

## ENR 1.2 PRAVIDLÁ NA LETY ZA VIDITEĽNOSTI

## ENR 1.2 VISUAL FLIGHT RULES

## 1.2.1 Všeobecne

## 1.2.1.1 Lety VFR

Pravidlá na lety za viditeľnosti podľa pravidiel GAT sú publikované v AIP SR, podsekcia ENR 1.2.

Let VFR je let podľa pravidiel letu za viditeľnosti, s výnimkou zvláštneho letu VFR a letu vrtuľníka za zníženej dohľadnosti sa let VFR vykonáva tak, aby lietadlo letelo v rovnakej alebo väčšej vzdialenosti od oblakov a v rovnakej alebo väčšej letovej dohľadnosti, ako je stanovené v nasledujúcej tabuľke:

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

Poznámky:

<sup>1)</sup> Na základe súhlasu zodpovedného orgánu ATS sa lety môžu vykonať:

- a) Za zníženej letovej dohľadnosti, nie však menšej ako 1 500 m, sa môže vykonanie letov povoliť:
- i) ak letia rýchlosťou, pri takej prevažnej dohľadnosti, ktorá umožní včas spozorovať inú prevádzku alebo prekážky a umožní včas sa vyhnúť zrážke alebo
  - ii) za okolností, pri ktorých pravdepodobnosť stretnutia s inou prevádzkou je malá, napr. v priestoroch s malou hustotou prevádzky alebo pri leteckých prácach v malých výškach.
- b) Vykonanie letov vrtuľníkmi sa môže povoliť pri letovej dohľadnosti menšej než 1 500 m, ak letia rýchlosťou, ktorá poskytne dostatočnú možnosť včas spozorovať inú prevádzku alebo prekážky a vyhnúť sa zrážke.

Počas letu za viditeľnosti (let VFR, zvláštny let VFR, let vrtuľníka za zníženej dohľadnosti) vo dne alebo v noci sa poloha lietadla v priestore určuje podľa prirodzeného horizontu alebo podľa pozemných orientačných bodov a let sa naviguje pomocou porovnávacej orientácie.

Let vrtuľníka za zníženej dohľadnosti je let VFR mimo riadeného priestoru v triede G mimo oblačnosti za viditeľnosti zeme v meteorologických podmienkach horších ako je stanovené v tabuľke vyššie pri letovej dohľadnosti nad 1 000 m (0,54 NM).

## 1.2.1 General

## 1.2.1.1 VFR flights

Rules for VFR flights according to GAT are published in AIP S. R., subsection ENR 1.2.

Except when operating as a special VFR flight and helicopter flight under reduced visibility conditions, VFR flights shall be conducted so that the aircraft is flown in conditions of visibility and the distance from clouds equal to or greater than those specified in the table below:

Notes:

<sup>1)</sup> Based on the approval of appropriate ATS authority, the flights shall be operated:

- a) Flight visibilities reduced to not less than 1 500 m may be permitted for flights operating:
- i) at speeds that, in the prevailing visibility, will give an adequate opportunity to observe other traffic or any obstacles in time to avoid a collision; or
  - ii) in circumstances in which the probability of encounters with other traffic would normally be low, e.g. in areas of low volume traffic and for aerial work at low levels.
- b) Helicopters may be permitted to operate in less than 1 500 m flight visibility, if manoeuvred at a speed that will give adequate opportunity to observe other traffic or any obstacles in time to avoid collision.

The position of aircraft in space during visual flight (VFR flight, special VFR flight, flight of helicopter under reduced visibility) during day or night is determined according to natural horizon or ground orientation points and navigation is carried out according to reference visual navigation.

Helicopter flight under reduced visibility is VFR flight outside control area in class G clear of clouds and with the surface in sight in meteorological conditions worse than determined in the chart above under visibility more than 1 000 m (0,54 NM).

## 1.2.2 Postupy pre lety za viditeľnosti

Let VFR sa môže vykonať nad oblačnosťou, ak pokrytie oblohy oblačnosťou pod lietadlom nie je väčšie ako štyri osminy a let možno navigovať pomocou porovnávacej orientácie.

### 1.2.2.1 Lety VFR sa nesmú vykonávať:

- a) nad 5 950 m STD (FL 195) a
- b) do 10 000 ft AMSL (FL 100) v triedach C, D a G pri rýchlostiach vyšších ako 460 km/h (250 kt) s výnimkou pre lety v prechodne rezervovaných a vyčlenených priestoroch aktivovaných pre vojenské letectvo.

