

## ENR 1.10 PLÁNOVANIE LETU

## ENR 1.10 FLIGHT PLANNING

### 1.10.1 Postupy na predkladanie letového plánu

1.10.1.1 Informácie týkajúce sa zamýšľaného letu alebo časti letu sa musia predložiť stanovištiu letových prevádzkových služieb vo forme letového plánu.

1.10.1.1.1 Letový plán musí byť predkladaný pred odletom podľa nasledujúcich pravidiel:

#### 1.10.1.1.1.1 Lety IFR

Letový plán musí byť predložený na každý let IFR aj v prípade, keď len časť letu je vykonávaná ako let IFR.

Letový plán musí byť predkladaný nasledujúcim spôsobom:

- ako podaný letový plán podľa postupov uvedených v odsekoch ENR 1.10.1.1.2 až ENR 1.10.1.1.4 (čas, miesto a spôsob predloženia),
- ako stály letový plán podľa postupov uvedených v odseku ENR 1.10.2 Systém stálych letových plánov.

*Poznámka:* Pri plánovaní letov musia byť akceptované príslušné pravidlá a postupy uvedené v AIP SR, podsekcii ENR 1.1, ENR 1.2 a ENR 1.3.

#### 1.10.1.1.1.2 Lety VFR

Letový plán sa musí predložiť na tieto lety VFR:

- každý let VFR križujúci štátnu hranicu s výnimkou letu VFR vykonávaného vo vzdušnom priestore triedy G, pri ktorom je križovaná štátna hranica medzi Slovenskou republikou a Českou republikou,
- na každý let VFR v riadených vzdušných priestoroch,
- na skupinové lety VFR, ak letiskami vzletu a pristátia sú riadené letiská,
- lety VFR v noci vykonávané letúňmi.

*Poznámka:* Podrobné informácie o plánovaní miestnej letovej činnosti v CTR/TMA jednotlivých letísk sú uvedené v príslušnej podsekcii AD 2.22.

1.10.1.1.1.2.1 Letové plány na uvedené lety VFR sa, s výnimkou prípadov podľa ENR 1.10.1.1.2.2, musia predkladať formou podaného letového plánu Centrálnej ohlasovni ATS Bratislava (CARO), v súlade s postupmi podľa odsekov ENR 1.10.1.1.2 až ENR 1.10.1.1.5.

#### 1.10.1.1.1.2.2 V prípade letu VFR, ktorý

- odlieta z riadeného letiska a odlet z CTR/TMA bude vykonaný do vzdušného priestoru triedy G alebo
- prelieta riadeným vzdušným priestorom (CTR/TMA), pričom doňho vstupuje zo vzdušného priestoru triedy G a opäť ho opúšťa do vzdušného priestoru triedy G alebo
- prilietá na letisko v CTR zo vzdušného priestoru triedy G,

sa za predloženie letového plánu na časť letu v riadenom vzdušnom priestore považuje dodržanie postupu podľa ENR 1.2, odsek 1.2.1.2.3, resp. 1.2.1.2.4.

#### 1.10.1.1.2 Čas predkladania

1.10.1.1.2.1 Letový plán pre lety IFR-GAT alebo, ak časť letu je vykonávaná ako IFR-GAT, môže byť predložený do IFPS najskôr 5 dní (120 hodín) pred dňom konania letu, avšak najmenej 60 minút pred odletom (3 hodiny, ak let je predmetom opatrení ATFM). Letový plán za letu (AFIL) musí byť predložený najmenej 10 minút pred vypočítaným časom vstupu do riadeného priestoru, aby bolo umožnené jeho odoslanie a príjem všetkými stanovišťami ATS, ktorých sa takýto let bude týkať.

### 1.10.1 Procedures for the 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 form of a flight plan.

1.10.1.1.1 A flight plan shall be submitted prior operating any flight with accordance to the following rules:

#### 1.10.1.1.1.1 IFR flights

Flight plan shall be submitted for any IFR flight even in the case, when a portion of a flight is conduct as a IFR flight.

