

## 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 Miestne pravidlá lietania

MIL AIP SR publikuje pravidlá OAT pre lety vojenských lietadiel nad územím Slovenskej republiky.

Pravidlá letu vojenských lietadiel podľa pravidiel GAT sú opísané v AIP SR.

#### 1.1.1 Territorial application of the rules of the air

MIL AIP S. R. publishes the OAT rules of flying of military aircraft over the territory of the Slovak Republic.

The rules for flying of military aircraft under the rules of GAT are described in the AIP S. R.

#### 1.1.2 Dodržiavanie pravidiel lietania

Lety a rolovania po pohybových plochách letiska sa musia konať podľa všeobecných pravidiel a ďalej za letu podľa:

- pravidiel letu za viditeľnosti pri dodržaní podmienok stanovených v podsekcii ENR 1.2, alebo
- pravidiel letu podľa prístrojov, ktoré sú stanovené v podsekcii ENR 1.3.

#### 1.1.2 Compliance with the rules of the air

The operation of an aircraft either in flight or on the movement area of an aerodrome shall be in compliance with general rules and, in addition, when in flight, either with:

- the visual flight rules when applying the conditions specified in subsection ENR 1.2, or
- the instrument flight rules specified in subsection ENR 1.3.

#### 1.1.3 Zodpovednosť za dodržiavanie pravidiel lietania

Veliteľ lietadla zodpovedá za spôsobilosť posádky lietadla, za prípravu a bezpečné vykonanie letu v súlade s pravidlami lietania bez ohľadu na to, či lietadlo sám riadi. Výnimku tvoria prípady, keď posádka lietadla, ak si to vyžadujú okolnosti, spôsobí alebo pripustí odchýlku od pravidiel lietania pre zachovanie bezpečnosti letu. Za dodržiavanie týchto pravidiel pri skupinovom lete zodpovedá veliteľ skupiny lietadiel.

#### 1.1.3 Responsibility for compliance with the rules of the flying

The pilot-in-command of an aircraft is responsible for crew competence, pre-flight briefing and safe executing of flight in accordance with the rules of flying regardless of whether he controls the plane himself. Exceptions are cases where aircrew, if circumstances require so, cause or permit derogation from the rules to maintain flight safety. The commander of formation is responsible for compliance with these rules in formation flight.

#### 1.1.4 Predletová príprava

Pred vykonaním letu je veliteľ lietadla povinný zoznámiť sa so všetkými dostupnými informáciami, potrebnými k vykonaniu zamýšľaného letu.

#### 1.1.4 Pre-flight briefing

Before beginning a flight, the pilot-in-command of an aircraft shall become familiar with all available information appropriate to the intended operation.

#### 1.1.5 Právomoc veliteľa lietadla

Veliteľ lietadla (skupiny lietadiel) je oprávnený rozhodnúť s konečnou platnosťou o vykonaní letu. Let môže výkonnému pilotovi zakázať priamy nadriadený alebo orgán bezpečnosti letov.

#### 1.1.5 Authority of pilot-in-command of an aircraft

The pilot-in-command of an aircraft (formation flight) is authorized to make the final decision on the execution of the flight. The flight may be prohibited to pilot by commander or flight safety authority.

#### 1.1.6 Ochrana osôb a majetku

##### 1.1.6.1 Nedbalé alebo neopatrné zaobchádzanie s lietadlom

Let sa vykonáva tak, aby nebola ohrozená bezpečnosť cestujúcich a posádky lietadla, iných lietadiel, osôb a majetku na zemi a aby sa zabezpečila ochrana životného prostredia pred hlukom a emisiami zo znečisťujúcich látok z lietadiel.

#### 1.1.6 Protection of persons and property

##### 1.1.6.1 Negligent or reckless operation of aircraft

Flight should be made so as not to jeopardize the safety of passengers and crew of aircraft, other aircraft, persons and property on the ground and in order to protect the environment from noise and emissions of pollutants from aircraft.

##### 1.1.6.2 Minimálne výšky

Okrem vzletu a pristátia, alebo prípadu keď Úrad vojenského letectva vydal povolenie, sa lety nad husto zastavanými miestami alebo nad zhromaždiskom ľudí na voľnom priestranstve musia vykonávať v takej výške, ktorá umožní, v prípade vzniknutého nebezpečenstva, pristáť bez ohrozenia osôb alebo majetku na zemi.

##### 1.1.6.2 Minimum heights

Except of take-off and landing or except by permission from the Military Aviation Authority the aircraft shall be flown over congested built-up areas or over an open-air assembly of persons at such a height as will permit, in the event of emergency arising, a landing to be made without undue hazard to persons or property on the ground.

*Poznámka: Minimálne výšky pre lety VFR sú uvedené v podsekcii ENR 1.2. Minimálne výšky pre lety IFR sú uvedené v podsekcii ENR 1.3.*

*Note: For minimum heights for VFR flights see subsection ENR 1.2. For minimum heights for IFR flights see subsection ENR 1.3.*

##### 1.1.6.3 Cestovné hladiny

Cestovné hladiny pre lety VFR sú uvedené v odseku ENR 1.2.2.5 a cestovné hladiny pre lety IFR sú uvedené v odseku ENR 1.3.3.1.

##### 1.1.6.3 Cruising levels

Cruising levels for VFR flights see para. ENR 1.2.2.5 and cruising levels for IFR flights see para. ENR 1.3.3.1.

##### 1.1.6.4 Vyhadzovanie predmetov a rozprašovanie

Vyhadzovanie predmetov a rozprašovanie z lietadla je zakázané. Výnimky môže povoliť MAA.

##### 1.1.6.4 Dropping of objects and spraying

Dropping of any objects from aircraft in flight or spraying of chemical material is prohibited. Exceptions may be allowed by MAA.

*Poznámka: Toto ustanovenie sa nevzťahuje na použitie výzbroje a vysadzovanie osôb a materiálu.*

*Note: This provision does not apply to the use of arms and dropping of persons and material.*

#### 1.1.6.5 Vleky

Lietadlo smie vleciť iné lietadlo alebo predmet len podľa príslušných povolení vydaných MAA.

#### 1.1.6.6 Zoskoky padákom

Zoskoky padákom, okrem prípadov núdze, sa smie vykonávať len za podmienok stanovených predpismi Let-1-1, Let-3-16 a Vys-3-1.

***Poznámka:** Zásady pre vykonávanie zoskokov padákom v rámci leteckých športových a rekreačných aktivít sú uvedené v AIP SR, odsek ENR 5.5.1.*

#### 1.1.6.7 Akrobatické lety

Akrobatické lety podľa pravidiel OAT sa môžu vykonávať len za podmienok stanovených Veliteľstvom Vzdušných síl Ozbrojených síl Slovenskej republiky a podľa príslušných informácií, odporúčaní a povolení stanovišťa ATS.

#### 1.1.6.8 Letové ukážky (letecké dni)

Lietadlá alebo skupiny lietadiel môžu lietať pri letových ukážkach (leteckých dňoch) pred verejnosťou podľa ustanovení STANAG 3533.

#### 1.1.6.9 Zakázané a obmedzené priestory

Lietadlo nesmie letieť v zakázanom priestore alebo v priestore, v ktorom bolo vyhlásené letecké obmedzenie, s výnimkou letov vykonávaných v súlade s podmienkami obmedzenia alebo s povolením MAA.

### 1.1.7 Skupinové lety

Skupinové lety sa môžu vykonávať po predchádzajúcom dohovore medzi veliteľmi lietadiel tvoriacich skupinu. Ak sa skupinový let vykonáva v riadenom vzdušnom priestore, musí spĺňať podmienky stanovené zodpovedným orgánom ATS. Hlavné podmienky sú tieto:

- skupinové lety musia byť uskutočňované tak, ako keby boli vykonávané jedným lietadlom v spojitosti s navigáciou, hlásením polohy a povolení vydaných ATC,
- za dostatočnú bezpečnú vzdialenosť medzi lietadlami skupinového letu je zodpovedný veliteľ (vedúci) skupiny a jednotliví veliteľia vedených lietadiel vo všetkých fázach letu, čo zahŕňa vzlet a pristátie, sformovanie (zoskupenie) skupinového letu, priradenie do skupiny, rozchod skupinového letu a všetky úseky letu,
- pri každom prvom nadviazaní spojenia na novej rádiovéj frekvencii musí veliteľ (vedúci) skupiny oznámiť ATC skutočnosť, že sa jedná o skupinový let a počet lietadiel, z ktorých skupina pozostáva (napr. volací znak/skupinový let, počet lietadiel 4).

#### 1.1.7.1 Bezpečná vzdialenosť medzi dvoma alebo viacerými skupinovými letmi

1.1.7.1.1 V prípade, že vzdušné operácie si vyžadujú, aby dva alebo viacero skupinových letov pôsobilo pod minimom stanoveného minima rozstupu pre IFR, veliteľia (vedúci) skupín budú zodpovední za udržanie dostatočnej bezpečnej vzdialenosti medzi ich jednotlivými skupinovými letmi.

1.1.7.1.2 Zodpovednosť veliteľov (vedúcich) skupín uvedená v odseku ENR 1.1.7.1.1 musí byť akceptovaná od príslušných veliteľov (vedúcich) skupinových letov na základe prehlásenia "MARSA", čím je ATCO zbavený zodpovednosti za udržanie stanoveného IFR minima rozstupu vo vzťahu k dotknutým skupinovým letom.

#### 1.1.7.2 Štandardný vojenský skupinový let

1.1.7.2.1 Počas štandardného skupinového letu každé lietadlo/element tohto skupinového letu musí udržiavať rozstup od veliteľa (vedúceho) skupiny do 1 NM horizontálne a 100 ft vertikálne.

#### 1.1.6.5 Towing

An aircraft may tow another aircraft or object only under appropriate permission issued by MAA.

#### 1.1.6.6 Parachute jumps

Parachute jumps, except an emergency may be made only under conditions specified by Documents Let-1-1, Let-3-16, and Vys-3-1.

***Note:** Rules for making parachute jumps being a part of air sports and recreational activities are specified in the AIP S. R., para. ENR 5.5.1.*

#### 1.1.6.7 Acrobatic flights

Acrobatic flights by OAT rules may be conducted only under conditions specified by Air Force Headquarters of the Armed Forces of the Slovak Republic and according to appropriate information, recommendation and permission issued by ATS unit.

#### 1.1.6.8 Airshows

An aircraft or the aircraft in formation may operate at air shows displays according to STANAG 3533.

#### 1.1.6.9 Prohibited and restricted areas

Aircraft shall not be flown in a prohibited area, or in area of which the air restrictions have been published, except of flights operating in accordance with the conditions of restriction or by permission of MAA.

### 1.1.7 Formation flights

Formation flights may be conducted only after preflight briefing between pilots of aircraft in formation. In case of flight in controlled airspace, the flight must satisfy the conditions set by appropriate ATS authority. The main conditions are as follows:

- formation flights shall operate as a single aircraft with regard to navigation and position reporting and clearances issued by ATC,
- sufficient safety distance between the aircraft comprising a formation flight shall be the responsibility of the formation leader and the individual pilots-in-command at all phases of the flight, which includes take-off and landing, join-up, break-up and all parts of the flight,
- upon each initial report on a new radio frequency, the formation leader shall indicate to ATC that his flight is a formation and the number of aircraft the formation flight consists of (e.g. Callsign/ Formation Flight of 4).

#### 1.1.7.1 Safety distance between two or more formation flights

1.1.7.1.1 In the event that an aerial operation requires two or more formation flights to operate below prescribed IFR separation minima between individual formation flights, the formation leaders shall be responsible for sufficient safety distance between their individual formation flights.

1.1.7.1.2 Responsibility described in para. ENR 1.1.7.1.1 shall be accepted from the respective formation leaders by stating "MARSA", relieving the ATCO from his responsibility to maintain prescribed IFR separation minima with regard to the formation flights concerned.

#### 1.1.7.2 Standard military formation

1.1.7.2.1 In a standard military formation each aircraft/element of this formation shall remain within 1 NM horizontally and 100 ft vertically from the formation leader.

1.1.7.2.2 Len lietadlo veliteľa (vedúceho) skupiny musí mať zapnutý palubný odpovedač a nastavený (aktivovaný) kód palubného odpovedača na základe pokynov ATC (alebo sa uplatňujú ekvivalentné postupy pre využitie módu S).

1.1.7.2.2 Only the aircraft of formation leader shall squawk the onboard transponder and set (activated) code of airborne transponder on the basis of the instructions of the ATC (or the applicable equivalent procedures for the use of the mode S).

1.1.7.3 Neštandardný skupinový let

1.1.7.3 Non-standard formation

1.1.7.3.1 Lietadlá/elementy skupinového letu, ktoré sú mimo horizontálnych a/alebo vertikálnych limitov uvedených v odseku ENR 1.1.7.2.1, sú považované za neštandardné skupinové lety.