1.2.2.1.1 Za dodržiavanie podmienok určených pre lety VFR, lety vrtuľníkov za zníženej dohľadnosti a zvláštne lety VFR zodpovedá veliteľ lietadla.

1.2.2.2 S výnimkou vzletu alebo pristátia (letu po okruhu), nariadeného pristátia vrtuľníkov v teréne alebo s výnimkou povolenia vydaného MAA, nesmie byť let VFR vykonávaný nad husto zastavanými miestami alebo zhromaždiskom ľudí na voľnom priestranstve, alebo nad územím s faunou citlivou na hluk vo výške, ktorá je menšia ako 1 000 ft (300 m).

*Poznámka:* V súlade s ustanovením SERA.5005 f) Vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 923/2012, Dopravný úrad povoľuje Vzdušným silám Ozbrojených síl Slovenskej republiky pre lety štátnych lietadiel (vrátane skupinových letov), ktoré sú schválené ministrom obrany Slovenskej republiky, tieto minimálne výšky:

1. nad husto osídlenými oblasťami veľkomiest, miest a osád alebo nad zhromaždiskom ľudí na voľnom priestranstve alebo nad územím s faunou citlivou na hluk v okruhu 600 m od lietadla:
  - a) letúňmi vo výške nie menšej ako 500 ft (150 m),
  - b) vrtuľníkmi vo výške nie menšej ako 300 ft (100 m);
2. všade inde, než je uvedené v bode 1 nad zemou alebo vodou alebo nad najvyššou prekážkou v okruhu 500 ft (150 m) od lietadla vo výške nie menšej ako 300 ft (100 m).

1.2.2.3 Minimálnu výšku letu VFR v príslušnom priestore lietania, na trati letu a pre let na bojové použitie pre posádku lietadla určujú programy letovej prípravy na jednotlivých typoch lietadiel alebo ju určí najbližší nadriadený v závislosti od vycvičenosti posádky. Ak minimálnu výšku letu VFR určí posádka lietadla najbližší nadriadený, musí byť väčšia, ako ustanovujú programy letovej prípravy na jednotlivých typov lietadiel.

1.2.2.4 Minimálna výška začiatku prvej okruhovej zákruty je 330 ft (100 m) nad úrovňou zeme (AGL). Minimálna výška skončenia štvrtej okruhovej zákruty je 330 ft (100 m) nad úrovňou zeme (AGL). Pre let po okruhu je určená minimálna výška 330 ft (100 m) nad najvyššou prekážkou v pásme 5 000 m (2,7 NM) [2 500 m (1,3 NM)] na obe strany od trate okruhu]. Výška najvyššieho bodu terénu (prekážky) na okruhu sa zaokrúhľuje nahor na celý násobok 100 ft (30 m). Výška letu po okruhu sa zaokrúhľuje nahor na celý násobok 50 m.

1.2.2.5 S výnimkou letov vetroňov a horúcovzdušných balónov a s výnimkou prípadov, keď je v letovom povolení stanovené inak, lety VFR v cestovnej hladine nad 3 000 ft (900 m) AGL sa musia vykonávať v hladine, ktorá zodpovedá letenej trati stanovenej v tabuľke cestovných hladín v odseku ENR 1.7.5.

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

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

## 1.2.2 VFR flight procedures

VFR flight is allowed to execute above cloudiness if the covering of sky by clouds is not more than four eighths and the navigation during flight is possible to carry out by visual navigation.

### 1.2.2.1 VFR flights shall not be operated:

- a) above 5 950 m STD (FL 195), and
- b) up to 10 000 ft AMSL (FL 100) in class C, D and G at speeds above 460 km/h (250 kt) with exception for flights in temporary reserved and segregated areas activated for military aviation.

1.2.2.1.1 The pilot-in-command is responsible for the adherence of the conditions in the case of VFR flights, LW flights of helicopters and special VFR flights.

1.2.2.2 Except when necessary for take-off or landing (flight in visual circuit), ordered landing in terrain for helicopters or except a permission issued by the MAA, a VFR flight shall not be flown over the congested areas of cities, towns or settlements, open-air assembly of persons or over an territory with sensitive fauna at a height less than 1 000 ft (300 m) above ground.