Flight plan shall be submitted:

- as a filed flight plan in accordance with para. ENR 1.10.1.1.2 to ENR 1.10.1.1.4 (time, place and procedures for submission),
- as a Repetitive flight plan in accordance with para. ENR 1.10.2 Repetitive flight plan system.

*Note:* Relevant general rules and procedures introduced in AIP S. R., subsections ENR 1.1, ENR 1.2 and ENR 1.3 shall be accepted when planning a flight.

#### 1.10.1.1.1.2 VFR flights

The flight plan shall be submitted for the following VFR flights:

- any VFR flight crossing the state boundary except VFR flight carried out in airspace class G when the state boundary between the Slovak Republic and Czech Republic is crossed,
- any VFR flight conducted in controlled airspace,
- VFR formation flights, from and to the controlled aerodrome,
- VFR night flights conducted by airplanes.

*Note:* Detailed information on planning of local traffic within CTR/TMAs of particular aerodromes see corresponding subsection AD 2.22.

1.10.1.1.1.2.1 The flight plans for VFR flights mentioned above, with exception listed in ENR 1.10.1.1.2.2 bellow, shall be submitted as a filed flight plans to the Central ATS Reporting Office Bratislava (CARO) compliant with procedures described in para. ENR 1.10.1.1.2 to ENR 1.10.1.1.5.

#### 1.10.1.1.1.2.2 In the case the VFR flight is about

- to depart from a controlled aerodrome, and flight leaving CTR/TMA is routed into airspace class G or
- to cross controlled airspace (CTR/TMA), entering controlled airspace from the airspace class G and leaving it into the airspace class G again or
- to arrive at an aerodrome within CTR entering controlled airspace from the airspace class G,

adherence to the procedure described in subsection ENR 1.2, para. 1.2.1.2.3 or 1.2.1.2.4 represents the flight plan submission.

#### 1.10.1.1.2 Time of submission

1.10.1.1.2.1 Flight plan for IFR-GAT flights or portion of a flight conducted as a IFR-GAT, can be submitted to IFPS 5 days (120 hours) in advance, however at least 60 minutes prior to departure (3 hours if flight is subject of ATFM measures) or if submitted during the flight (AFIL), 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 a Control Area.

1.10.1.1.2.2 Letový plán pre lety VFR môže byť predložený najskôr v deň konania letu, avšak najmenej 60 minút pred odletom.

1.10.1.1.2.2 The flight plan for VFR flights can only be submitted for the current day at least 60 minutes prior the departure.

#### 1.10.1.1.3 Miesto predkladania FPL

#### 1.10.1.1.3 Place of submission

1.10.1.1.3.1 Letový plán musí byť predkladaný Centrálnej ohlasovni letových prevádzkových služieb Bratislava (CARO), alebo priamo do IFPS (pre lety IFR-GAT) s výnimkou, keď bolo zaistené predloženie stáleho letového plánu.

1.10.1.1.3.1 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) unless arrangements have been made for submission of repetitive flight plan.

1.10.1.1.3.2 Ak prevádzkovatelia predkladajú letové plány pre lety IFR-GAT priamo do IFPS a komunikujú samostatne so systémami IFPS a TACT v CFMU, sú povinní dodržiavať postupy stanovené v dokumente EUROCONTROL - CFMU Handbook.

1.10.1.1.3.2 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 CFMU, then they are obliged to comply with the procedures introduced in EUROCONTROL document - CFMU Handbook.

#### 1.10.1.1.4 Spôsob predkladania FPL ohlasovňami letových prevádzkových služieb

#### 1.10.1.1.4 Method of submission

##### 1.10.1.1.4.1 Osobné predkladanie FPL

##### 1.10.1.1.4.1 Personal submission

V prípade osobného predkladania letového plánu bude predkladateľovi potvrdené prijatie formulára letového plánu.

In case of personal submission the flight plan form reception will be acknowledged to the submitter.

