce ACFT, párne FL pre všetky vystupujúce ACFT FRA (EX): ODD FL for all entering ACFT, EVEN FL for all exiting ACFT
MARKA	485322N 0204038E	R232 SID, STAR: LZKZ, LZTT	
MAVOR	484917N 0173215E	P10, P41	FRA (I)
MEBAN	492718N 0193848E	M985, R23	FRA (I): FL 285 - FL 660 FRA (X): FL 245 - FL 285, nepárne FL pre všetky vystupujúce ACFT FRA (X): FL 245 - FL 285, ODD FL for all exiting ACFT FRA (A): EPKK, EPKT
MOCON	490913N 0191255E	M985, P27, R23	FRA (I) FRA (AD): LZTT
MOMEPE	484113N 0183416E	M985, R23	FRA (I) FRA (AD): LZZI
NEPAK	483637N 0203145E		FRA (I)
NIDOK	485224N 0184915E	B45, L617, M866, M985, R23	FRA (I) FRA (AD): LZIB, LZPP
NIGER	482445,5N 0174504,3E	IAP: LZPP	
NITKO	484823N 0205351E		
ODNEM	485112N 0171004E	A4, M748	FRA (I)
ORLAN	491711N 0205314E	R53 SID, STAR: LZTT	
ORTYN	491837N 0191356E		FRA (I)
PATAK	480423N 0190738E		FRA (I) FRA (A): LZIB, LZPP
PEPIK	484658N 0170445E		FRA (I)
PITOK	481929N 0202218E		FRA (I)
PODAN	492446N 0212621E	M857	FRA (I)
RAZEC	490705N 0210525E	B7, N133, T195 SID, STAR: LZKZ	FRA (I)
REDSI	491400N 0193822E		FRA (I)

Kódové označenie Name-code designator	Zemepisné súradnice Coordinates	Trate ATS alebo iné trate ATS route or other route	Poznámky Remarks
1	2	3	4
REGTO	492413N 0203953E	T195	FRA (I): FL 285 - FL 660 FRA (E): FL 245 - FL 285, nepárne FL pre všetky vstupujúce ACFT FRA (E): FL 245 - FL 285, ODD FL for all entering ACFT FRA (D): EPKK, EPKT
REKLU	483515N 0165616E	P182	
REVMA	492950N 0184201E		FRA (I)
ROBTU	485339N 0214854E		FRA (I)
ROMIS	490738N 0180639E		FRA (I)
RUBOB	482607N 0185944E		
RUTKI	491024N 0185624E	P27 SID, STAR: LZZI	FRA (I) FRA (D): LZTT
SAGAN	490911,5N 0182121,6E	STAR: LZZI IAP: LZZI	FRA (I)
SKARY	492641N 0185836E		FRA (I): FL 285 - FL 660 FRA (EX): FL 245 - FL 285, párne FL pre všetky vstupujúce ACFT, nepárne FL pre všetky vystupujúce ACFT FRA (EX): FL 245 - FL 285, EVEN FL for all entering ACFT, ODD FL for all exiting ACFT
SOMID	483019N 0174302E	L856	
SUFAX	481336N 0212349E	SID, STAR: LZKZ	
SUPAK	491813N 0194759E		FRA (I): FL 285 - FL 660 FRA (X): FL 245 - FL 285, nepárne FL pre všetky vystupujúce ACFT FRA (X): FL 245 - FL 285, ODD FL for all exiting ACFT
TABIN	480055N 0180504E	L616, P974, Q350 SID, STAR: LZIB	FRA (AD): LHPA
TAKOS	483457N 0201600E	A42, M141 SID, STAR: LZKZ	FRA (AD): LZKZ
TEKLA	485846N 0184443E	B45, L617 SID, STAR: LZZI	FRA (I)
TEKVI	481128N 0183258E		FRA (I)
TEPNI	484149N 0195112E		FRA (I)
TIVON	483939N 0193143E	R53	FRA (I) FRA (AD): LZTT
TOKAJ	483921N 0214958E	W425	
TONPA	485518N 0220711E		
TOVKA	481613N 0165535E	M141 SID: LZIB	FRA (EX): Nepárne FL pre všetky vstupujúce ACFT, párne FL pre všetky vystupujúce ACFT FRA (EX): ODD FL for all entering ACFT, EVEN FL for all exiting ACFT
TURIS	482144N 0183042E	A42	FRA (AD): LZIB, LZPP
TUTPI	484257N 0172310E	A4, M748, P182	FRA (A): LOWW
UDREL	490037N 0205010E	P27 SID, STAR: LZTT	
ULPUK	484636N 0193728E		FRA (I)
UMARY	490604N 0193715E	M66, P27 SID, STAR: LZTT	FRA (I) FRA (AD): LZKZ
UPALI	484232N 0183115E		
UPIVA	483443N 0184901E	M141, Y141	FRA (I)

Kódové označenie Name-code designator	Zemepisné súradnice Coordinates	Trate ATS alebo iné trate ATS route or other route	Poznámky Remarks
1	2	3	4
VADEX	491503N 0185305E	L856 SID, STAR: LZZI	FRA (I) FRA (D): EPKK
VALPI	490129N 0175701E		FRA (I)
VAMOG	474714N 0173945E	P10 SID: LZIB	FRA (I)
VAPIT	482559,7N 0173233,5E	STAR: LZPP IAP: LZPP	
VAPUS	485354N 0182057E		FRA (I)
VEDER	475047N 0175850E	L140, Z648	FRA (D): LOAN, LOAV, LOWW
XENAK	480710N 0171759E	L175, M985, Z649	FRA (I)
XENDI	481951,3N 0175529,1E	STAR: LZPP IAP: LZPP	
XOMBA	474524N 0180343E	P974 STAR: LZIB	FRA (I)

ZÁMERNE NEPOUŽITÉ
INTENTIONALLY BLANK

**ENR 4.5 PRELETOVÉ LETECKÉ POZEMNÉ SVETELNÉ
NÁVESTIDLÁ**

ENR 4.5 AERONAUTICAL GROUND LIGHTS - EN-ROUTE

Neaplikuje sa.

Not applicable.

ZÁMERNE NEPOUŽITÉ
INTENTIONALLY BLANK

ENR 5 NAVIGAČNÉ VÝSTRAHY

ENR 5. NAVIGATION WARNINGS

ENR 5.1 ZAKÁZANÉ, OBMEDZENÉ A NEBEZPEČNÉ PRIESTORY

ENR 5.1 PROHIBITED, RESTRICTED AND DANGER AREAS

5.1.1 Zakázaný priestor (P), obmedzený priestor (R) a nebezpečný priestor (D)

5.1.1 Prohibited Area (P), Restricted Area (R) and Danger Area (D)

5.1.1.1 Zakázaný priestor (P)

5.1.1.1 Prohibited Area (P)

Vymedzený vzdušný priestor, v ktorom je letová činnosť zakázaná.

An airspace of defined dimensions, within which the flight of aircraft is prohibited.

5.1.1.2 Obmedzený priestor (R)

5.1.1.2 Restricted Area (R)

Vymedzený vzdušný priestor, v ktorom je letová činnosť obmedzená v súlade s určenými podmienkami.

An airspace of defined dimensions, within which the flight of aircraft is restricted in accordance with certain specified conditions.

5.1.1.3 Nebezpečný priestor (D)

5.1.1.3 Danger Area (D)

Vymedzený vzdušný priestor, v ktorom sa môžu v určenom čase vykonávať činnosti nebezpečné pre let lietadla.

An airspace of defined dimensions, within which activities dangerous to the flight of aircraft may exist at specified times.

5.1.2 Zakázané priestory

5.1.2 Prohibited areas

Označenie, názov a vodorovné hranice Identification, name and lateral limits	Horná hranica Spodná hranica Upper limit Lower limit	Poznámky (doba činnosti, typ obmedzenia, povaha nebezpečenstva, riziko zakročenia) Remarks (time of activity, type of restriction, nature of hazard, risk of interception)
1	2	3
LZP1 Mochovce Kruh s polomerom 2 km so stredom v: A circle of radius 2 km with the centre point at: 481533N 0182725E	5 000 ft AMSL GND	H24 Jadrová elektrárň Nuclear powerplant
LZP23 Šaľa Kruh s polomerom 2 km so stredom v: A circle of radius 2 km with the centre point at: 481057N 0175614E	4 000 ft AMSL GND	H24 Chemický závod Chemical plant
LZP29 Jaslovské Bohunice Kruh s polomerom 2 km so stredom v: A circle of radius 2 km with the centre point at: 482932N 0174042E	5 000 ft AMSL GND	H24 Jadrová elektrárň Nuclear powerplant

5.1.3 Obmedzené priestory

5.1.3 Restricted areas

Označenie, názov a vodorovné hranice Identification, name and lateral limits	Horná hranica ----- Spodná hranica Upper limit ----- Lower limit	Poznámky (doba činnosti, typ obmedzenia, povaha nebezpečenstva, riziko zakročenia) Remarks (time of activity, type of restriction, nature of hazard, risk of interception)
1	2	3
<p>LZR1</p> <p>484622N 0170344E 483442N 0172235E 482849N 0171500E</p> <p>kruhový oblúk 7 NM okolo 482411N 0170707E do circular arc 7 NM around 482411N 0170707E to</p> <p>482931N 0171355E 483340N 0171552E 483518N 0170755E 483109N 0170610E</p> <p>kruhový oblúk 7 NM okolo 482411N 0170707E do circular arc 7 NM around 482411N 0170707E to</p> <p>481833N 0170053E 481933N 0165432E</p> <p>pozdlž štátnych hraníc do along state boundary to</p> <p>484622N 0170344E</p>	<p>5 000 ft AMSL ----- 2 000 ft AMSL</p>	<p>Publikovaná doba činnosti: H24 Published time of activity: H24</p> <p>Výcvik vojenského letectva, lety OAT. Military air training, OAT flights.</p> <p>Vstup do priestoru v plánovanej dobe činnosti je vždy povolený letom na záchranu ľudského života, sanitným letom a letom SAR. Ostatné lety GAT môžu byť plánované aj v dobe činnosti priestoru LZR1. Vstup je povolený len so súhlasom stanovišťa MIL APP Malacky. Súhlas musí byť získaný minimálne 3 minúty vopred. Veliteľ lietadla musí udržiavať obojsmerné spojenie na MALACKY RADAR FREQ 120,750 MHZ.</p> <p>Penetration during planned time of activity is always allowed for human life rescue flights, air ambulance flights and SAR flights. Other GAT flights can be planned even during the time of activity LZR1. Flights can penetrate the area only after approval obtained from MIL Malacky APP. Such approval shall be obtained at least 3 minutes in advance. The pilot-in- command shall maintain an air-ground voice communication watch on MALACKY RADAR FREQ 120,750 MHz.</p> <p>Použitý jazyk: SK Language: SK</p> <p>Plánovaná doba činnosti: H24 Planned time of activity: H24</p>

1	2	3
<p>LZR2</p> <p>484932N 0172452E 484442N 0173203E 483649N 0172519E 483241N 0172548E 482759N 0172622E 481859N 0171741E 481845N 0171343E</p> <p>kruhový oblúk 7 NM okolo 482411N 0170707E do circular arc 7 NM around 482411N 0170707E to</p> <p>482849N 0171500E 483442N 0172235E 484622N 0170344E</p> <p>pozdĺž štátnych hraníc do along state boundary to</p> <p>484932N 0172452E</p>	<p>5 000 ft AMSL</p> <hr/> <p>3 500 ft AMSL</p>	<p>Publikovaná doba činnosti: H24 Published time of activity: H24</p> <p>Výcvik vojenského letectva, lety OAT. Military air training, OAT flights.</p> <p>Vstup do priestoru v plánovanej dobe činnosti je vždy povolený letom na záchranu ľudského života, sanitným letom a letom SAR. Ostatné lety GAT môžu byť plánované aj v dobe činnosti priestoru LZR2.</p> <p>Vstup je povolený len so súhlasom stanovišťa MIL APP Malacky. Súhlas musí byť získaný minimálne 3 minúty vopred. Veliteľ lietadla musí udržiavať obojsmerné spojenie na MALACKY RADAR FREQ 120,750 MHZ.</p> <p>Penetration during planned time of activity is always allowed for human life rescue flights, air ambulance flights and SAR flights.</p> <p>Other GAT flights can be planned even during the time of activity LZR2.</p> <p>Flights can penetrate the area only after approval obtained from MIL Malacky APP. Such approval shall be obtained at least 3 minutes in advance. The pilot-in-command shall maintain an air-ground voice communication watch on MALACKY RADAR FREQ 120,750 MHz.</p> <p>Použitý jazyk: SK Language: SK</p> <p>Plánovaná doba činnosti: H24 Planned time of activity: H24</p>
<p>LZR10 Rutoľ</p> <p>480214N 0184917E</p> <p>pozdĺž štátnych hraníc do along state boundary to</p> <p>474551N 0182754E 475117N 0182910E 475729N 0183036E 480214N 0184917E</p>	<p>9 000 ft AMSL</p> <hr/> <p>7 000 ft AMSL</p>	<p>Aktivovaný: Active:</p> <p>H24</p> <p>Pre vstup do priestoru je potrebné získať súhlas stanovišťa APP Budapešť na prevádzkovej FREQ uvedenej v AIP Hungary.</p> <p>Entry approval must be obtained from Budapest APP on operating FREQ specified in Hungary AIP.</p>
<p>LZR24 Lešť</p> <p>482546N 0192009E 482114N 0192328E 481733N 0191633E 482142N 0191334E 482410N 0191605E 482546N 0192009E</p>	<p>FL 245</p> <hr/> <p>GND</p>	<p>AMC spravovaný priestor AMC-manageable area</p> <p>Informácie o skutočnej dobe činnosti a/alebo povolenie vstupu od ACC Bratislava.</p> <p>Real time of activity information and/or crossing clearance from Bratislava ACC.</p> <p>Aktivovaný: Active:</p> <p>MON-FRI (EXC HOL) H24</p> <p>Strel'by. Firing.</p> <p>Plánovaná doba činnosti AVBL v správe AUP na CARO. Planned time of activity specified in the AUP message AVBL at CARO.</p>

1	2	3
<p>LZR28</p> <p>485736N 0220336E 485648N 0220940E 485329N 0220654E 485418N 0215958E 485736N 0220336E</p>	<p>FL 135 GND</p>	<p>AMC spravovaný priestor AMC-manageable area</p> <p>Informácie o skutočnej dobe činnosti od ACC Bratislava. Vstup do priestoru v dobe činnosti nie je povolený. Real time of activity information from Bratislava ACC. Penetration prohibited during time of activity.</p> <p>Aktivovaný: Active: MON-FRI (EXC HOL) 0400-2259</p> <p>Strelby. Firing.</p> <p>Plánovaná doba činnosti AVBL v správe AUP na CARO. Planned time of activity specified in the AUP message AVBL at CARO.</p>
<p>LZR28A</p> <p>485648N 0220940E 485040N 0220810E 485010N 0215630E 485418N 0215958E 485648N 0220940E</p>	<p>FL 315 GND</p>	<p>AMC spravovaný priestor AMC-manageable area</p> <p>Vstup do priestoru v dobe činnosti nie je povolený. Penetration prohibited during the time of activity.</p> <p>Aktivovaný: Active: MON-FRI (EXC HOL) H24</p> <p>Strelby. Firing.</p> <p>Informácie o skutočnej dobe činnosti od ACC Bratislava. Plánovaná doba činnosti AVBL v správe AUP na CARO. Plánovaná doba činnosti LZR28A nesmie byť rovnaká ako plánovaná doba činnosti LZR28.</p> <p>Information on real time of activity from Bratislava ACC. Planned time of activity specified in the AUP message AVBL at CARO. Planned time of activity LZR28A must not be the same as planned time of activity LZR28.</p>
<p>LZR40</p> <p>490237N 0183309E 485533N 0183817E 483133N 0180633E 483517N 0180032E 483712N 0180015E 484225N 0175931E 490228N 0182201E 490237N 0183309E</p>	<p>8 000 ft AMSL 1 000 ft AGL</p>	<p>AMC spravovaný priestor AMC-manageable area</p> <p>Aktivovaný: Active: MON-FRI (EXC HOL) H24</p> <p>Výcvik vojenského letectva. Military air training.</p> <p>Plánovaná doba činnosti AVBL v správe AUP na CARO. Planned time of activity specified in the AUP message AVBL at CARO.</p>

1	2	3
<p>LZR55</p> <p>490604N 0222509E</p> <p>pozdĺž štátnej hranice s Poľskom, Ukrajinou a Maďarskom do</p> <p>along state boundary with Poland, Ukraine and Hungary to</p> <p>482246N 0215930E 483755N 0220157E 484505N 0221154E 485619N 0221538E 490604N 0222509E</p>	<p>8 000 ft AMSL</p> <hr/> <p>GND</p>	<p>Aktivovaný: Active:</p> <p>H24</p> <p>Neaktívny v časti CTR/TMA Uzhhorod WEST v prevádzkovej dobe stanovišťa Uzhhorod TWR (pozri odsek ENR 2.2.2).</p> <p>Not active in the parts of CTR/TMA Uzhhorod WEST during the operational hours of Uzhhorod TWR unit (see para. ENR 2.2.2).</p> <p>Priestor určený pre lety špeciálnej letovej prevádzky (OAT). Vstup do priestoru je vždy povolený letom na záchranu ľudského života, sanitným letom a letom SAR. Ostatným letom všeobecnej letovej prevádzky (GAT) je vstup do priestoru povolený len so súhlasom pracoviska spravovania vzdušného priestoru (AMC), TEL: 0960/46 22 31. Žiadosť o povolenie sa predkladá najmenej 30 minút vopred v slovenskom jazyku. Žiadosť o povolenie musí obsahovať: poznávaciu značku lietadla, typ lietadla, čas, miesto vstupu alebo výstupu z priestoru, trať alebo miesto činnosti, výška a účel letu.</p> <p>Area dedicated for operational air traffic (OAT) flights. Entry approval is always allowed for human life rescue flights, air ambulance flights and SAR flights. Other general air traffic (GAT) flights can enter the area only after approval of airspace management cell (AMC), TEL: +421/960/46 22 31. Request for approval to be submitted at least 30 minutes in advance in slovak language.</p> <p>Request for approval shall include: aircraft registration mark, type of aircraft, time, entry point or exit point of area, route or area of activity, altitude/flight level and purpose of flight.</p>
<p>LZR60A</p> <p>481900N 0184728E 480649N 0185354E 480507N 0184744E 480051N 0183953E 481129N 0182732E 481628N 0183030E 481806N 0184127E 481900N 0184728E</p>	<p>4 000 ft AMSL</p> <hr/> <p>GND</p>	<p>AMC spravovaný priestor AMC-manageable area</p> <p>Aktivovaný: Active:</p> <p>MON-FRI (EXC HOL) H24</p> <p>Výcvik vojenského letectva. Military air training.</p> <p>Plánovaná doba činnosti AVBL v správe AUP na CARO. Planned time of activity specified in the AUP message AVBL at CARO.</p>
<p>LZR60B</p> <p>482447N 0193359E 481752N 0193732E 481325N 0192731E 480831N 0192546E 480746N 0191719E 480644N 0191247E 480716N 0190158E 480649N 0185354E 481900N 0184728E 481814N 0190400E 482114N 0192328E 482447N 0193359E</p>	<p>4 000 ft AMSL</p> <hr/> <p>GND</p>	<p>AMC spravovaný priestor AMC-manageable area</p> <p>Aktivovaný: Active:</p> <p>MON-FRI (EXC HOL) H24</p> <p>Výcvik vojenského letectva. Military air training.</p> <p>Plánovaná doba činnosti AVBL v správe AUP na CARO. Planned time of activity specified in the AUP message AVBL at CARO.</p>