1.1.7.3.1 Aircraft/elements of a formation flight that are outside the horizontal and/or vertical limits of para. ENR 1.1.7.2.1 are considered a non-standard formation.

1.1.7.3.2 V prípade uvedenom v odseku ENR 1.1.7.3.1 lietadlo vedúceho elementu skupiny alebo v prípade, ak dôjde k prekročeniu limitov v rámci elementu skupiny uvedených v odseku ENR 1.1.7.2.1, každé jednotlivé lietadlo skupiny musí mať zapnutý palubný odpovedač a nastavený (aktivovaný) kód palubného odpovedača podľa pokynov ATC.

1.1.7.3.2 In case described in para. ENR 1.1.7.3.1 each formation-element-lead aircraft or, in the case where it exceeds the limits within element groups referred to in para. ENR 1.1.7.2.1, each individual aircraft of the formation shall squawk the onboard transponder and set (activated) code of airborne transmitter as directed by ATC.

1.1.7.3.3 Neštandardné skupinové lety predstavujú neobvyklú vzdušnú činnosť, ktorá musí byť vopred skordinovaná medzi veliteľom (vedúcim) skupiny a dotknutým stanovištom ATC v stanovenej lehote pred odletom.

1.1.7.3.3 Non-standard formation flights represent an unusual aerial activity that shall be pre-coordinated between the flight leader and the ATC unit concerned in due time prior departure.

1.1.7.3.4 Je na rozhodnutí ATC či schváli alebo neschváli neštandardný skupinový let a taktiež určiť špeciálne podmienky pre vykonanie neštandardného skupinového letu.

1.1.7.3.4 It is an ATC decision to approve or disapprove a non-standard formation and to determine special conditions for the conduct of a non-standard formation flight.

1.1.7.4 Neštandardný odlet skupinového letu

1.1.7.4 Non-standard formation departure

1.1.7.4.1 Vždy, keď existujú okolnosti, ktoré si od ATC vyžadujú špecifickú podporu a koordináciu odletu skupinového letu (napr. riadenie odletu prostredníctvom rádiolokátoru) a nie sú zahrnuté v príslušných miestnych operačných (prevádzkových) postupoch letiska, je tento odlet skupinového letu považovaný za neštandardný.

1.1.7.4.1 Whenever a condition exists that requires specific ATC support and co-ordination for the departure of a formation flight (e.g. radar trail departure), which is not covered in respective local operating procedures of the aerodrome, this is considered a nonstandard formation departure.

1.1.7.4.2 V prípade uvedenom v ENR 1.1.7.4.1, veliteľ (vedúci) skupiny musí pred odletom požiadať príslušné stanovište ATC a skordinovať požiadavky na odlet svojho skupinového letu.

1.1.7.4.2 In case described in ENR 1.1.7.4.1, the formation-leader shall request and co-ordinate his/her formation departure requirements with the appropriate ATC-unit prior departure.

1.1.7.4.3 Je na rozhodnutí ATC, či schváli alebo neschváli neštandardný odlet skupinového letu, a taktiež určiť špeciálne podmienky pre jeho vykonanie.

1.1.7.4.3 It is an ATC decision to approve or disapprove a non-standard formation departure and to determine special conditions for its conduct.

1.1.7.5 Priradenie do skupiny (zaujatie skupiny)

1.1.7.5 Formation join-up

1.1.7.5.1 Keď je priradenie lietadiel do skupiny (zaujatie skupiny) riadené ATCO, ATCO musí uplatňovať štandardné rozstupy medzi jednotlivými lietadlami, ktoré majú v úmysle priradiť sa do skupiny až do tej doby, než veliteľ (vedúci) skupiny prevezme zodpovednosť za udržiavanie dostatočnej bezpečnej vzdialenosti medzi lietadlami tvoriacimi skupinu.

1.1.7.5.1 When a formation join-up is controlled by an ATCO, he/she shall apply standard separation criteria between individual aircraft wishing to join a formation, until the formation leader accepts responsibility for maintaining sufficient safety distance between the aircraft concerned.

1.1.7.5.2 Po tom, akonáhle je veliteľ (vedúci) skupiny schopný bezpečne prevziať zodpovednosť za udržiavanie dostatočnej bezpečnej vzdialenosti medzi jeho lietadlom, lietadlami v jeho skupine a priradujúcimi sa lietadlami, musí prevzatie potvrdiť vyhlásením "MARSA"; na základe čoho ATCO musí preniesť zodpovednosť za priradzujúce sa lietadlo do skupiny na veliteľa (vedúceho) skupiny.

1.1.7.5.2 The formation leader, once he is safely able to do so, shall confirm his assumption of responsibility for maintaining sufficient safety distance between his aircraft, the aircraft comprising the formation and the joining aircraft by stating "MARSA"; whereupon ATC shall transfer responsibility for the joining aircraft to the formation leader.

1.1.7.6 Rozchod skupiny (rozdelenie)

1.1.7.6 Formation break-up (Split)

1.1.7.6.1 S výnimkou stavu núdze, rozchod skupiny sa musí uskutočniť po predchádzajúcom plánovaní, koordinácii a schválení ATC.

1.1.7.6.1 Except in an emergency, a formation break-up shall only occur after pre-planning, advanced coordination and approval by ATC.

1.1.7.6.2 Pred plánovaným rozchodom skupiny musí veliteľ (vedúci) skupiny informovať ATC, či sa skupina rozdelí na jednotlivé lietadlá alebo elementy skupiny.

1.1.7.6.2 Prior to the planned formation break-up, the formation leader shall inform ATC whether to break-up the formation flight into single aircraft or elements.

1.1.7.6.3 Veliteľ (vedúci) skupiny musí informovať ATC o zamýšľanej postupnosti plánovaného rozchodu lietadiel/elementov skupiny, volacích znakov a pozíciách lietadiel/elementov skupín vzhľadom k lietadlu veliteľa (vedúceho) skupiny.

1.1.7.6.3 The formation leader shall inform ATC about his intended aircraft/element break-up sequence, call signs and position of these aircraft/elements relative to the formation leader's aircraft.

1.1.7.6.4 Lietadlá/elementy skupiny musia obdržať oddelené letové povolenia a kódy palubného odpovedača sekundárneho radaru od ATC.

1.1.7.6.5 Hneď ako bol rozchod skupiny riadený ATC pre príslušné lietadlo/elementy skupiny, príslušné lietadlo/element skupiny už nie je dlhšie súčasťou letu pôvodného skupinového letu a je povinné/povinný sa riadiť následnými pokynmi ATC.

1.1.7.6.6 Napriek tomu, ATC preberie zodpovednosť za rozstup medzi lietadlami/elementami skupiny, ktoré vykonávajú rozchod skupiny, až po zaujatí predpísaného minimálneho rozstupu. Do tej doby, za udržanie dostatočnej bezpečnej vzdialenosti sú zodpovední jednotliví veliaci piloti/vedúci elementov skupín.

1.1.7.7 Strata rádiového spojenia počas skupinového letu

1.1.7.7.1 Skupinový let, počas ktorého u člena skupiny dôjde k úplnej strate rádiového spojenia, musí konať v súlade s postupmi uvedenými pre tento prípad uvedených v odseku ENR 1.1.17.8.1.

1.1.7.7.2 Ak si postupy v odseku ENR 1.1.17.8.1 vyžadujú odchýlky od udeleného letového povolenia, veliteľ letu alebo pilot lietadla s prevádzkyschopnou rádiostanicou musí informovať stanovište ATC a požiadať o iné povolenie.

1.1.7.7.3 V prípade, že dôjde k úplnej strate rádiového spojenia u všetkých lietadiel v skupine, veliteľ (vedúci) skupiny musí postupovať v súlade so základnými postupmi ICAO pri strate rádiového spojenia uvedenými v odseku ENR 1.1.17.8.1.

1.1.7.7.4 V prípade, ak rozchod skupiny je nutný kvôli bezpečnému priblíženiu a pristátiu, všetky lietadlá alebo veliteľia (vedúci) elementov skupiny musia nastaviť Mód 3, kód 7600 na palubnom odpovedači a to ihneď po tom, ako veliteľ (vedúci) skupiny vydá pokyn k rozchodu skupiny a musia pokračovať v súlade so základnými postupmi ICAO pri strate rádiového spojenia.

1.1.7.8 Postupy pri strate vedeného (vedúceho)

1.1.7.8.1 V prípade straty vedúceho (vpredu letiaceho lietadla) je okamžité zaujatie bezpečnej vzdialenosti medzi lietadlami prvotnou podmienkou pre zaistenie bezpečnosti letu a zabráneniu novej zrážky vo vzduchu. Preto každý vedený pilot strácajúci vizuálny kontakt s (z dohľadu) vedúcim/vpredu letiacim lietadlom alebo taktiež, ak z nejakých iných príčin nie je schopný udržať svoje miesto v skupine, musí okamžite vykonať postupy zodpovedajúce miestu v skupine, zatiaľ čo prechádza na let podľa prístrojov a pokračuje vlastnou navigáciou.

*Poznámka: Bez ohľadu na národné postupy predpísané pre stratu vedúceho (vpredu letiaceho lietadla), ich vykonanie môže viesť k strate minimálneho IFR rozstupu vo vzťahu k ostatnej letovej prevádzke, čo pre ATC predstavuje núdzovú situáciu.*

*Odporúčanie: Na to, aby bolo možné okamžite upozorniť ATC a umožniť bezpečné a urgentné vyriešenie novej hrozby zrážky, okrem príslušných postupov pri strate vedeného (vedúceho), by mali byť vykonané nasledujúce kroky:*

- veliteľ (vedúci) skupiny nastavuje kód na palubnom odpovedači pre stav núdze a čo možno najskôr informuje príslušné stanovište ATC,
- každý veliaci pilot vykonávajúci postupy pri strate vedúceho (vpredu letiaceho lietadla) nastaví na palubnom odpovedači kód na základe pokynov príslušného stanovišťa ATC akonáhle je schopný to realizovať.

## 1.1.8 Lety voľných a upútaných balónov

Lety voľných a upútaných balónov sa smú vykonávať len za podmienok stanovených MAA a podľa príslušných informácií a povolení.

1.1.7.6.4 Aircraft/elements shall receive separate clearances and transponder codes from ATC.

1.1.7.6.5 As soon as the formation break-up has been directed by ATC for the respective aircraft/element, this aircraft/element is no longer part of the previous formation flight and shall follow subsequent ATC directions issued to them.

1.1.7.6.6 However, ATC will only assume responsibility for separation between the aircraft/elements that are conducting the formation break-up after prescribed separation minima have been established. Until then, the individual pilot-in-command/element leader is responsible for maintaining sufficient safety distance.

1.1.7.7 Formation radio failure

1.1.7.7.1 A formation flight in which a flight member experiences total radio failure shall comply with the procedures outlined for this case are described in para. ENR 1.1.17.8.1.

1.1.7.7.2 If procedures described in para. ENR 1.1.17.8.1 require deviations from a given clearance, the flight leader or the pilot of the aircraft with the serviceable radio shall inform the ATC unit and request a different clearance.

1.1.7.7.3 In the event that the total radio failure affects all aircraft of the formation flight, the formation leader shall ensure compliance with the basic ICAO radio failure procedures described in para. ENR 1.1.17.8.1.

1.1.7.7.4 In case a formation break-up is required for safe approach and landing all aircraft or element-leader of the formation flight shall squawk Mode 3, Code 7600, as soon as the break-up was initiated by the formation leader and continue to ensure compliance with the basic ICAO radio failure procedures.

1.1.7.8 Lost-Wingman (Lost-Lead) Procedures

1.1.7.8.1 In any lost-lead (front-flying-aircraft) situation, an immediate initial safety distance between aircraft is essential for flight safety to avoid a potential mid-air collision. Therefore, each wingman losing sight/contact with lost-lead of the aircraft preceding him or being unable to maintain formation for other reasons shall immediately execute the procedures relevant to his flight position, while transitioning to instrument flying and resuming own navigation.

*Note: Irrespective of the nationally prescribed lost-lead (front-flying-aircraft) procedures, their execution may result in a loss of minimum IFR separation in respect to other air traffic and is an emergency situation for ATC.*

*Recommendation: In order to immediately alert ATC and allow to safely resolve resulting conflict potentials without undue delay, the following should be executed in addition to the appropriate lost-wingman (lost-lead) procedure:*

- formation leader squawks EMERGENCY and informs the appropriate ATC unit as soon as possible,
- each pilot-in-command executing a lost-lead (front-flying-aircraft) procedure squawks as directed by the appropriate ATC unit as soon as practicable.

## 1.1.8 Free and tethered balloons

Free and tethered balloons flights may be conducted in accordance with the conditions specified by MAA.