*Note:* In accordance with provision of SERA.5005 f) of Commission Implementing Regulation (EU) No 923/2012 Transport Authority has prescribed for Air Forces of the Armed Forces of the Slovak Republic state aircraft (formation flights included) approved by Minister of Defence of the Slovak Republic these minimum heights:

1. over the congested areas of cities, towns or settlements or over an open-air assembly of persons or over the areas with sensitive fauna within the radius of 600 m from the aircraft:
  - a) by aircraft at a height not less than 500 ft (150 m),
  - b) by helicopters at a height not less than 300 ft (100 m);
2. elsewhere than as specified in item 1, about the ground or water or about the highest obstacle within the radius of 500 ft (150 m) from the aircraft at a height not less than 300 ft (100 m).

1.2.2.3 The minimum level of VFR flight in relevant area, on route and combat flight are determined in flight training manual for relevant type of aircraft or it is determined by the nearest superior depending on the level of training. If the minimum level of flight is determined by the nearest superior, it must be higher than determined in flight training manual for relevant type of aircraft.

1.2.2.4 The minimum height of the crosswind turn is 330 ft (100 m) AGL. The minimum height of the final turn is 330 ft (100 m) AGL. The minimum height during flight on the traffic pattern (circuit) is 330 ft (100 m) AGL above the highest obstacle located within 5 000 m (2,7 NM) [2 500 m (1,3 NM)] on each side of the traffic pattern track. The height of highest point of terrain surrounding (obstacle) is rounded upwards to the entire multiple 100 ft (30 m). The height of flight on traffic pattern (circuit) is rounded to the entire multiple 50 m.

1.2.2.5 Except for flights of sailplanes and hot air balloons and except otherwise indicated in ATC clearances, VFR flights in level cruising flight about 3 000 ft (900 m) AGL shall be conducted at a level appropriate to the track as specified in the table of cruising levels, see para. ENR 1.7.5.

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

- a) operated within Classes C and D airspace;
- b) forming part of aerodrome traffic at controlled aerodrome;
- c) operated as special VFR flight.

1.2.2.7 Odovzdanie informácií o lete VFR

**Poznámka:** Predloženie letového plánu sa považuje za vyjadrenie požiadavky na poskytovanie ATS v rozsahu definovanom triedou vzdušného priestoru.

1.2.2.8 Ak má veliteľ lietadla v úmysle prejsť z letu VFR na let IFR, musí:

- a) pokiaľ už bol predložený letový plán formou podaného letového plánu alebo AFIL, oznámiť príslušnému stanovištiu ATS potrebné zmeny, ktoré majú byť uskutočnené v letovom pláne alebo
- b) predložiť letový plán formou AFIL príslušnému stanovištiu ATS a, ak sa lietadlo nachádza v riadenom priestore, získať od neho povolenie pred prechodom na IFR.

1.2.2.9 Hlásenie o odlete

Letu VFR, na ktorý bol predložený letový plán formou podaného letového plánu (FPL) alebo AFIL a ktorý bude vykonaný z iného ako riadeného letiska, sa poskytuje pohotovostná služba iba na základe hlásenia o odlete, odovzdaného príslušnému stanovištiu ATS. Hlásenie o odlete sa musí odovzdať okamžite po odlete najbližšiemu stanovištiu ATC:

- a) rádiotelefonicky alebo
- b) telefonicky prostredníctvom poverenej osoby.

Hlásenie o odlete musí obsahovať nasledujúce údaje:

- identifikácia lietadla,
- letisko odletu,
- letisko prístátia,
- čas odletu.

1.2.2.10 Hlásenie o prístátí

V prípade letu VFR, na ktorý bol letový plán predložený formou podaného letového plánu (FPL) alebo AFIL, musí pilot lietadla čo najskôr po prístátí na inom ako riadenom letisku ohlásiť prístátie najbližšiemu stanovištiu ATC. Ak je vopred známe, že komunikačné prostriedky na letisku prístátia sú nedostatočné a iný spôsob ohlásenia prístátia pozemnými prostriedkami nie je možný, musí pilot tesne pred prístátím, ak je to vykonateľné a ak sa lietadlo nachádza na okruhu letiska a predpokladá sa bezpečné prístátie, odovzdať hlásenie o prístátí najbližšiemu stanovištiu ATC.

Hlásenie o prístátí musí obsahovať nasledujúce údaje:

- identifikácia lietadla,
- letisko prístátia,
- čas prístátia.