1	2	3
<p>LZR60C</p> <p>482937N 0201718E 482048N 0201832E 481726N 0200606E 481244N 0195704E 481404N 0195158E 482608N 0194550E 482937N 0201718E</p>	<p>4 000 ft AMSL</p> <hr/> <p>GND</p>	<p>AMC spravovaný priestor AMC-manageable area</p> <p>Aktivovaný: Active:</p> <p>MON-FRI (EXC HOL) H24</p> <p>Výcvik vojenského letectva. Military air training.</p> <p>Plánovaná doba činnosti AVBL v správe AUP na CARO. Planned time of activity specified in the AUP message AVBL at CARO.</p>
<p>LZR90A</p> <p>491838N 0212231E 491704N 0213235E 490950N 0212700E 490821N 0211521E 491719N 0211204E 491838N 0212231E</p>	<p>5 000 ft AMSL</p> <hr/> <p>GND</p>	<p>AMC spravovaný priestor AMC-manageable area</p> <p>Aktivovaný: Active:</p> <p>MON-FRI (EXC HOL) H24</p> <p>Výcvik vojenského letectva. Military air training.</p> <p>Plánovaná doba činnosti AVBL v správe AUP na CARO. Planned time of activity specified in the AUP message AVBL at CARO.</p> <p>V čase aktivity možný prelet po trati: SABINOV, ZÁHRADNÉ, SVIDNÍK za týchto podmienok: - pred vykonaním preletu, požiadať o povolenie TWR LZPW na TEL 0960/52 72 64, - po schválení, 3 minúty pred vstupom do priestoru sa ohlásiť na PREŠOV VEŽA FREQ 135,500 MHz, - výška letu do 1 000 ft AGL.</p> <p>At the time of activity passing is possible on the route: SABINOV, ZÁHRADNÉ, SVIDNÍK only under these conditions: - before departure, request the clearance for passing of LZPW TWR via TEL +421/960/52 72 64, - after approval, 3 minutes before entry to the area, report to PREŠOV TOWER FREQ 135,500 MHz, - height of the flight up to 1 000 ft AGL.</p>
<p>LZR90B</p> <p>491704N 0213235E 491551N 0214018E 491044N 0215410E 490630N 0215010E 490429N 0213352E 490950N 0212700E 491704N 0213235E</p>	<p>5 000 ft AMSL</p> <hr/> <p>GND</p>	<p>AMC spravovaný priestor AMC-manageable area</p> <p>Aktivovaný: Active:</p> <p>MON-FRI (EXC HOL) H24</p> <p>Výcvik vojenského letectva. Military air training.</p> <p>Plánovaná doba činnosti AVBL v správe AUP na CARO. Planned time of activity specified in the AUP message AVBL at CARO.</p>

1	2	3
<p>LZR90C</p> <p>490630N 0215010E 485421N 0213846E 485613N 0212646E 490429N 0213352E 490630N 0215010E</p>	<p>5 000 ft AMSL GND</p>	<p>AMC spravovaný priestor AMC-manageable area</p> <p>Aktivovaný: Active: MON-FRI (EXC HOL) H24</p> <p>Výcvik vojenského letectva. Military air training.</p> <p>Plánovaná doba činnosti AVBL v správe AUP na CARO. Planned time of activity specified in the AUP message AVBL at CARO.</p>
<p>LZR131A</p> <p>483317N 0170448E 482827N 0171432E 482422N 0170920E 482055N 0170552E 482231N 0165948E 483004N 0170009E 483317N 0170448E</p>	<p>FL 520 GND</p>	<p>AMC spravovaný priestor AMC-manageable area</p> <p>Informácie o skutočnej dobe činnosti od: Information on real time of activity from: Bratislava ACC FREQ 134,475 MHz</p> <p>Aktivovaný: Active: MON-FRI (EXC HOL) 0400-2259 (0300-2159)</p> <p>Strel'by. Firing.</p>
<p>LZR131B</p> <p>484036N 0171526E 483649N 0172519E 482827N 0171432E 483317N 0170448E 484036N 0171526E</p>	<p>FL 520 GND</p>	<p>AMC spravovaný priestor AMC-manageable area</p> <p>Informácie o skutočnej dobe činnosti od: Information on real time of activity from: Bratislava ACC FREQ 134,475 MHz</p> <p>Aktivovaný: Active: MON-FRI (EXC HOL) 0400-2259 (0300-2159)</p> <p>Strel'by. Firing.</p>
<p>LZR222 Turecký Vrch Peter</p> <p>482218N 0171057E 482153N 0171158E 481941N 0170955E 482007N 0170853E 482218N 0171057E</p>	<p>FL 165 GND</p>	<p>AMC spravovaný priestor AMC-manageable area</p> <p>Informácie o skutočnej dobe činnosti a/alebo povolenie vstupu od ACC Bratislava alebo APP Štefánik. Information on real time of activity and/or crossing clearance from Bratislava ACC or Štefánik APP.</p> <p>Aktivovaný: Active: MON-FRI (EXC HOL) 0400-2300 (0300-2200)</p> <p>Strel'by. Firing.</p> <p>Plánovaná doba činnosti AVBL v správe AUP na CARO. Planned time of activity specified in the AUP message AVBL at CARO.</p>

1	2	3
<p>LZR223 Turecký Vrch Viktor</p> <p>482003N 0171027E 481904N 0171107E 481722N 0170523E 481821N 0170444E 482003N 0171027E</p>	<p>FL 215 GND</p>	<p>AMC spravovaný priestor AMC-manageable area</p> <p>Informácie o skutočnej dobe činnosti a/alebo povolenie vstupu od ACC Bratislava alebo APP Štefánik. Information on real time of activity and/or crossing clearance from Bratislava ACC or Štefánik APP.</p> <p>Aktivovaný: Active: MON-FRI (EXC HOL) 0400-2300 (0300-2200)</p> <p>Strelby. Firing.</p> <p>Plánovaná doba činnosti AVBL v správe AUP na CARO. Planned time of activity specified in the AUP message AVBL at CARO.</p>
<p>LZR225</p> <p>484830N 0190807E 484812N 0192107E 483615N 0192028E 483143N 0191406E 482612N 0191349E 482627N 0190308E 483157N 0190331E 483708N 0185710E 484318N 0185728E 484830N 0190807E</p>	<p>8 000 ft AMSL GND</p>	<p>Aktivovaný: H24 Active: H24</p> <p>Výcvik vojenského letectva, lety OAT. Military air training, OAT flights.</p> <p>Vstup je vždy povolený letom na záchranu ľudského života, sanitným letom a letom SAR. Ostatným letom GAT je vstup povolený len so súhlasom stanovišťa MIL Sliač TWR. Súhlas musí byť získaný minimálne 3 minúty vopred. Veliteľ lietadla musí udržiavať obojsmerné spojenie na MIL TWR Sliač FREQ 122,905 MHz.</p> <p>Penetration is always allowed for human life rescue flights, air ambulance flights and SAR flights. Other flights of GAT can penetrate the area only after approval obtained from MIL Sliač TWR. Such approval shall be obtained at least 3 minutes in advance. The pilot-in-command shall maintain an air-ground voice communication watch on MIL Sliač TWR FREQ 122,905 MHz.</p> <p>Použitý jazyk: SK, EN Language: SK, EN</p>
<p>LZR225A</p> <p>484318N 0185728E 483708N 0185710E 483157N 0190331E 482627N 0190308E 482612N 0191349E 482542N 0193402E 482447N 0193359E 482114N 0192328E 481814N 0190400E 481900N 0184728E 481806N 0184127E 483547N 0184211E 484318N 0185728E</p>	<p>8 000 ft AMSL 4 000 ft AMSL</p>	<p>Aktivovaný: H24 Active: H24</p> <p>Výcvik vojenského letectva, lety OAT. Military air training, OAT flights.</p> <p>Vstup je vždy povolený letom na záchranu ľudského života, sanitným letom a letom SAR. Ostatným letom GAT je vstup povolený len so súhlasom stanovišťa MIL Sliač APP. Súhlas musí byť získaný minimálne 3 minúty vopred. Veliteľ lietadla musí udržiavať obojsmerné spojenie na MIL APP Sliač FREQ 119,155 MHz.</p> <p>Penetration is always allowed for human life rescue flights, air ambulance flights and SAR flights. Other flights of GAT can penetrate the area only after approval obtained from MIL Sliač APP. Such approval shall be obtained at least 3 minutes in advance. The pilot-in-command shall maintain an air-ground voice communication watch on MIL Sliač APP FREQ 119,155 MHz.</p> <p>Použitý jazyk: SK, EN Language: SK, EN</p>

1	2	3
<p>LZR225B</p> <p>483615N 0192028E 483359N 0192401E 483343N 0193431E 482542N 0193402E 482612N 0191349E 483143N 0191406E 483615N 0192028E</p>	<p>8 000 ft AMSL 5 000 ft AMSL</p>	<p>Aktivovaný: H24 Active: H24</p> <p>Výcvik vojenského letectva, lety OAT. Military air training, OAT flights.</p> <p>Vstup je vždy povolený letom na záchranu ľudského života, sanitným letom a letom SAR. Ostatným letom GAT je vstup povolený len so súhlasom stanovišťa MIL Sliač APP. Súhlas musí byť získaný minimálne 3 minúty vopred. Veliteľ lietadla musí udržiavať obojsmerné spojenie na MIL APP Sliač FREQ 119,155 MHz.</p> <p>Penetration is always allowed for human life rescue flights, air ambulance flights and SAR flights. Other flights of GAT can penetrate the area only after approval obtained from MIL Sliač APP. Such approval shall be obtained at least 3 minutes in advance. The pilot-in-command shall maintain an air-ground voice communication watch on MIL Sliač APP FREQ 119,155 MHz.</p> <p>Použitý jazyk: SK, EN Language: SK, EN</p>
<p>LZR225C</p> <p>484812N 0192107E 484808N 0192337E 483939N 0193143E 483632N 0193441E 483343N 0193431E 483359N 0192401E 483615N 0192028E 484812N 0192107E</p>	<p>8 000 ft AMSL 6 000 ft AMSL</p>	<p>Aktivovaný: H24 Active: H24</p> <p>Výcvik vojenského letectva, lety OAT. Military air training, OAT flights.</p> <p>Vstup je vždy povolený letom na záchranu ľudského života, sanitným letom a letom SAR. Ostatným letom GAT je vstup povolený len so súhlasom stanovišťa MIL Sliač APP. Súhlas musí byť získaný minimálne 3 minúty vopred. Veliteľ lietadla musí udržiavať obojsmerné spojenie na MIL APP Sliač FREQ 119,155 MHz.</p> <p>Penetration is always allowed for human life rescue flights, air ambulance flights and SAR flights. Other flights of GAT can penetrate the area only after approval obtained from MIL Sliač APP. Such approval shall be obtained at least 3 minutes in advance. The pilot-in-command shall maintain an air-ground voice communication watch on MIL Sliač APP FREQ 119,155 MHz.</p> <p>Použitý jazyk: SK, EN Language: SK, EN</p>
<p>LZR241</p> <p>482628N 0191725E 482546N 0192009E 482410N 0191605E 482142N 0191334E 482445N 0191226E 482622N 0191508E 482628N 0191725E</p>	<p>4 000 ft AMSL GND</p>	<p>AMC spravovaný priestor AMC-manageable area</p> <p>Aktivovaný: Active: MON-FRI (EXC HOL) H24</p> <p>Výcvik vojenského letectva. Lety UAS. Lety OAT. Výsadky. Military air training. UAS flights. OAT flights. Airdrops.</p> <p>Plánovaná doba činnosti AVBL v správe AUP na CARO. Planned time of activity specified in the AUP message AVBL at CARO.</p>

1	2	3
<p>LZR314</p> <p>483518N 0170755E 483340N 0171552E 482931N 0171355E</p> <p>kruhový oblúk 7 NM okolo 482411N 0170707E do circular arc 7 NM around 482411N 0170707E to 482849N 0171500E</p> <p>kruhový oblúk 7 NM okolo 482411N 0170707E do circular arc 7 NM around 482411N 0170707E to 481845N 0171343E 481808N 0170333E 481833N 0170053E</p> <p>kruhový oblúk 7 NM okolo 482411N 0170707E do circular arc 7 NM around 482411N 0170707E to 483109N 0170610E 483518N 0170755E</p>	<p>5 000 ft AMSL</p> <hr/> <p>GND</p>	<p>Aktivovaný: H24 Active: H24</p> <p>Výcvik vojenského letectva, lety OAT. Military air training, OAT flights.</p> <p>Vstup do priestoru je vždy povolený letom na záchranu ľudského života, sanitným letom a letom SAR. Ostatným letom GAT je vstup povolený len so súhlasom stanovišťa MILITARY MALACKY TWR. Súhlas musí byť získaný minimálne 3 minúty vopred. Veliteľ lietadla musí udržiavať obojsmerné spojenie na MALACKY VEŽA FREQ 129,575 MHz.</p> <p>Penetration is always allowed for human life rescue flights, air ambulance flights and SAR flights. Other flights of GAT can penetrate the area only after approval obtained from MILITARY MALACKY TWR. Such approval shall be obtained at least 3 minutes in advance. The pilot-in-command shall maintain an air-ground voice communication watch on MALACKY VEŽA FREQ 129,575 MHz.</p> <p>Použitý jazyk: SK Language: SK</p>
<p>LZR315</p> <p>490950N 0212700E 490429N 0213352E 485613N 0212646E 485348N 0212442E 485545N 0211158E 485845N 0211010E 490042N 0210900E</p> <p>kruhový oblúk 5,7 NM okolo 490246N 0211704E do circular arc 5,7 NM around 490246N 0211704E to 490821N 0211521E 490950N 0212700E</p>	<p>5 000 ft AMSL</p> <hr/> <p>GND</p>	<p>Aktivovaný: H24 Active: H24</p> <p>Výcvik vojenského letectva, lety OAT. Military air training, OAT flights.</p> <p>Vstup do priestoru je vždy povolený letom na záchranu ľudského života, sanitným letom a letom SAR. Ostatným letom GAT je vstup povolený len so súhlasom stanovišťa MILITARY PREŠOV TWR. Súhlas musí byť získaný minimálne 3 minúty vopred. Veliteľ lietadla musí udržiavať obojsmerné spojenie na PREŠOV VEŽA FREQ 135,500 MHz.</p> <p>Penetration is always allowed for human life rescue flights, air ambulance flights and SAR flights. Other flights of GAT can penetrate the area only after approval obtained from MILITARY PREŠOV TWR. Such approval shall be obtained at least 3 minutes in advance. The pilot-in-command shall maintain an air-ground voice communication watch on PREŠOV VEŽA FREQ 135,500 MHz.</p> <p>Použitý jazyk: SK Language: SK</p>

1	2	3
<p>LZR415</p> <p>490950N 0212700E 490429N 0213352E 485613N 0212646E 485721N 0211919E 485845N 0211010E 490042N 0210900E</p> <p>kruhový oblúk 5,7 NM okolo 490246N 0211704E do circular arc 5,7 NM around 490246N 0211704E to</p> <p>490821N 0211521E 490950N 0212700E</p>	<p>8 000 ft AMSL</p> <hr/> <p>5 000 ft AMSL</p>	<p>Aktivovaný: H24 Active: H24</p> <p>Výcvik vojenského letectva, lety OAT. Military air training, OAT flights.</p> <p>Vstup do priestoru je vždy povolený letom na záchranu ľudského života, sanitným letom a letom SAR. Ostatným letom GAT je vstup povolený len so súhlasom stanovišťa MILITARY PREŠOV APP. Súhlas musí byť získaný minimálne 3 minúty vopred. Veliteľ lietadla musí udržiavať obojsmerné spojenie na PREŠOV RADAR FREQ 134,325 MHz.</p> <p>Penetration is always allowed for human life rescue flights, air ambulance flights and SAR flights. Other flights of GAT can penetrate the area only after approval obtained from MILITARY PREŠOV APP. Such approval shall be obtained at least 3 minutes in advance. The pilot-in-command shall maintain an air-ground voice communication watch on PREŠOV RADAR FREQ 134,325 MHz.</p> <p>Použitý jazyk: SK Language: SK</p>

5.1.4 Nebezpečné priestory

5.1.4 Danger areas

Označenie, názov a vodorovné hranice Identification, name and lateral limits	Horná hranica Spodná hranica Upper limit Lower limit	Poznámky (doba činnosti, typ obmedzenia, povaha nebezpečenstva, riziko zakročenia) Remarks (time of activity, type of restriction, nature of hazard, risk of interception)
1	2	3
LZD1 Sklené Kruh s polomerom 1 km so stredom v bode: A circle of radius 1 km with the centre point at: 484417N 0184952E	6 500 ft AMSL GND	Aktivovaný: Active: MON-THU: 0500-1100 (0400-1000) 1200-1700 (1100-1600) FRI: 0500-1100 (0400-1000) 1200-1300 (1100-1200) EXC HOL Likvidácia vojenskej nevybuchutej munície. Disposal of military unexploded munition. Odporúčané opatrenie: vyhnúť sa Recommended measure: avoid flying
LZD2 Slovnaft Kruh s polomerom 300 m so stredom v bode: A circle of radius 300 m with the centre point at: 480629N 0171138E	1 500 ft AMSL GND	Aktivovaný: H24 Active: H24 Ropná rafinéria. Vypúšťanie plynov. Nebezpečenstvo výbuchu. Petroleum refinery. Gas releasing. Risk of explosion. Kvôli vyhnutiu sa nebezpečnému priestoru sa všetkým štandardným prístrojovým odletom z RWY 22 AD LZIB odporúča dodržiavať nominálnu trať. Close conformance to the nominal track is recommended for all Standard Instrument Departures from RWY 22 AD LZIB to avoid Danger Area.

**ENR 5.2 VOJENSKÉ CVIČENIA A VÝCVIKOVÉ PRIESTORY
A IDENTIFIKAČNÉ PÁSMO PROTIVZDUŠNEJ OBRANY**

**ENR 5.2 MILITARY EXERCISE AND TRAINING AREAS
AND AIR DEFENCE IDENTIFICATION ZONE**

**5.2.1 Prechodne vyčlenené priestory (TSA)
a prechodne rezervované vzdušné priestory
(TRA)**

**5.2.1 Temporary Segregated Areas (TSAs) and
Temporary Reserved Airspaces (TRAs)**

5.2.1.1 Prechodne vyčlenený priestor (TSA)

5.2.1.1 Temporary Segregated Area (TSA)

5.2.1.1.1 Vymedzený vzdušný priestor, normálne pod jurisdikciou jedného orgánu, prechodne vyčlenený, po vzájomnej dohode, na výlučné využitie iným orgánom, cez ktorý inej prevádzke nie je povolený prelet.