### 1.1.9 Zabraňovanie zrážkam

Je dôležité, aby posádka lietadla za letu a pri rolovaní po pohybovej ploche letiska nepoľavila v pozornosti, aby mohla včas predísť prípadnému nebezpečenstvu zrážky. Povinnosti stanovišťa riadenia letovej prevádzky, pokiaľ sa týka zabraňovaniu zrážkam lietadiel, sú uvedené v predpise L 11 Letové prevádzkové služby.

#### 1.1.9.1 Blízkosť (AIRPROX - Air Proximity)

Lietadlo, okrem úlohy navedenia na vzdušné ciele, nesmie letieť v takej vzdialenosti od iného lietadla, ktorá by vytvárala nebezpečenstvo zrážky.

Ak v prechodne vyčlenenom/rezervovanom priestore plní súčasne rôzne letové úlohy niekoľko lietadiel alebo skupín lietadiel, zabezpečujú sa medzi nimi rozstupy. Veliaci pilot musí hlásiť AIRPROX okamžite po jej výskyte príslušnému stanovištiu ATC prostredníctvom dostupných komunikačných prostriedkov.

Veliaci pilot musí dodatočne hlásiť každú udalosť AIRPROX so všetkými dostupnými skutočnosťami skupine bezpečnosti letov a to čo najskôr po pristátí lietadla použitím príslušného národného systému hlásenia (pozri podsekciiu ENR 1.14).

#### 1.1.9.2 Pravidlá vyhýbania

Lietadlo majúce prednosť, musí udržiavať svoj kurz, rýchlosť a výšku. Toto pravidlo však nezbavuje veliteľa lietadla zodpovednosti vykonať také opatrenia, ktoré najlepšie zabráni zrážke.

1.1.9.2.1 Lietadlo, ktoré je podľa nasledujúcich pravidiel povinné dať prednosť inému lietadlu, to vykoná, s výnimkou prípadov, keď sa druhé lietadlo nachádza v bezpečnej vzdialenosti tým, že toto druhé lietadlo nadletí, podletí alebo križuje jeho trať pred ním; potom musí brať do úvahy vplyv turbulencie v úplave, meteorologické podmienky, rýchlosť letu, rozmery a hmotnosť lietadiel. Z hľadiska pravidiel vyhýbania sa, v zmysle ďalej uvedených ustanovení, sa závesné klzáky, klzavé padáky a iné podobné lietajúce zariadenia považujú za klzáky.

#### 1.1.9.2.2 Pri letoch na protismerných tratiach

Ak letia dve lietadla na protismerných tratiach, každé z nich sa vyhne zmenou kurzu doprava.

#### 1.1.9.2.3 Pri letoch na zbiehajúcich sa tratiach

Ak letia dve lietadla na zbiehajúcich sa tratiach v približne rovnakej hladine, musí sa vyhnúť lietadlo, ktoré má druhé lietadlo po svojej pravej strane, okrem týchto prípadov:

- motorové lietadlá ťažšie ako vzduch sa musia vyhnúť vzducholodiam, vetroňom a balónom,
- vzducholode sa musia vyhnúť vetroňom a balónom,
- vetrone sa musia vyhnúť balónom,
- motorové lietadlá sa musia vyhnúť lietadlám, ktoré majú vo vleku iné lietadlá alebo predmety,
- teplovzdušné balóny sa musia vyhnúť plynovým balónom.

#### 1.1.9.2.4 Pri predlietavaní

Predlietavajúce lietadlo je to, ktoré sa približuje k inému lietadlu zozadu po trati, ktorá zvierá s traťou predlietavaného lietadla uhol menší ako 70 stupňov, t.j. v takej polohe, že v noci pilot predlietavajúceho lietadla nemôže vidieť ani ľavé ani pravé svetlo predlietavaného lietadla (vidí iba biele zadné svetlo). Predlietavané lietadlo má prednosť a predlietavajúce lietadlo, ak stúpa alebo klesá alebo je vo vodorovnom lete, musí sa vyhnúť zmenou kurzu vpravo.

Žiadna nasledujúca zmena vo vzájomnej polohe oboch lietadiel nezbavuje veliteľa predlietavajúceho lietadla povinnosti vyhnúť sa, pokiaľ úplne nepredletel a nie je v bezpečnej vzdialenosti od predlietavaného lietadla.

### 1.1.9 Avoidance of collisions

It is important for the crew of an aircraft in flight and while taxiing on the movement area of an airport that vigilance is maintained for the purpose of detecting potential collisions. The responsibilities for avoidance of collision among the aircraft are specified in ICAO Annex 11 Air traffic services.

#### 1.1.9.1 Air Proximity (AIRPROX)

Except of vectoring for intercept of air targets, an aircraft shall not be operated in such proximity to other aircraft as to create a collision hazard.

If in the temporary segregated/reserved areas simultaneously different flight tasks are performed by several aircraft or formations of aircraft, it is necessary to provide spacing between them. The pilot-in-command shall report an AIRPROX immediately after its occurrence to the respective ATC unit via available means of communication.

The pilot-in-command shall additionally report any AIRPROX with all available facts to the flight safety department as soon as possible after landing, using relevant national reporting schemes (see subsection ENR 1.14).

#### 1.1.9.2 Right of way

The aircraft that has the right-of-way shall maintain its heading, speed and altitude, but nothing in these rules shall relieve the pilot-in-command of an aircraft from the responsibility of taking such actions as to best avert collision.

1.1.9.2.1 An aircraft that is obliged by the following rules to keep out of the way of another shall avoid passing over, under or in front of the other, unless it passes well clear and takes into account the effects of aircraft wake turbulence, meteorological conditions, flight speed, aircraft proportions and aircraft weight. For the purposes of the following rules the hang-gliders, paragliders and any other similar flying devices are considered as gliders.

#### 1.1.9.2.2 Approaching head-on

When two aircraft are approaching head-on, each shall alter its heading to the right.

#### 1.1.9.2.3 Converging

When two aircraft are converging at approximately the same level, the aircraft that has the other on its right shall give way, except as follows:

- power-driven aircraft heavier than air shall give way to airships, gliders and balloons,
- airships shall give way to gliders and balloons,
- gliders shall give way to balloons,
- power-driven aircraft shall give way to aircraft which are seen to be towing other aircraft or objects,
- hot air balloons shall give way to gas balloons.

#### 1.1.9.2.4 Overtaking

An overtaking aircraft is an aircraft that approaches another from the rear on a line forming an angle of less than 70 degrees with the plane of the symmetry of the latter, i.e. is in a such a position with reference to the other aircraft that at night it should be unable to see either of the aircraft left (port) or right (starboard) navigation lights (only the rear white navigation light can be seen). An aircraft that is being overtaken has the right-of-way and the overtaking aircraft, whether climbing, descending or in horizontal flight, shall avoid by changing the course in right.

No following change in the relative position of the two aircraft shall not relieve the commander of the overtaking aircraft from obligation to avoid till it completely overtakes and is not in a safe distance from aircraft that is being overtaken.

Predlietavať lietadlo rovnakého typu počas letu po okruhu je zakázané. Rýchlejšie lietadlo môže predlieť pomalšie lietadlo iba pri vizuálnom kontakte po vonkajšej strane okruhu s bočným rozstupom najmenej 500 m (0,27 NM). Pretnúť trať letu v okruhovej zákrute alebo predlieť po vnútornej strane okruhu môže iba lietadlo pristávajúce v stave núdze, plniace úlohu záchrany ľudského života a s menšou vytrvalosťou letu. Predlietavanie je povolené po tretiu okružovú zákrutu.

#### 1.1.9.2.5 Pri pristáť

1.1.9.2.5.1 Lietadlo za letu alebo pohybujúce sa na zemi musí dať prednosť lietadlu, ktoré pristáva alebo je v poslednej fáze priblíženia na pristátie.

1.1.9.2.5.2 Ak sa približujú dve alebo viac lietadiel ťažších ako vzduch na pristátie na jednom letisku, musí vyššie letiace lietadlo dať prednosť lietadlu letiacemu nižšie. Veliteľ nižšie letiaceho lietadla však nesmie využiť toto pravidlo k tomu, aby sa zaradil pred iné lietadlo, ktoré je v poslednej fáze priblíženia na pristátie alebo toto lietadlo predlieť. Avšak, motorové lietadla ťažšie ako vzduch musia dať prednosť vetroňom.

#### 1.1.9.2.5.3 Núdzové pristátie

Veliteľ lietadla, ktorému je známe, že iné lietadlo je nútené núdzovo pristáť, musí dať tomuto lietadlu prednosť.

#### 1.1.9.2.5.4 Vzlet

Lietadlo, ktoré roluje na prevádzkovej ploche letiska musí dať prednosť lietadlu, ktoré vzlieta alebo sa nachádza v polohe na vzlet.

#### 1.1.9.2.5.5 Rolovanie lietadiel

1.1.9.2.5.5.1 Na zabránenie zrážky dvoch lietadiel na pohybovej ploche letiska platia nasledovné pravidlá:

- pri vyrolovaní veliteľ lietadla preverí brzdy; je zakázané rolovať s nefunkčnými brzdami,
- vrtník sa môže premiestňovať vo výškach umožňujúcich využívať prizemný efekt zeme rýchlosťou zodpovedajúcou rýchlosťou rolovania ustanovenej v letovej príručke pre príslušný typ vrtníka,
- lietadlo, automobil alebo iná technika sa môžu pohybovať pred lietadlom alebo za ním so spusteným motorom vo vzdialenosti, ktorá umožňuje bezpečný pohyb a vylučuje nasatie cudzích predmetov do spusteného motora,
- ak roluje súčasne niekoľko lietadiel rovnakým smerom, rolujú vo vzdialenosti, ktorá vylučuje nasatie cudzích predmetov zvrhnutých vpredu rolujúcim lietadlom; je zakázané predbiehať rolujúce lietadlo,
- ak sa križujú dráhy rolujúcich lietadiel, prednosť má lietadlo rolujúce sprava,
- ak rolujú lietadlá proti sebe, piloti lietadiel zastavia alebo znížia rýchlosť rolovania a vyhnú sa vpravo tak, aby medzi lietadlami bola zaistená bezpečná vzdialenosť,
- vstup na vzletovú a pristávaciu dráhu bez povolenia vedúceho riadenia lietania je zakázaný,
- veliteľ lietadla (skupiny lietadiel) sa pred rolovaním presvedčí, že posádka lietadla (skupina lietadiel) je pripravená na rolovanie; nadviaže rádiové spojenie s posádkami lietadiel skupiny a spojenie udržiava od spustenia motora (motorov) do ich vypnutia po skončení letu. Ak veliteľ lietadla (skupiny lietadiel) nenadviazal rádiové spojenie, rolovanie je zakázané,
- rolovanie je možné iba s povolením alebo na príkaz riadiaceho letovej prevádzky.

1.1.9.2.5.5.2 Pokiaľ stanovište ATC nepovolí inak, musí lietadlo, ktoré roluje po prevádzkovej ploche, zastaviť a čakať na všetkých vyčkávacích miestach pred vzletovou a pristávacou dráhou.

To overtake aircraft of the same type during the making circuit is prohibited. Faster aircraft may overtake the slower aircraft only when in visual contact over the outside of the circuit with lateral spacing at least 500 m (0,27 NM). Crossing of flight route at circuit in bend or overtake on the inside of the circuit is allowed only by aircraft landing in an emergency situation, performing a human life rescue flight and with less endurance. Overtaking is permitted into the third round of the circuit (baseleg).

#### 1.1.9.2.5 Landing

1.1.9.2.5.1 An aircraft in flight, or operating on the ground, shall give way to aircraft landing or in the final stages of an approach to land.

1.1.9.2.5.2 When two or more heavier-than-air aircraft are approaching an aerodrome for the purpose of landing, aircraft at higher level shall give way to aircraft at lower level. Pilot-in-command of aircraft at lower level shall not take advantage of this rule to cut in front of another aircraft, which is in the final stage on approach to land, or to overtake that aircraft. Nevertheless, power driven aircraft heavier than air shall give way to gliders.

#### 1.1.9.2.5.3 Emergency landing

Pilot-in-command that is aware of another aircraft compelled to land shall give way to that aircraft.

#### 1.1.9.2.5.4 Taking-off

An aircraft taxiing on the manoeuvring area of an aerodrome shall give way to aircraft taking-off or about to take-off.