Predkladateľ je povinný si pri predkladaní letového plánu dohodnúť s CARO, v prípade IFR-GAT letov, spôsob včasného overenia akceptácie systémom IFPS (napr. kontaktné telefónne číslo, číslo FAX) pričom mu budú správy ORM (ACK, MAN, REJ), resp. správy ETFMS/TACT po ich prijatí na príslušnom letiskovom pracovisku CARO, na ktorom bol predložený letový plán, k dispozícii.

When the FPL for IFR-GAT flight is submitted the submitter must prearrange with CARO the way of timely verification whether the FPL is accepted by IFPS (for example leave the telephone or FAX number), any ORM and ETFMS/TACT messages received by appropriate CARO unit where the FPL was submitted will be kept available.

##### 1.10.1.1.4.2 Telefonické predkladanie FPL

##### 1.10.1.1.4.2 Submission by phone

V prípade telefonického predkladania FPL je predkladateľ povinný včas overiť, či letový plán bol, v prípade IFR-GAT letov, systémom IFPS akceptovaný.

When FPL for IFR-GAT flight is submitted by phone, the submitter must verify in sufficient time period, whether the FPL is accepted by IFPS.

Letový plán, ktorý bude predkladaný telefonicky, musí byť podaný na CARO, číslo TEL: 02/48 57 22 80.

The flight plan submitted by phone shall be addressed to CARO, TEL number: +421/2/48 57 22 80.

##### 1.10.1.1.4.3 Predkladanie FPL faxom

##### 1.10.1.1.4.3 Submission by fax

FPL zasielaný prostredníctvom FAX musí predkladateľ FPL potvrdiť telefonicky bezprostredne po jeho odoslaní. Letový plán, ktorý nebude potvrdený telefonicky, nebude personálom CARO spracovaný na ďalšiu distribúciu.

The FPL submitted by fax, must be confirmed by phone immediately after transmission, otherwise this flight plan will not be processed by CARO personal for further dissemination.

Letový plán, ktorý bude predkladaný prostredníctvom FAX, musí byť zasielaný na CARO, číslo FAX: 02/48 57 22 85.

The flight plan submitted by FAX, shall be sent to the CARO, FAX number: +421/2/48 57 22 85.

1.10.1.1.5 Iný spôsob predkladania FPL musí byť predmetom dohody medzi prevádzkovateľom a Letovými prevádzkovými službami Slovenskej republiky, štátny podnik.

1.10.1.1.5 Some other method of submission FPL must be subject of agreement between aircraft operator and ATS provider (Letové prevádzkové služby Slovenskej republiky, štátny podnik).

1.10.1.1.6 Bez ohľadu na spôsob predloženia je predkladateľ FPL na let IFR-GAT povinný pred odletom overiť, či neobdržal z CFMU časovú medzeru na vzlet (slot).

1.10.1.1.6 Irrespective of the method of FPL submission, the FPL submitter for IFR-GAT flight is obliged to verify whether relevant flight didn't obtain a slot from CFMU.

#### 1.10.1.1.7 Distribúcia FPL letov IFR-GAT ohlasovňami letových prevádzkových služieb

#### 1.10.1.1.7 FPL distribution for IFR-GAT flights by AROs

1.10.1.1.7.1 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).

1.10.1.1.7.1 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 these messages in accordance with the following procedures.

#### 1.10.1.1.7.2 Let v priestore IFPS

Ak sa letisko odletu a letisko určenia nachádzajú v priestore IFPS, potom správy podaného letového plánu a súvisiace správy budú vyslané na adresy IFPS (pozri podsekcii ENR 1.11). Ak sa jedná 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.

#### 1.10.1.1.7.3 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 (pozri podsekcii ENR 1.11) a na adresy stanovišť ATS mimo priestor IFPS. Adresy stanovišť ATS nachádzajúcich sa mimo priestor IFPS, prípadne adresy podľa požiadaviek prevádzkovateľa, budú uvedené ako dodatkové (additional) adresy. Distribúciu správ podaného letového plánu a súvisiacich správ na uvedené adresy vykoná IFPS.

