

I přes obdržení časový slot má stanoviště ATS na LKKV právo rezervaci následně modifikovat či zcela zrušit z provozních důvodů. O této skutečnosti je pilot vyrozuměn prostřednictvím emailu či SMS na registrovaném telefonním čísle.

2.20.11.3 Náhradní postupy

V případě výpadku nebo poruchy LARS se MLČ v TMA / CTR Karlovy Vary koordinuje se stanovištěm ATS telefonicky na čísle ☎ +420 353 239 717 nejpozději 2 hodiny před zamýšleným zahájením MLČ, bude-li let prováděn za IFR. Let VFR může být koordinován bezprostředně před vstupem do CTR / TMA Karlovy Vary.

LKKV AD 2.21 POSTUPY PRO OMEZENÍ HLUKU

2.21.1 Omezení letů

2.21.1.1 Letadla certifikovaná dle ICAO Annex 16/I, část II, Hlava 2 nebo letadla bez certifikace dle ICAO Annex 16/I, část II.

2.21.1.1.1 Vzlety a přistání nejsou povoleny. V případě letů výjimečné povahy je možno využít postup dle AIP GEN 1.2.1.12.

2.21.1.2 Je žádoucí, aby letadla letící po okruhu nepřelétávala, pokud to lze, obydlená území obcí Olšová Vrata, Kolová a Pila.

2.21.2 Omezení akrobatických letů nad letištěm.

2.21.2.1 Je povoleno maximálně 8 letů denně s délkou jednotlivých akrobatických letů nejvýše 20 minut a to ve všedních dnech nejdéle do 1800 (1700) UTC, v sobotu do 1400 (1300) UTC. V neděli je akrobatický provoz zcela vyloučen.

2.21.3 Vizuální odlety z RWY 29 letadel kategorie C na KILNU a ODPAL nejsou povoleny z důvodů pro omezení hluku nad lázněmi Karlovy Vary.

LKKV AD 2.22 LETOVÉ POSTUPY

2.22.1 VŠEOBECNĚ

2.22.1.1 Jestliže je překážkové osvětlení Vítkův vrch 2214 ft/ 675 m AMSL (viz přistávací mapa) mimo provoz, je přistání na RWY 11 v noci zakázáno.

2.22.1.2 RWY 12/30 je použitelná pouze ve dne pro:

- lety VFR (zvláštní let VFR);
- lety IFR, kdy přiblížení bude dokončeno jako přiblížení za viditelností země (vizuální přiblížení).

2.22.1.3 Velitelé letadel jsou žádáni, aby při navázání spojení potvrdili informaci ATIS a zopakovali dané QNH.

2.22.2 POSTUPY PRO IFR LETY

2.22.2.1 Vyčkávání

2.22.2.1.1 Postupy pro vyčkávání jsou zobrazeny na mapě pro přiblížení podle přístrojů - ICAO.

Despite received and confirmed "LFA slot", appropriate ATC unit at LKKV has the right to modify or even to cancel confirmed reservation due to operational reasons. Pilot is notified of this fact via email or SMS on the registered phone number.

2.20.11.3 Contingency procedures

In case of LARS outage or failure, LFA in TMA / CTR Karlovy Vary shall be coordinated with ATC unit by phone ☎ +420 353 239 717, for IFR flight not less than 2 hours prior LFA beginning. VFR flight can be coordinated at the latest prior entering CTR / TMA Karlovy Vary.

LKKV AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

2.21.1 Restrictions of flights

2.21.1.1 Aeroplanes certified in accordance with ICAO Annex 16/I, Part II, Chapter 2 or aeroplanes without certification in accordance with ICAO Annex 16/I, Part II.

2.21.1.1.1 Take-offs and landings are not permitted. In exceptional cases it is possible to use the procedure in accordance with AIP GEN 1.2.1.12.

2.21.1.2 It is desirable that aircraft flying along the traffic circuit do not overfly the populated areas of villages Olšová Vrata, Kolová and Pila if it is possible.

2.21.2 Restrictions of acrobatic flights over the aerodrome.

2.21.2.1 It is permitted maximum 8 flights per day with duration of particular acrobatic flight maximum 20 minutes, on working days up to 1800 (1700) UTC, on Saturday up to 1400 (1300) UTC. An acrobatic operation is prohibited on Sunday.