#### 1.1.9.2.5.5 Taxiing of aircraft

1.1.9.2.5.5.1 To prevent danger of collision between two aircraft taxiing on the movement area of an aerodrome the following shall apply:

- before taxiing pilot-in-command examines the brakes; it is forbidden to taxi with faulty brakes,
- it's possible to airtaxi for helicopters with the speed of airtaxi in accordance with the operational manual for the type of helicopter,
- airplane, car or other equipment can move ahead of the aircraft or behind with the running engine at a distance which enables safe movements and excludes ingestion of foreign objects into the running engine,
- when several aircraft are taxiing simultaneously in the same direction they shall do so in a distance that prevents the ingestion of foreign objects raised by the lead aircraft into the engine of the following aircraft, it is forbidden to overtake taxiing aircraft,
- when the aircraft are on converging course, the aircraft which has the other on its right shall give way,
- when two aircraft are approaching head on, pilots of both aircraft have to stop, or reduce the speed of taxiing and avoid to the right so that adequate safety distance between aircraft is assured,
- line up the runway without the permission of the ATCO is prohibited,
- pilot-in-command (formation flight) has to verify before taxiing that crew of the aircraft (formation flight) are ready to taxi, establish radio contact with crews in formation and maintain the radio contact from the start up to stop the engine after the flight. If the pilot-in-command (formation flight) does not establish a radio contact, taxiing is prohibited,
- taxiing is allowed only on the base of clearance of air traffic controller.

1.1.9.2.5.5.2 An aircraft taxiing on the manoeuvring area shall stop and hold at all taxi holding positions unless otherwise authorised by ATC unit.

1.1.9.2.5.5.3 Lietadlo, ktoré roluje po prevádzkovej ploche, musí zastaviť a čakať pred všetkými rozsvietenými stop priečkami a smie pokračovať až po zhasnutí svetiel alebo vydaní povolenia.

1.1.9.2.5.5.3 An aircraft taxiing on the manoeuvring area shall stop and hold at all lighted stop bars and may proceed further when the lights are switched off.

#### 1.1.10 Svetelné označenie lietadiel

#### 1.1.10 Lights to be displayed by aircraft

Lietat' v noci sa môže z letiska a s lietadlami, ktoré sú pre lietanie v noci vybavené.

Night flights are permitted from the aerodromes and with aircraft equipped for night flying.

1.1.10.1 Všetky lietadlá, s ktorými sa lieta v noci, musia mať palubný rolovací a pristávací svetlomet, zariadenie pre vnútorné osvetlenie kabín a polohové svetlá. Polohové svetlá tvoria ľavé svetlo (červené), pravé svetlo (zelené) a svetlo na chvostovej ploche (biele). Okrem toho môžu mať lietadlá svetlá pre skupinové lietanie, protizrážkové svetlá a vrtuľníky aj obrysovú svetlá. Prevádzkový režim polohových svetiel volí veliteľ lietadla podľa meteorologických podmienok, dennej doby a plánovanej letovej úlohy.

1.1.10.1 All aircraft operating at night shall be equipped with taxi and landing lights, cockpit interior light and navigation lights. Navigation lights create left light (red), right light (green), taillight (white). In addition to these lights, aircraft may be equipped with lights for formation flights, contour line lights and outline lights for helicopters. Operational use of navigation lights is at the discretion of the pilot in command with respect to meteorological conditions, time of day and planned mission.

1.1.10.2 S výnimkou prípadov, uvedených v odseku ENR 1.1.10.5 musia mať všetky lietadla za letu v dobe medzi západom a východom slnka, alebo v inej dobe nariadenej zodpovedným orgánom letových prevádzkových služieb rozsvietené:

1.1.10.2 With exception as provided in para. ENR 1.1.10.5 from sunset to sunrise or any other period prescribed by the appropriate air traffic services authority all aircraft in flight shall display:

- protizrážkové svetlá určené k upútaniu pozornosti na lietadlo (pokiaľ sú nimi vybavené) a
- polohové svetlá, ktoré vyznačujú relatívnu dráhu pohybu lietadla vzhľadom k pozorovateľovi.

- anticollision lights intended to attract attention to the aircraft (if equipped) and
- navigation lights intended to indicate relative path of the aircraft to an observer.

1.1.10.3 S výnimkou prípadov, uvedených v odseku ENR 1.1.10.5 musia v dobe medzi západom a východom slnka alebo v inej dobe nariadenej zodpovedným orgánom letových prevádzkových služieb:

1.1.10.3 With the exception as provided in para. ENR 1.1.10.5 from sunset to sunrise or any other period prescribed by the appropriate air traffic services authority:

- a) všetky lietadlá pohybujúce sa na pohybovej ploche letiska mať rozsvietené polohové svetlá a palubný rolovací svetlomet, vyznačujúci relatívnu dráhu pohybu lietadla vzhľadom k pozorovateľovi,
- b) všetky lietadla na pohybovej ploche letiska mať rozsvietené svetlá označujúce okraje ich konštrukcie (ak sú nimi vybavené),
- c) všetky lietadla, ktoré sú v prevádzke na pohybovej ploche letiska, mať rozsvietené svetlá, ktorými na seba upútajú pozornosť,
- d) všetky lietadla na pohybovej ploche letiska, ktorých motory sú spustené, mať rozsvietené svetlá ukazujúce na túto skutočnosť.

- a) all aircraft moving on the movement area of an aerodrome shall display navigation lights and lights indicating relative path of an aircraft to an observer,
- b) all aircraft on movement area of the airport shall have lights illuminated (if so equipped), making the outline of the aircraft unless they are otherwise permanently or appropriately lighted,
- c) all aircraft operating on the movement area of an aerodrome shall display lights which indicate that fact,
- d) all aircraft on movement area of an aerodrome whose engines are running shall display lights which indicate that fact.

1.1.10.4 S výnimkou prípadov, uvedených v odseku ENR 1.1.10.5 musia všetky lietadlá na pohybovej ploche letiska a vybavené svetlami v súlade s požiadavkami odseku ENR 1.1.10.3 c), d), mať rozsvietené tieto svetlá i mimo dobu stanovenú v odseku ENR 1.1.10.3.

1.1.10.4 With the exception of cases stated in para. ENR 1.1.10.5 all aircraft on the movement area of an aerodrome and equipped with lights in accordance with requirements set forth in para. ENR 1.1.10.3 c), d) shall have these lights illuminated beyond the time period stipulated in para. ENR 1.1.10.3.

1.1.10.5 Pilotovi lietadla je povolené vypnúť alebo znížiť intenzitu ktoréhokoľvek zo zábleskových svetiel umiestnených na lietadle, ak tieto svetlá:

1.1.10.5 The pilot of an aircraft is allowed to switch off and reduce the intensity of any flashing lights located on the aircraft if these lights are likely to:

- môžu mať nepriaznivý vplyv na výkon jeho povinností, alebo
- môžu vonkajšieho pozorovateľa nebezpečne oslniť.

- adversely affect his performance of duties, or
- subject an outside observer to harmful dazzle.

1.1.10.6 Pri pristátí s palubným pristávacím svetlometom sa svetlomet zapína na pristávacom kurze po prelete OM (avšak najneskôr vo výške 500 ft (150 m), u vrtuľníkov 150 ft (50 m)) pri lete v oblačnosti po vyletení z oblačnosti. Vypína sa po dojazde lietadla (po uvoľnení RWY). O použití palubného pristávacieho svetlometu počas sneženia, za silného dažďa, hmly a silného dymna rozhoduje veliteľ lietadla.

1.1.10.6 When landing with landing lights, the landing lights are turned on when the aircraft is established on runway heading, after OM (not later than 500 ft (150 m), helicopters 150 ft (50 m)) and if in IMC after leaving IMC. The landing lights are to be switched off after vacating the RWY. Use of landing lights under conditions of: snow, heavy rain, fog and mist is at the discretion of the pilot-in-command.

1.1.10.7 Ak lietadlo využíva pozemné pristávacie svetlomety a vykonáva postup nevydareného priblíženia, zostávajú pozemné pristávacie svetlomety zapnuté až do prechodu lietadla do stúpania, aby posádka lietadla neustratila priestorovú orientáciu. Zákaz pristátia sa posádke vydáva rádiom alebo vystrelením červenej svetlice.

1.1.10.7 If the aircraft uses landing lights, during missed approach, landing lights are switched on until the aircraft is established in a climb to prevent spatial disorientation. Instructions for a missed approach are given by radio or a red flare.

1.1.10.8 Pre lietanie vrtuľníkov platí:

- a) V noci sa pristáva na vzletovú a pristávaciu dráhu (pristávaciu plochu) osvietenú pozemným svetlom, palubným pristávacím (rolovacím) svetlom, vyhľadávacím (pátracím) svetlom alebo vyznačenú svetelnými návěstidlami.
- b) Posádke vrtuľníka vybaveného dvoma nezávislými svetlometmi alebo vyhľadávacím (pátracím) svetlom je povolené pristávať v noci za VMC na neoznačenú plochu, ktorá bola vybratá a prehliadnutá počas letu.
- c) Vrtuľník môže pristávať zvisle aj podľa svetelných návěstidiel bez použitia svetlometu. Skupina vrtuľníkov môže v noci pristávať mimo letiska iba na plochu označenú svetlo-technickými prostriedkami (svetelnými orientačnými bodmi).

1.1.11 Cvičné lety so zakrytou kabínou

Lety so zakrytou kabínou musia byť vykonávané v súlade s internými predpismi a osnovami bojovej prípravy jednotlivých druhov letectva.

1.1.11.1 Lietanie v zakrytej kabíne

Lietanie v oblačnosti alebo v zakrytej kabíne sa uskutočňuje v určených priestoroch, ktoré umožňujú plnenie úlohy podľa stanovených schém, alebo po tratiach v pridelených letových hladinách. Tieto lety musia byť vykonávané tak, aby sa zabránilo zníženiu rozstupov medzi lietadlami prostredníctvom služby riadenia letovej prevádzky.

Let podľa prístrojov v zakrytej kabíne sa vykoná s dodržiavaním zásad bezpečnosti platných pre lietanie v oblačnosti. Záclonka krytu kabíny lietadla sa musí rýchlo a jednoducho odkrývať v ľubovoľnej polohe lietadla z kabíny (z miesta) pilota alebo z kabíny (z miesta) inštruktora (navigátora).

Výšky zakrytia a odkrytia záclonky na bojovom lietadle stanovuje posádka lietadla veliteľ, ktorý povolil let, na cvičnom (bojovom s dvojím riadením) lietadle inštruktora. Lietanie v zakrytej kabíne v oblačnosti (pri hodnote oblačnosti 5/8 a väčšej) je na všetkých typoch lietadiel zakázané.

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 a výstavby Slovenskej republiky.

1.1.12.2 Spravovanie vzdušného priestoru (ASM) v Slovenskej republike

ASM sa 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,
- predtactickej,
- taktickej.

1.1.12.2.1 Strategická úroveň ASM

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

1.1.10.8 For helicopters flying applies:

- a) A landing should be carried out on runway (landing area), which is illuminated by ground reflector, board (taxi) reflector search (surveillance) reflector or which is marked out by lights.
- b) At night in VMC, the aircrew of helicopter is allowed to land on unmarked area, which was chosen and checked during flight, if the helicopter is equipped with two independent reflectors or search (surveillance) reflector.
- c) The landing of helicopter is allowed vertically according to lights without usage of reflector. At night, a formation of helicopter is allowed to land outside of an airport only on the area, which is illuminated by light-technical devices (illuminating orientation points).

1.1.11 Training flights under the covered canopy

Flights under the covered canopy shall be carried out in accordance with internal regulation and schedules for combat readiness of individual types of airforce.

1.1.11.1 Flights under the covered canopy

Flights in IMC or under the covered canopy shall be in airspace which permits the completion of given tasks according to predetermined schedules, or on routes in assigned flight levels. These flights must be carried out under the direction of air traffic control to prevent reduction of separation between aircraft.

Instrument flight under the covered canopy shall be carried out under the safety rules valid for flying in IMC. The veil of canopy must be capable of being removed quickly and easily under any position in the aircraft and must be accessible to the pilot or instructor (navigator).

Heights for closing and opening of the veil on a combat aircraft are determined to the crew by the commanding officer who has approved the flight, on a training combat aircraft (combat aircraft with dual controls), by the instructor. Flight under the covered canopy in IMC (skycover more than 5/8) is forbidden on all types of aircraft.

1.1.12 Use of the airspace of the Slovak Republic

1.1.12.1 Introduction

1.1.12.1.1 The Slovak Republic airspace 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 and Construction of the Slovak Republic.

1.1.12.2 Airspace Management (ASM) in the Slovak Republic

The ASM 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 and Construction of the Slovak Republic and the Ministry of Defence of the Slovak Republic, which performs the tasks referred to Article 3 and 4 of Regulation (EC) No. 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 a výstavby 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, LZR1, LZR2, LZR315, LZR314 a LZR415,  
- 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 služieb na AMC.

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

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

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

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

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.

#### 1.1.12.2.2 Predtaktická úroveň ASM

Túto úroveň vykonáva spoločné civilno-vojenské pracovisko spravovania vzdušného priestoru Slovenskej republiky v súlade s nariadením (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.