1.2.2.11 Ak strata spojenia neumožňuje lietadlu, vykonávajúcemu let VFR, plynulé bdenie a obojsmerné spojenie na príslušnej frekvencii služby riadenia letovej prevádzky, musí lietadlo udržiavať postupy pre stratu spojenia uvedené v odseku ENR 1.1.17.8.1.

1.2.2.12 Všetky lety VFR do/z MCTR/CTR letiska musia byť uskutočňované iba cez stanovené vstupné/výstupné body, pokiaľ príslušné stanovište ATS nestanoví inak.

1.2.2.13 Prílety a prelety

Piloti lietadiel vstupujúcich do MCTR/CTR/MTMA/TMA musia nadviazať obojsmerné rádiové spojenie na príslušnej FREQ TWR, alebo APP, do priestoru zodpovednosti ktorého zamýšľajú vstúpiť, najmenej 3 minúty pred vstupom a odovzdať nasledujúce údaje o lete s vyžiadanim si letového povolenia na vstup:

- identifikácia lietadla,
- typ lietadla,
- prevádzkovateľ lietadla,
- letisko, alebo iné miesto odletu,
- letisko určenia, alebo iné miesto prístátia,

1.2.2.7 VFR flight information handover

**Note:** The flight plan submission is considered as a demand on ATS provision in extension conforming to the class of the airspace.

1.2.2.8 An aircraft operated in accordance with VFR which intends to change in compliance with IFR shall:

- a) if a flight plan has been already submitted as a filed flight plan or AFIL, communicate the necessary changes to the appropriate ATS unit to be effected to its flight plan or
- b) submit a flight plan to the appropriate ATS unit as AFIL and obtain a clearance prior to proceeding IFR when in controlled airspace.

1.2.2.9 Reports of departure

Alerting service to a VFR flight for which the flight plan has been submitted as a filed flight plan (FPL) or AFIL and which has been planned to be executed from other than controlled aerodrome, is provided only when departure report is delivered to the proper ATS unit. Immediately after departure the departure report shall be transferred to the nearest ATC unit via:

- a) radiotelephony or
- b) telephone by a commissioned person.

Departure report shall contain:

- aircraft identification,
- aerodrome of departure,
- aerodrome of destination,
- time of departure.

1.2.2.10 Reports of arrival

On a VFR flight for which a flight plan has been submitted as a filed flight plan (FPL) or AFIL, the pilot shall report the arrival at other than controlled aerodrome to the nearest ATC unit as soon as possible after landing. When communication facilities at the arrival aerodrome are known to be inadequate and alternate arrangements for the handling of arrival reports on the ground are not available, immediately prior to landing, if practicable and when the aircraft is in the traffic circuit and safe landing is expected, the pilot shall transmit an arrival report to the nearest ATC unit.

The arrival report shall contain:

- aircraft identification,
- aerodrome of destination,
- time of arrival.

1.2.2.11 If radio communication failure prevents an aircraft operating VFR flight from maintaining continuous listening watch and two-way communication with the air traffic control unit on the appropriate radio frequency, an aircraft shall follow radio communication failure procedures listed in para. ENR 1.1.17.8.1.

1.2.2.12 All flights to/from the MCTR/CTR of an aerodrome have to be carried out only via established entry/exit points unless competent ATS unit states otherwise.

1.2.2.13 Arriving flights and overflights

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

- aircraft identification,
- type of aircraft,
- aircraft operator,
- departure aerodrome, or other place of departure,
- destination aerodrome, or other place of arrival,

- aktuálna poloha a hladina,
- vstupný bod do MCTR/CTR/MTMA/TMA s vypočítaným časom,
- výstupný bod z MCTR/CTR/MTMA/TMA (pri prelete),
- potvrdenie informácie ATIS a QNH <sup>1)</sup>,
- požadovaná trať/priestor letu a charakter činnosti s predpokladaným trvaním (podľa vhodnosti).

<sup>1)</sup> vzťahuje sa na priletý na letisko, pre ktoré je vysielaná informácia ATIS.

#### 1.2.2.14 Odlety

Piloti odlietavajúcich lietadiel z riadeného letiska musia nadviazať obojsmerné rádiové spojenie s príslušným stanovišťom ATC pred spúšťaním (na neobsadenom letisku alebo v teréne rozhoduje o spustení motorov veliteľ lietadla) a odovzdať údaje o lete uvedené nižšie s vyžiadanim si letového povolenia.