5.2.1.1.1 An airspace of defined volume normally under jurisdiction of one aviation authority and temporarily segregated, by common agreement, for the exclusive use by another aviation authority and through which other traffic will not be allowed to transit.

5.2.1.2 Prechodne rezervovaný vzdušný priestor (TRA)

5.2.1.2 Temporary Reserved Airspace (TRA)

5.2.1.2.1 Vymedzený vzdušný priestor, normálne pod jurisdikciou jedného orgánu, na zvláštne účely prechodne rezervovaný, po vzájomnej dohode, pre iný orgán, cez ktorý môže iná prevádzka na základe povolenia ATC preletieť.

5.2.1.2.1 An airspace of defined volume normally under jurisdiction of one aviation authority and temporarily reserved, by common agreement, for the specific use by another aviation authority and through which other traffic may be allowed to transit, under ATC clearance.

5.2.2 Prechodne vyčlenené priestory (TSA)

5.2.2 Temporary Segregated Areas (TSAs)

Neaplikuje sa.

Not applicable.

5.2.3 Prechodne rezervované vzdušné priestory

5.2.3 Temporary Reserved Airspaces

Označenie, názov a vodorovné hranice Identification, name and lateral limits	Horná hranica Dolná hranica Upper limit Lower limit	Poznámky (doba činnosti, typ obmedzenia, povaha nebezpečenstva, riziko zakročenia) Remarks (time of activity, type of restriction, nature of hazard, risk of interception)
1	2	3
<p>LZTRA3</p> <p>484622N 0170344E 483442N 0172235E 483241N 0172548E 482759N 0172622E 481859N 0171741E 481845N 0171343E 481808N 0170333E 481833N 0170053E 481933N 0165432E</p> <p>pozdĺž štátnych hraníc do along state boundary to 484622N 0170344E</p>	<p>FL 125 5 000 ft AMSL</p>	<p>AMC spravovaný priestor AMC-manageable area</p> <p>Publikovaná doba činnosti: H24 Published time of activity: H24</p> <p>Výcvik vojenského letectva, lety OAT. Military air training, OAT flights.</p> <p>Informácie o skutočnej dobe činnosti od: Štefánik APP FREQ 134,925 MHz (118,975 MHz) Plánovaná doba činnosti AVBL v správe AUP na CARO. Information on real time of activity from: Štefánik APP FREQ 134,925 MHz (118,975 MHz) Planned time of activity specified in the AUP message AVBL at CARO.</p> <p>Vstup do priestoru v plánovanej dobe činnosti je vždy povolený letom na záchranu ľudského života, sanitným letom a letom SAR. Ostatné lety GAT môžu byť plánované aj v dobe činnosti priestoru LZTRA3 publikovanej v národnom AUP. Vstup je povolený len so súhlasom stanovišťa MIL APP Malacky. Súhlas musí byť získaný minimálne 3 minúty vopred. Veliteľ lietadla musí udržiavať obojsmerné spojenie na MALACKY RADAR FREQ 120,750 MHZ.</p> <p>Penetration during planned time of activity is always allowed for human life rescue flights, air ambulance flights and SAR flights. Other GAT flights can be planned even during the time of activity LZTRA3 published in the national AUP. Flights can penetrate the area only after approval obtained from MIL Malacky APP. Such approval shall be obtained at least 3 minutes in advance. The pilot-in-command shall maintain an air-ground voice communication watch on MALACKY RADAR FREQ 120,750 MHz.</p> <p>Použitý jazyk: SK Language: SK</p>
<p>LZTRA4A</p> <p>490402N 0181246E 490225N 0181716E 490228N 0182201E 490237N 0183309E 485533N 0183817E 485331N 0183946E 483008N 0180850E 483133N 0180633E 483517N 0180032E 483712N 0180015E 484225N 0175931E 484817N 0174716E 490402N 0181246E</p>	<p>FL 205 8 000 ft AMSL</p>	<p>AMC spravovaný priestor AMC-manageable area</p> <p>Vstup do priestoru v dobe činnosti nie je povolený. Penetration prohibited during the time of activity.</p> <p>Aktivovaný: Active: MON-FRI (EXC HOL) H24</p> <p>Výcvik vojenského letectva, lety OAT. Military air training, OAT flights.</p> <p>Informácie o skutočnej dobe činnosti od ACC Bratislava. Plánovaná doba činnosti AVBL v správe AUP na CARO. Information on real time of activity from Bratislava ACC. Planned time of activity specified in the AUP message AVBL at CARO.</p>

1	2	3
<p>LZTRA4B</p> <p>490402N 0181246E 490225N 0181716E 490228N 0182201E 490237N 0183309E 485533N 0183817E 485331N 0183946E 483008N 0180850E 483133N 0180633E 483517N 0180032E 483712N 0180015E 484225N 0175931E 484817N 0174716E 490402N 0181246E</p>	<p>FL 245</p> <hr/> <p>FL 205</p>	<p>AMC spravovaný priestor AMC-manageable area</p> <p>Vstup do priestoru v dobe činnosti nie je povolený. Penetration prohibited during the time of activity.</p> <p>Aktivovaný: Active:</p> <p>MON-FRI (EXC HOL) H24</p> <p>Výcvik vojenského letectva, lety OAT. Military air training, OAT flights.</p> <p>Informácie o skutočnej dobe činnosti od ACC Bratislava. Plánovaná doba činnosti AVBL v správe AUP na CARO.</p> <p>Information on real time of activity from Bratislava ACC. Planned time of activity specified in the AUP message AVBL at CARO.</p>
<p>LZTRA5</p> <p>491246N 0192914E 490917N 0193734E 490001N 0193640E 485709N 0193958E 484808N 0192337E 484812N 0192107E 484830N 0190807E 485417N 0190302E 491246N 0192914E</p>	<p>FL 245</p> <hr/> <p>9 500 ft AMSL</p>	<p>AMC spravovaný priestor AMC-manageable area</p> <p>Vstup do priestoru v dobe činnosti nie je povolený. Penetration prohibited during the time of activity.</p> <p>Aktivovaný: Active:</p> <p>MON-FRI (EXC HOL) H24</p> <p>Výcvik vojenského letectva, lety OAT. Military air training, OAT flights.</p> <p>Informácie o skutočnej dobe činnosti od ACC Bratislava. Plánovaná doba činnosti AVBL v správe AUP na CARO.</p> <p>Information on real time of activity from Bratislava ACC. Planned time of activity specified in the AUP message AVBL at CARO.</p>
<p>LZTRA6A</p> <p>481900N 0184728E 480649N 0185354E 480507N 0184744E 480051N 0183953E 481129N 0182732E 481628N 0183030E 481806N 0184127E 481900N 0184728E</p>	<p>FL 135</p> <hr/> <p>4 000 ft AMSL</p>	<p>AMC spravovaný priestor AMC-manageable area</p> <p>Vstup do priestoru v dobe činnosti nie je povolený. Penetration prohibited during the time of activity.</p> <p>Aktivovaný: Active:</p> <p>MON-FRI (EXC HOL) H24</p> <p>Výcvik vojenského letectva, lety OAT. Military air training, OAT flights.</p> <p>Informácie o skutočnej dobe činnosti od ACC Bratislava. Plánovaná doba činnosti AVBL v správe AUP na CARO.</p> <p>Information on real time of activity from Bratislava ACC. Planned time of activity specified in the AUP message AVBL at CARO.</p>

1	2	3
<p>LZTRA6B</p> <p>482114N 0192328E 481325N 0192731E 480831N 0192546E 480746N 0191719E 480644N 0191247E 480716N 0190158E 480649N 0185354E 481900N 0184728E 481814N 0190400E 482114N 0192328E</p>	<p>FL 245 4 000 ft AMSL</p>	<p>AMC spravovaný priestor AMC-manageable area</p> <p>Vstup do priestoru v dobe činnosti nie je povolený. Penetration prohibited during the time of activity.</p> <p>Aktivovaný: Active: MON-FRI (EXC HOL) H24</p> <p>Výcvik vojenského letectva, lety OAT. Military air training, OAT flights.</p> <p>Informácie o skutočnej dobe činnosti od ACC Bratislava. Plánovaná doba činnosti AVBL v správe AUP na CARO.</p> <p>Information on real time of activity from Bratislava ACC. Planned time of activity specified in the AUP message AVBL at CARO.</p>
<p>LZTRA6C</p> <p>482937N 0201718E 482637N 0202114E 482048N 0201832E 481726N 0200606E 481244N 0195704E 481404N 0195158E 481616N 0194338E 481752N 0193732E 481325N 0192731E 482114N 0192328E 482447N 0193359E 482557N 0194414E 482608N 0194550E 482937N 0201718E</p>	<p>FL 135 4 000 ft AMSL</p>	<p>AMC spravovaný priestor AMC-manageable area</p> <p>Vstup do priestoru v dobe činnosti nie je povolený. Penetration prohibited during the time of activity.</p> <p>Aktivovaný: Active: MON-FRI (EXC HOL) H24</p> <p>Výcvik vojenského letectva, lety OAT. Military air training, OAT flights.</p> <p>Informácie o skutočnej dobe činnosti od ACC Bratislava. Plánovaná doba činnosti AVBL v správe AUP na CARO.</p> <p>Information on real time of activity from Bratislava ACC. Planned time of activity specified in the AUP message AVBL at CARO.</p>
<p>LZTRA6D</p> <p>482937N 0201718E 482637N 0202114E 482048N 0201832E 481726N 0200606E 481244N 0195704E 481404N 0195158E 481616N 0194338E 482557N 0194414E 482608N 0194550E 482937N 0201718E</p>	<p>FL 245 FL 135</p>	<p>AMC spravovaný priestor AMC-manageable area</p> <p>Vstup do priestoru v dobe činnosti nie je povolený. Penetration prohibited during the time of activity.</p> <p>Aktivovaný: Active: MON-FRI (EXC HOL) H24</p> <p>Výcvik vojenského letectva, lety OAT. Military air training, OAT flights.</p> <p>Informácie o skutočnej dobe činnosti od ACC Bratislava. Plánovaná doba činnosti AVBL v správe AUP na CARO.</p> <p>Information on real time of activity from Bratislava ACC. Planned time of activity specified in the AUP message AVBL at CARO.</p>

1	2	3
<p>LZTRA7</p> <p>491845N 0202237E 491845N 0204244E 490955N 0205555E 490603N 0205721E 485638N 0210049E 485237N 0210217E 484947N 0210317E 484526N 0210448E 484329N 0204523E 484016N 0201442E 485151N 0200910E 485224N 0195727E 485636N 0195240E 485709N 0193958E 490001N 0193640E 490917N 0193734E 490900N 0194408E 490840N 0195143E 490743N 0201236E 491248N 0201925E 491508N 0202234E 491845N 0202237E</p>	<p>FL 245</p> <hr/> <p>FL 135</p>	<p>AMC spravovaný priestor AMC-manageable area</p> <p>Vstup do priestoru v dobe činnosti nie je povolený. Penetration prohibited during the time of activity.</p> <p>Aktivovaný: Active: MON-FRI (EXC HOL) H24</p> <p>Výcvik vojenského letectva, lety OAT. Military air training, OAT flights.</p> <p>Informácie o skutočnej dobe činnosti od ACC Bratislava. Plánovaná doba činnosti AVBL v správe AUP na CARO.</p> <p>Information on real time of activity from Bratislava ACC. Planned time of activity specified in the AUP message AVBL at CARO.</p>
<p>LZTRA7Y</p> <p>491845N 0202237E 491845N 0204244E 490955N 0205555E 490603N 0205721E 485153N 0210233E 484507N 0195742E 490848N 0194850E 490840N 0195143E 490743N 0201236E 491248N 0201925E 491508N 0202234E 491845N 0202237E</p>	<p>FL 660</p> <hr/> <p>FL 245</p>	<p>AMC spravovaný priestor AMC-manageable area</p> <p>Vstup do priestoru v dobe činnosti nie je povolený. Penetration prohibited during the time of activity.</p> <p>Publikovaná doba činnosti: H24 Published time of activity: H24</p> <p>Výcvik vojenského letectva, lety OAT. Military air training, OAT flights.</p> <p>Informácie o skutočnej dobe činnosti od ACC Bratislava. Plánovaná doba činnosti AVBL v správe AUP na CARO.</p> <p>Information on real time of activity from Bratislava ACC. Planned time of activity specified in the AUP message AVBL at CARO.</p>
<p>LZTRA9A</p> <p>491838N 0212231E 491704N 0213235E 490950N 0212700E 490821N 0211521E 491719N 0211204E 491838N 0212231E</p>	<p>FL 245</p> <hr/> <p>8 000 ft AMSL</p>	<p>AMC spravovaný priestor AMC-manageable area</p> <p>Vstup do priestoru v dobe činnosti nie je povolený. Penetration prohibited during the time of activity.</p> <p>Aktivovaný: Active: MON-FRI (EXC HOL) H24</p> <p>Výcvik vojenského letectva, lety OAT. Military air training, OAT flights.</p> <p>Informácie o skutočnej dobe činnosti od ACC Bratislava. Plánovaná doba činnosti AVBL v správe AUP na CARO.</p> <p>Information on real time of activity from Bratislava ACC. Planned time of activity specified in the AUP message AVBL at CARO.</p>

1	2	3
<p>LZTRA9W</p> <p>490950N 0212700E 490429N 0213352E 485613N 0212646E 485721N 0211919E 490821N 0211521E 490950N 0212700E</p>	<p>FL 245 8 000 ft AMSL</p>	<p>AMC spravovaný priestor AMC-manageable area</p> <p>Vstup do priestoru v dobe činnosti nie je povolený. Penetration prohibited during the time of activity.</p> <p>Aktivovaný: Active:</p> <p>MON-FRI (EXC HOL) H24</p> <p>Výcvik vojenského letectva, lety OAT. Military air training, OAT flights.</p> <p>Informácie o skutočnej dobe činnosti od ACC Bratislava. Plánovaná doba činnosti AVBL v správe AUP na CARO.</p> <p>Information on real time of activity from Bratislava ACC. Planned time of activity specified in the AUP message AVBL at CARO.</p>
<p>LZTRA10</p> <p>491704N 0213235E 491551N 0214018E 491044N 0215410E 490326N 0222142E 485433N 0221947E 484933N 0213848E 485613N 0212646E 490429N 0213352E 490950N 0212700E 491704N 0213235E</p>	<p>FL 245 8 000 ft AMSL</p>	<p>AMC spravovaný priestor AMC-manageable area</p> <p>Vstup do priestoru v dobe činnosti nie je povolený. Penetration prohibited during the time of activity.</p> <p>Aktivovaný: Active:</p> <p>MON-FRI (EXC HOL) H24</p> <p>Výcvik vojenského letectva, lety OAT. Military air training, OAT flights.</p> <p>Informácie o skutočnej dobe činnosti od ACC Bratislava. Plánovaná doba činnosti AVBL v správe AUP na CARO.</p> <p>Information on real time of activity from Bratislava ACC. Planned time of activity specified in the AUP message AVBL at CARO.</p>
<p>LZTRA100A</p> <p>491838N 0212231E 491704N 0213235E 490950N 0212700E 490821N 0211521E 491719N 0211204E 491838N 0212231E</p>	<p>8 000 ft AMSL 5 000 ft AMSL</p>	<p>AMC spravovaný priestor AMC-manageable area</p> <p>Aktivovaný: Active:</p> <p>MON-FRI (EXC HOL) H24</p> <p>Výcvik vojenského letectva. Military air training.</p> <p>Plánovaná doba činnosti AVBL v správe AUP na CARO. Planned time of activity specified in the AUP message AVBL at CARO.</p>
<p>LZTRA100B</p> <p>491704N 0213235E 491551N 0214018E 491044N 0215410E 490630N 0215010E 490429N 0213352E 490950N 0212700E 491704N 0213235E</p>	<p>8 000 ft AMSL 5 000 ft AMSL</p>	<p>AMC spravovaný priestor AMC-manageable area</p> <p>Aktivovaný: Active:</p> <p>MON-FRI (EXC HOL) H24</p> <p>Výcvik vojenského letectva. Military air training.</p> <p>Plánovaná doba činnosti AVBL v správe AUP na CARO. Planned time of activity specified in the AUP message AVBL at CARO.</p>

1	2	3
<p>LZTRA100C</p> <p>490630N 0215010E 485421N 0213846E 485613N 0212646E 490429N 0213352E 490630N 0215010E</p>	<p>8 000 ft AMSL 5 000 ft AMSL</p>	<p>AMC spravovaný priestor AMC-manageable area</p> <p>Aktivovaný: Active:</p> <p>MON-FRI (EXC HOL) H24</p> <p>Výcvik vojenského letectva. Military air training.</p> <p>Plánovaná doba činnosti AVBL v správe AUP na CARO. Planned time of activity specified in the AUP message AVBL at CARO.</p>
<p>LZTRA225D</p> <p>484846N 0185523E 484830N 0190807E 484812N 0192107E 484808N 0192337E 483939N 0193143E 483632N 0193441E 483343N 0193431E 482542N 0193402E 482447N 0193359E 482114N 0192328E 481814N 0190400E 481900N 0184728E 481806N 0184127E 481628N 0183030E 483036N 0183103E 484846N 0185523E</p>	<p>FL 125 8 000 ft AMSL</p>	<p>AMC spravovaný priestor AMC-manageable area</p> <p>Informácie o skutočnej dobe činnosti od ACC Bratislava. Publikovaná doba činnosti: H24 Plánovaná doba činnosti AVBL v správe AUP na CARO.</p> <p>Information on real time of activity from Bratislava ACC. Published time of activity: H24 Planned time of activity specified in the AUP message AVBL at CARO.</p> <p>Výcvik vojenského letectva, lety OAT. Military air training, OAT flights.</p> <p>Vstup do priestoru je povolený iba nasledovným letom: - letom na záchranu ľudského života, - sanitným letom, - letom SAR, - kalibračným letom, - letom štátnych lietadiel Slovenskej republiky.</p> <p>Vstup je povolený len so súhlasom stanovišťa MIL APP Sliač. Súhlas musí byť získaný minimálne 3 minúty vopred. Veliteľ lietadla musí udržiavať obojsmerné spojenie na MIL APP Sliač FREQ 119,155 MHz.</p> <p>Penetration is allowed only to the following flights: – human life rescue flights, – air ambulance flights, – SAR flights, – calibration flights, – flights of the Slovak Republic state aircraft.</p> <p>Flights can penetrate the area only after approval obtained from MIL Sliač APP. Such approval shall be obtained at least 3 minutes in advance.</p> <p>The pilot-incommand shall maintain an air-ground voice communication watch on the MIL Sliač APP FREQ 119,155 MHz.</p> <p>Použitý jazyk: SK, EN Language: SK, EN</p>

5.2.4 Iné vojenské priestory

5.2.4 Other military areas

Označenie, názov a vodorovné hranice Identification, name and lateral limits	<u>Horná hranica</u> <u>Dolná hranica</u> <u>Upper limit</u> <u>Lower limit</u>	Poznámky (doba činnosti, typ obmedzenia, povaha nebezpečenstva, riziko zakročenia) Remarks (time of activity, type of restriction, nature of hazard, risk of interception)
1	2	3
ZUZANA 484530N 0173140E 484410N 0173530E 482520N 0170930E 483210N 0170030E 484530N 0173140E	<u>FL 660</u> <u>GND</u>	Informácie o skutočnej dobe činnosti od: Bratislava ACC FREQ 134,475 MHz Priestor aktivovaný správou NOTAM. Možná doba aktivácie len počas MON-SUN 0700-0900 (0500-0700). Plánovaná doba činnosti AVBL v správe AUP na CARO. Information on real time of activity from: Bratislava ACC FREQ 134,475 MHz Area activated by NOTAM. Allowed activity period only during MON-SUN 0700-0900 (0500-0700). Planned time of activity specified in the AUP message AVBL at CARO. Plánovanie letov cez aktívny priestor nie je povolené. Nie je povolená žiadna prevádzka počas doby aktivácie. Traffic is not allowed to flight plan across active area. No traffic allowed during time of activity. Strelecké skúšky. Firing tests.