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 of all 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 and Construction 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 is guided by the following priorities, which have been prepared by the Commission:

Priority No. 1: - prohibited areas,  
- CTR/TMA, LZR1, LZR2, LZR315, LZR314 and LZR415,  
- 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 ACC Bratislava (based on the needs of ATFCM) when negotiations are governed by the rules set out in the AMC Unit Manual.

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

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

The Commission may give a precedence over the priorities for the areas of interest in case, when the airspace user requests a reservation of the areas for the following activities:

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

The applicant for the priority No. 4 shall submit his request for priority to the Commission by 15 March of the given year or at least 6 months prior to the required date of airspace reservation.

#### 1.1.12.2.2 Pretactical ASM level

This level is performed by joint civil/military Airspace Management Cell of the Slovak Republic (hereinafter "AMC") in accordance with the 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.

Kontaktné údaje:

AMC  
TEL: 0960/46 22 31, 045/532 18 17 (vojenské)  
02/48 57 22 20 (civilný)  
Fax: 0960/46 36 62  
AFTN: LZSLYWYC  
e-mail: amc@mil.sk

1.1.12.2.3 Taktická úroveň ASM

Táto úroveň sa vykonáva v súlade s nariadením (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.

1.1.12.3 Konceptia rezervácie vzdušných priestorov

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.

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

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

1.1.12.3.2 Časové parametre aktivácie AMC spravovaných priestorov sú určené takto:

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

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

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

1.1.12.4 Podmienené trate (CDR)

**Poznámka:** Pozri odsek ENR 1.4.1.2.6.

1.1.12.5 Postupy AA na plánovanie a využívanie vzdušného priestoru

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

- a) za Vzdušné sily Ozbrojených síl Slovenskej republiky:
- Veliteľstvo vzdušných síl Ozbrojených síl Slovenskej republiky,
  - velítelia útvarov a jednotiek,
- b) za Veliteľstvo pozemných síl Ozbrojených síl Slovenskej republiky a Veliteľstvo síl výcviku a podpory Ozbrojených síl Slovenskej republiky:
- velítelia vojenských výcvikových priestorov,
  - velítelia útvarov a jednotiek, ktorým sú výcvikové zariadenia pridelené,

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.

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 Tactical ASM level

This level is performed in accordance with the 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 The concept of airspaces reservation

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

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

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

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.

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 Conditional Routes (CDR)

**Note:** See para. ENR 1.4.1.2.6.

1.1.12.5 AA procedures for planning and use of the airspace

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

- a) On behalf of the Air Forces of the Armed Forces of the Slovak Republic:
- Headquarters of the Air Forces of the Armed Forces of the Slovak Republic,
  - commanders of formations and units,
- b) On behalf of the Ground Forces of the Armed Forces of the Slovak Republic and the Headquarters of the Training and Support Forces:
- commanders of military training areas,
  - commanders of formations and units, who are in command of training establishments,

- c) Letecké opravovne Trenčín, a. s.,
  - d) Vojenský technický a skúšobný ústav Záhorie,
  - e) Slovenský národný aeroklub (SNA),
  - f) Letecká amatérska asociácia (LAA),
  - g) Slovenská letecká federácia (SLF),
  - h) Letecký útvar Ministerstva vnútra SR,
  - i) Dopravný úrad/Odbor štátnej správy vo vojenskom letectve,
- j) ACC/FMP Bratislava v záujme národných a zahraničných prevádzkovateľov lietadiel.

#### 1.1.12.5.2 Od AA sa požaduje, aby

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

Žiadosť musí obsahovať nasledujúce informácie:

- 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.

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).

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

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

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

Tento postup nezbavuje žiadateľa povinnosti dodržať odsek ENR 1.1.12.5.2.

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

1.1.12.6.1 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).

1.1.12.6.2 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 činnosti (D) sa rozošle správou Aktualizovaný plán využitia vzdušného priestoru (UUP) v pevne stanovených časových intervaloch:

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 tráfiky a dodatočné pridelenie/rozšírenie AMC-spravovaného priestoru.

- c) Letecké opravovne Trenčín, a. s.,
- d) Military Technical and Testing Institute Záhorie,
- e) Slovak National Aeroclub (SNA),
- f) Aviation Amateur Association (LAA),
- g) Slovak Aviation Federation (SLF),
- h) Air Department of the Ministry of Interior of the Slovak Republic,
- i) Transport Authority/Military Aviation State Administration Department,
- j) Bratislava ACC/FMP on behalf of national and foreign aircraft operators.

#### 1.1.12.5.2 AA are requested to

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

The request shall consist of the following information:

- 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 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).

Requests beyond publication in the AIP S. R. for the next calendar month shall be submitted to the coordination meeting or to AMC not later than 7 days before the planned activity. After the coordination the Transport Authority will make a decision on the form of publication of this information. The schedule of coordination meetings is available on website of the Transport Authority.

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:

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

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

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

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 Cancellation or change in the use of planned allocated airspaces published in current AUP on the 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. 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-Managed Area allocation/extension is allowed.

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.

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 streľby z leteckých a pozemných zariadení (LZR24, LZR28, LZR28A, LZR31A, LZR31B, LZR31C, LZR31D, LZR31E, LZR222, LZR223, LZR241) 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, LZR28A, LZR31A, LZR31B, LZR31C, LZR31D, LZR31E, LZR222, LZR223, LZR241) can be also 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: <http://www.vvzs.mil.sk/352/>.

The AUPs/UUPs for AA are daily published by military part of AMC on webpage: <http://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 task of interception and for the purpose of preparation or readiness verification of the air defense system (hereinafter "the airspace with active coordination"):

- 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),
- sa vyhlasuje v CTA Bratislava,
- má triedu vzdušného priestoru, ktorá zodpovedá triede vzdušného priestoru, v ktorom je použitý,
- je prístupný pre všetky lietadlá,
- vzniká oznámením vojenského stanovišťa riadenia o jeho použití,
- 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.

- 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,
- is defined within the CTA Bratislava,
- has an airspace class corresponding with the class of the airspace in which it is applied,
- is available for all aircraft,
- is created upon an announcement by the controlling military unit about its intended use,
- 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 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.

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.

### 1.1.13 Prevádzka na letisku a v jeho blízkosti

### 1.1.13 Operation on and in the vicinity of an aerodrome

1.1.13.1 Velitelia lietadiel lietajúcich v blízkosti letiska alebo pohybujúcich sa na letisku, sú povinní podľa jednotlivých fáz letu:

1.1.13.1 Pilots-in-command operating on or in the vicinity of an aerodrome shall according to particular phase of flight:

- pozorovať ostatnú letiskovú prevádzku, aby sa zabránilo zrážkam,
- zaradiť sa do letiskového okruhu, ktorý tvoria ostatné lietadlá, alebo sa tomuto okruhu vyhnúť,
- počas letu po okruhu je zakázané vlietavať do oblačnosti. Opustenie okruhu a zaradenie do okruhu sa uskutočňuje po dotyčnici jednej z okruhových zákrut, ak stanovište riadenia letovej prevádzky neurčí inak,
- vykonávať všetky zatáčky doľava pri priblížení na pristátie alebo po vzlete, pokiaľ nie je prikázané inak,
- pristávať a vzlietať proti vetru, ak bezpečnosť, konfigurácia vzletovej a pristávacej dráhy alebo prevádzková situácia nenaznačuje, že je výhodný iný smer, pričom pristátie alebo vzlet s bočným alebo zadným vetrom môže byť vykonaný iba v medziach, ktoré sú povolené pre daný typ lietadla.

- observe other aerodrome traffic for the purpose of avoiding collision,
- conform with or avoid the pattern of traffic formed by other aircraft in operation,
- it is forbidden to fly into clouds during flight on the circuit. Leave or insertion of the traffic pattern (circuit) must be carried out by tangent of one of the circuit turns unless ATC determine otherwise,
- make all turns to the left, when approaching for a landing and after taking off, unless otherwise instructed,
- land and take off opposite the wind unless safety, the runway configuration, or air traffic considerations determine that a different direction is preferable. Landing and take-off with crosswind or tailwind can be executed only in accordance with aircraft limits.

1.1.13.2 Vzlet je zakázaný

1.1.13.2 Take-off is forbidden

- ak je na vzletovej a pristávacej dráhe prekážka,

- if there is an obstacle on the runway,

- b) ak prevádzkové údaje hnacieho mechanizmu alebo vybavenia lietadla nezodpovedajú údajom uvedeným v letovej príručke (predpise) pre príslušný typ lietadla,
- c) ak rýchlosť vetra alebo jeho nárazy vzhľadom na uhol vetra prevyšujú hodnoty podľa predpisu Let-1-1, alebo hodnoty podľa letovej príručky (predpisu) pre príslušný typ lietadla,
- d) bez povolenia vedúceho riadenia lietania.

1.1.13.3 Počas priblíženia na pristátie veliteľ lietadla preruší klesanie a vykoná postup nevydareného priblíženia:

- a) ak nedosiahol vo výške vlastného poveternostného minima spoľahlivý zrakový kontakt s pozemnými orientačnými bodmi (LGT),
- b) ak sa vo výške vlastného poveternostného minima dostal na určenú trať priblíženia s odchýlkami výšky alebo kurzu letu, ktoré by neumožnili vykonať bezpečné pristátie,
- c) ak sa objaví vo vzduchu alebo na vzletovej a pristávacej dráhe prekážka ohrozujúca klesanie a bezpečné pristátie,
- d) ak poveternostný jav ohrozuje bezpečné pristátie,
- e) ak režim klesania nezodpovedá vypočítanému režimu, a tým je narušená bezpečnosť letu,
- f) na pokyn ATC.

1.1.13.4 Ak lietajú súčasne lietadlá rôznych typov, prednosť má lietadlo:

- a) pri vzlete
  1. letiace na záchranu ľudského života, na pátranie a poskytnutie pomoci posádke lietadla v stave núdze,
  2. plniace úlohu v QRA,
  3. letiace na pomoc obyvateľstvu pri živelných pohromách,
  4. s obmedzeným časom chodu motora na zemi,
  5. s obmedzenou zásobou paliva,
  6. s cestujúcimi,
  7. rýchlejšie pred pomalšími lietadlami,
- b) pri pristávaní
  1. v stave núdze,
  2. plniace úlohu záchranu ľudského života,
  3. plniace úlohu v QRA,
  4. s menšou vytrvalosťou letu.

1.1.13.5 Pri nutnom okamžitom pristávaní v stave núdze (mimo poradia) túto skutočnosť veliteľ lietadla oznámi ATC, ktorí podľa požiadaviek posádky lietadla zabezpečia podmienky potrebné na prilet na letisko. Ostatné posádky lietadiel obmedzia rádiovú korešpondenciu a riadia sa pokynmi ATC.

1.1.13.6 Pri vykonávaní letov za IFR v noci je zakázané vykonávať priblíženie za viditeľnosti zeme skôr, ako po preletení bodu (fixu) konečného priblíženia (FAF) alebo pri lete po okruhu.

1.1.13.7 Za výber plochy na pristátie vrtuľníka v teréne zodpovedá veliteľ vrtuľníka.

1.1.13.8 Prevádzka na civilnom neriadenom letisku a v jeho blízkosti.

Pozri AIP SR, odsek ENR 1.1.8.2.

#### 1.1.14 Informácie o letoch GAT vykonávajúcich lety vo "vojenských priestoroch"

1.1.14.1 Odovzdanie údajov o lete VFR, na ktorý nebol podaný FPL (oznámenie o lete) - aplikované pre prevádzku GAT, ktorej sa poskytuje MIL ATS.

1.1.14.1.1 Stanovište ATS vydáva letové povolenie na let VFR, na ktorý nebol podaný FPL na základe údajov o lete (oznámenie o lete) odovzdaných na frekvencii, alebo telefónom príslušnému stanovištu ATS.

- b) if the operational data of driving device or equipment of aircraft do not correspond with the data stated in flight manual for relevant type of aircraft,
- c) in case the wind speed or its gusting with regard to angle of wind exceed the values specified in the national directive Let-1-1 or the values specified in flight manual (directive) for relevant type of aircraft,
- d) without ATC clearance.

1.1.13.3 During the approach for landing pilot-in-command must interrupt the descend and carry out missed approach procedure in case:

- a) he does not reach at altitude his/her weather minimum safe visual contact with ground reference points (LGT) in his/her minima (DA/H or MDA/H),
- b) there are level or heading deviations on final approach track in his/her minima (DA/H or MDA/H), which does not allow to carry out safe landing,
- c) there is an obstacle in air or runway, which threatened the safe descend and approach,
- d) meteorological phenomenon threatens safe landing,
- e) regime (rate) of descend does not correspond to calculated regime and by that the safety of flight is threatened,
- f) an instruction from ATC.