2.21.3 Visual departures to KILNU and ODPAL from RWY 29 of the aircraft category C are not allowed due to noise abatement over Spa Karlovy Vary.

LKKV AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

2.22.1 GENERAL

2.22.1.1 If the obstacle lights Vítkův vrch 2214 ft/675 m AMSL (see Landing Chart) is out of service, landing on RWY 11 in the night is prohibited.

2.22.1.2 RWY 12/30 is available in the daytime only for:

- VFR flights (special VFR flights);
- IFR flights, when final approach will be carried out as visual approach.

2.22.1.3 Pilots-in-command are requested to confirm ATIS information and read back its QNH when establish radio contact.

2.22.2 PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS

2.22.2.1 Holding

2.22.2.1.1 Holding procedures are shown on Instrument Approach Chart - ICAO.

2.22.2.2 Přiblížení

2.22.2.2.1 Postupy pro standardní přístrojové přiblížení k bodu IAF jsou popsány na následujících stranách a zobrazeny na mapě STAR. Postupy pro počáteční, střední, konečné a nezdařené přiblížení, t.j. od bodu IAF jsou zobrazeny na mapě přiblížení podle přístrojů (IAC) - ICAO.

2.22.2.2.2 Je-li letadlu povoleno službami řízení letového provozu klesat na IAF BALTU do FL 60, provede velitel letadla přímé přiblížení od IAF BALTU. V opačném případě mu bude přidělena STAR BALTU 1P na IAF DONAD.

2.22.2.2.3 Pro RNAV příletové tratě se požaduje certifikace RNAV-1 využívající GNSS.

Poznámka: Dostupnost signálu DME/DME není zaručena.

2.22.2.2.4 Letadla vybavená podle certifikace RNAV-5, ale schopná letět po přidělené příletové RNAV-1 trati musí informovat ATC při prvním navázání spojení a ATC bude letadlo monitorovat s využitím přehledových systémů, za účelem vyloučení navigačních chyb.

2.22.2.2.5 Letadla nevybavená pro RNAV musí informovat ATC při prvním navázání spojení a budou vektorována.

2.22.2.3 Odlety

2.22.2.3.1 Řídicí letového provozu nevydá povolení k odletu z RWY 29, pokud meteorologické podmínky neumožní jednoznačnou identifikaci překážky Vítkův vrch, 2214 ft / 675 m AMSL, 500 m za odletovým koncem dráhy 29 vlevo.

(Ref. AD 2 - LKKV - RNAV SID RWY 29, Close in obstacle)

2.22.2.3.2 Postupy pro odlet jsou popsány na následujících stranách a zobrazeny na mapách SID.

2.22.2.3.3 Pro RNAV odletové tratě se požaduje certifikace RNAV-1 využívající GNSS.

Poznámka: Dostupnost signálu DME/DME není zaručena.

2.22.2.3.4 Letadla vybavená podle certifikace RNAV-5, ale schopná letět po přidělené odletové RNAV-1 trati musí informovat ATC při prvním navázání spojení a ATC bude letadlo monitorovat s využitím přehledových systémů, za účelem vyloučení navigačních chyb.

2.22.2.3.5 Letadla nevybavená pro RNAV musí informovat ATC při prvním navázání spojení a budou vektorována.

2.22.2.4 Přiblížení okruhem

Výšky OCA pro RWY 11/29 - viz mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO.

Omezení: Po přístrojovém přiblížení jsou stanoveny směry okruhů pro všechny kategorie letadel následovně:

RWY 11 - pravý okruh

RWY 29 - levý okruh.

2.22.3 PŘEHLEDOVÉ SLUŽBY ATS A POSTUPY

2.22.3.1 V CTA Karlovy Vary, TMA Karlovy Vary a CTR Karlovy Vary jsou poskytovány přehledové služby ATS pouze letadlům vybaveným odpovídačem SSR. Radarová přiblížení se neprovádějí.

2.22.2.2 Approaches

2.22.2.2.1 Procedures for standard instrument approaches to point IAF are described on the following pages and shown on STAR chart. Initial, intermediate, final and missed approach procedures, i.e. from IAF are shown on Instrument Approach Charts (IAC) ICAO.

2.22.2.2.2 If the aircraft is cleared by ATS descend to IAF BALTU to FL 60, pilot-in-command will perform a straight-in approach from IAF BALTU. In the opposite case he will be assigned to STAR BALTU 1P to IAF DONAD.