5.2.5 Identifikačné pásmo protivzdušnej obrany (ADIZ)

5.2.5 Air Defence Identification Zone (ADIZ)

Neaplikuje sa.

Not applicable.

ENR 5.3 OSTATNÉ AKTIVITY NEBEZPEČNEJ POVAHY A INÉ POTENCIÁLNE NEBEZPEČENSTVÁ

5.3.1 Ostatné aktivity nebezpečnej povahy

5.3.1.1 Neobsadené voľné balóny

5.3.1.1.1 Všeobecné pravidlá

Podľa § 7 ods. 1 zákona č. 143/1998 Z. z. o civilnom letectve (letecký zákon) a o zmene a doplnení niektorých zákonov Dopravný úrad môže v záujme bezpečnosti letovej prevádzky v určených častiach vzdušného priestoru zakázať alebo obmedziť lety lietajúcich športových zariadení alebo určených kategórií lietadiel.

Podľa ust. SERA.3140 Vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 923/2012 sa lety neobsadených voľných balónov vykonávajú spôsobom, ktorým sa minimalizuje nebezpečenstvo pre osoby, majetok alebo pre ostatné lietadlá, a ktorý je v súlade s podmienkami stanovenými v Dodatku 2.

Podľa bodu 2.1 Dodatku 2 Vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 923/2012 sa neobsadený voľný balón nesmie prevádzkovať bez povolenia štátu, nad ktorého územím sa vypúšťa.

5.3.1.1.2 Lhké neobsadené voľné balóny používané výhradne na meteorologické účely

Aerologické a radiačné centrum Poprad - Gánovce Slovenského hydrometeorologického ústavu vykonáva nad územím Slovenskej republiky pravidelnú sondáž atmosféry pomocou meteorologických sondážnych balónov. Podľa klasifikácie vo Vykonávacom nariadení Komisie (EÚ) č. 923/2012, Dodatku 2 a nižšie uvedených špecifikácií v odseku ENR 5.3.1.1.2.1, v prípade používaných meteorologických balónov a príslušných sond, ide o neobsadené voľné balóny kategórie "ľahké". Tieto balóny sú používané výhradne na meteorologické účely.

Poznámka: Pre komplexnú informáciu o vypúšťaní ľahkých neobsadených voľných balónov používaných výhradne na meteorologické účely na území okolitých štátov - pozri AIP príslušného štátu.

5.3.1.1.2.1 Miesto vypúšťania balónov, výška sondáže, režim merania (štandardné časy vypúšťania), špecifikácia sond a balónov:

ENR 5.3 OTHER ACTIVITIES OF A DANGEROUS NATURE AND OTHER POTENTIAL HAZARDS

5.3.1 Other activities of a dangerous nature

5.3.1.1 Unmanned free balloons

5.3.1.1.1 General rules

In accordance with § 7 (1) of the Act No. 143/1998 Coll. on Civil Aviation (Aviation Act) and on amendment of some acts, the Transport Authority may, in the interest of air traffic safety in specified parts of airspace, prohibit or restrict flights of sports flying machines or specified categories of aircraft.

In accordance with para. SERA.3140 of Commission Implementing Regulation (EU) No 923/2012 an unmanned free balloon shall be operated in such a manner as to minimise hazards to persons, property or other aircraft and in accordance with the conditions specified in Appendix 2.

In accordance with Commission Implementing Regulation (EU) No 923/2012, Appendix 2, provision 2.1, an unmanned free balloon shall not be operated without authorisation from the State from which the launch is made.

5.3.1.1.2 Light unmanned free balloons used exclusively for meteorological purposes

Aerologic and radiation centre in Poprad - Gánovce of the Slovak Hydrometeorological Institute performs regular probes of the atmosphere above the territory of the Slovak Republic by meteorological trial balloons. In accordance with Commission Implementing Regulation (EU) No 923/2012, Appendix 2 and the specifications in para. ENR 5.3.1.1.2.1 presented below, in the case of the meteorological balloons in use and relevant probes, these are regarded as "light" category unmanned free balloons. These balloons are exclusively used for meteorological purposes.

Note: For comprehensive information on light unmanned free balloons launch exclusively used for meteorological purposes from the territory of neighbouring states - see AIP of the particular state.

5.3.1.1.2.1 The launch site, height of probe, regime of measuring (standard times of launch) and specification of probes and balloons:

Meno stanice: Name of station:	Poprad - Gánovce
Zemepisné súradnice: Coordinates:	490203N 0201924E
Nadmorská výška: Elevation:	703 m
Výška sondáže: Ceiling of probe:	cca 32 km (105 000 ft) approx. 32 km (105 000 ft)
Režim merania: Regime of measuring:	<ul style="list-style-type: none"> - rádio sondáž (štandardné časy vypustenia) 0600, 1115, 1800, 2315 UTC - denne (v prípade nutnosti sa výstup môže opakovať až do +90 min. po uvedenom štandardnom čase), - doba merania 90 min., - celková doba letu 120 min., - priemerná rýchlosť stúpania cca 5 - 6 m/s. <ul style="list-style-type: none"> - radio sounding (standard launch time) 0600, 1115, 1800, 2315 UTC - daily (in case of need, an ascend may be repeated up to +90 min. after the published standard time), - duration of measurement 90 min., - total time of flight 120 min., - average rate of climb approx. 5 - 6 m/s.

Rádiosonda Radio probe	
Rozmery: Dimensions:	220 x 80 x 75 mm
Hmotnosť: Mass:	cca 250 g approx. 250 g
Balón Balloon	
Priemer: Diameter:	2 - 6 m podľa nadmorskej výšky 2 - 6 m, depends on altitude
Hmotnosť: Balloon mass:	600 - 800 g

5.3.1.1.2.2 Vypúšťanie balónov, ktoré nie je vykonávané v čase a mieste ako je uvedené v odseku ENR 5.3.1.1.2.1, je predmetom povolenia vydaného Dopravným úradom. Žiadosť o povolenie sa predkladá písomne minimálne 15 dní pred plánovanou činnosťou na adresu:

Poštová adresa: Dopravný úrad
Oddelenie navigačných služieb
Letisko M. R. Štefánika
823 05 Bratislava 21

V žiadosti sa uvedie dátum, predpokladaný čas začatia a ukončenia letu balóna, zemepisné súradnice miesta vypustenia, predpokladaná maximálna nadmorská výška letu a kontaktné údaje žiadateľa. Za predpokladu minimálneho nebezpečenstva pre osoby, majetok alebo pre ostatné lietadlá vydá Dopravný úrad povolenie, v ktorom ustanoví požiadavky na koordináciu s príslušným stanovišťom ATS a zabezpečí publikovanie správy NOTAM.

5.3.1.1.3 Neobsadené voľné balóny iné ako ľahké balóny používané výhradne na meteorologické účely

5.3.1.1.3.1 Podľa § 7 ods. 1 zákona č. 143/1998 Z. z. o civilnom letectve (letecký zákon) a o zmene a doplnení niektorých zákonov Dopravný úrad zakazuje prevádzku neobsadených voľných balónov iných ako ľahkých balónov používaných výhradne na meteorologické účely vo vzdialenosti menšej ako 20 km od ARP riadených letísk (pozri AIP SR, sekcia AD 2).

5.3.1.1.3.2 V odôvodnených prípadoch môže Dopravný úrad, po koordinácii s poskytovateľom letových prevádzkových služieb, udeliť výnimku z odseku ENR 5.3.1.1.3.1.

5.3.1.1.3.3 Postupy vypúšťania mimo priestorov uvedených v odseku ENR 5.3.1.1.3.1

Žiadosť o povolenie sa predkladá písomne minimálne 15 dní pred plánovanou činnosťou na adresu:

Poštová adresa: Dopravný úrad
Oddelenie navigačných služieb
Letisko M. R. Štefánika
823 05 Bratislava 21

V žiadosti sa uvedie dátum, predpokladaný čas začatia a ukončenia letu balóna, zemepisné súradnice miesta vypustenia, predpokladaná maximálna nadmorská výška letu a kontaktné údaje žiadateľa. Za predpokladu minimálneho nebezpečenstva pre osoby, majetok alebo pre ostatné lietadlá vydá Dopravný úrad povolenie, v ktorom ustanoví požiadavky na koordináciu s príslušným stanovišťom ATS a zabezpečí publikovanie správy NOTAM.

5.3.1.1.2.2 The balloons launch that is not performed at the time or site as specified in para. ENR 5.3.1.1.2.1 is subject of authorization by the Transport Authority. The application for the authorization shall be submitted 15 days before the planned activity to:

Postal address: Transport Authority
Air Navigation Services Department
Letisko M. R. Štefánika
823 05 Bratislava 21

The application specifies date, estimated time of commencement and completion of launch, launch site geographical coordinates, expected maximum altitude of flight and contact data of the applicant. In such a manner as to minimize danger to persons, property and other aircraft the Transport Authority will issue appropriate authorization stipulating requirements for coordination with appropriate ATS unit and will take necessary measures for publishing a NOTAM.

5.3.1.1.3 Unmanned free balloons other than light balloons exclusively used for meteorological purposes

5.3.1.1.3.1 In accordance with § 7 (1) of Act No. 143/1998 Coll. on Civil Aviation (Aviation Act) and on amendment of some acts, the Transport Authority prohibits operations of unmanned free balloons other than light balloons exclusively used for meteorological purposes within 20 km from ARP of controlled aerodromes (see AIP SR, section AD 2).

5.3.1.1.3.2 The Transport Authority after coordination with air traffic service provider may, where appropriate, issue the exemption from para. ENR 5.3.1.1.3.1.

5.3.1.1.3.3 Balloons launch procedures outside the areas inscribed in para. ENR 5.3.1.1.3.1

The application for the authorization shall be submitted 15 days before the planned activity to:

Postal address: Transport Authority
Air Navigation Services Department
Letisko M. R. Štefánika
823 05 Bratislava 21

The application specifies date, estimated time of commencement and completion of launch, launch site geographical coordinates, expected maximum altitude of flight and contact data of the applicant. In such a manner as to minimize danger to persons, property and other aircraft the Transport Authority will issue appropriate authorization stipulating requirements for coordination with appropriate ATS unit and will take necessary measures for publishing a NOTAM.

5.3.2 Iné potenciálne riziká

Zatiaľ nestanovené.

5.3.2 Other potential hazards

To be developed.

ZÁMERNE NEPOUŽITÉ
INTENTIONALLY BLANK

ENR 5.4 LETECKÉ PREKÁŽKY - PRIESTOR 1

ENR 5.4 AIR NAVIGATION OBSTACLES - AREA 1

(Výška 100 m AGL alebo viac)

(Height 100 m AGL or higher)

Názov Designation	Typ OBST OBST type	Poloha OBST OBST position	ELEV/HGT (m) ELEV/HGT (m)	LGT - Farba, Typ LGT - Colour, Type	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5	6
Bánovce nad Bebravou	komín chimney	484334N 0181643E	353/143	áno - R, LIL yes - R, LIL	
Banská Bystrica	stožiar mast	484520N 0190709E	853/220	áno - R, LIL yes - R, LIL	
Bošany	komín chimney	483433N 0181411E	282/110	áno - R, LIL yes - R, LIL	
Bratislava, CBC1	budova building	480851N 0170731E	244/107	áno - OBST R LIL yes - OBST R LIL	
Bratislava, Dúbravka	komín chimney	481031N 0170326E	332/122	áno - R, LIL yes - R, LIL	
Bratislava, Slovnaft etylénová jednotka	komín chimney	480641N 0171103E	254/120	áno - OBST R LIL yes - OBST R LIL	
Bratislava, Mlynská dolina	budova building	480924N 0170419E	277/107	áno - OBST R LIL yes - OBST R LIL	
Bratislava, Turbínová tepláreň	komín chimney	481036N 0170918E	237/103	áno - OBST R LIL yes - OBST R LIL	
Bratislava, Vlčie hrdlo tepláreň	komín chimney	480631N 0170954E	253/119	áno - OBST R LIL yes - OBST R LIL	
Bratislava, Vlčie hrdlo spaľovňa	komín chimney	480627N 0170959E	258/124	áno - OBST R LIL yes - OBST R LIL	
Bratislava, Kamzík	veža tower	481058N 0170541E	630/197	áno - OBST R LIL yes - OBST R LIL	
Bratislava, Matador	komín chimney	480711N 0170531E	254/118	áno - R, LIL yes - R, LIL	
Bratislava, NBS	budova building	480911N 0170654E	258/111	áno - OBST R LIL yes - OBST R LIL	
Bratislava, Slovnaft 01	komín chimney	480631N 0171017E	252/118	áno - OBST R LIL yes - OBST R LIL	
Bratislava, Slovnaft 19	komín chimney	480631N 0171131E	243/110	nie no	
Bratislava, Slovnaft 24	komín chimney	480629N 0171138E	238/106	nie no	
Bratislava, Slovnaft 25	komín chimney	480627N 0171139E	238/105	nie no	
Bratislava, Tower 115	budova building	480828N 0170739E	260/120	áno - OBST R LIM yes - OBST R LIM	
Brezno	komín chimney	484802N 0193713E	605/120	nie no	

Názov Designation	Typ OBST OBST type	Poloha OBST OBST position	ELEV/HGT (m) ELEV/HGT (m)	LGT - Farba, Typ LGT - Colour, Type	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5	6
Cerová, Rozbehy	veterné turbíny wind turbines	483414N 0172309E	569/100	áno - R, LIL yes - R, LIL	
Detva	komín chimney	483341N 0192157E	489/106	áno - R, LIL yes - R, LIL	
Devínska Nová Ves	komín chimney	481352N 0165914E	316/149	áno - R, LIL yes - R, LIL	
Dubová	komín chimney	484842N 0192620E	591/160	áno - R, LIL yes - R, LIL	
Dunajská Streda	komín chimney	475925N 0173756E	224/109	áno - R, LIL yes - R, LIL	
Handlová	komín chimney	484330N 0184507E	574/115	áno - R, LIL yes - R, LIL	
Hlohovec	komín chimney	482530N 0174913E	259/104	áno - R, LIL yes - R, LIL	
Hnúšťa	komín chimney	483403N 0195732E	423/130	nie no	
Hriňová	komín chimney	483454N 0193140E	596/110	nie no	
Humenné	komín chimney	485535N 0215343E	278/130	áno - R, LIL yes - R, LIL	
Jablonica	veže towers	483710N 0172032E	320/100	áno - R, LIL yes - R, LIL	
Járok	stožiar mast	481717N 0175924E	371/133	áno - R, LIL yes - R, LIL	
Jaslovské Bohunice	chladiace veže cooling towers	482949N 0174101E	290/120	nie no	
Jaslovské Bohunice	stožiar mast	482912N 0173949E	380/203	áno - R, LIL yes - R, LIL	
Jaslovské Bohunice	komín chimney	482937N 0174039E	295/125	áno - R, LIL yes - R, LIL	
Jaslovské Bohunice	komín chimney	482933N 0174021E	268/100	áno - R, LIL yes - R, LIL	
Jaslovské Bohunice, JE-3	komín chimney	482948N 0174135E	293/124	áno - R, LIL yes - R, LIL	
Jelšava	komín chimney	483854N 0201318E	391/120	nie no	

Názov Designation	Typ OBST OBST type	Poloha OBST OBST position	ELEV/HGT (m) ELEV/HGT (m)	LGT - Farba, Typ LGT - Colour, Type	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5	6
Klížska Nemá	stožiar mast	474444N 0174757E	215/106	áno - R, FLG, LIM/ LIL yes - R, FLG, LIM/ LIL	
Komárno	komín chimney	474530N 0180710E	241/129	áno - R, LIL yes - R, LIL	
Komárno, most	stožiar mast	474526N 0180505E	219/113	áno - W/R, FLG, LIM yes - W/R, FLG, LIM	
Košice, Krásna n. H.	komín chimney	483928N 0211845E	287/100	áno - R, LIL yes - R, LIL	
Košice, Ťahanovce	komín chimney	484459N 0211542E	328/115	nie no	
Košice, Teko 1	komín chimney	484153N 0211618E	299/100	áno - R, LIL yes - R, LIL	
Košice, Teko 2	komín chimney	484150N 0211619E	298/100	áno - R, LIL yes - R, LIL	
Košice, USS 1	plynojem gasholder	483605N 0211055E	328/112	áno - R, LIL yes - R, LIL	
Košice, USS 2	komín chimney	483658N 0211146E	335/111	áno - R, LIL yes - R, LIL	
Košice, USS 3	komín chimney	483625N 0211130E	320/102	áno - R, LIL yes - R, LIL	
Košice, USS 4	komín chimney	483623N 0211125E	320/102	áno - R, LIL yes - R, LIL	
Košice, USS 5	komín chimney	483637N 0211136E	323/102	áno - R, LIL yes - R, LIL	
Košice, USS 6	komín chimney	483640N 0211140E	322/101	áno - R, LIL yes - R, LIL	
Kráľova hoľa	stožiar mast	485258N 0200824E	2 076/138	áno - R, LIL yes - R, LIL	
Kremnica, Suchá Hora, vysielač	stožiar mast	484419N 0185946E	1 533/310	áno - R, LIL yes - R, LIL	
Krompachy	komín chimney	485521N 0205253E	570/200	áno - R, LIL yes - R, LIL	
Kysucké Nové Mesto	komín chimney	491833N 0184707E	461/101	nie no	
Leopoldov	komín chimney	482644N 0174638E	242/100	áno - R, LIL yes - R, LIL	
Levice, tepláreň	komín chimney	481149N 0183556E	275/121	nie no	