1.1.13.4 In case the aircraft of the same type fly at the same time the aircraft with priority is the one:

- a) for take-off
  1. flying to save life, search and for provision of help to aircrew in state of distress,
  2. performing QRA task,
  3. flying to provide relief to population during disaster,
  4. with the engine, which has limited operation on the ground,
  5. with limited fuel level,
  6. with passengers,
  7. faster to slower,
- b) for landing
  1. in state of distress,
  2. executing mission for saving life,
  3. executing QRA mission,
  4. with lower endurance of flight.

1.1.13.5 In case of urgent immediate landing due to distress state (out of sequence) pilot-in-command reports this fact to ATC, who ensures conditions for approach at the airport. The other aircrews reduce radio communications and act on ATC instructions.

1.1.13.6 During execution of IFR night flights it is forbidden to carry out approach with the surface in sight rather than passing final approach point (fix) or during flight on circuit.

1.1.13.7 Pilot-in-command is responsible for selection of area for landing in terrain.

1.1.13.8 Operation on and in the vicinity of civil non-controlled aerodrome.

See AIP S. R., para. ENR 1.1.8.2.

#### 1.1.14 Information about GAT flights performing their flights in "military areas"

1.1.14.1 Delivery of information about a VFR flight with no flight plan submitted (flight notification) - applied for GAT flights, for which MIL ATS is provided.

1.1.14.1.1 An ATS unit issues a flight clearance to a VFR flight for which no flight plan (FPL) was submitted based on the flight information (flight notification) delivered to the appropriate ATS unit by means of radio frequency or via phone.

1.1.14.1.2 Údaje o lete VFR sa odovzdávajú na frekvencii, alebo telefónom príslušnému stanovištiu ATS pri žiadosti o letové povolenie, pri prilete a prelete najneskôr 3 minúty pred vstupom do MTMA/MCTR triedy D.

1.1.14.1.2 VFR flight information is delivered by means of radio frequency or via phone to the appropriate ATS unit while requesting for a flight clearance, in case of arrival or for aircraft flying through the area in less than 3 minutes before entering MCTR/MTMA or of the airspace of D class.

1.1.14.1.3 Obsah údajov o lete VFR (oznámenie o lete)

1.1.14.1.3 VFR flight information (flight notification contents)

Pri odlete sa odovzdávajú stanovištiu ATC nasledujúce údaje:

On departure the following information is delivered to the ATC unit:

- identifikácia lietadla,
- typ lietadla\*,
- číslo alebo miesto státia na letisku, prípadne iné letisko alebo plocha v MCTR,
- letisko určenia alebo miesto pristátia\*,
- výstupný bod z MCTR/CTR alebo priestor činnosti v MCTR/CTR, požadovaná hladina (podľa vhodnosti)\*,
- žiadosť o letové povolenie.

- aircraft identification,
- aircraft type\*,
- number or place of parking of the aircraft, or potentially another aerodrome or airfield within MCTR,
- destination aerodrome or landing location\*,
- exit point from MCTR/CTR or the area of activity within MCTR/CTR, requested flight level (depending on suitability)\*,
- request for a flight clearance.

\* Označené údaje sa neodovzdávajú v prípade, že bol na let predložený letový plán.

Information marked with \* will not be delivered in case a flight plan was submitted for the flight.

Pri prilete a prelete sa odovzdávajú stanovištiu ATS nasledujúce údaje:

On arrival and for aircraft flying through the area the following information is delivered to the ATS unit:

- identifikácia lietadla,
- typ lietadla\*,
- letisko alebo miesto vzletu\*,
- letisko alebo miesto pristátia, prípadne priestor činnosti v MCTR/CTR (podľa vhodnosti)\*,
- súčasná poloha a hladina letu,
- vypočítaný čas vstupu do MCTR/CTR,
- výstupný bod z MCTR/CTR (u prelietavajúcich lietadiel)\*,
- žiadosť o letové povolenie.

- aircraft identification,
- aircraft type\*,
- aerodrome or the location of departure\*,
- aerodrome or the location of arrival or the area of activity within MCTR/CTR (depending on suitability)\*,
- current position and flight level,
- estimated time of entry into MCTR/CTR,
- exit point from MCTR/CTR (aircraft flying through the area)\*,
- request for a flight clearance.

\* Označené údaje sa neodovzdávajú v prípade, že bol na let predložený letový plán.

Information marked with \* will not be delivered in case a flight plan was submitted for the flight.

### 1.1.15 Signály

### 1.1.15 Signals

Za bezpečnosť rolovania (premiestňovania vrtuľníka) zodpovedá veliteľ lietadla. Osoba určená na navádzanie rolujúceho lietadla (navádzač) zodpovedá za správnosť povelov (znamení) vydávaných veliteľovi rolujúceho lietadla. Navádzač a veliteľ lietadla musia poznať znamenia na riadenie lietadiel na letovom stanovišti podľa štandardizačnej dohody NATO STANAG 3117.

Pilot-in-command is responsible for safety of taxi (air taxi). The signalman is responsible for correctness of signals transmitted to pilot-in-command of taxiing aircraft. The signalman and pilot-in-command have to know signals to control aircraft on apron in compliance with standardisation agreement of NATO STANAG 3117.

### 1.1.16 Čas

### 1.1.16 Time

Na vyjadrenie času sa musí používať svetový koordinovaný čas (UTC) v hodinách a minútach, a ak sa požaduje aj v sekundách 24 hodinového dňa začínajúceho o polnoci.

Universal co-ordinated time (UTC) shall be used and shall be expressed in hours and minutes if required also in seconds of 24 hours day beginning at midnight.

### 1.1.17 Služba riadenia letovej prevádzky

### 1.1.17 Air traffic control service

#### 1.1.17.1 Letové povolenie

#### 1.1.17.1 Flight clearance

Na každý let musí veliteľ lietadla získať letové povolenie od príslušného stanovišťa ATC. Letové povolenie na riadený let alebo na časť letu, ktorý je riadený, musí veliteľ lietadla získať vždy pred jeho začatím. Toto povolenie sa vydáva na základe podaného letového plánu.

The pilot-in-command shall obtain the air traffic control clearance from appropriate ATC unit for each flight. Air traffic control clearance for controlled flight shall be obtained before commencing of such flight or before its transition. This clearance is issued on the base of the filed flight plan.

Ak veliteľ lietadla požaduje letové povolenie s požiadavkou prednosti, musí svoju žiadosť odôvodniť, ak to príslušné stanovište ATC požaduje.

Whenever the pilot-in-command requests the advanced clearance, he shall give reason(s) for a request, if it is required by the authorized ATC unit.

#### 1.1.17.2 Vydanie zmeneného letového povolenia za letu

#### 1.1.17.2 Issuing of new air traffic control clearance in flight

Ak sa pred vzletom očakáva, že v závislosti od vytrvalosti letu s ohľadom na možnosť zmeny letového povolenia za letu môže dôjsť k letu na zmenené letisko určenia, musí sa to oznámiť stanovištiu ATC uvedením informácie týkajúcej sa zmenenej trate (ak je známa) a zmeneného letiska určenia.

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 unit shall be notified by stating the information concerning the revised route (if known) and the revised destination.

#### 1.1.17.3 Dodržiavanie letového plánu

S výnimkou prípadov uvedených v odsekoch ENR 1.1.17.4 a ENR 1.1.17.5.1 musí veliteľ lietadla dodržiavať platný letový plán alebo použiteľné časti platného letového plánu podaného na riadený let, ak si nevyžiada a nezíska povolenie zmeny u príslušného stanovišťa ATC alebo, ak si vzniknutý stav núdze nevyvíti jeho okamžitý zákrok. V takomto prípade musí veliteľ lietadla čo najskôr ohlásiť príslušnému stanovištiu ATC vykonané opatrenia, ktoré boli vynútené stavom núdze.

*Odchýlky od plánovanej trate sa musia ohlásiť príslušnému stanovištiu ATC.*

#### 1.1.17.4 Neúmyselné zmeny

Ak u riadeného letu dôjde k neúmyselnej odchýlke od platného letového plánu, musia sa vykonať nasledovné opatrenia:

- Pri odchýlke od plánovanej trate  
ak je lietadlo mimo plánovanej trate, musia sa ihneď vykonať opatrenia na opravu kurzu tak, aby sa lietadlo vrátilo na plánovanú trať čo najskôr.
- Pri odchýlke od pravej vzdušnej rýchlosti  
ak sa priemerná pravá vzdušná rýchlosť v cestovnej hladine medzi hlásnymi bodmi odchyľuje alebo sa predpokladá, že sa bude odchyľovať o plus alebo mínus 5 % a viac od pravej vzdušnej rýchlosti uvedenej v letovom pláne pri lete GAT (plus alebo mínus 10 % pri lete OAT), musí veliteľ lietadla vyrozumieť príslušné stanovištie ATC.
- Pri zmene vypočítaného času  
ak sa vypočítaný čas preletu ďalšieho určeného hlásneho bodu, hranice letovej informačnej oblasti alebo príletu na letisko určenia, podľa toho čo bude skôr, oznámený letovým prevádzkovým službám odlišuje o 3 minúty alebo viac, musí veliteľ lietadla čo najskôr oznámiť príslušnému stanovištiu ATC nový vypočítaný čas.

#### 1.1.17.5 Zamýšľané zmeny

Žiadosti o zmenu letového plánu musia obsahovať:

- a) Pri zmene cestovnej hladiny  
identifikáciu lietadla, požadovanú novú cestovnú hladinu a cestovnú rýchlosť v tejto hladine, opravené vypočítané časy (ak je to nutné) na nasledujúce hlásne body trate.
- b) Pri zmene trate
  - bez zmeny letiska určenia: identifikáciu lietadla, pravidlá letu, opis novej trate letu, vrátane príslušných údajov letového plánu začínajúc polohou, v ktorej sa má požadovaná zmena vykonať, opravené vypočítané časy, akékoľvek iné vhodné informácie.
  - pri zmene letiska určenia: identifikáciu lietadla, pravidlá letu, zmenenú trať letu na zmenené letisko určenia, vrátane príslušných údajov letového plánu začínajúc polohou, v ktorej sa má požadovaná zmena trate vykonať (začať), opravené vypočítané časy letu, náhradné letisko(-á), akékoľvek iné vhodné informácie.

#### 1.1.17.5.1 Zhoršenie meteorologických podmienok pod VMC

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

- a) vyžiadať zmenu povolenia, umožňujúceho lietadlu pokračovať v lete v podmienkach VMC na letisko určenia alebo na náhradné letisko alebo opustiť vzdušný priestor, v ktorom sa na let vyžaduje letové povolenie ATC alebo

#### 1.1.17.3 Adherence to flight plan

Except as provided for in paragraphs ENR 1.1.17.4 and ENR 1.1.17.5.1 an aircraft shall adhere to the current flight plan or the applicable portion of a current flight plan unless a request for a change has been made and clearance from appropriate ATC unit has been received, or unless an emergency situation arises which necessitates immediate action. In such event permit the pilot-in-command shall as soon as possible notify the appropriate ATC unit of the action that has been taken under emergency situation.

*Deviations of the planned route shall be notified to the appropriate ATC unit.*

#### 1.1.17.4 Inadvertent changes

In the event that controlled flight inadvertently deviates from its current flight plan, the following action shall be taken:

- Deviation from planned track  
if the aircraft is off the track, action shall be taken immediately forthwith to adjust the heading of the aircraft to regain track as soon as possible.
- Variation in the true airspeed  
if the average true airspeed at cruising level between reporting points varies, or expected to vary by plus or minus 5 % of the true airspeed from that given in the GAT flight plan (plus or minus 10 % for OAT flight) the pilot-in-command of an aircraft shall inform the appropriate ATC unit.
- Changes in time estimate  
if the estimated time of overflight for next applicable reporting point, flight information region boundary or destination aerodrome indicated in the flight plan, whichever comes first, is found to be in error in excess of 3 minutes or more, a revised estimated time shall be notified by pilot-in-command of the aircraft to appropriate ATC unit.

#### 1.1.17.5 Intended changes

Request for flight plan changes shall contain:

- a) In change of cruising level  
aircraft identification, requested new flight level and cruising speed at this level, revised estimated time (if necessary) of arrival time at the next reporting route point.
- b) Change of route:
  - destination unchanged: aircraft identification; flight rules; description of new route of flight including related flight plan data beginning with the position from which the requested change of route is to be carried out; revised estimated time of arrival; any other pertinent information.
  - destination changed: aircraft identification; flight rules; description of revised route of flight to revised aerodrome including related flight plan data beginning with the position from which the requested change of route is to commence; revised estimated time alternate aerodromes; any other pertinent information.

#### 1.1.17.5.1 Weather deterioration below the VMC

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

- a) request an amended clearance enabling the aircraft to continue in VMC to destination or to an alternate aerodrome, or to leave the airspace within which an ATC clearance is required, or

- b) ak nie je možné obdržať letové povolenie podľa a), pokračovať v lete v podmienkach VMC a oznámiť príslušnému stanovištiu ATC rozhodnutie, že lietadlo buď opúšťa daný vzdušný priestor, alebo pristane na najbližšom vhodnom letisku alebo
- c) pri lete vnútri riadeného okrsku vyžiadať povolenie na vykonanie zvláštneho letu VFR alebo
- d) vyžiadať povolenie na vykonanie letu podľa pravidiel letu podľa prístrojov.