2.22.2.2.3 RNAV-1 certification based on GNSS is required for RNAV arrival routes.

Note: Availability of DME/DME signal is not guaranteed.

2.22.2.2.4 Aircraft only RNAV-5 capable but able to follow the assigned route based on RNAV-1 shall inform ATC at first contact and the ATC will provide flight path monitoring, in order to mitigate the risk of gross navigation errors.

2.22.2.2.5 Aircraft not approved for RNAV operations shall inform ATC when establishing the first radio contact, vectoring will be provided.

2.22.2.3 Departures

2.22.2.3.1 Air traffic controller will not clear an aircraft for take off from RWY 29 if the meteorological conditions do not allow a clear identification of the obstacle Vítkův vrch, 2214 ft / 675 m AMSL, 500 m behind RWY 29 end on the left.

(Ref. AD 2 - LKKV - RNAV SID RWY 29, Close in obstacle).

2.22.2.3.2 Departure procedures are described on the following pages and shown on SID charts.

2.22.2.3.3 RNAV-1 certification based on GNSS is required for RNAV departure routes.

Note: Availability of DME/DME signal is not guaranteed.

2.22.2.3.4 Aircraft only RNAV-5 capable but able to follow the assigned route based on RNAV-1 shall inform ATC at first contact and the ATC will provide flight path monitoring, in order to mitigate the risk of gross navigation errors.

2.22.2.3.5 Aircraft not approved for RNAV operations shall inform ATC when establishing the first radio contact, vectoring will be provided.

2.22.2.4 Visual manoeuvring (circling)

OCA for RWY 11/29 - see Instrument Approach Charts - ICAO.

Restriction: The directions of circling after completing an instrument approach for all categories of aircraft are as follows:

RWY 11 - right circling

RWY 29 - left circling.

2.22.3 ATS SURVEILLANCE SERVICES AND PROCEDURES

2.22.3.1 In CTA Karlovy Vary, TMA Karlovy Vary and CTR Karlovy Vary ATS surveillance services are provided for SSR transponder equipped aircraft only. Radar approaches are not conducted.

2.22.3.2 Snížené minimum rozstupu založeného na přehledových systémech ATS 3 NM je aplikováno do vzdálenosti 32 NM DME KV, a to pouze ve FIR Praha.

2.22.3.3 Přehledové systémy ATS

SSR, WAM využity jakožto zdroje přehledové informace.

2.22.3.4 V TMA a CTR Karlovy Vary je přehledové krytí zajištěno v a nad minimálními nadmořskými výškami pro poskytování přehledových služeb ATC, viz mapa LKKV AD 2-43.

2.22.4 POSTUPY PRO VFR LETY

2.22.4.1 Přílety

2.22.4.1.1 Velitelé letadel letících podle VFR v hladinách do 3500 ft AMSL včetně, musí nejméně 3 minuty před vstupem do CTR navázat spojení na kmitočtu KARLOVY VARY TWR 121,230 a předat údaje o letu podle ENR 1.2.1.9.

2.22.4.1.2 Velitelé letadel letících podle VFR v hladinách nad 3500 ft AMSL, musí nejméně 3 minuty před vstupem do TMA navázat spojení na kmitočtu KARLOVY VARY RADAR 118,650 MHz a předat údaje o letu podle ENR 1.2.1.9.

2.22.4.1.3 Piloti letadel přilétávajících na LKKV musí dodržet posloupnost bodů znázorněných na Mapě příletů a odletů za VFR na hladině ne vyšší než 3500 ft AMSL, pokud neobdrželi jiné instrukce od ATC. Pokud pilot nezíská povolení k pokračování na přiblížení k letišti, musí zahájit vyčkávání:

- Severně od bodu ALFA
- Jižně od bodu BRAVO

až do obdržení dalších instrukcí od ATC.

Poznámka: v závislosti na provozních podmínkách mohou piloti obdržet instrukce od ATC, aby pokračovali od vstupního bodu co nejkratší trátí přímo na zařazení se do příslušné polohy na letištním okruhu oznámeného ATC.

2.22.4.2 Odlety

2.22.4.2.1 Velitelé odlétávajících letadel VFR musí navázat spojení na kmitočtu KARLOVY VARY TWR 121,230 za účelem předání údajů o letu podle ENR 1.2.1.9 a obdržení letového povolení.