#### 1.10.1.1.7.4 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.

#### 1.10.1.1.7.5 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.

### 1.10.2 Systém stálych letových plánov

#### 1.10.2.1 Všeobecné informácie

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:

- a) EUROCONTROL prijal súbor RLST najmenej **7 pracovných dní** pred dňom platnosti zmeny

**a**

- b) medzi doručením zmeny a prvým letom, ktorého sa zmena týka, uplynú dva pondelky.

Podrobnosti o postupoch predkladania RPL do EUROCONTROL sú publikované v dokumente CFMU Handbook časť IFPS Users Manual.

#### 1.10.1.1.7.2 The flights in 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 (see subsection ENR 1.11). 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 FPL submitter. The IFPS requirement is to introduce these addresses as a additional addresses in accordance with procedures published in "IFPS USERS MANUAL".

The distribution of FPL message and associated messages will perform the IFPS.

#### 1.10.1.1.7.3 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 (see subsection ENR 1.11) and to the relevant addresses of ATS units outside of IFPS zone. The addresses of ATS units which are outside of IFPS zone and some other AFTN addresses required by FPL submitter are to be introduced as additional addresses. The distribution of FPL message and associated messages will perform the IFPS.

#### 1.10.1.1.7.4 The 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.

#### 1.10.1.1.7.5 The 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.

### 1.10.2 Repetitive flight plan system

#### 1.10.2.1 General

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:

- a) 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**

- b) there must be two Mondays between reception of the file and activation of the first flight affected by the amendment.

Detailed procedure for RPL submission to the EUROCONTROL will be found in the CFMU Handbook part IFPS Users Manual.

1.10.2.2 Stále letové plány pre lety vo vzdušnom priestore Slovenskej republiky musia byť predkladané na adresu:

Poštová adresa: EUROCONTROL CFMU  
FDOD - IFPU1 / RPL Team  
Rue de la Fusée, 96  
B - 1130, BRUSSELS  
Belgium

TEL: +32/2/729 98 47  
+32/2/729 98 61  
+32/2/729 98 45

FAX: +32/2/729 90 42

SITA: BRUER7X

e-mail: rpl@eurocontrol.be

1.10.2.2 Repetitive flight plans for flights within Slovak Republic airspace shall be submitted to the following address:

Postal address: EUROCONTROL CFMU  
FDOD - IFPU1 / RPL Team  
Rue de la Fusée, 96  
B - 1130, BRUSSELS  
Belgium

TEL: +32/2/729 98 47  
+32/2/729 98 61  
+32/2/729 98 45

FAX: +32/2/729 90 42

SITA: BRUER7X

e-mail: rpl@eurocontrol.be

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 na predložený letový plán

### 1.10.3 Changes to the submitted flight plan

1.10.3.1 Všetky zmeny na letový plán predložený na let IFR alebo riadený let VFR a význačné zmeny letového plánu podaného na neriadený let VFR musia byť ohlásené čo najskôr príslušnému stanovištu ATS. Ak je odlet lietadla zdržaný o viac ako 15 minút v prípade riadeného letu alebo o viac ako 60 minút v prípade neriadeného letu po predpokladanom čase začiatku rolovania uvedenom v základných údajoch letového plánu, musí sa vyslať správa DLA alebo CHG s novým EOBT.

1.10.3.1 All changes to a flight plan submitted for an IFR flight or controlled VFR flight and significant changes to a flight plan submitted for an uncontrolled VFR flight shall be reported as soon as possible to the appropriate ATS unit. When the departure of the aircraft is delayed more than 15 minutes for controlled flight or more than 60 minutes for uncontrolled flight after the estimated off-block time contained in the basic flight plan data, the DLA or CHG message shall be transmitted with new EOBT.

*Poznámka:* Ak u riadeného letu nie je správne nahlásené zdržanie odletu, v prípade vyžiadania letového povolenia môže byť let dodatočne zdržaný z dôvodu, že na príslušnom stanovišti ATS nemusia byť ihneď k dispozícii údaje príslušného 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.