#### 1.1.17.6 Hlásenie polohy

Ak zodpovedný orgán ATS alebo príslušné stanovište ATS nestanoví inak, musí posádka lietadla riadeného letu čo najskôr hlásiť príslušnému stanovištiu ATS čas a hladinu preletu každého povinného hlásneho bodu spolu so všetkými ďalšími požadovanými informáciami. Rovnakým spôsobom sa hlásia prelety ďalších hlásnych bodov, ktoré sa vyžadujú príslušným stanovištom ATS. V prípadoch, keď nie sú stanovené povinné hlásne body, musí posádka lietadla hlásiť polohy v časových intervaloch požadovaných príslušným stanovištom ATS.

#### 1.1.17.7 Skončenie riadenia

S výnimkou pristátia na riadenom letisku musí posádka riadeného letu čo najskôr ohlásiť príslušnému stanovištiu ATC pristátie, čím prestáva byť predmetom poskytovania služby riadenia letovej prevádzky.

#### 1.1.17.8 Spojenie

Posádka lietadla pri riadenom lete musí nepretržite bdieť na príslušnom hlasovom kanáli lietadlo-zem a v prípade potreby nadviazať obojsmerné spojenie s príslušným stanovištom ATC. Výnimkou sú prípady letov lietadiel tvoriacich súčasť letiskovej prevádzky na riadenom letisku, pre ktoré môže zodpovedný orgán ATS stanoviť iný postup.

##### 1.1.17.8.1 Strata spojenia

Ak strata spojenia zabráni dodržiavať odsek ENR 1.1.17.8, posádka lietadla musí dodržiavať postupy pri strate hlasového spojenia uvedené nižšie. Okrem toho musí posádka lietadla tvoriaceho súčasť letiskovej prevádzky na riadenom letisku sledovať inštrukcie, ktoré sa môžu vydať pomocou vizuálnych signálov.

##### 1.1.17.8.1.1 Pre lety OAT platí:

- a) Ak posádka lietadla stratí rádiové spojenie s ATC, využije dostupné spojovacie prostriedky na obnovu spojenia so stanovišťami ATC alebo s inými posádkami lietadiel vo vzduchu.
- b) Rádiové spojenie s posádkou lietadla sa považuje za stratené, ak posádka lietadla neodpovedá alebo neplní vysielané pokyny počas 5 minút v riadenom vzdušnom priestore a v neriadenom vzdušnom priestore nad výšku 1 000 ft (300 m) AGL alebo 10 minút v neriadenom vzdušnom priestore pod výšku 1 000 ft (300 m) AGL za predpokladu, že všetky pokusy o nadviazanie spojenia na všetkých komunikačných kanáloch boli neúspešné.
- c) Stratú rádiového spojenia s posádkou lietadla oznámia príslušníci riadenia letovej prevádzky Stredisku riadenia operácií s uvedením typu lietadla, volacieho znaku, hladiny, predpokladaného zvyšku paliva, predpokladanej polohy lietadla, času vzletu a času straty rádiového spojenia.
- d) Posádka lietadla musí poznať vizuálne znamenia počas letu používané medzi lietadlami pri strate rádiového spojenia podľa štandardizačnej dohody NATO STANAG 3379 FS.

- b) if no clearance in accordance with a) can be obtained, continue to operate in VMC and notify the appropriate air traffic services 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 control zone, request authorization to operate as a special VFR flight, or
- d) request clearance to operate in accordance with the instrument flight rules.

#### 1.1.17.6 Position reports

Unless otherwise specified by appropriate ATS authority or by ATS unit the flight crew of controlled flight, shall as soon as possible report to the appropriate air traffic services unit level of each designated compulsory reporting point, together with any other required information. Position reports shall similarly be made in relation to additional points when requested by air traffic services unit. In the absence of designated reporting points, position reports shall be made by the flight crew at intervals prescribed by the appropriate ATS unit.

#### 1.1.17.7 Termination of control

A controlled flight shall, except when landing at a controlled aerodrome, advise the appropriate ATC unit as soon as it ceases to be subject to air traffic control service.

#### 1.1.17.8 Communication

A flight crew of an aircraft operated as a controlled flight shall maintain continuous listening watch on appropriate frequency and in case of need to contact appropriate ATC unit. Except cases of flights of the aircraft, which form a part of aerodrome traffic on controlled aerodrome when the appropriate ATS authority can specify otherwise.

##### 1.1.17.8.1 Communication failure

If a radiocommunication facility failure precludes compliance with para. ENR 1.1.17.8, the flight crew of an aircraft shall comply with the communication failure procedures specified below. In addition the flight crew of an aircraft, when forming part of the aerodrome traffic at a controlled aerodrome, shall keep a watch for such instructions as they may be issued by visual signals.

##### 1.1.17.8.1.1 The following is applied for OAT flights:

- a) If aircrew experiences air-ground communication failure with ATC, it shall put to use all available communication means and devices to restore communication with ATC units or with other aircrew in the air.
- b) Radio connection with aircrew is considered to be lost when aircrew does not reply or does not execute transmitted instructions within 5 minutes in controlled airspace and in uncontrolled airspace above height 1 000 ft (300 m) AGL or 10 minutes in uncontrolled airspace under height 1 000 ft (300 m) AGL under the condition that all attempts to establish communication on all communication channels were unsuccessful.
- c) ATC report air-ground communication failure to Control and Reporting Center with notification of type of aircraft, call sign, level, rest of fuel, assumed position, time of take-off and time of air-ground communication failure.
- d) Aircrew has to know in-flight visual signals, which are used between aircraft in accordance with standardisation agreement of NATO STANAG 3379 FS.



1.1.17.8.1.2 Postupy pri strate rádiového spojenia lietadlo-zem

1.1.17.8.1.2.1 Hneď, ako sa zistí, že došlo k strate obojsmerného spojenia, musí ATC udržiavať rozstupy medzi lietadlom so stratou spojenia a ostatnými lietadlami predpokladajúc, že lietadlo so stratou spojenia bude postupovať v súlade s odsekmi ENR 1.1.17.8.1.2.2 a ENR 1.1.17.8.1.2.3.

1.1.17.8.1.2.2 Meteorologické podmienky na let za viditeľnosti (VMC)

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

- nastaviť odpovedač SSR na kód 7600,
- pokračovať v lete za VMC,
- pristáť na najbližšom vhodnom letisku,
- ohlásiť pristátie najrýchlejšími prostriedkami príslušnému stanovišťa ATC a
- ak sa to javí vhodné, dokončiť let IFR v súlade s odsekom ENR 1.1.17.8.1.2.3.

1.1.17.8.1.2.3 Meteorologické podmienky na let podľa prístrojov (IMC)

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 1.1.17.8.1.2.2, musí:

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

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

- 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;
- 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 1.1.17.8.1.2.3 e), bude vyčkávať nad týmto zariadením alebo fixom do začatia klesania;
- začať klesať nad navigačným zariadením alebo fixom uvedeným v odseku ENR 1.1.17.8.1.2.3 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;
- vykonať normálny postup priblíženia podľa prístrojov určený na uvedené navigačné zariadenie alebo fix; a
- pristáť do 30 minút, ak je to možné, od vypočítaného času priletu určeného v odseku ENR 1.1.17.8.1.2.3 e) alebo od očakávaného času priblíženia naposledy potvrdeného, podľa toho, ktorý z nich je neskorší.

***Poznámka:** Podľa vyššie stanovených meteorologických podmienok je zrejme, že odsek ENR 1.1.17.8.1.2.2 platí pre všetky riadené lety, zatiaľ čo odsek ENR 1.1.17.8.1.2.3 platí len pre lety IFR.*

1.1.17.8.1.2 Action in the event of air-ground communication failure

1.1.17.8.1.2.1 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 1.1.17.8.1.2.2 or ENR 1.1.17.8.1.2.3.

1.1.17.8.1.2.2 Visual meteorological conditions (VMC)

An aircraft with communication failure in visual meteorological conditions shall:

- set transponder SSR to code 7600,
- continue to fly in VMC,
- land at the nearest suitable aerodrome,
- report its arrival time by the most expeditious means to the appropriate ATC unit and
- if considered advisable, complete an IFR flight in accordance with para. ENR 1.1.17.8.1.2.3.

1.1.17.8.1.2.3 Instrument meteorological conditions (IMC)

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 1.1.17.8.1.2.2, shall:

- set transponder SSR to code 7600,
- maintain the last assigned speed and level, or minimum flight altitude if higher, for a period of 7 minutes following:
  - the time the last assigned level or minimum flight altitude is reached; or
  - the time the transponder SSR is set to code 7600 or the ADS-B transmitter is set to indicate the loss of air-ground communication; or
  - 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,

- 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;
- 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 1.1.17.8.1.2.3 e), hold over this aid or fix until commencement of descent;
- commence descent from the navigation aid or fix specified in para. ENR 1.1.17.8.1.2.3 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;
- complete a normal instrument approach procedure as specified for the designated navigation aid or fix; and
- land, if possible, within 30 minutes after the estimated time of arrival specified in para. ENR 1.1.17.8.1.2.3 e) or the last acknowledged expected approach time, whichever is later.

***Note:** As evidenced by the meteorological conditions prescribed therein, para. ENR 1.1.17.8.1.2.2 relates to all controlled flights, whereas para. ENR 1.1.17.8.1.2.3 relates only to IFR flights.*

1.1.17.8.1.2.4 Na činnosť podľa odseku ENR 1.1.17.8.1.2.3 d) sú na letiskách v Slovenskej republike určené nasledujúce rádionavigačné zariadenia alebo fixy vyčkávania:

Bratislava/M. R. Štefánik	VOR JAN <sup>1)</sup>
Košice	VOR KSC
Piešťany	NDB PNY
Sliač	VOR SLC
Poprad-Tatry	VOR PPD
Žilina	NDB ZLA <sup>2)</sup>

*Poznámka:* <sup>1)</sup> Pozri AIP SR, odsek LZIB AD 2.22.5.

<sup>2)</sup> Pozri AIP SR, odsek LZZI AD 2.22.5.

#### 1.1.17.8.2 Strata orientácie

Orientácia sa považuje za stratenú, ak nemôže posádka lietadla určiť vlastnú polohu s presnosťou potrebnou na splnenie letovej úlohy.

1.1.17.8.2.1 V prípade straty orientácie alebo neistoty o polohe lietadla, veliteľ lietadla:

- oznámi ATC stratu orientácie, vlastnú výšku a zvyšok paliva,
- nastaví kód 7700 na odpovedači SSR a súčasne vyšle heslo MAYDAY,
- upraví ekonomický režim letu,
- plní pokyny ATC.

1.1.17.8.2.2 Lietať ľubovoľnými kurzami a klesať pod bezpečnú výšku po strate orientácie je zakázané.

1.1.17.8.2.3 Ak je orientácia obnovená, posádka lietadla túto skutočnosť oznámi príslušníkom riadenia letovej prevádzky, uvedie zvyšok paliva a postupuje podľa pokynov ATC.

1.1.17.8.2.4 Ak sa nepodarilo obnoviť orientáciu alebo ak bola orientácia obnovená a zásoba paliva neumožňuje doletieť na najbližšie letisko, veliteľ lietadla bez toho, aby pripustil úplné spotrebovanie paliva, núdzovo pristane (ak je to pre príslušný typ lietadla povolené), alebo vydá posádke lietadla pokyn na núdzové opustenie lietadla a tiež ho núdzovým spôsobom opustí.

#### 1.1.18 Použitie záchytných zariadení (AAS)

1.1.18.1 Na letiskách, kde sú nainštalované záchytné zariadenia (AAS) sú dva rozdielne typy záchytných zariadení - káblového (letisko Sliač) a bariérového typu. Konkrétny typ záchytného zariadenia a jeho umiestnenie na letisku je uvedené v časti AD.

1.1.18.2 V prípade požiadavky na využitie záchytného zariadenia káblového typu (letisko Sliač) je nutné túto požiadavku oznámiť na stanovište TWR Sliač najmenej 24 hodín pred vykonaním letu.

1.1.18.2.1 Keď je ATC žiadané o použitie záchytného zariadenia, veliaci pilot musí použiť jasnú frazeológiu vzhľadom k tomu, o aký druh záchytného zariadenia žiada (záchytný kábel alebo záchytnú sieť) a typ zachytenia (pristátie alebo vzlet).

1.1.18.3 Vedúci riadenia lietania na vyžiadanie posádky lietadla pri predpokladanom výjazde lietadla zo vzletovej a pristávacej dráhy vztýčuje pomocou diaľkového ovládania záchytné zariadenie lietadiel a postupuje podľa odsekov ENR 1.1.18.4 - ENR 1.1.18.6.