2.22.4.2.2 Při pojiždění na RWY 12/30 musí pilot zastavit na vyznačených vyčkávacích místech a vyžádat si povolení ke křížování RWY 11/29.

2.22.4.2.3 Při pojiždění z RWY 12/30 na stojánku si musí pilot před křížováním RWY 11/29 vyžádat povolení.

2.22.4.2.4 Piloti po vzletu musí pokračovat na výstupní bod z CTR co nejkratší trátí na hladině letu ne výše než 3500 ft AMSL, pokud neobdrželi jiné instrukce od ATC.

2.22.4.3 VFR vstupní a výstupní body do/z CTR Karlovy Vary jsou znázorněny na Mapě příletů a odletů za VFR.

2.22.3.2 Reduced ATS surveillance systems separation minimum 3 NM is applied to a distance 32 NM DME KV and within FIR Praha only.

2.22.3.3 ATS Surveillance systems

SSR, WAM used as the surveillance information sources.

2.22.3.4 In TMA and CTR Karlovy Vary the surveillance coverage is ensured at and above of the ATC surveillance minimum altitudes, see chart LKKV AD 2-43.

2.22.4 PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS

2.22.4.1 Arrivals

2.22.4.1.1 Pilots-in-command of aircraft flying under VFR at levels up to and including 3500 ft AMSL, shall establish radio contact with KARLOVY VARY TWR 121,230 at least 3 minutes before entering CTR and pass information about flight according to ENR 1.2.1.10.

2.22.4.1.2 Pilots-in-command of aircraft flying under VFR at levels above 3500 ft AMSL, shall establish radio contact with KARLOVY VARY RADAR 118,650 MHz at least 3 minutes before entering TMA and pass information about flight according to ENR 1.2.1.10

2.22.4.1.3 The pilots are expected on arrivals to follow waypoint sequence shown on VFR Arrivals and Departures Chart at maximum altitude 3500 ft AMSL unless otherwise instructed by ATC. If no other ATC instructions are received prior passing respective holding point, commence holding:

- North of point ALFA
- South of point BRAVO

until further ATC instructions.

Note: depending on the traffic conditions, pilots can be instructed by ATC to proceed by the most direct route from an entry point to aerodrome traffic circuit to join at any position according the ATC instruction.

2.22.4.2 Departures

2.22.4.2.1 Pilots-in-command of departing VFR aircraft shall establish radio contact with KARLOVY VARY TWR 121,230 to pass information about flight according to ENR 1.2.1.10 and obtain ATC clearance.

2.22.4.2.2 When taxiing to RWY 12/30 pilot has to stop on marked holding positions and request clearance for crossing RWY 11/29.

2.22.4.2.3 When taxiing from RWY 12/30 to the apron the pilot has to request clearance before crossing RWY 11/29.

2.22.4.2.4 After take-off, pilots shall proceed to exit points at maximum altitude 3500 ft AMSL by the most direct route unless otherwise instructed by ATC.

2.22.4.3 VFR entry and exit significant points to/from CTR Karlovy Vary are shown on VFR Arrivals and Departures Chart.

VFR vstupní/výstupní body do/z CTR a vyčkávací body:
VFR entry/exit significant points to/from CTR and holding points:

Označení / Designation	Poloha / Location	Souřadnice / Coordinates	
NOVEMBER	Rybník / Pond Velká Nejsa	50 16 54 N 012 56 19 E	vstupní/výstupní / entry/exit
ECHO	Žlutice (hráz přehrady / reservoir dam)	50 05 03 N 013 07 36 E	vstupní/výstupní / entry/exit
SIERRA	Bečov	50 05 02 N 012 50 24 E	vstupní/výstupní / entry/exit
WHISKY	Loket	50 11 22 N 012 45 29 E	vstupní/výstupní / entry/exit
ALFA	Parkoviště u hotelu Hubertus / Parking lot at Hotel Hubertus	50 14 16 N 012 55 44 E	vyčkávací / holding
BRAVO	Stanovice (severní břeh přehrady / north bank of the dam)	50 10 15 N 012 53 30 E	vyčkávací / holding

2.22.4.4 Je žádoucí, aby letadla letící po okruhu nepřelétávala, je-li to proveditelné, obydlená území obcí Olšová Vrata, Kolová a Pila, a dle možností daných výkonnostními charakteristikami letadla, sledovala letištní okruhy znázorněné v AD 2-LKKV-VFRC, a to v souladu s instrukcemi TWR Karlovy Vary.

