

## LKNA AD 2.20 PRAVIDLA PRO MÍSTNÍ PROVOZ

## LKNA AD 2.20 LOCAL TRAFFIC REGULATIONS

### 2.20.1 Časové relace organizování letové směny

2.20.1.1 S výjimkou letů v rámci SAR a s výjimkou udělenou velitelem Vzdušných sil lze plánovat letová zaměstnání takto:

- Zimní období: 0600 - 2200 UTC
- Letní období: 0500 - 2100 UTC

Letové akce v den, který následuje po dni pracovního volna/klidu zahajovat nejdříve v 0900 (0800) UTC. Před dnem pracovního volna/klidu plánovat letové akce do 1300 (1200) UTC.

### 2.20.2 Místní omezení letového provozu

2.20.2.1 Lety v rámci SAR mají přednost před ostatními lety s výjimkou letů v nouzi.

### 2.20.3 Pojíždění a parkování letadel

2.20.3.1 Pohyby a rozmisťování letadel na parkovací místa na odbavovacích plochách řídí řídicí odbavovací plochy.

2.20.3.2 Povolení k pojíždění vydané letištní řídicí věží nezbavuje pilota povinnosti řídit se pokyny řídicího odbavovací plochy. Zahájí-li pojíždění nebo pokračuje-li v pojíždění bez vedení řídicího odbavovací plochy, zodpovídá velitel letadla sám za vyhnutí se střetu s jinými letadly, vozidly, osobami nebo předměty na odbavovací ploše.

2.20.3.3 Pojíždění z odbavovacích ploch na RWY 13/31 je vedeno po betonových a asfaltových TWYs (viz. [LKNA AD 2.8](#)).

2.20.3.4 Motorové zkoušky je povoleno provádět pouze na místech určených provozovatelem letiště.

2.20.3.5 TWY T mezi TWY C a TWY A podél APN S je použitelná pouze pro letadla kategorie A, B (do 24 m rozpětí). Pro letadla kategorie C je tato část TWY T použitelná pouze po schválení řídicího odbavovací plochy a TWR a při průjezdu podél APN S pod řízením řídicího odbavovací plochy.

2.20.3.6 Stání pro letadla na odbavovací ploše APN S jsou použitelná pouze pro letadla kategorie A a B (do rozpětí 24 m).

2.20.3.7 TWY T mezi TWY D a TWY A je použitelná pouze pro letadla kategorie A a B (do rozpětí 24 m).

### 2.20.4 Provoz kritických typů letadel

2.20.4.1 Kritické typy letadel

Za níže uvedených podmínek je povolen provoz do velikosti typů C-130, C-160, A-319.

2.20.4.2 Únosnost (PCN) RWY, TWY, APN

Překročení PCN RWY, TWY, APN povoluje provozovatel letiště na žádost provozovatele letadla. Zvýšení PCN je možné pouze do výše maximálně ACN 30.

### 2.20.1 Flying time frame

2.20.1.1 With the exception of SAR flights or with an exemption granted by the Air Force Commander the flight operations shall be planned as follows:

- Winter season: 0600 - 2200 UTC
- Summer season: 0500 - 2100 UTC

In the days following the weekend or holiday, all flying operations shall be commenced not sooner than 0900 (0800) UTC. In the days before a weekend or holiday, all flight operations shall be planned to last for not later than 1300 (1200) UTC.

### 2.20.2 Local traffic restrictions

2.20.2.1 SAR lights have priority over other flights with exception of flights in emergency.

### 2.20.3 Aircraft taxiing and parking

2.20.3.1 Authorized signalmen control the movement and assign parking positions to aircraft on the apron.

2.20.3.2 Taxi clearance issued by TWR does not exempt the pilot from his duty to follow the signalman instructions. If the pilot-in-command begins or continues taxiing without the guidance of the signalman, he or she is responsible for avoiding collision with other aircraft, vehicles, persons or objects on the apron.

2.20.3.3 Taxiing from aprons to RWY 13/31 is led along concrete and asphalt TWYs (see [LKNA AD 2.8](#)).

2.20.3.4 Engine test runs shall be carried out on the places designated by aerodrome operator only.

2.20.3.5 TWY T between TWY C and TWY A along APN S is usable only for category A, B aircraft (wingspan up to 24 m). This part of TWY T is useable for category C aircraft only after an approval of an authorized signalman and TWR and taxiing along APN S shall be controlled by the authorized signalman.

2.20.3.6 Parking stands on APN S are available for category A, B aircraft (wingspan up to 24 m) only.

2.20.3.7 TWY T between TWY D and TWY A is usable for category A, B aircraft (wingspan up to 24 m) only.

### 2.20.4 Operations of critical aircraft types

2.20.4.1 Critical aircraft types

Under conditions described below operation of aircraft up to size of C-130, C-160, A-319 is allowed.

2.20.4.2 Strength (PCN) of RWY, TWY, APN

Exceeding of strength of RWY, TWY, APN can be allowed by the aerodrome operator based on the aircraft operator request. PCN increase is possible only up to ACN 30.

## 2.20.4.3 TWY

Pro kritické typy letadel je použitelná TWY E a TWY T přilehlá k APN M. Navazující plochy jsou neuzpevněné s travnatým povrchem. Posádky čtyřmotorových letadel jsou povinny používat minimální tah vnějších pohonných jednotek a je-li to možné, provádět pojiždění s vypnutými vnějšími pohonnými jednotkami.