Názov Designation	Typ OBST OBST type	Poloha OBST OBST position	ELEV/HGT (m) ELEV/HGT (m)	LGT - Farba, Typ LGT - Colour, Type	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5	6
Liptovský Mikuláš, strojárne	komín chimney	490433N 0193807E	707/120	áno - R, LIL yes - R, LIL	
Martin	komín chimney	490332N 0185427E	564/164	áno - R, LIL yes - R, LIL	
Martin, Veľká Lúka	stožiar mast	490545N 0184909E	1 565/116	áno - R, LIL yes - R, LIL	
Mochovce	komín chimney	481544N 0182729E	394/150	áno - neznáme yes - unknown	
Mochovce, EMO CT 01	chladiaca veža cooling tower	481615N 0182737E	358/125	nie no	
Mochovce, EMO CT 08	chladiaca veža cooling tower	481504N 0182722E	358/125	nie no	
Mochovce, EMO K 1	komín chimney	481534N 0182731E	395/150	áno - R, LIL yes - R, LIL	
Myjava	komín chimney	484615N 0173412E	515/140	áno - R, LIL yes - R, LIL	
Nižná na Orave	komín chimney	491844N 0193212E	668/104	áno - R, LIL yes - R, LIL	
Nižná Slaná	komín chimney	484412N 0202500E	482/121	nie no	
Nová Baňa	komín chimney	482436N 0183842E	329/130	áno - R, LIL yes - R, LIL	
Nováky	komín chimney	484208N 0183137E	363/130	nie no	
Nováky	komín chimney	484139N 0183158E	382/150	áno - R, LIL yes - R, LIL	
Nováky, ENO 1	komín chimney	484156N 0183201E	534/301	áno - R, LIL yes - R, LIL	
Nové Mesto nad Váhom, Veľká Javorina	veža tower	485127N 0174030E	1 077/110	áno - R, LIL yes - R, LIL	
Nové Zámky, Elektrosvit	komín chimney	475854N 0181049E	225/110	áno - R, LIL yes - R, LIL	
Nové Zámky, tepláreň	komín chimney	475901N 0181120E	227/110	áno - R, LIL yes - R, LIL	
Partizánske, ZDA	komín chimney	483755N 0182210E	332/140	áno - R, LIL yes - R, LIL	
Pezinok	komín chimney	481628N 0171600E	246/102	áno - R, LIL yes - R, LIL	

Názov Designation	Typ OBST OBST type	Poloha OBST OBST position	ELEV/HGT (m) ELEV/HGT (m)	LGT - Farba, Typ LGT - Colour, Type	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5	6
Podbrezová, Piesok	komín chimney	484838N 0193341E	619/119	áno - R, LIL yes - R, LIL	
Polomka	komín chimney	485106N 0195202E	716/125	áno - R, LIL yes - R, LIL	
Poprad, Vagónka	komín chimney	490343N 0201920E	783/120	áno - R, LIL yes - R, LIL	
Považská Bystrica	komín chimney	490703N 0182505E	455/170	áno - R, LIL yes - R, LIL	
Prešov	komín chimney	485906N 0211510E	349/110	áno - R, LIL yes - R, LIL	
Prešov, Dubník	stožiar mast	485525N 0212745E	1 185/310	áno - R, LIL yes - R, LIL	
Rimavská Sobota	stožiare masts	482418N 0200749E	395/170	áno - R, LIL yes - R, LIL	
Rimavská Sobota	komín chimney	482317N 0200010E	312/105	áno - R, LIL yes - R, LIL	
Rimavská Sobota, vysielač 1	stožiar mast	482438N 0200730E	396/171	áno - R, LIL yes - R, LIL	
Rimavská Sobota, vysielač 2	stožiare masts	482424N 0200726E	396/171	áno - R, LIL yes - R, LIL	
Rohožník, cementáreň	komín chimney	482724N 0171136E	338/130	áno - R, LIL yes - R, LIL	
Ružomberok	komín chimney	490506N 0191636E	591/120	nie no	
Ružomberok	komín chimney	490445N 0191957E	670/186	áno - R, LIL yes - R, LIL	
Sereď	komín chimney	481607N 0174430E	225/100	áno - R, LIL yes - R, LIL	
Smolinské	stožiar mast	484104N 0171023E	408/108	áno - W/R, FLG, LIM/LIL yes - W/R, FLG, LIM/ LIL	
Snina	stožiar mast	485930N 0221144E	562/104	áno - R, LIL yes - R, LIL	
Snina, tepláreň	komín chimney	485914N 0221027E	386/160	áno - R, LIL yes - R, LIL	
Spišská Nová Ves, Embraco	komín chimney	485603N 0203555E	558/102	áno - R, LIL yes - R, LIL	
Strážske	komín chimney	485226N 0214852E	340/200	áno - R, LIL yes - R, LIL	

Názov Designation	Typ OBST OBST type	Poloha OBST OBST position	ELEV/HGT (m) ELEV/HGT (m)	LGT - Farba, Typ LGT - Colour, Type	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5	6
Šaľa	komín chimney	481056N 0175618E	244/124	áno - R, LIL yes - R, LIL	
Šaľa	komín chimney	481057N 0175614E	359/240	áno - R, LIL yes - R, LIL	
Štúrovo	komín chimney	474653N 0184130E	280/160	áno - R, LIL yes - R, LIL	
Šurany	komín chimney	480457N 0181057E	228/105	áno - R, LIL yes - R, LIL	
Tlmače, strojárne	komín chimney	481721N 0183258E	295/121	áno - R, LIL yes - R, LIL	
Topoľčany	komín chimney	483355N 0181033E	273/100	áno - R, LIL yes - R, LIL	
Tornaľa	komín chimney	482440N 0201930E	293/112	áno - R, LIL yes - R, LIL	
Trebišov	komín chimney	483851N 0214313E	242/135	nie no	
Trenčín	komín chimney	485340N 0180338E	323/110	áno - R, LIL yes - R, LIL	
Trenčín	komín chimney	485215N 0180343E	371/129	áno - R, LIL yes - R, LIL	
Trnava	komín chimney	482211N 0173648E	263/110	áno - R, LIL yes - R, LIL	
Trnava	komín chimney	482140N 0173407E	268/119	áno - R, LIL yes - R, LIL	
Trnava	komín chimney	482301N 0173447E	261/112	áno - R, LIL yes - R, LIL	
Turany	komín chimney	490616N 0190204E	515/110	áno - R, LIL yes - R, LIL	
Turňa nad Bodvou	komín chimney	483538N 0205033E	300/105	nie no	
Turňa nad Bodvou	budova building	483536N 0205033E	307/112	nie no	
Vojany	komín chimney	483308N 0215821E	236/131	áno - R, LIL yes - R, LIL	
Vojany	komín chimney	483308N 0215819E	306/200	áno - R, LIL yes - R, LIL	
Vojany	komín chimney	483313N 0215841E	276/171	áno - R, LIL yes - R, LIL	

Názov Designation	Typ OBST OBST type	Poloha OBST OBST position	ELEV/HGT (m) ELEV/HGT (m)	LGT - Farba, Typ LGT - Colour, Type	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5	6
Vojany, EVO 3	chladiace veže cooling towers	483310N 0215849E	205/100	nie no	
Vranov nad Topľou	komín chimney	485150N 0214421E	240/120	nie no	
Vranov nad Topľou, Bukóza	komín chimney	485132N 0214408E	318/197	áno - R, LIM yes - R, LIM	
Vrútky	komín chimney	490639N 0185635E	486/104	nie no	
Zlaté Moravce, tepláreň	komín chimney	482356N 0182350E	306/109	nie no	
Zvolen	komín chimney	483406N 0190954E	420/120	áno - R, LIL yes - R, LIL	
Zvolen, tepláreň	komín chimney	483358N 0191014E	493/190	áno - R, LIL yes - R, LIL	
Žarnovica	komín chimney	482924N 0184338E	318/100	nie no	
Žiar nad Hronom	komín chimney	483340N 0185033E	357/104	áno - R, LIL yes - R, LIL	
Žiar nad Hronom	komín chimney	483340N 0185045E	358/100	áno - R, LIL yes - R, LIL	
Žiar nad Hronom	komín chimney	483347N 0185059E	359/100	áno - R, LIL yes - R, LIL	
Žiar nad Hronom	komín chimney	483404N 0185132E	458/200	áno - R, LIL yes - R, LIL	
Žilina	komín chimney	491313N 0184545E	527/189	áno - R, LIL yes - R, LIL	
Žilina	komín chimney	491311N 0184544E	458/120	nie no	

ZÁMERNE NEPOUŽITÉ
INTENTIONALLY BLANK

ENR 5.5 ŠPORTOVÉ LETECTVO A ZÁUJMOVÉ LETECKÉ ČINNOSTI

5.5.1 Výsadeková činnosť vo vzdušnom priestore Slovenskej republiky

Podmienky a postupy na vykonávanie výsadekovej činnosti vo vzdušnom priestore Slovenskej republiky stanovuje predpis PRAVIDLÁ PRE VÝSADKOVÉ ČINNOSTI vydaný Ministerstvom dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky ako úprava č. 4/2010.

5.5.1.1 Vykonávanie výsadekovej činnosti

5.5.1.1.1 Pre letiská označené symbolom padáka uvedené v tabuľke v odseku ENR 5.5.1.3 má symbol padáka význam navigačnej výstrahy na vykonávanie výsadekovej činnosti v horizontálnych hraniciach ATZ/RMZ od GND do hornej hranice vzdušného priestoru triedy G. Táto navigačná výstraha platí od BMCT do EECT celoročne. Symbol padáka je zobrazený v Leteckej mape - ICAO 1 : 500 000 a v mapovom indexe Športové letectvo a záujmové letecké činnosti.

5.5.1.1.2

- výsadeková činnosť v noci a v iných priestoroch/letiskách okrem letísk označených symbolom padáka podľa odseku ENR 5.5.1.1.1 môže byť vykonávaná len po vydaní správy NOTAM,
- výsadeková činnosť v priestoroch uvedených v tabuľke v odseku ENR 5.5.1.4 môže byť vykonávaná len po vydaní správy AUP/UUP, resp. po telefonickej aktivácii.

5.5.1.1.3 Pilotom sa odporúča, z dôvodu vyššej bezpečnosti, aby obleteli letisko v neriadennom vzdušnom priestore, na ktorom je vykonávaná výsadeková činnosť vo vzdialenosti najmenej 1 NM od publikovanej horizontálnej hranice ATZ, pokiaľ na tomto letisku nezamýšľajú pristáť.

5.5.1.1.4 Povinnosti veliteľa výsadekového lietadla vo vzťahu k stanovištiam ATS

Veliteľ lietadla, ktorý zamýšľa vykonať výsadekový let v riadenom vzdušnom priestore, musí na túto činnosť získať letové povolenie od príslušného stanovišťa ATC. Veliteľ lietadla musí ohlásiť príslušnému stanovištiu ATS začiatok a koniec výsadeku, pokiaľ príslušné stanovište nestanovilo inak.

5.5.1.1.5 V priestoroch uvedených v tabuľke v odseku ENR 5.5.1.4 v čase ich aktivácie všeobecne platí:

- klasifikácia vzdušného priestoru – trieda G,
- povinnosť obojsmerného rádiového spojenia
- používatelia priestoru sú povinní počúvať na stanovenej frekvencii,
- povinnosť vybavenia odpovedačom SSR ako pre vzdušný priestor triedy C, podľa odseku GEN 1.5.2.3.3,
- letovú informačnú službu a pohotovostnú službu poskytuje stanovište FIC Bratislava,
- aktivácia je predmetom povolenia ACC Bratislava po predchádzajúcej žiadosti podľa odseku ENR 5.5.1.2.3.2,
- ACC Bratislava rozhoduje o aktivácii priestoru, resp. o úprave vertikálnej hranice.

5.5.1.2 Koordinácia a publikovanie výsadekovej činnosti

5.5.1.2.1 Letiská označené symbolom padáka podľa odseku ENR 5.5.1.1.1

Prevádzkovateľ letiska alebo osoba zodpovedná za vykonávanie výsadekovej činnosti na konkrétnom letisku je povinná oznámiť telefonicky začatie výsadekovej činnosti minimálne 30 minút vopred a jej ukončenie čo najskôr na stanovište FIC Bratislava.

ENR 5.5 AERIAL SPORTING AND RECREATIONAL ACTIVITIES

5.5.1 Parachute jumping within the airspace of the Slovak Republic

Conditions and procedures for performing of parachute jumping in the airspace of the Slovak Republic are set by regulation RULES FOR PARACHUTE JUMPING issued by the Ministry of Transport, Posts and Telecommunications of the Slovak Republic as Directive No 4/2010.

5.5.1.1 Performing of the parachute jumping

5.5.1.1.1 For aerodrome marked by the parachute symbol listed in table in para. ENR 5.5.1.3 this symbol means a navigation warning of parachute jumping performed within the ATZ/RMZ horizontal limits from GND to upper limit of the class G airspace. The navigation warning is effective from BMCT till EECT. The parachute symbol is shown on the Aeronautical Chart - ICAO 1 : 500 000 and on the Aerial Sporting and Recreational Activities Index Chart.

5.5.1.1.2

- parachute jumping at night and at areas/aerodromes other than marked by the parachute symbol in para. ENR 5.5.1.1.1 may only be performed when was published by NOTAM,
- parachute jumping in areas listed in para. ENR 5.5.1.4 may only be performed after AUP/UUP was issued, or more precisely after activation by telephone.

5.5.1.1.3 Due to increased security requirements pilots are recommended to fly around the airport in uncontrolled airspace where parachute jumping is performing at least 1 NM outside the published horizontal ATZ limits, unless they intend to land on this airport.

5.5.1.1.4 Responsibilities of the pilot-in-command of the aircraft performing parachute jumping flights in relation to the ATS units

The pilot-in-command of the aircraft intending to carry out a parachute jumping flight in controlled airspace is obliged to obtain an air traffic control clearance from the appropriate ATC unit. Pilot-in-command has to report commencement and termination of the parachute jumping to the appropriate ATS unit, if not stated otherwise by the unit.

5.5.1.1.5 In areas listed in para. ENR 5.5.1.4 at the time of their activation is generally applicable:

- airspace classification – class G,
- mandatory two-way radio contact,
- airspace users are obliged to monitor prescribed frequency,
- SSR transponder is mandatory for operation in class C airspace, as prescribed in para. GEN 1.5.2.3.3,
- flight information service and alerting service is provided by Bratislava FIC,
- activation is subject to Bratislava ACC clearance after previous request prescribed in para. ENR 5.5.1.2.3.2,
- Bratislava ACC decides about area activation and adjustment of vertical limit.

5.5.1.2 Coordination and publication of parachute jumping

5.5.1.2.1 Aerodromes marked by the parachute symbol in para. ENR 5.5.1.1.1

Aerodrome operator or person responsible for parachute jumping at specific aerodrome is obliged to advise Bratislava FIC about activation of parachute jumping activity at least 30 minutes in advance and termination without delay.

5.5.1.2.2 Výsadková činnosť podľa ENR 5.5.1.1.2 a)

Žiadosť o aktiváciu priestoru pre výsadkovú činnosť predkladá určený používateľ na pravidelnej koordinačnej porade používateľov vzdušného priestoru. Doba aktivácie bude publikovaná správou NOTAM.

Prevádzkovateľ letiska alebo osoba zodpovedná za vykonávanie výsadkovej činnosti, je povinná oznámiť v daný deň telefonicky (minimálne 30 minút vopred) skutočnú dobu aktivácie podľa aktuálnych požiadaviek príslušnému stanovištiu ATS a na pracovisko AMC (TEL: 0960/46 22 31, 045/532 18 17 - vojenské). Skutočná doba aktivácie musí byť v rámci plánovanej doby aktivácie.

5.5.1.2.3 Výsadková činnosť podľa ENR 5.5.1.1.2 b)

5.5.1.2.3.1 Výsadková činnosť – správa AUP/UUP

Neaplikuje sa.

5.5.1.2.3.2 Výsadková činnosť – po telefonickej aktivácii Prevádzkovateľ letiska alebo osoba zodpovedná za vykonávanie výsadkovej činnosti je povinná telefonicky podať žiadosť o aktiváciu priestoru na vedúceho zmeny ACC Bratislava (TEL: 02/48 57 22 20) a oznámiť predpokladaný čas začiatku a ukončenia činnosti, a to minimálne 30 minút vopred. Zároveň má povinnosť uviesť telefonický kontakt pre potreby ACC Bratislava v prípade uplatňovania postupov podľa odseku ENR 5.5.1.2.3.2.1 nižšie.

5.5.1.2.3.2.1 ACC Bratislava rozhodne o aktivácii, prípadne aj o úprave vertikálnych hraníc. Ďalej má z prevádzkových dôvodov právo ukončiť činnosť, resp. upraviť vertikálne hranice priestoru aj počas doby činnosti.

5.5.1.3 Tabuľka uvádza letiská so symbolom padáka vrátane FREQ CTAF, nachádzajúce sa v neriadenom vzdušnom priestore, na ktorých je možné očakávať vykonávanie výsadkovej činnosti.

5.5.1.2.2 Parachute jumping according to para. ENR 5.5.1.1.2 a)

Request for an activation of parachute jumping area shall be submitted by assigned user at regular coordination meeting of airspace users. Activation period will be published by NOTAM.

Aerodrome operator or person responsible for parachute jumping is mandatory to advice, on the day of execution by telephone (at least 30 minutes in advance) real time of activation according to actual requirements to the appropriate ATC unit and AMC (TEL: +421/960/46 22 31, +421/45/532 18 17 – military). Real time of activation shall be within planned activation period.

5.5.1.2.3 Parachute jumping according to para. ENR 5.5.1.1.2 b)









5.5.1.2.3.1 Parachute jumping – AUP/ UUP








Not applicable.

5.5.1.2.3.2 Parachute jumping – activation by telephone Aerodrome operator or person responsible for parachute jumping is obliged to submit request for area activation by telephone to Bratislava ACC supervisor (TEL: +421/2/48 57 22 20) and advise estimated commencement and termination of the activity at least 30 minutes in advance. Also it is mandatory to enclose telephone contact for Bratislava ACC's purposes in case procedures published in para. ENR 5.5.1.2.3.2.1 are applied.

5.5.1.2.3.2.1 Bratislava ACC decides about the activation, alternatively about adjustment of vertical limits. It also has the right to terminate the activity for operational reasons, or adjust the vertical limits during the period of activation.

5.5.1.3 Table shows aerodromes marked by the parachute symbol, including CTAF FREQ located in uncontrolled airspace where parachute jumping activities can be expected.

Letisko Aerodrome	Smerovacia značka Location Indicator	FREQ CTAF	Výsadková činnosť Parachute jumping
Boleráz/Štefan Banič	LZTR	132,080	
Dubnica	LZDB	122,340	
Dubová	LZDV	123,930	
Jasna	LZJS	130,130	
Kamenica nad Cirochou	LZKC	122,605	
Lučenec	LZLU	123,060	
Martin	LZMA	120,040	
Nitra	LZNI	123,405	

Letisko Aerodrome	Smerovacia značka Location Indicator	FREQ CTAF	Výsadková činnosť Parachute jumping
Partizánske	LZPT	123,935	
Prievidza	LZPE	123,055	
Ražňany	LZRY	122,135	
Ružomberok	LZRU	123,030	
Senica	LZSE	123,605	
Spišská Nová Ves	LZSV	123,505	
Trenčín	LZTN	132,015	

Poznámka: Pre grafické znázornenie pozri Leteckú mapu - ICAO 1 : 500 000 alebo mapový index Športové letectvo a záujmové letecké činnosti.