2.22.4.5 Letové posádky letů VFR jsou žádány, aby před vstupem do prostorů CTR/TMA Karlovy Vary mimo publikovanou provozní dobou stanovišť ATS Karlovy Vary voláním kmitočtu KARLOVY VARY TWR 121,230 ověřily aktivaci těchto prostorů. Postup je odůvodněn možnou změnou provozní doby letiště a služeb ATS, kdy z časových důvodů již není možné vydat příslušný NOTAM.

2.22.4.4 It is desirable that aircraft flying along the traffic circuit do not overfly the populated areas of villages Olšová Vrata, Kolová and Pila if practicable, and follow aerodrome traffic circuits according ATC instructions depicted on AD 2-LKKV-VFRC whenever the aircraft performance enables it.

2.22.4.5 Crew of VFR flights are required to call KARLOVY VARY TWR 121,230 before enter CTR/TMA Karlovy Vary outside operational hours KARLOVY VARY ATS units to verify the activation of these areas. This is because there may be a change to aerodrome / ATS operational hours at a short notice when due to time constraints appropriate NOTAM could not be issued.

2.22.5 SNÍŽENÁ MINIMA ROZSTUPU NA DRÁŽE

2.22.5.1 Snížená minima rozstupu na dráze mezi dvěma letadly využívajícími stejnou dráhu smí být použita pro RWY 11 a RWY 29.

Snížená minima rozstupu na dráze smí být použita:

- mezi následujícím přistávajícím a předcházejícím přistávajícím letadlem,
- mezi následujícím přistávajícím a předcházejícím odlétávajícím letadlem,
- mezi následujícím odlétávajícím a předcházejícím odlétávajícím letadlem.

2.22.5.2 Snížená minima rozstupu na dráze nesmí být použita mezi odlétávajícím a předcházejícím přistávajícím letadlem.

2.22.5.3 Podmínky pro použití snížení minima rozstupu na dráze.

Snížená minima rozstupu na dráze mezi dvěma letadly využívajícími stejnou dráhu smí být použita pouze za předpokladu splnění následujících podmínek:

- dohlednost je 5 km nebo vyšší a výška základny oblačnosti (BKN nebo OVC) nesmí být nižší než 1000 ft,
- zadní složka větru není více než 5 kt,
- brzdící účinky na dráze nejsou negativně ovlivněny ledem, sněhem, rozbitým sněhem a vodou,
- následující letadlo obdrží informaci o předcházejícím letadle. *Příklad frazeologie: "OKXXX, odlétající/uvolňující provoz C172, dráha 29 přistání/vzlet povolen, vítr 230 stupňů 6 uzlů".*
- za denního světla od 30 minut po místním východu Slunce do 30 minut před místním západem Slunce,
- musí být uplatňována minima rozstupu podle turbulence v úplavu,
- minimum rozstupu nadále existuje mezi dvěma odlétávajícími letadly okamžitě po vzletu druhého letadla,
- pro určené bezpečné vzdálenosti mezi předcházejícím a následujícím letadlem využívá letištní řídicí letového provozu minut příslušných dráhových křižovatek a/nebo prahu dráhy.

2.22.5 REDUCED RUNWAY SEPARATION MINIMA

2.22.5.1 Reduced runway separation minima between two aircraft using the same RWY can be applied for RWY 11 and RWY 29.

Reduced runway separation minima shall be applied:

- between succeeding and preceding landing aircraft;
- between succeeding landing and preceding departing aircraft;
- between succeeding and preceding departing aircraft.

2.22.5.2 Reduced runway separation minima shall not be applied between a departing aircraft and a preceding landing aircraft.

2.22.5.3 Conditions for reduced runway separation minima.

Reduced runway separation minima between two aircraft using the same RWY shall be subject to the following conditions:

- visibility is at least 5 km and ceiling (BKN or OVC) is not lower than 1000 ft,
- tailwind component is not more than 5 kt,
- the braking action shall not be adversely affected by runway contaminants such as ice, slush, snow and water,
- following aircraft will receive information about preceding aircraft. *Example of phraseology: "OKXXX, departing/vacating traffic C172, runway 29 cleared to land/cleared for take-off, wind 230 degrees, 6 knots",*
- the daylight, from 30 minutes after sunrise till 30 minutes before sunset,
- wake turbulence minima are applied,
- minimum separation continues to exist between two departing aircraft immediately after take-off of the second aircraft,
- tower controller shall use the runway intersection and/or runway threshold as a suitable landmarks for determination of the safe distance between preceding and succeeding aircraft.