#### 1.1.18.4 Postup stanovišta TWR

1.1.18.4.1 Ak veliteľ lietadla požiada počas letu o použitie AAS, musí stanovištu TWR oznámiť najmä tieto informácie:

- typ lietadla a volací znak,
- požadovaný stupeň pohotovosti a uprednostňované záchytné zariadenie,

1.1.17.8.1.2.4 The following radio navigation aids or holding fixes are designated on aerodromes in the Slovak Republic for the provisions of para. ENR 1.1.17.8.1.2.3 d):

Bratislava/M. R. Štefánik	VOR JAN <sup>1)</sup>
Košice	VOR KSC
Piešťany	NDB PNY
Sliač	VOR SLC
Poprad-Tatry	VOR PPD
Žilina	NDB ZLA <sup>2)</sup>

*Note:* <sup>1)</sup> See AIP S. R., para. LZIB AD 2.22.5.

<sup>2)</sup> See AIP S. R., para. LZZI AD 2.22.5.

#### 1.1.17.8.2 Strayed aircraft

The orientation is considered to be lost, when aircrew is unable to determine own position with the precision needed for accomplishment of flight task.

1.1.17.8.2.1 When lost or uncertain of position, the pilot-in-command shall:

- advise ATC of loss of the orientation, level and the fuel remaining,
- set transponder SSR to code 7700 and advise the signal MAYDAY,
- adjust the economical regime of flight,
- fulfill ATC instructions.

1.1.17.8.2.2 It is forbidden to fly random headings and descend under safe altitude after the orientation was lost.

1.1.17.8.2.3 When the orientation was resumed, the aircrew has to advise this fact to ATC and advise the rest of fuel and continues according to ATC instructions.

1.1.17.8.2.4 In case that the aircrew was unable to resume the orientation or in case the orientation was resumed but the rest of fuel does not allow to reach the nearest airfield, the pilot-in-command without being admitted out of fuel, performs emergency landing (if it is allowed for appropriate type of aircraft) or issues the order for emergency escape from aircraft and he escapes as well.

#### 1.1.18 Aircraft arresting system (AAS) engagement

1.1.18.1 At the aerodromes of Slovak armed forces with a roll-stop equipment installed, two different types of roll-stop equipment are used - cable (Sliač aerodrome) and barrier type of roll-stop. The information about the particular roll-stop equipment type and its location on the aerodrome is published in part AD.

1.1.18.2 If there is requirement for the use of an arresting gear of cable type (Sliač aerodrome) it is necessary to advice this requirement to Sliač TWR at least 24 hours prior flight.

1.1.18.2.1 When requesting the use of an arresting gear with ATC, the pilot-in-command shall use clear phraseology regarding the type of arresting gear (cable or barrier) and the type of arrestment (approach or departure end) required.

1.1.18.3 If there is a possibility of run out from runway, ATC will raise arresting gear through the remote control. ATC will act according to paragraphs ENR 1.1.18.4 - ENR 1.1.18.6.

#### 1.1.18.4 TWR unit procedure

1.1.18.4.1 The pilot-in-command of an aircraft requesting the use of AAS during the flight shall provide as much of the following information to the TWR unit:

- type of aircraft and call sign,
- required level of readiness and preferred arresting gear,

c) predpokladaný čas pristátia v minútach.

1.1.18.4.2 Stanovište TWR po prijatí požiadavky od veliteľa lietadla na použitie AAS,

a) oznámi veliteľovi lietadla:

1. aktuálny stav AAS,
2. čas, kedy je pripravené AAS,
3. prioritu na pristátie, ak ju veliteľ lietadla vyžiada,
4. informácie na pristátie,

b) od veliteľa lietadla zistí zvyšok paliva a predpokladanú rýchlosť lietadla pri zachytení,

c) vyhlási hasičskej záchranej službe letiska príslušný stupeň pohotovosti.

1.1.18.5 Postup veliteľa lietadla, ak požiadá o použitie záchytného zariadenia lietadiel po pristátí pohybujúceho sa na RWY

1.1.18.5.1 Veliteľ lietadla nachádzajúceho sa po pristátí na vzletovej a pristávacej dráhe vyžadujúci použitie záchytného zariadenia oznámi na frekvencii stanovišťa TWR túto správu: "ROLLSTOP - ROLLSTOP - ROLLSTOP" alebo "LANO - LANO - LANO".

1.1.18.5.2 Po prijatí správy uvedenej v odseku ENR 1.1.18.5.1 stanovište TWR:

- a) aktivuje príslušné záchytné zariadenie,
- b) oznámi veliteľovi lietadla polohu použiteľných záchytných zariadení,
- c) vyhlási hasičskej záchranej službe letiska príslušný stupeň pohotovosti.

1.1.18.5.3 Po zachytení lietadla do AAS, TWR vyhlási RWY za blokovanú. Blokovanie RWY TWR zruší, ak:

- a) nie je v blízkosti priestoru zachytenia žiadna neoprávnená osoba alebo technika,
- b) komponenty záchytného zariadenia lietadiel (motor, lano, záchytná sieť) sú vrátené do základnej polohy, alebo odstránené zo vzletovej a pristávacej dráhy.

1.1.18.6 Postup veliteľa lietadla, ak požiadá o použitie záchytného zariadenia lietadiel počas letu na pristátie

1.1.18.6.1 Veliteľ lietadla nachádzajúceho sa ešte vo vzduchu oznámi riadiacemu letovej prevádzky, ktorý ho riadi najmä tieto informácie:

- a) typ lietadla a volací znak,
- b) druh núdze a uprednostňované záchytné zariadenie,
- c) predpokladaný čas pristátia v minútach.

1.1.18.6.2 Veliteľ lietadla vyžiada od riadiaceho letovej prevádzky použitie záchytného zariadenia lietadiel oznámením tejto správy:

"ROLLSTOP - ROLLSTOP - ROLLSTOP" alebo "LANO - LANO - LANO".

1.1.18.6.3 Pred rolovaním po úspešnom zachytení lietadla lanom veliteľ lietadla:

- a) vyčká na signály od pozemnej služby, že lietadlo môže začať rolovať,
- b) prijme povolenie na rolovanie od stanovišťa TWR.

#### 1.1.19 Lietanie nadzvukovou rýchlosťou

1.1.19.1 Lety nadzvukovou rýchlosťou sa plánujú a vykonávajú po určených rozhonových tratiach (pozri podsekciiu ENR 3.3) alebo podľa povolenia MAA.

1.1.19.2 Lety nadzvukovou rýchlosťou možno vykonávať v období od 15 APR do 14 OCT od 0500 do 2100, v období od 15 OCT do 14 APR od 0600 do 2100 (0500 - 2000).

c) estimated time of landing in minutes.

1.1.18.4.2 TWR unit after receiving the request from the pilot-in-command of aircraft to use AAS shall subsequently carry out,

a) advise the pilot-in-command:

1. of current serviceability of the AAS,
2. of the time the AAS will be available,
3. priority for landing, if it is required by the pilot-in-command,
4. landing information,

b) request the fuel remaining, aircraft estimated engagement speed,

c) alert the crash/rescue crew to an appropriate readiness state.

1.1.18.5 The pilot-in-command procedures for engagement of arresting system after landing moving on the RWY

1.1.18.5.1 The pilot-in-command contained after landing on runway safety device requiring the use of aircraft shall announce this report at a frequency of TWR: "BARRIER - BARRIER - BARRIER" or "CABLE - CABLE - CABLE".

1.1.18.5.2 After receiving the message stated in para. ENR 1.1.18.5.1 TWR unit:

- a) activates the appropriate arresting system,
- b) advises the pilot-in-command of the position of all arresting systems available,
- c) alert the crash/rescue crew to an appropriate readiness state.

1.1.18.5.3 After an aircraft engagement to AAS, TWR reports RWY as blocked. Blocking RWY TWR revoked if:

- a) no unauthorized personnel and equipment are within the recovery area,
- b) arresting gear components i.e., engine, cables, barriers are returned to battery position or removed from the runway.

1.1.18.6 The pilot-in-command procedures for engagement of arresting systems during the flight for landing

1.1.18.6.1 The pilot-in-command of landing aircraft contained in the air shall notify the following information to the air traffic controller who is in control, in particular:

- a) type of aircraft and call sign,
- b) nature of the emergency and arresting system preferred,
- c) estimated time of landing in minutes.

1.1.18.6.2 The pilot-in-command is to advise ATC of the requirement for an arrestment by transmitting as appropriate:

"BARRIER - BARRIER - BARRIER" or "CABLE - CABLE - CABLE".

1.1.18.6.3 Before taxiing after successful engagement the pilot-in-command is to:

- a) await the signal from the ground service indicating the aircraft may commence taxiing,
- b) obtain a taxi clearance from TWR unit.

#### 1.1.19 Supersonic flights

1.1.19.1 Supersonic flights are planned and executed on designated tracks (see subsection ENR 3.3) or in accordance with MAA approval.

1.1.19.2 Supersonic flights at night can be executed from 15 APR till 14 OCT from 0500 to 2100 and from 15 OCT till 14 APR from 0600 to 2100 (0500 - 2000).

1.1.19.3 Pri lietaní nadzvukovou rýchlosťou sú povolené letové hladiny:

- a) v stúpavom lete najmenej FL 370,
- b) v horizontálnom lete najmenej FL 410,
- c) v klesavom lete najmenej FL 450.

1.1.19.4 Lety QRA (Alpha Scramble) sa pri plnení bojovej úlohy môžu odchyliť od pravidiel lietania nadzvukovou rýchlosťou stanovených v odsekoch ENR 1.1.19.1 - ENR 1.1.19.3.

#### 1.1.20 Neplánovaný odklon s výzbrojou

1.1.20.1 Pred pristátím s výzbrojou alebo cvičnou muníciou na akomkoľvek vojenskom alebo civilnom letisku, ktorého miestne prevádzkové postupy nie sú známe, veliaci pilot musí náležito informovať ATC o danej situácii.

1.1.20.2 Po pristátí musí veliaci pilot žiadať pokyny pre rolovanie do určeného bezpečného priestoru na státie a vyhnúť sa rolovaniu do zóny alebo pozície, kde by mohol ohroziť personál alebo zariadenie letiska.

1.1.20.3 Pred opustením lietadla sa veliaci pilot musí uistiť, že pozemný personál je upovedomený o palubnej výzbroji a uistiť sa, že pozemný personál je náležite kvalifikovaný na zaobchádzanie s výzbrojou.

1.1.20.4 Ak je to nevyhnutné, veliaci pilot musí žiadať o pomoc najbližšie vhodné vojenské zariadenie a zaistiť, aby boli prijaté primerané opatrenia na zabezpečenie lietadla do doby prevzatia lietadla kvalifikovaným personálom.

#### 1.1.21 Stav núdze počas letu

1.1.21.1 V prípade akejkoľvek neobvyklej situácie by posádka lietadla mala postupovať nasledovne - riadiť lietadlo, analyzujú situáciu, prijíma vhodné opatrenia a informujú ATC, pokiaľ je to možné.

1.1.21.2 Ak si to povaha situácie vyžaduje, nastav kód palubného odpovedača pre stav núdze (mód 3/A a kód 7700) a informujú ATC o zamýšľanej činnosti, keď je tak stanovené.

1.1.19.3 Supersonic flights can only be conducted:

- a) the minimum level for a climbing aircraft shall be at least FL 370,
- b) the minimum level for horizontal flight shall be at least FL 410,
- c) the minimum level for descending aircraft shall be at least FL 450.

1.1.19.4 QRA flights (Alpha Scramble) can divert from the supersonic flight rules defined in paragraphs ENR 1.1.19.1 - ENR 1.1.19.3.

#### 1.1.20 Unplanned Diversion with Armament

1.1.20.1 Before landing with armament or practice munitions at any military or civilian airfield, where respective local procedures are not known, the pilot-in-command shall appropriately advise ATC about the circumstances.

1.1.20.2 After landing the pilot-in-command shall request taxi instructions to the designated safe-for-parking area and avoid taxiing into an area or position that could threaten personnel or equipment.

1.1.20.3 Before leaving the aircraft the pilot-in-command shall ensure ground crew awareness about the armament on-board and their qualification to handle armament.

1.1.20.4 If necessary, the pilot-in-command shall request assistance from the nearest suitable military installation and ensure appropriate measures be taken to safeguard the aircraft until qualified personnel take over.

#### 1.1.21 Airborne Emergency

1.1.21.1 For any abnormal situation, the aircrew mantra should be followed - Fly the aircraft, analyse the situation, take appropriate actions and inform ATC when feasible.

1.1.21.2 If the nature of the situation dictates, squawk emergency (Mode 3/A Code 7700) and pass a plan of action to ATC when determined.