Note: For graphic portrayal see Aeronautical Chart - ICAO 1 : 500 000 or Aerial Sporting and Recreational Activities Index Chart.

5.5.1.4 Priestory pre výsadkovú činnosť v riadenom vzdušnom priestore

5.5.1.4 Areas for parachute jumping in controlled airspace

Názov a vodorovné hranice Designation and lateral limits	Horná hranica Spodná hranica Upper limit Lower limit	Určený používateľ Designated user	Aktivácia Príslušné stanovište ATS Doba ACT Poznámky Activation Appropriate ATS unit Time of ACT Remarks
1	2	3	4
PRIEVIDZA 125 485331N 0183946E 484846N 0185523E 483524N 0183726E 484130N 0182349E 485331N 0183946E	FL 125 8 000 ft AMSL	NIL	Telefonická aktivácia. ACT možná MON-SUN: BMCT- EECT FIC Bratislava ACT podľa povolenia ACC Bratislava TEL: 02/48 57 22 20 Doba ACT dostupná od: BRATISLAVA INFORMATION 124,300 MHz Activated by phone. ACT allowed MON-SUN: BMCT- EECT Bratislava FIC ACT according to approval of Bratislava ACC TEL: +421/2/48 57 22 20 Time of ACT available from: BRATISLAVA INFORMATION 124,300 MHz Nastavenie výškomera: ENR 1.7 Počúvajte BRATISLAVA INFORMATION 124,300 MHz Altimeter setting: ENR 1.7 Monitor BRATISLAVA INFORMATION 124,300 MHz

Názov a vodorovné hranice Designation and lateral limits	<u>Horná hranica</u> <u>Spodná hranica</u> <u>Upper limit</u> <u>Lower limit</u>	Určený používateľ Designated user	Aktivácia Príslušné stanovište ATS Doba ACT Poznámky Activation Appropriate ATS unit Time of ACT Remarks
1	2	3	4
DUBNICA 145 490316N 0181132E 490018N 0181936E 485316N 0181140E 485723N 0180201E 490316N 0181132E	<u>FL 145</u> <u>8 000 ft AMSL</u>	NIL	Telefonická aktivácia. ACT možná MON-SUN: BMCT– EECT FIC Bratislava ACT podľa povolenia ACC Bratislava TEL: 02/48 57 22 20 Doba ACT dostupná od: BRATISLAVA INFORMATION 124,300 MHz Activated by phone. ACT allowed MON-SUN: BMCT– EECT Bratislava FIC ACT according to approval of Bratislava ACC TEL: +421/2/48 57 22 20 Time of ACT available from: BRATISLAVA INFORMATION 124,300 MHz Nastavenie výškomera: ENR 1.7 Počúvajte BRATISLAVA INFORMATION 124,300 MHz Altimeter setting: ENR 1.7 Monitor BRATISLAVA INFORMATION 124,300 MHz

5.5.2 Padákové a závesné lietanie vo vzdušnom priestore Slovenskej republiky

Podmienky a postupy na vykonávanie padákového a závesného lietania vo vzdušnom priestore Slovenskej republiky stanovuje smernica LZ 1 vydaná Leteckou amatérskou asociáciou Slovenskej republiky.

5.5.2.1 Vykonávanie padákového a závesného lietania

5.5.2.1.1 Plochy označené mapovou značkou lietania na padákovom a závesnom klzáku

Pre plochy uvedené v tabuľke v odseku ENR 5.5.2.2 má mapová značka význam navigačnej výstrahy na vykonávanie padákového a závesného lietania v horizontálnych hraniciach s kruhom o polomere 1,5 NM od stredu vzletovej plochy a vertikálne od GND do hornej hranice vzdušného priestoru triedy G.

Ak priestor padákového a závesného lietania zasahuje do vzdušného priestoru triedy C alebo D, zakázaného priestoru (P), obmedzeného priestoru (R), nebezpečného priestoru (D), prechodne vyčleneného priestoru (TSA) alebo prechodne rezervovaného vzdušného priestoru (TRA), je tento priestor obmedzený horizontálnymi hranicami týchto priestorov v čase ich aktivácie.

Táto navigačná výstraha platí od BMCT do EECT celoročne. Mapové značky sú zobrazené na Leteckej mape - ICAO 1 : 500 000 a v mapovom indexe Športové letectvo a záujmové letecké činnosti.

5.5.2.1.2 Pilotom sa odporúča, z dôvodu vyššej bezpečnosti, aby oblietali priestory padákového a závesného lietania vo vzdialenosti najmenej 1 NM od publikovaného priestoru.

5.5.2.2 Tabuľka uvádza vzletové plochy s mapovými značkami nachádzajúcimi sa v neriadenej vzdušnej priestore, na ktorých je možné očakávať padákové a závesné lietanie.

5.5.2 Paragliding and hang gliding in the airspace of the Slovak Republic

Conditions and procedures for performance of the paragliding and hang gliding in the airspace of the Slovak Republic are defined by the Directive LZ 1 issued by the Flight Amateur Association of the Slovak Republic.

5.5.2.1 Performance of the paragliding and hang gliding

5.5.2.1.1 Areas marked by the paragliding and hang gliding symbol

For the areas listed in the para. ENR 5.5.2.2 table, the chart symbol of the paragliding and hang gliding means navigation warning for performance of the paragliding and hang gliding in the area defined as circle radius 1,5 NM with centre at middle point of take-off area and vertically from GND to the upper limit of the airspace class G.

When the paragliding and hang gliding area interferes into the airspace class C or D, prohibited area (P), restricted area (R), danger area (D), temporary segregated area (TSA) or temporary reserved airspace (TRA), this area is limited by horizontal limits of such airspaces/areas at the time of their activation.

This navigation warning is valid from BMCT to EECT all year round. The paragliding and hang gliding chart symbol is displayed also in the Aeronautical Chart - ICAO 1 : 500 000 and on the Aerial Sporting and Recreational Activities Index Chart.

5.5.2.1.2 Due to increased safety requirements pilots are recommended to fly around the paragliding and hang gliding areas at least 1 NM outside the published area.

5.5.2.2 In the table, there are the take-off areas with the paragliding and hang gliding symbol located within an uncontrolled airspace, where the paragliding and hang gliding flights may be expected.

Vzletová plocha Take-off areas	Zemepisné súradnice Coordinates
Baranovo	484729N 0190813E
Čierna kopa	491113N 0204708E
Čierťaž	484618N 0192735E
Čihoc	484348N 0182457E
Donovaly	485319N 0191350E
Háj	483749N 0205210E
Chopok	485634N 0193534E
Inovec	484548N 0180213E
Klenovec Slopovo	483540N 0195037E
Kráľova hoľa	485254N 0200823E
Lomnické sedlo	491126N 0201253E
Lysá Stráž	490502N 0211347E
Martinské hole	490548N 0184927E
Nová Baňa - Háj	482555N 0183942E
Orešany	482729N 0172445E
Pecková	484613N 0172702E
Predný Choč	490713N 0192019E
Rohačka	490246N 0193613E
Straník	491412N 0184932E
Sľubica	485823N 0205220E
Tisovec Šajba	484151N 0195729E
Zobor	482033N 0180617E

5.5.3 Lety klzákov vo vzdušnom priestore Slovenskej republiky

5.5.3.1 Lety vo vzdušných priestoroch triedy C a D

Vo vzdušnom priestore triedy C a D sú lety klzákov bez obojsmerného rádiového spojenia s príslušným stanovištom ATC zakázané.

5.5.3.2 Priestory určené pre lety klzákov sú:

- Priestory definovaných vodorovných a zvislých hraníc vo vzdušných priestoroch triedy C alebo D. Počas doby aktivácie sa trieda takéhoto vzdušného priestoru určeného pre lety klzákov mení na G. Od používateľov vzdušného priestoru je požadované počúvať na stanovenej frekvencii.
- Tieto priestory sú využívané hlavne klzákmi (vrátane závesných klzákov a padákových klzákov) a ich vlečnými lietadlami.
- Iné lety (vrátane výsadkov) môžu vstupovať do týchto priestorov s tým, že môžu očakávať zvýšenú prevádzku klzákov. Letovú informačnú službu a pohotovostnú službu poskytuje známej prevádzke príslušné stanovište ATS.
- Postup na nastavenie výškomera v jednotlivých priestoroch je uvedený v odseku ENR 5.5.3.4.

5.5.3 Glider flights in the airspace of the Slovak Republic

5.5.3.1 Flights within airspace classes C and D

Within airspace classes C and D airspace, glider flights without two-way radio contact with the appropriate ATC unit are forbidden.

5.5.3.2 Areas dedicated to glider flights are:

- Areas of defined lateral and vertical limits, within airspace classes C or D. Once activated, the airspace class within the area dedicated to glider flights changes to class G. Airspace users are required to monitor a specified frequency.
- The areas are mainly used by gliders (including hang-gliders and paragliders) and their tow aircraft.
- Other flights (including parachute jumping) may enter the areas, however increased glider activity should be expected. Flight information service and alerting service to known traffic will be provided by appropriate ATS unit.
- Altimeter setting for respective areas is stated in para. ENR 5.5.3.4.

5.5.3.3 Aktivácia priestorov určených pre lety klzákov

5.5.3.3 Activation of areas dedicated to glider flights

5.5.3.3.1 Priestory aktivované telefonicky

5.5.3.3.1 Areas activated by phone

Žiadosť o aktiváciu daného priestoru pre lety klzákov musí predložiť určený používateľ príslušnému stanovištu ATC telefonicky, pričom uvedie svoje meno, číslo telefónu, na ktorom bude zastihnuteľný, názov priestoru, ktorý žiada aktivovať a požadovanú dobu aktivácie. Aktivácia je predmetom povolenia príslušného stanovišta ATC. Priestor pre lety klzákov je aktivovaný na dobu stanovenú vo vydanom povolení na aktiváciu príslušným stanovištom ATC. Doba aktivácie je možné zmeniť na žiadosť určeného používateľa po schválení príslušným stanovištom ATC.

Request to activate specified area dedicated to glider flights shall be passed from the designated user to the appropriate ATC unit by phone, stating his name, phone number on which the person will be available, name of the area and requested period of activation. Activation is subject to approval of appropriate ATC unit. Area dedicated to glider flights is activated for the time period specified in the approval issued by appropriate ATC unit. Time of activation can be changed on the request of the designated user and after approval of appropriate ATC unit.

Poznámka: Určený používateľ poskytne LPS SR, š. p. aktuálny zoznam osôb oprávnených k aktivácii jednotlivých priestorov.

Note: Designated user will provide the list of persons authorized to activate respective areas to LPS SR, š. p.

5.5.3.3.2 Priestory aktivované na základe predchádzajúcej koordinácie

5.5.3.3.2 Areas activated according to prior coordination

Žiadosť o aktiváciu daného priestoru pre lety klzákov musí predložiť určený používateľ na pravidelnej koordinačnej porade používateľov vzdušného priestoru. Po schválení zodpovedným orgánom ATS bude doba aktivácie publikovaná správou NOTAM. V daný deň plánovanej aktivácie určený používateľ spresní skutočnú dobu aktivácie podľa aktuálnych požiadaviek príslušnému stanovištu ATC a na pracovisko AMC telefonicky. Skutočná doba aktivácie musí byť v rámci plánovanej doby aktivácie.

Request to activate specified Area dedicated to glider flights shall be passed from the dedicated user on regular coordination meeting of the airspace users. Period of activation will be published in NOTAM after approval of the appropriate ATS authority. In the given day of planned activation, designated user shall pass information about real time of activation according to actual demand to the appropriate ATC and AMC unit by phone. Real time of activation must be within in period of planned activation.

Poznámka: Priestor určený pre lety klzákov sa považuje za aktivovaný počas skutočnej doby aktivácie.

Note: Area dedicated to glider flights is considered as activated according to real time of activation.

5.5.3.4 Zoznam priestorov určených pre lety klzákov

5.5.3.4 List of areas dedicated to glider flights

Názov a vodorovné hranice Designation and lateral limits	Horná hranica Spodná hranica Upper limit Lower limit	Určený používateľ Designated user	Aktivácia Príslušné stanovište ATC Doba ACT Poznámky Activation Appropriate ATC unit Time of ACT Remarks
1	2	3	4
BESKYDY 492644N 0183046E pozdĺž štátnych hraníc do along state boundary to 491228N 0194547E 491205N 0194208E 490917N 0193734E 491246N 0192914E 492239N 0184738E 492317N 0184502E 492644N 0183046E	9 500 ft AMSL 8 000 ft AMSL	Slovenský národný aeroklub Letecká amatérska asociácia SR Slovenská letecká federácia	Aktivácia na základe predchádzajúcej koordinácie s ACC Bratislava. Plánovaná doba činnosti publikovaná správou NOTAM. Skutočná doba ACT dostupná od: BRATISLAVA INFORMATION 124,300 MHz BRATISLAVA RADAR 134,475 MHz (126,475 MHz) Activation according to prior coordination with Bratislava ACC. Planned time of activity published by NOTAM. Real time of ACT available from: BRATISLAVA INFORMATION 124,300 MHz BRATISLAVA RADAR 134,475 MHz (126,475 MHz) Nastavenie výškomera: oblastné QNH Počúvajte BRATISLAVA INFORMATION 124,300 MHz Trieda vzdušného priestoru počas ACT: G Altimeter setting: regional QNH Monitor BRATISLAVA INFORMATION 124,300 MHz Airspace class during ACT: G

1	2	3	4
<p>BOLERAZ 1</p> <p>484616N 0173840E 483503N 0173429E 482640N 0173527E 482504N 0173405E 482759N 0172622E 483241N 0172548E 483649N 0172519E 484442N 0173203E 484616N 0173840E</p>	<p>5 000 ft AMSL 3 500 ft AMSL</p>	<p>Aeroklub Trnava Aeroklub Bratislava</p>	<p>Telefonická aktivácia podľa povolenia APP Štefánik TEL: 02/48 57 22 60 Doba ACT dostupná od: ŠTEFÁNIK RADAR 134,925 MHz (118,975 MHz) BRATISLAVA INFORMATION 124,300 MHz</p> <p>Activated by phone according to approval of Štefánik APP TEL: +421/48 57 22 60 Time of ACT available from: ŠTEFÁNIK RADAR 134,925 MHz (118,975 MHz) BRATISLAVA INFORMATION 124,300 MHz</p> <p>Nastavenie výškomera: LZIB QNH Počúvajte BOLERÁZ TRAFFIC 132,080 MHz Trieda vzdušného priestoru počas ACT: G</p> <p>Altimeter setting: LZIB QNH Monitor BOLERÁZ TRAFFIC 132,080 MHz Airspace class during ACT: G</p>
<p>BOLERAZ 2</p> <p>484616N 0173840E 483503N 0173429E 482640N 0173527E 482504N 0173405E 482759N 0172622E 483241N 0172548E 483649N 0172519E 484442N 0173203E 484616N 0173840E</p>	<p>7 000 ft AMSL 5 000 ft AMSL</p>	<p>Aeroklub Trnava Aeroklub Bratislava</p>	<p>Telefonická aktivácia podľa povolenia APP Štefánik TEL: 02/48 57 22 60 Doba ACT dostupná od: ŠTEFÁNIK RADAR 134,925 MHz (118,975 MHz) BRATISLAVA INFORMATION 124,300 MHz</p> <p>Activated by phone according to approval of Štefánik APP TEL: +421/48 57 22 60 Time of ACT available from: ŠTEFÁNIK RADAR 134,925 MHz (118,975 MHz) BRATISLAVA INFORMATION 124,300 MHz</p> <p>Nastavenie výškomera: LZIB QNH Počúvajte BOLERÁZ TRAFFIC 132,080 MHz Trieda vzdušného priestoru počas ACT: G</p> <p>Altimeter setting: LZIB QNH Monitor BOLERÁZ TRAFFIC 132,080 MHz Airspace class during ACT: G</p>
<p>HORNAD</p> <p>485555N 0204358E 485542N 0205044E 484744N 0204015E 485031N 0203653E 485555N 0204358E</p>	<p>7 000 ft AMSL 5 000 ft AMSL</p>	<p>Slovenský národný aeroklub Letecká amatérska asociácia SR Slovenská letecká federácia</p>	<p>Aktivácia na základe predchádzajúcej koordinácie s APP Košice. Plánovaná doba činnosti publikovaná správou NOTAM. Skutočná doba ACT dostupná od: BRATISLAVA INFORMATION 124,300 MHz KOŠICE RADAR 129,350 MHz (119,850 MHz)</p> <p>Activation according to prior coordination with Košice APP. Planned time of activity published by NOTAM. Real time of ACT available from: BRATISLAVA INFORMATION 124,300 MHz KOŠICE RADAR 129,350 MHz (119,850 MHz)</p> <p>Nastavenie výškomera: LZKZ QNH Počúvajte BRATISLAVA INFORMATION 124,300 MHz Trieda vzdušného priestoru počas ACT: G</p> <p>Altimeter setting: LZKZ QNH Monitor BRATISLAVA INFORMATION 124,300 MHz Airspace class during ACT: G</p>

1	2	3	4
CHOPOK 485709N 0193958E 485636N 0195240E 485224N 0195727E 485151N 0200910E 484016N 0201442E 483757N 0195318E 483632N 0193441E 483939N 0193143E 484808N 0192337E 485709N 0193958E	9 500 ft AMSL 8 000 ft AMSL	Slovenský národný aeroklub Letecká amatérska asociácia SR Slovenská letecká federácia	Aktivácia na základe predchádzajúcej koordinácie s ACC Bratislava. Plánovaná doba činnosti publikovaná správou NOTAM. Skutočná doba ACT dostupná od: BRATISLAVA INFORMATION 124,300 MHz BRATISLAVA RADAR 134,475 MHz (126,475 MHz) Activation according to prior coordination with Bratislava ACC. Planned time of activity published by NOTAM. Real time of ACT available from: BRATISLAVA INFORMATION 124,300 MHz BRATISLAVA RADAR 134,475 MHz (126,475 MHz) Nastavenie výškomera: oblastné QNH Počúvajte BRATISLAVA INFORMATION 124,300 MHz Trieda vzdušného priestoru počas ACT: G Altimeter setting: regional QNH Monitor BRATISLAVA INFORMATION 124,300 MHz Airspace class during ACT: G
JAVORINA 485128N 0174034E 484817N 0174716E 484733N 0174409E 484616N 0173840E 484442N 0173203E 484932N 0172452E pozdĺž štátnych hraníc do along state boundary to 485128N 0174034E	8 000 ft AMSL 5 000 ft AMSL	Aeroklub Trnava Aeroklub Bratislava Aeroklub Senica Aeroklub Holíč	Telefonická aktivácia podľa povolenia APP Štefánik TEL: 02/48 57 22 60 Doba ACT dostupná od: ŠTEFÁNIK RADAR 134,925 MHz (118,975 MHz) BRATISLAVA INFORMATION 124,300 MHz Activated by phone according to approval of Štefánik APP TEL: +421/48 57 22 60 Time of ACT available from: ŠTEFÁNIK RADAR 134,925 MHz (118,975 MHz) BRATISLAVA INFORMATION 124,300 MHz Nastavenie výškomera: LZIB QNH Počúvajte BOLERÁZ TRAFFIC 132,080 MHz Trieda vzdušného priestoru počas ACT: G Altimeter setting: LZIB QNH Monitor BOLERÁZ TRAFFIC 132,080 MHz Airspace class during ACT: G
LIPTOV 491246N 0192914E 490917N 0193734E 490001N 0193640E 485709N 0193958E 484808N 0192337E 484812N 0192107E 484830N 0190807E 485417N 0190302E 491246N 0192914E	9 500 ft AMSL 8 000 ft AMSL	Slovenský národný aeroklub Letecká amatérska asociácia SR Slovenská letecká federácia	Aktivácia na základe predchádzajúcej koordinácie s ACC Bratislava. Plánovaná doba činnosti publikovaná správou NOTAM. Skutočná doba ACT dostupná od: BRATISLAVA INFORMATION 124,300 MHz BRATISLAVA RADAR 134,475 MHz (126,475 MHz) Activation according to prior coordination with Bratislava ACC. Planned time of activity published by NOTAM. Real time of ACT available from: BRATISLAVA INFORMATION 124,300 MHz BRATISLAVA RADAR 134,475 MHz (126,475 MHz) Nastavenie výškomera: oblastné QNH Počúvajte BRATISLAVA INFORMATION 124,300 MHz Trieda vzdušného priestoru počas ACT: G Altimeter setting: regional QNH Monitor BRATISLAVA INFORMATION 124,300 MHz Airspace class during ACT: G