Specifikace Specification	Popis odchytky Deviation description	Typ odchytky Deviation type	Platnost Validity
CS ADR-DSN.B.185 Příčné sklony na pásech RWY Transverse slopes on RWY strips	Překročeny příčné sklony na některých částech pásu RWY 11/29 od -2.57% do -4.24% a od +2.57% do +4.93%, místo požadovaných 2.5%. Transverse slopes on some parts of RWY 11/29 strip exceeded from -2.57% to -4.24% and from +2.57% to + 4.93% instead of required 2.5%.	Dokument o schválení odchytky a opatřeních Deviation Acceptance and Action Document	31. 12. 2024
CS ADR-DSN.C.230 Sklony koncových bezpečnostních ploch Slopes on runway end safety areas	Překročení podélného sklonu v některých částech RESA RWY11. Překročení podélného sklonu od -5.2% do -6.4% místo požadovaných 5%. Longitudinal and slopes at some parts of RESA RWY 11 exceeded. Longitudinal slope exceeding from -5.2% to -6.4% instead of required 5%.	Dokument o schválení odchytky a opatřeních Deviation Acceptance and Action Document	31. 12. 2020
CS ADR-DSN.D.260 Min. vzdálenosti pojezdových drah Taxiway minimum separation distance	Vzdálenost mezi osou pojezdové dráhy TWY A a osou RWY11/29 je 109m, mezi osou TWY E a osou RWY 11/29 je 89m místo požadovaných 158m. The separation distance between center line of TWY A and center line of RWY 11/29 is 109m, between center line of TWY E and RWY 11/29 is 89m instead of required 158m.	Rovnocenná úroveň bezpečnosti Equivalent level of safety	Trvalá Permanent
CS ADR-DSN.D.265 Podélné sklony pojezdových drah Longitudinal slopes on taxiways	Překročeny podélné sklony na některých částech TWY D od -2.03% až do -2.3% a TWY E od -2.58% až do -4.88% a od +2.92% až do +3.21%, místo požadovaných 1.5%. Longitudinal slopes exceeded on some parts of TWY D from -2.03% to -2.3% and TWY E from -2.58% to -4.88% and from +2.92% to +3.21% instead of required 1.5%.	Zvláštní podmínka Special Condition	Trvalá Permanent
CS ADR-DSN.D.270 Změny podélných sklonů pojezdových drah Longitudinal slope changes on taxiways	Překročen stupeň změny podélných sklonů na některých částech pojezdových drah při přechodu z jednoho sklonu do druhého. TWY A -1.24% až -1.78%, TWY C -2.26%, +1.99% místo požadovaného 1% na 25m, TWY D -4.67% a +1.63%, TWY E od -1,63% až do +3,48%, místo požadovaného 1% na 30m. Rate of change of longitudinal slopes on some parts of taxiways exceeded at transition from one slope to another. TWY A from -1.24% to -1.78%, TWY C -2.26%, +1.99% instead of required 1% per 25m, TWY D -4.67% and +1.63%, TWY E from +1.63% to +3.48% instead of required 1% per 30m.	Zvláštní podmínka Special Condition	Trvalá Permanent
CS ADR-DSN.D.280 Příčné sklony pojezdových drah Transverse slopes on taxiways	Překročeny příčné sklony na některých částech pojezdových drah. TWY A od +2.27% až do +2.92%, TWY C -2.33% místo požadovaných 2%, TWY E od -1.69% až do -1.82%, místo požadovaných 1.5%. Transverse slopes on some parts of taxiways exceeded. TWY A from +2.27% to +2.92%, TWY C -2.33% instead of required 2%, TWY E from -1.69% to 1.82% instead of required 1.5%.	Zvláštní podmínka Special Condition	Trvalá Permanent
CS ADR-DSN.D.305 Postranní pásy pojezdové dráhy Taxiway shoulders	Celková šířka TWY B s postranními pásy je v přímých částech 21m (15m TWY B a postranní pásy 3m na každé straně), místo požadované šířky 25m. Overall width of TWY B and its shoulders on straight portions is 21m (15m TWY B and 3m taxiway shoulders on both sides) instead of required width 25m.	Dokument o schválení odchytky a opatřeních Deviation Acceptance and Action Document	31. 12. 2024
CS ADR-DSN.D.330 Sklony pásů pojezdových drah Slopes on taxiway strips	Překročení příčného sklonu na neupravené části pásu TWY E od +5.56% do +8.14%, místo požadovaných 5%. Transverse slope on ungraded part of TWY E strip exceeded from +5.56% to 8.14% instead of 5%.	Dokument o schválení odchytky a opatřeních Deviation Acceptance and Action Document	31. 12. 2020
CS ADR-DSN.J.475 RWY pro nepřesné přístrojové přiblížení Non-precision approach runways	Některé stávající objekty penetrují kuželovou, vnitřní vodorovnou, přibližovací a přechodové překážkové plochy RWY 11 při rozšíření pásu RWY 11/29 na 280m. Some existing objects penetrate conical, inner horizontal, approach and transitional obstacle limitation surfaces if RWY strip is extended to 280m.	Dokument o schválení odchytky a opatřeních Deviation Acceptance and Action Document	31. 12. 2024
CS ADR-DSN.J.480 RWY pro přesné přiblížení Precision approach runways	Některé stávající objekty penetrují přibližovací, přechodové plochy a plochu nezdařeného přiblížení RWY 29 při rozšíření pásu RWY na 280m. Some existing objects penetrate approach, transitional and balked landing obstacle limitation surfaces if RWY strip is extended to 280m.	Dokument o schválení odchytky a opatřeních Deviation Acceptance and Action Document	31. 12. 2024
CS ADR-DSN.J.485 RWY pro vzlety Runways meant for take-off	Některé stávající objekty penetrují vzletovou plochu pro RWY 11 a RWY 29. Some existing objects penetrate take-off climb obstacle limitation surface for RWY 11 and RWY 29.	Dokument o schválení odchytky a opatřeních Deviation Acceptance and Action Document	31. 12. 2024