1.10.3.2 Príslušné stanovište ATS musí byť okamžite informované, ak bol let, na ktorý bol predložený letový plán, zrušený.

1.10.3.2 Whenever a flight, for which a flight plan has been submitted, is cancelled, the appropriate ATS unit shall be informed immediately.

1.10.3.3 Zmeny platného letového plánu pre riadený let počas letu musia byť nahlásené alebo požadované podľa ustanovení v predpise L 2, ustanovenie 3.6.2 (Dodržiavanie letového plánu). Význačné zmeny na letový plán pre neriadený let VFR zahŕňajú zmeny vo vytrvalosti letu alebo v celkovom počte osôb na palube a zmeny v časových výpočtoch 30 minút a viac.

1.10.3.3 Changes to a current flight plan for a controlled flight during flight shall be reported or requested, subject to the provisions in ICAO Annex 2, provision 3.6.2 (Adherence to the flight plan). Significant changes to a flight plan for an uncontrolled VFR flight include changes in endurance or in the total number of persons on board and changes in time estimates of 30 minutes or more.

### 1.10.4 Postupy pre označovanie letových plánov nahradzujúcich skôr podané

### 1.10.4 Procedure for identification of Replacement Flight Plans

#### 1.10.4.1 Používanie postupu

#### 1.10.4.1 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 tohoto 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.

#### 1.10.4.2 Opis postupu

#### 1.10.4.2 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.

**Poznámka:** Po vyslaní správy CNL sa odporúča vyčkať na prijatie správy ACK a až potom vyslať nahradzujúci letový plán.

1.10.4.3 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 rádiotelefonnom spojení sa musí používať pôvodná identifikácia bez dopĺňujúceho písmena "Q". V prípade pochybností o zamýšľanej trati letu môže pilot informovať stanovište ATC, že lietadlo vykonáva let podľa nahradzujúceho letového plánu.

#### 1.10.4.4 Predletové 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 FPL.

Pre nepravidelné lety, ktoré podľa pôvodného FPL nemali vstúpiť do vzdušného priestoru Slovenskej republiky, ale zamýšľajú tak vykonať, sa vyžaduje predloženie FPL. Pre medzinárodné lety VFR lietadiel všeobecného letectva na vnútroštátne letiská Slovenskej republiky (publikované len v AIP SR) je nutné si vopred vyžiadať povolenie od zodpovedného úradu (pozri podsekciiu GEN 1.1).

Prevádzkovatelia všeobecného letectva, ktorí nie sú uvedení v ICAO Doc 8585, zamýšľajúci preletieť vzdušný priestor Slovenskej republiky, sú žiadaní, aby v poli 18 FPL za skratkou OPR uviedli názov/meno a poštovú adresu prevádzkovateľa.

- 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).

**Note:** It is recommended to wait until receipt of an ACK for the CNL message before sending the replacement FPL.

1.10.4.3 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:

- 1<sup>st</sup> replacement Flight Plan: "RFP/Q1"
  - 2<sup>nd</sup> 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.

#### 1.10.4.4 Overflight authorization

For operators having obtained scheduled overflight authorization for Slovak airspace by operating on an RPL or by the timely submission of an individual FPL and which intend to overfly Slovak airspace 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 Slovak airspace and their flight according to their original RPL/FPL would not have entered Slovak airspace but intend to do so, are required to file FPL.

For non-scheduled flights, which according to their original FPL would not have entered Slovak airspace, but intend to do so, are required to file FPL. For international VFR flights of general aviation aircraft to Slovak domestic aerodromes (published by AIP S. R. only) a request for the permission must be submitted to responsible authority (see subsection GEN 1.1).

General aviation operators not introduced in ICAO Doc 8585 and intending to overfly through Slovak airspace are requested to file their call/name and postal address in field 18 FPL under abbreviation OPR.

**ZÁMERNE NEPOUŽITÉ**  
**INTENTIONALLY BLANK**