1	2	3	4
<p>MARTINKY</p> <p>491317N 0185421E 490822N 0185751E 485434N 0183901E 490237N 0183309E 490354N 0183904E 491156N 0185208E 491317N 0185421E</p>	<p>8 000 ft AMSL 7 500 ft AMSL</p>	<p>Slovenský národný aeroklub Letecká amatérska asociácia SR Slovenská letecká federácia</p>	<p>Aktivácia na základe predchádzajúcej koordinácie s TWR Žilina. Plánovaná doba činnosti publikovaná správou NOTAM. Skutočná doba ACT dostupná od: BRATISLAVA INFORMATION 124,300 MHz ŽILINA TOWER 118,400 MHz Activation according to prior coordination with Žilina TWR. Planned time of activity published by NOTAM. Real time of ACT available from: BRATISLAVA INFORMATION 124,300 MHz ŽILINA TOWER 118,400 MHz Nastavenie výškomera: LZZI QNH Počúvajte BRATISLAVA INFORMATION 124,300 MHz Trieda vzdušného priestoru počas ACT: G Altimeter setting: LZZI QNH Monitor BRATISLAVA INFORMATION 124,300 MHz Airspace class during ACT: G</p>

ZÁMERNE NEPOUŽITÉ
INTENTIONALLY BLANK

**ENR 5.6 ŤAH VTÁKOV A OBLASTI S FAUNOU CITLIVOU NA
HLUK Z LETECKEJ PREVÁDZKY**

5.6.1 Lety VFR vo vzdušnom priestore nad oblasťami citlivými na hluk z leteckej prevádzky, zobrazenými v Mape oblasti s faunou citlivou na hluk z leteckej prevádzky - mapový index (pozri sekciu ENR 6), vykonávať vo výške nie menšej ako 1 000 ft (300 m) nad najvyššou prekážkou v okruhu 600 m od lietadla. Toto obmedzenie sa netýka leteckej záchranej služby a letov za účelom pátrania a záchranu.

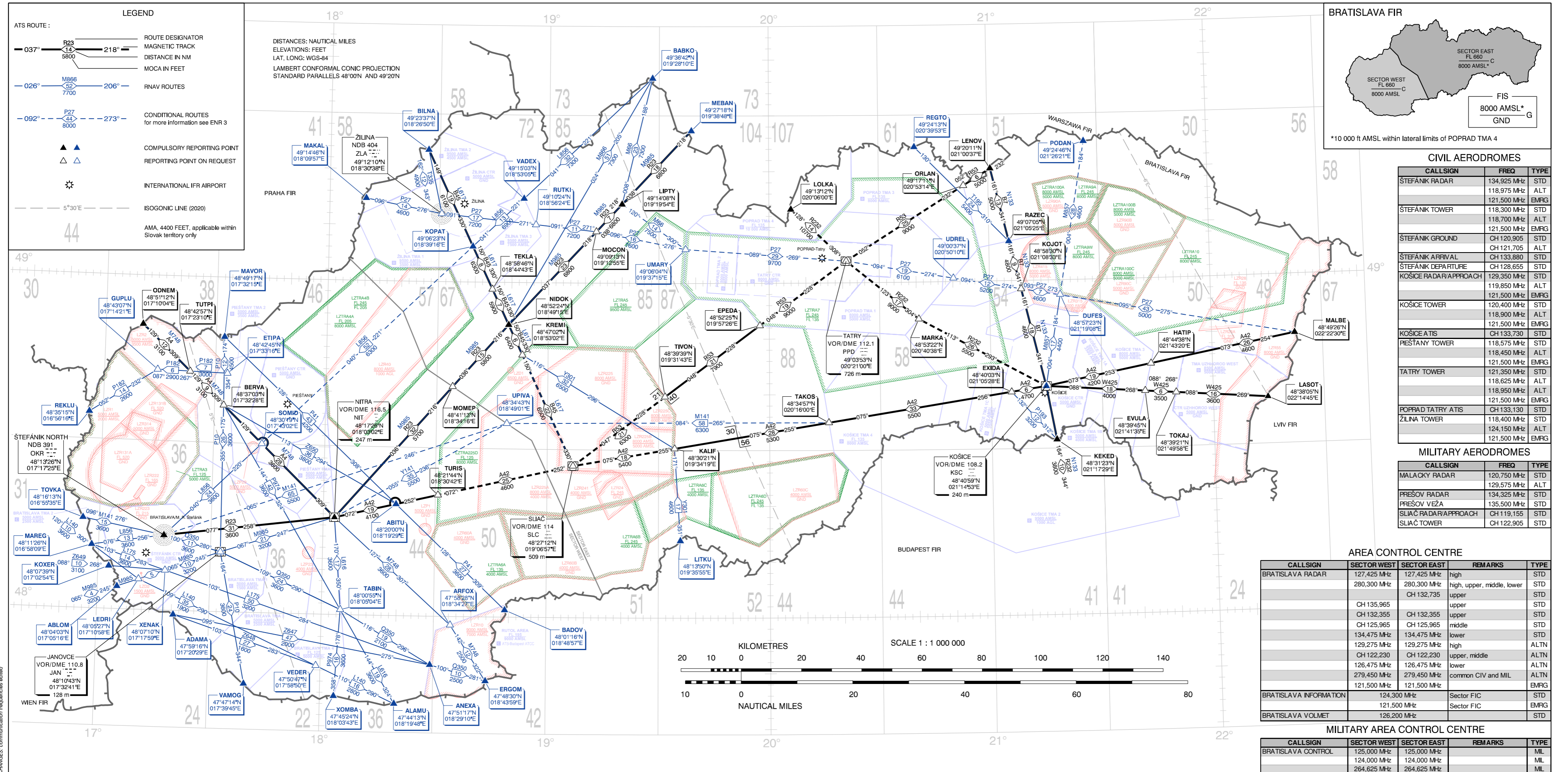
**ENR 5.6 BIRD MIGRATION AND AREAS WITH SENSITIVE
FAUNA**

5.6.1 VFR flights shall not be flown over the areas with sensitive fauna, described in Sensitive Fauna Area Chart - Index Chart (see section ENR 6), at a height less than 1 000 ft (300 m) above the highest obstacle within a radius of 600 m from the aircraft. This restriction does not relate to Aeronautical Rescue Service and on purpose search and rescue flights.

ZÁMERNE NEPOUŽITÉ
INTENTIONALLY BLANK

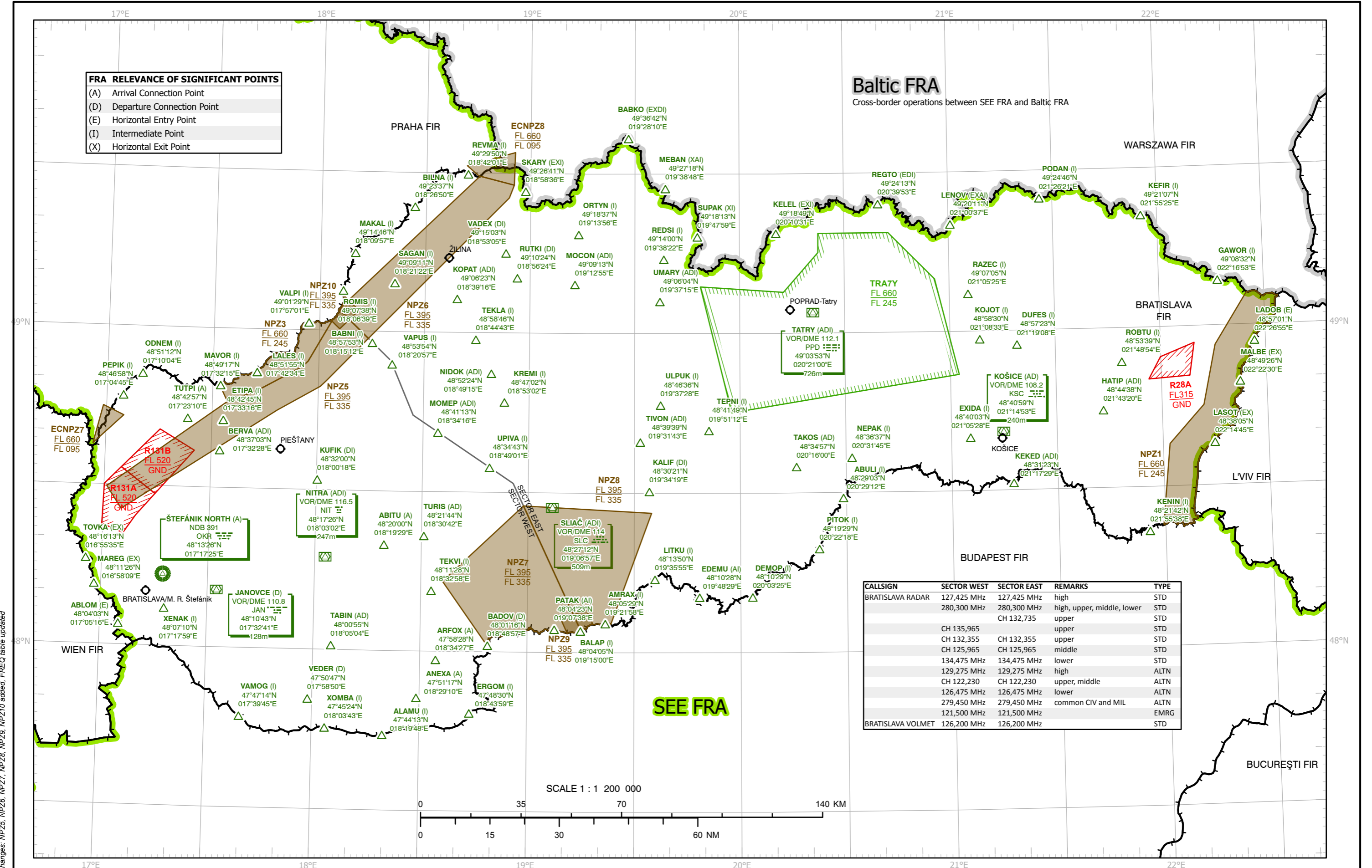
ENROUTE CHART - ICAO /LOWER AIRSPACE = GND - FL 245/

SLOVAK REPUBLIC



ENROUTE CHART - ICAO /UPPER AIRSPACE = FL 245 - FL 660/ - SEE FRA

SLOVAK REPUBLIC



FRA RELEVANCE OF SIGNIFICANT POINTS

(A)	Arrival Connection Point
(D)	Departure Connection Point
(E)	Horizontal Entry Point
(I)	Intermediate Point
(X)	Horizontal Exit Point

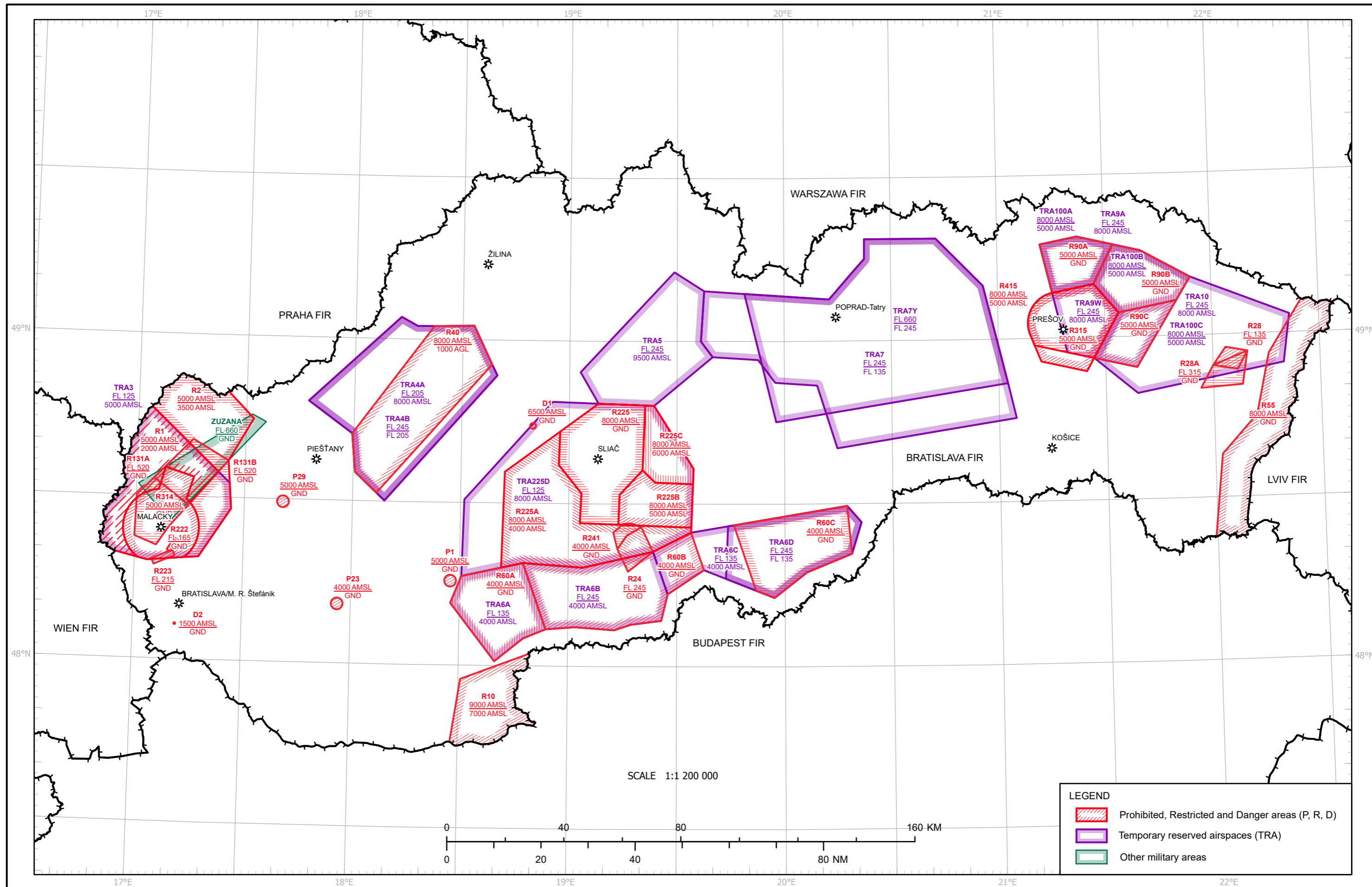
Baltic FRA
Cross-border operations between SEE FRA and Baltic FRA

CALLSIGN	SECTOR WEST	SECTOR EAST	REMARKS	TYPE
BRATISLAVA RADAR	127,425 MHz	127,425 MHz	high	STD
	280,300 MHz	280,300 MHz	high, upper, middle, lower	STD
		CH 132,735	upper	STD
	CH 135,965		upper	STD
	CH 132,355	CH 132,355	upper	STD
	CH 125,965	CH 125,965	middle	STD
	134,475 MHz	134,475 MHz	lower	STD
	129,275 MHz	129,275 MHz	high	ALTN
	CH 122,230	CH 122,230	upper, middle	ALTN
	126,475 MHz	126,475 MHz	lower	ALTN
	279,450 MHz	279,450 MHz	common CIV and MIL	ALTN
	121,500 MHz	121,500 MHz		EMRG
BRATISLAVA VOLMET	126,200 MHz	126,200 MHz		STD

Changes: NPZ25, NPZ26, NPZ27, NPZ28, NPZ29, NPZ30, NPZ31, NPZ32, NPZ33, NPZ34, NPZ35, NPZ36, NPZ37, NPZ38, NPZ39, NPZ40, NPZ41, NPZ42, NPZ43, NPZ44, NPZ45, NPZ46, NPZ47, NPZ48, NPZ49, NPZ50, NPZ51, NPZ52, NPZ53, NPZ54, NPZ55, NPZ56, NPZ57, NPZ58, NPZ59, NPZ60, NPZ61, NPZ62, NPZ63, NPZ64, NPZ65, NPZ66, NPZ67, NPZ68, NPZ69, NPZ70, NPZ71, NPZ72, NPZ73, NPZ74, NPZ75, NPZ76, NPZ77, NPZ78, NPZ79, NPZ80, NPZ81, NPZ82, NPZ83, NPZ84, NPZ85, NPZ86, NPZ87, NPZ88, NPZ89, NPZ90, NPZ91, NPZ92, NPZ93, NPZ94, NPZ95, NPZ96, NPZ97, NPZ98, NPZ99, NPZ100