Piloti odlietavajúci z neriadeného letiska, alebo iného miesta odletu v MCTR/CTR musia nadviazať obojsmerné rádiové spojenie s príslušným stanovišťom ATC ešte pred vzletom a odovzdať nasledujúce údaje o lete s vyžiadanim si letového povolenia:

- identifikácia lietadla,
- typ lietadla,
- názov prevádzkovateľa,
- označenie stojiska, prípadne iné letisko, alebo miesto odletu v MCTR/CTR (podľa vhodnosti),
- letisko určenia, alebo iné miesto pristátia,
- požadovaná hladina letu,
- výstupný bod z MCTR/CTR/MTMA/TMA,
- potvrdenie informácie ATIS a QNH <sup>1)</sup>,
- požadovaná trať/priestor letu, hladina (blok hladín) a charakter činnosti s predpokladaným trvaním (podľa vhodnosti).

<sup>1)</sup> vzťahuje sa na odlety z letiska, pre ktoré je vysielaná informácia ATIS.

*Poznámka: V prípade, že piloti vrtuľníkov leteckej záchrannej zdravotnej služby, SAR a Polície Slovenskej republiky nie sú schopní postupovať podľa vyššie uvedeného, môžu odovzdať údaje o lete bezprostredne pred vzletom z letiska. V prípade odletu z iného miesta v MCTR/CTR, kde nie je rádiové spojenie, môžu odovzdať údaje o lete ihneď po vzlete.*

#### 1.2.3 Lety za viditeľnosti v noci

Nočný let sa vykonáva v čase medzi západom a východom slnka.

1.2.3.1 Pri všetkých letoch VFR v noci musí mať lietadlo navigačnú zásobu paliva a oleja ako pri lete IFR.

1.2.3.2 Lietanie lietadiel v noci s využitím okuliarov na nočné videnie upravujú interné predpisy.

1.2.3.3 Pri traťových letoch sa vyžaduje určenie náhradného letiska.

1.2.3.4 Lety VFR v noci môžu byť vykonávané iba na lietadlách, ktoré sú vybavené na lety IFR v noci a veliteľ posádky musí mať potrebnú spôsobilosť.

1.2.3.5 Lietadlo musí byť vybavené odpovedačom SSR schopným odpovedať v 4096 kódach na dotazy v móde A a C, alebo odpovedačom pracujúcim v móde S.

1.2.3.6 Pri lete VFR v noci nesmie veliteľ lietadla začať vzlet, ak aktuálne meteorologické správy alebo kombinácie aktuálnych meteorologických správ a predpovedí naznačujú, že meteorologické podmienky na trati alebo tej časti trate, ktorá bude prelietavaná podľa pravidiel VFR, nebudú v príslušnom čase dodržané.

1.2.3.7 Pre letiskové lety VFR v noci musia byť dodržané rovnaké meteorologické podmienky ako pri letoch VFR vo dne.

- actual position and level,
- entry point into MCTR/CTR/MTMA/TMA with estimated time,
- exit point from MCTR/CTR/MTMA/TMA (when overflying),
- confirmation of ATIS information and QNH <sup>1)</sup>,
- requested flight track/area and character of activity with expected time (as appropriate).

<sup>1)</sup> refers to arrivals at aerodrome for which an ATIS information is broadcast.

#### 1.2.2.14 Departing flights

Pilots of aircraft departing from controlled aerodrome shall establish two-way radio contact with appropriate ATC unit before start up engine (in case of non-controlled aerodromes the pilot-in-command decides to start up engines) and pass flight data given below with requesting an ATC clearance.

Pilots of aircraft departing from uncontrolled aerodrome, or other place of departure within MCTR/CTR, shall establish two-way radio contact with appropriate ATC unit before take-off and pass following flight data with requesting an ATC clearance.

- aircraft identification,
- type of aircraft,
- aircraft operator,
- stand number, or other aerodrome, or place of departure within CTR (if appropriate),
- destination aerodrome, or other place of arrival,
- requested level,
- exit point from MCTR/CTR/MTMA/TMA,
- confirmation of ATIS information and QNH <sup>1)</sup>,
- requested flight track/area, level (block of levels) and character of activity with expected time (as appropriate).

<sup>1)</sup> refers to departures from aerodrome for which an ATIS information is broadcast.