## 2.20.4.4 Trasa pojiždění pro kritické typy letadel

Pro kritické typy letadel jsou použitelné plochy: RWY 13/31, TWY E, TWY T přilehlá k APN M, viz. mapa (LKNA AD 2-20).

## 2.20.4.5 Vedení pojiždění, Marshalling

Pojiždění kritických typů letadel z/na RWY po TWY a APN M je v úseku křížení TWY E a TWY T na APN M a zpět provedeno vodící čarou modré barvy (C-130) a řízeno pokyny řídicího odbavovací plochy. Posádky kritických typů letadel jsou žádány, aby snížily standardní rychlosti pojiždění.

## 2.20.4.6 Kategorie letiště pro účely záchranné a požární služby

Provozovatel letiště na vyžádání 24H předem poskytne vyšší kategorii letiště s možností navýšení až na kategorii 8.

## 2.20.5 Postupy ATS

## 2.20.5.1 Rozstupy mezi zvláštními lety VFR

2.20.5.1.1 Zajištění vertikálních nebo horizontálních rozstupů mezi zvláštními lety VFR, ve smyslu předepsání příslušného úřadu ATS (ODVL SDK MO), tak jak je požadováno v Let-1-6/L4444, ustanovení 5.2.1 písmenu e, se nepožadují.

## 2.20.5.2 Činnost v MCTR v případě náhlé změny z VMC na IMC

2.20.5.2.1 V případech, kdy se meteorologické podmínky v MCTR náhle změní z VMC na IMC a nelze v reálném čase (okamžitě) zajistit předepsaný rozstup mezi lety IFR a případnými zvláštními lety VFR (pokud jsou tyto lety v interakci), vydá ATC povolení k provedení zvláštnímu letu VFR, v souladu s Let-1-6/L4444, Hl.7, ust. 7.14 ihned, jakmile požadovaný rozstup bude dosažen. Let VFR, kterému se z výše uvedených důvodů nevydá ATC povolení k provedení zvláštnímu letu VFR, se nepovažuje za událost v letovém provozu a nepodléhá oznamování / hlášení.

## 2.20.5.3 Postupy k zajištění rozstupů mezi vrtulníky, provádějícími zvláštní lety VFR do výšky 1000 ft AGL a lety IFR

2.20.5.3.1 Je-li zvláštní let VFR prováděn do ALT odpovídající výšce do 1000 ft AGL, příčný (zeměpisný) rozstup od letu IFR ve fázi vzletu nebo přiblížení (přistání) se považuje za zajištěný:

- 1) když vrtulník křížuje RWY dříve, než přilétávající letadlo IFR mine fix ve vzdálenosti 4NM od prahu RWY, přičemž trať letu musí vést ve směru odchýleném nejméně 45° od obráceného směru přiblížení. Nelze-li čas křížování RWY

## 2.20.4.3 TWY

For critical types of aircraft TWY E and TWY T adjacent to APN M are useable. The adjacent areas are unpaved with grass surface. The crews of four-engine aircraft are obliged to use minimal thrust of outer engines and if possible to taxi with outer engines off.

## 2.20.4.4 Taxi route for critical types of aircraft

Useable areas for critical types of aircraft are: RWY 13/31, TWY E, TWY T adjacent to APN M, see the chart (LKNA AD 2-20).

## 2.20.4.5 Guidance of taxiing, Marshalling

Taxiing of critical types of aircraft from/to RWY on TWY and APN M in the section from TWY E and TWY T intersection to APN M and vice versa is performed by guideline in blue color (C-130) and controlled by instructions of signalman. Crews of critical types of aircraft are requested to reduce a standard speed of taxiing.

## 2.20.4.6 Aerodrome category for purpose of rescue and firefighting services

The aerodrome operator provides a higher category of the aerodrome on request (24 hours in advance) with a possibility of increase up to category 8.

## 2.20.5 ATS procedures

## 2.20.5.1 Special VFR flights separation

2.20.5.1.1 Provision of vertical and horizontal separation between special VFR flights according to ATS authority's regulation (ODVL SDK MO), as requested in Let-1-6/L4444, provision 5.2.1, letter e, is not requested.

## 2.20.5.2 Activity in MCTR in case of a sudden change from VMC to IMC

2.20.5.2.1 In case when the meteorological conditions in MCTR suddenly change from VMC to IMC and it is not possible to provide prescribed separation between IFR and potential special VFR flights (if the flights are in interaction) in real time (immediately), ATC issues a clearance to carry out special VFR flight, in accordance with Let-1-6/L4444, Hd.7, Art. 7.14, as soon as the required separation is reached. VFR flight which will not be given a clearance by ATC to conduct a special VFR flight due to the reasons described above, is not considered as an event in air traffic and therefore is not subject of report.

## 2.20.5.3 Procedures for provision of separation between helicopters conducting special VFR flights up to 1000 ft AGL and IFR flights

2.20.5.3.1 If a special VFR flight is carried out up to ALT equivalent to 1000 ft AGL, the lateral separation from IFR flight while departing or approaching (landing) is considered as ensured:

- 1) if the helicopter crosses RWY prior to the IFR flight passes the fix in the distance of 4NM from RWY THR, where the flight path shall be deviated at least 45° from the reversed approach direction. If the expected time of crossing the