PROHIBITED, RESTRICTED, DANGER, TEMPORARY SEGREGATED AREAS AND TEMPORARY RESERVED AIRSPACES

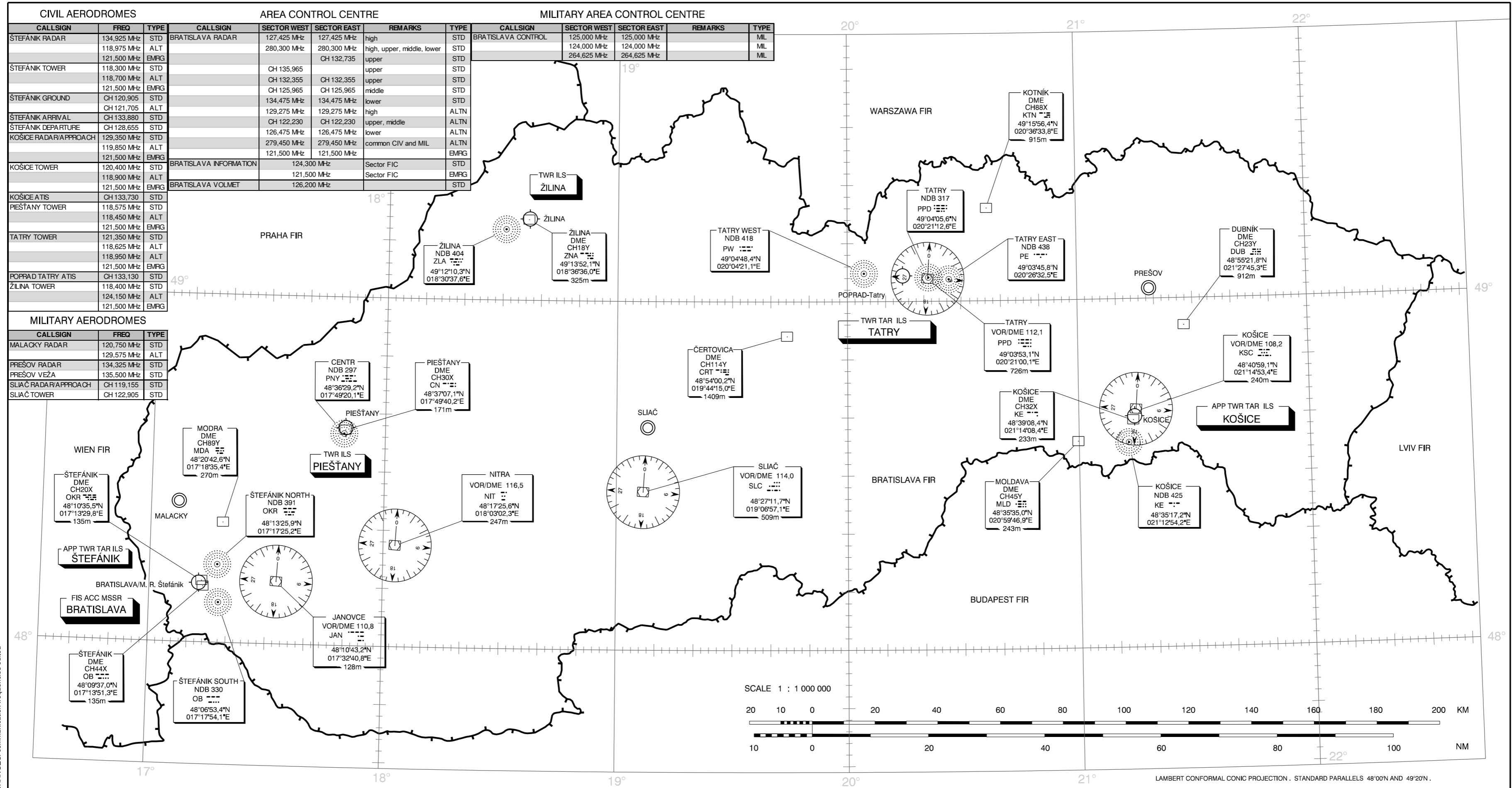
SLOVAK REPUBLIC



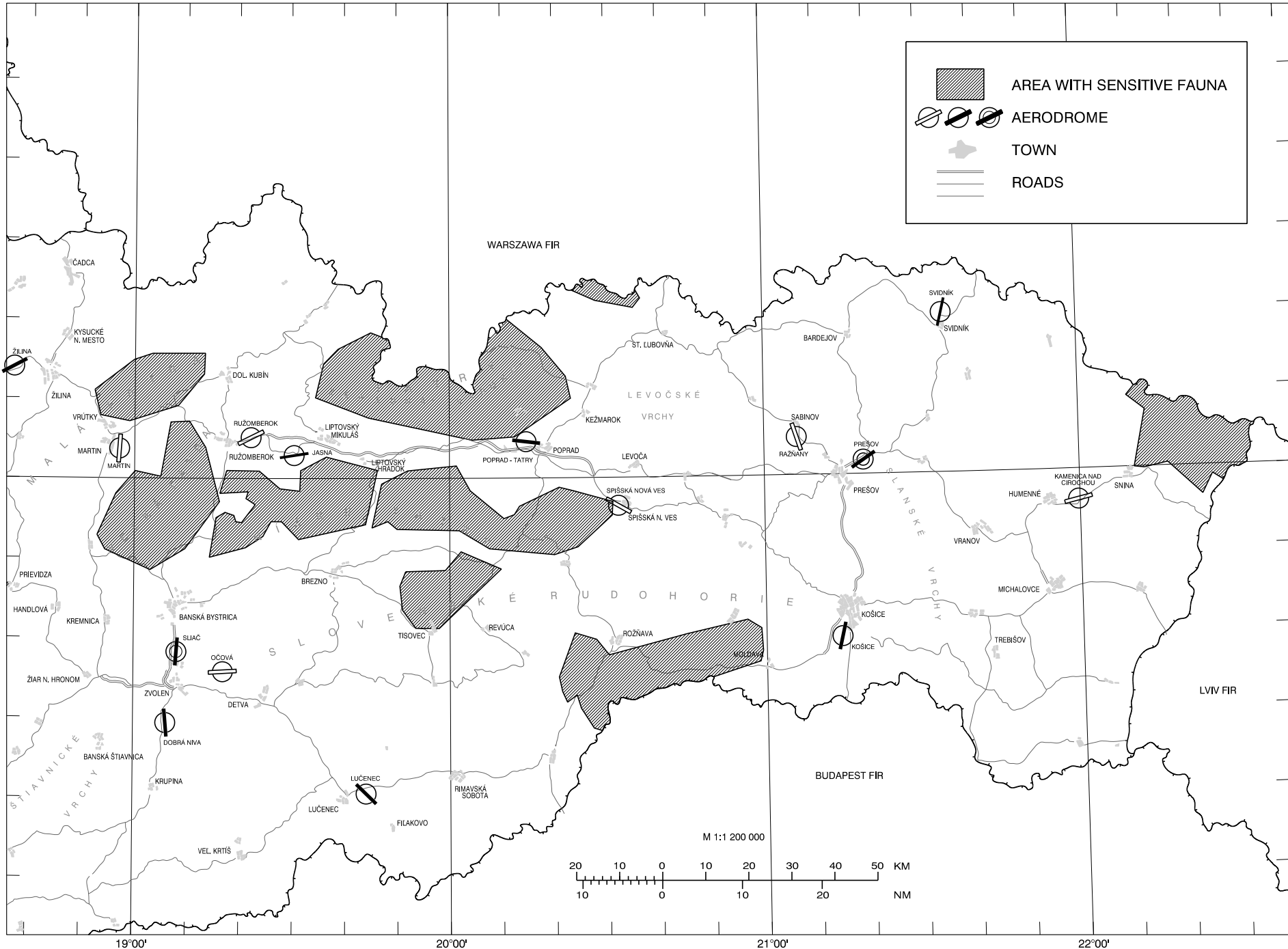
Changes: R01, R02, TRA03, TRA04A, TRA04B, TRA05, TRA06A, TRA06B, TRA06C, TRA06D, TRA07, TRA07Y, TRA09A, TRA09W, renamed to R1, R2, TRA3, TRA4A, TRA4B, TRA5, TRA6A, TRA6B, TRA6C, TRA6D, TRA7, TRA7Y, TRA9A, TRA9W; LEGEND edited

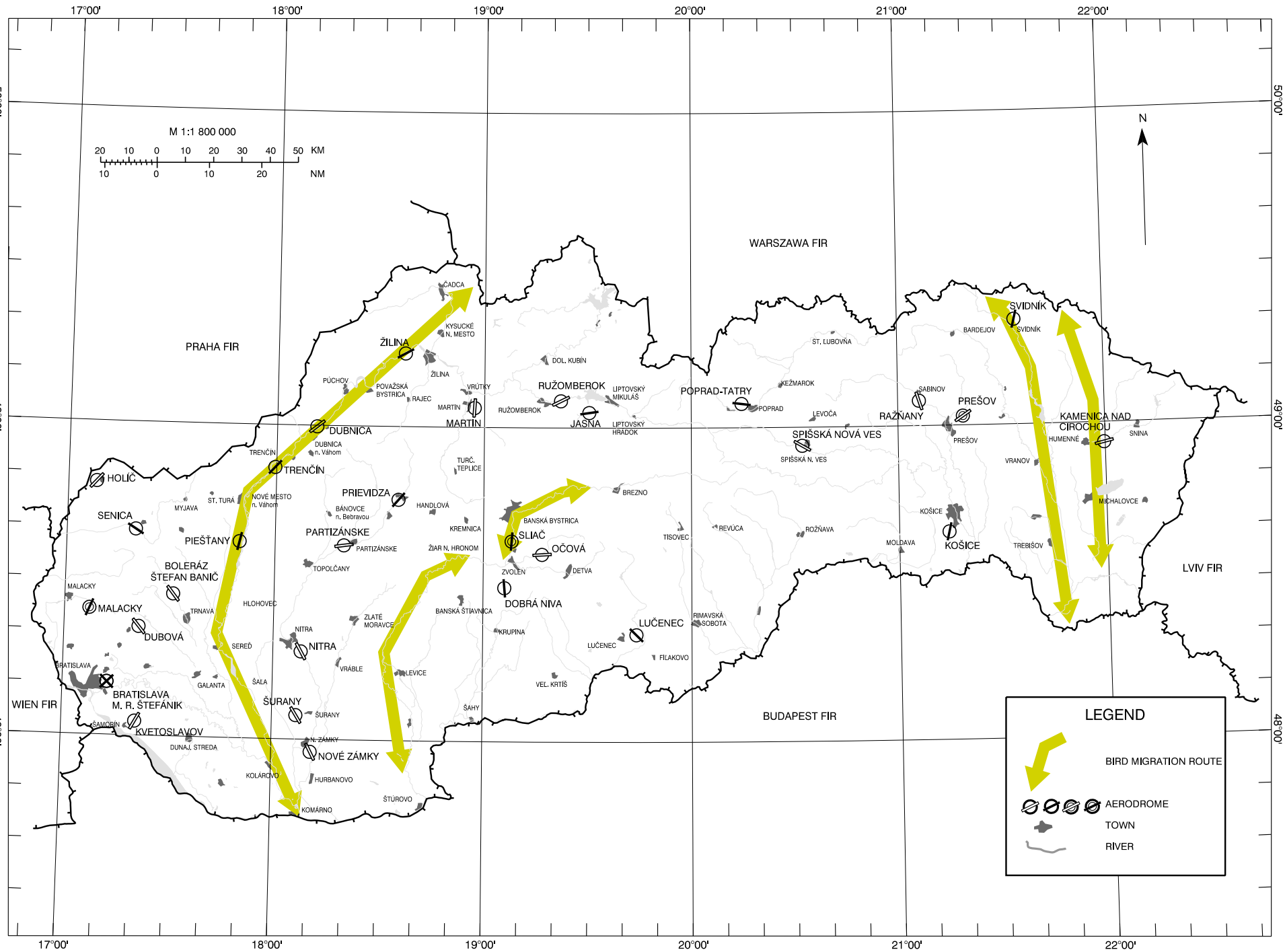
RADIO FACILITY - INDEX CHART

SLOVAK REPUBLIC



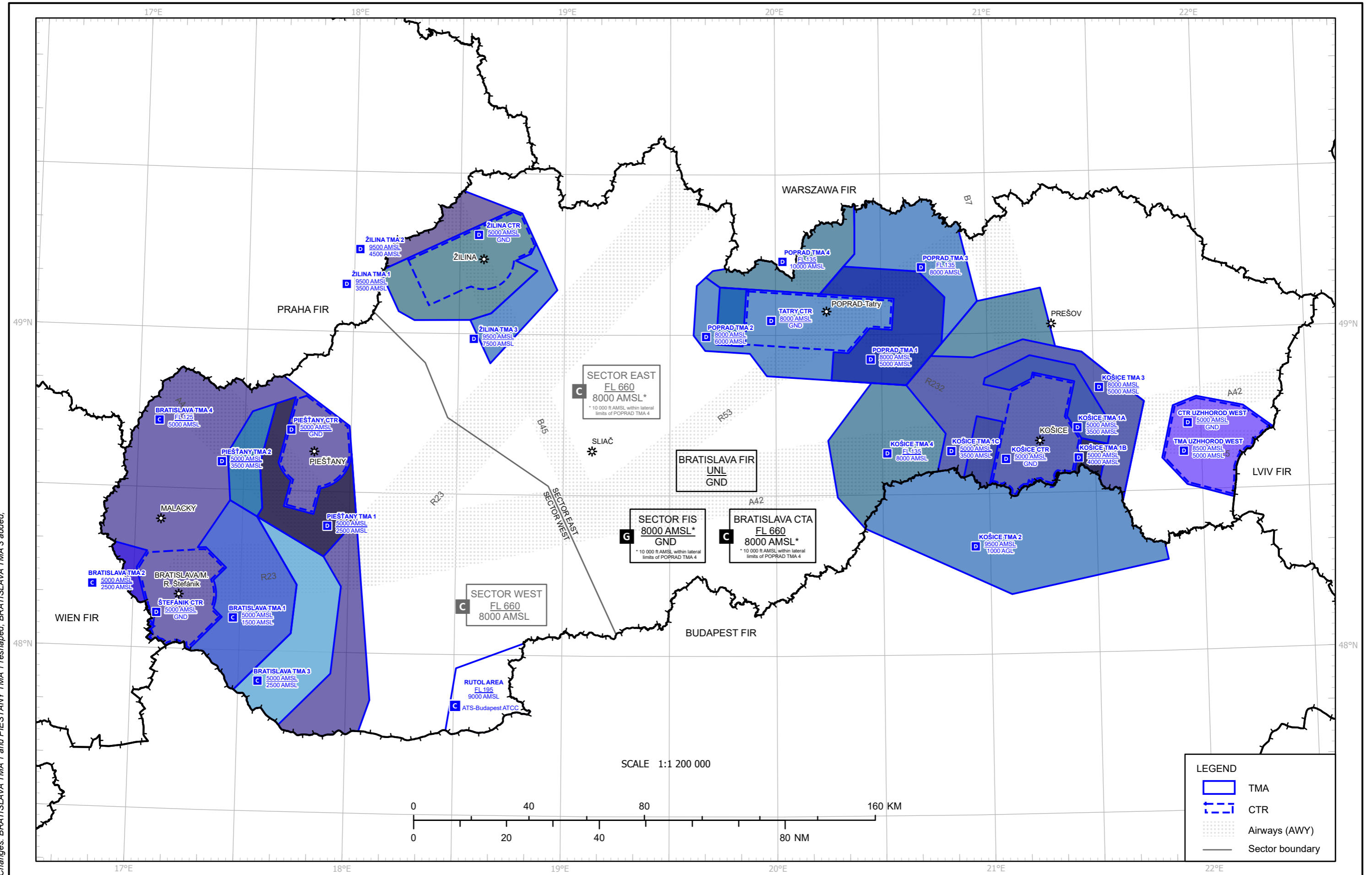
CHANGES: communication frequencies edited





AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE - INDEX CHART

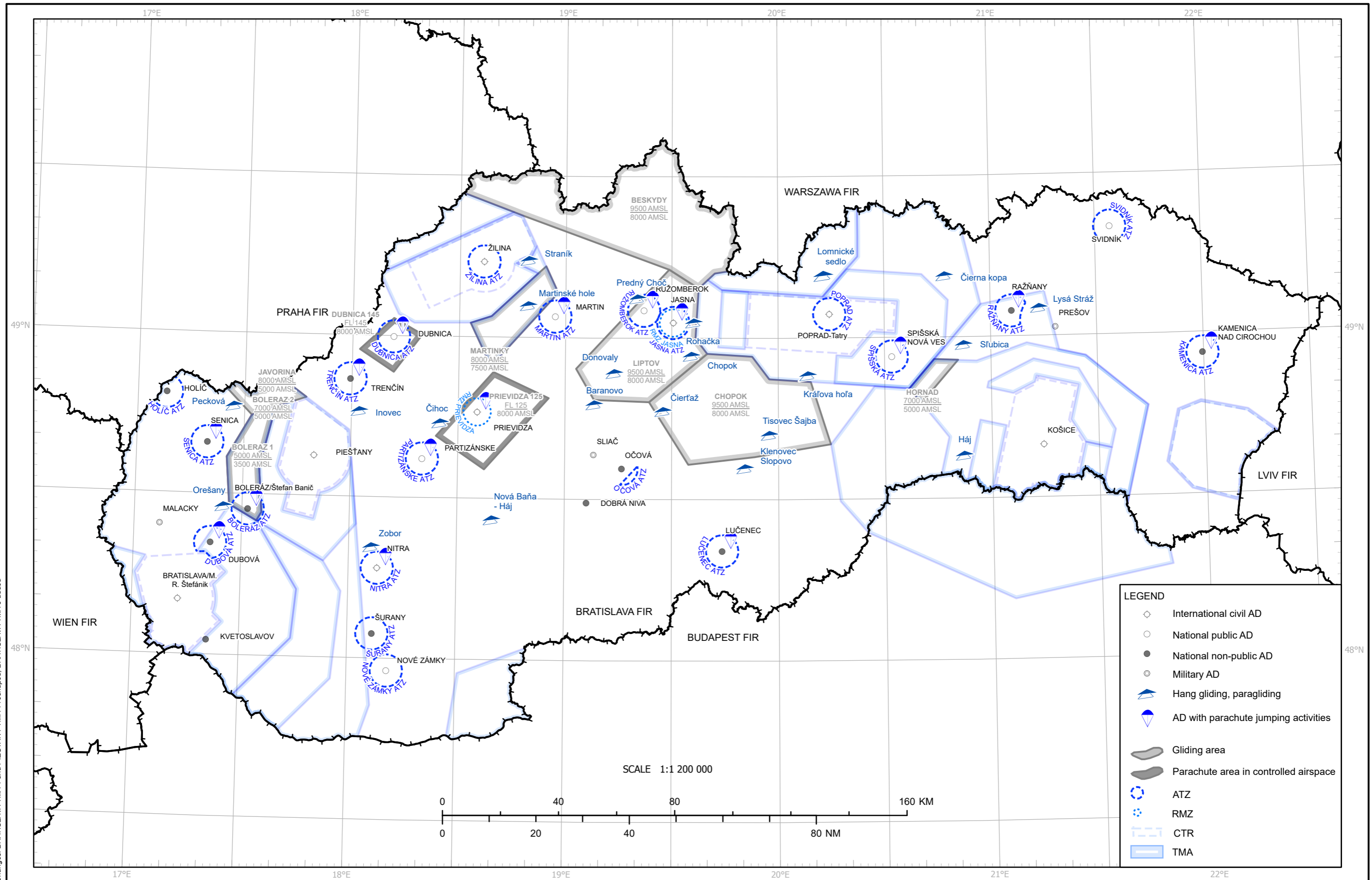
SLOVAK REPUBLIC



Changes: BRATISLAVA TMA 1 and PIEŠŤANY TMA 1 reshaped; BRATISLAVA TMA 3 added;

AERIAL SPORTING AND RECREATIONAL ACTIVITIES - INDEX CHART

SLOVAK REPUBLIC



Changes: BRATISLAVA TMA 1 and PIEŠŤANY TMA 1 reshaped; BRATISLAVA TMA 3 added

SEE FRA - Baltic FRA