*Note: In case the pilots of helicopters of aeronautical rescue medical service, SAR and Police of the Slovak Republic are unable to comply with the above, they may pass flight data just prior to take-off from aerodrome. In case of departure from other place within MCTR/CTR, where there is no radio contact available, they may pass flight data immediately when airborne.*

#### 1.2.3 VFR flights at night

A night flight is conducted within the time between sunset and sunrise.

1.2.3.1 For designation of reserve fuel and oil the same requirements shall be used as for IFR flights.

1.2.3.2 Aircraft flying at night using night vision goggles perform in accordance with the internal regulations.

1.2.3.3 Alternate aerodrome is required for en-route flights.

1.2.3.4 All aeroplanes when operated as VFR flights at night shall be equipped as for the IFR flights, including the equipment for flights at night. The pilot-in-command shall be qualified correspondingly.

1.2.3.5 Aircraft shall be equipped with SSR transponder capable of replying to mode A and C interrogations on 4096 codes or a mode S transponder.

1.2.3.6 A flight to be conducted in accordance with the visual flight rules shall not be commenced unless current meteorological reports or a combination of current reports and forecasts indicate that the meteorological conditions along the route or that part of the route to be flown under the visual flight rules will, at the appropriate time, be such as to render compliance with these rules.

1.2.3.7 The same meteorological conditions as for VFR flights during the day are requested for aerodrome VFR night flights.

#### 1.2.4 Zvláštné lety VFR (ZVFR)

Zvláštny let VFR je let VFR, ktorému služba riadenia letovej prevádzky vydá povolenie na let v riadenom okrsku v meteorologických podmienkach horších ako sú VMC. Minimálne letové dohľadnosti a vzdialenosti od oblakov pre lety za VMC sú uvedené v tabuľke v odseku ENR 1.2.1.1.

Zvláštné lety VFR sa môžu vykonávať len v riadenom okrsku (CTR) mimo oblakov za stálej viditeľnosti zeme pri minimálnej prízemnej aj letovej dohľadnosti 1 500 m (800 m pre vrtuľníky). Na vykonanie zvláštného letu VFR sa musí získať povolenie od stanovišťa ATC.

Stanovište ATC má právo, z prevádzkových dôvodov, nevydať povolenie na vykonanie zvláštného letu VFR.

V odôvodnených prípadoch môže stanovište ATC hladinovo obmedziť zvláštny let VFR tak, aby letel buď v alebo nie nad hladinou stanovenou stanovišťom ATC.

V prípade radarového vedenia zvláštného letu VFR je veliteľ lietadla zodpovedný za zabránenie zrážky s terénom a prekážkami a je povinný:

- a) dodržať meteorologické podmienky, ktoré nebudú horšie, než podmienky stanovené pre zvláštny let VFR;
- b) okamžite ohlásiť príslušnému stanovišťu ATC, že meteorologické podmienky dosiahli minimá VMC.

**Poznámka:** V súlade s predpisom L 4444 sa zvláštné lety VFR nesmú viesť radarom, pokiaľ si tak nevynútia zvláštné okolnosti (napríklad núdzové situácie).

Povinnosťou pilota je okamžite oznámiť stanovišťu ATC, ak nemôže postupovať v súlade s vydaným letovým povolením.

#### 1.2.4 Special VFR flights (SVFR)

Special VFR flight is a VFR flight cleared by air traffic control to operate within a control zone in meteorological conditions below VMC. VMC visibility and distance from cloud minima are contained in table in para. ENR 1.2.1.1.

Special VFR flights can be executed only within a control zone clear of cloud and with the surface in sight and minimum ground and flight visibility is 1 500 m (for helicopter 800 m). To perform the special VFR flight the clearance from an ATC unit has to be obtained.

The ATC unit is authorized to refuse an issue of a clearance to pilot for conducting the special VFR flight due to traffic situation.

In case of need the ATC unit can instruct the pilot to fly at or not above the altitude assigned by the ATC unit.

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

- a) to adhere to meteorological conditions which shall not be below the conditions prescribed for special VFR flights;
- b) to inform immediately appropriate ATS unit when meteorological conditions will reach VMC minima.

**Note:** In accordance with ICAO Doc 4444 the special VFR flights shall not be radar vectored unless special circumstances, such as emergencies, dictate otherwise.

The pilot is obliged immediately to inform the ATC unit when unable to comply with ATC clearance.

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