Specifikace Specification	Popis odchyly Deviation description	Typ odchyly Deviation type	Platnost Validity
CS ADR-DSN.M.626 Jednoduché přiblížovací světelné soustavy Simple approach lighting systems	Jednoduchá přiblížovací světelná soustava pro RWY 11 pro nepřesné přístrojové přiblížení instalována v rámci Fáze 1 ve zkrácené délce 300 m. Instalace SALS 11 v plné délce 420 m bude provedena ve Fázi 2. Simple approach lighting system for non-precision instrument approach RWY 11 installed in Phase 1 at the length of 300 m. SALS 11 in full length of 420 m will be installed in Phase 2.	Dokument o schválení odchyly a opatření Deviation Acceptance and Action Document	31. 12. 2024
CS ADR-DSN.M.655 Ochranné plochy pro PAPI Obstacle protection surface for PAPI	Některé stávající objekty penetrují ochranné plochy PAPI RWY 11 a RWY 29 při rozšíření pásu RWY na 280m. Some existing objects penetrate obstacle protection surface for PAPI RWY 11 and RWY 29 if RWY strip is extended to 280m.	Dokument o schválení odchyly a opatření Deviation Acceptance and Action Document	31. 12. 2020
CS ADR-DSN.M.750 Plošné osvětlení odbavovací plochy Apron floodlighting	Plošné osvětlení odloučeného stání, zajišťované osvětlovacími balóny, nesplňuje požadavky na poměry rovnoměrnosti průměrného osvětlení 4:1. Naměřené hodnoty poměrů rovnoměrnosti vodorovného osvětlení činí 5.7:1, svislého osvětlení 4.5:1 a 6:1. The floodlighting of isolated aircraft parking stand, ensured by the floodlight- ing balloons, does not meet requirements for uniformity ratio of average illuminance. Measured value of uniformity ratio for horizontal illuminance is 5.7:1, for vertical illuminance 4.5:1 and 6:1 instead of required ration of 4:1.	Dokument o schválení odchyly a opatření Deviation Acceptance and Action Document	31. 12. 2024

LKKV AD 2.24MAPY VZTAHUJÍCÍ SE K LETIŠTI

LKKV AD 2.24CHARTS RELATED TO THE
AERODROME

Strana / Page	Název mapy / Chart name
LKKV AD 2-19	Letištní mapa - ICAO / Aerodrome Chart - ICAO
LKKV AD 2 -21	Mapa pro stání a pojíždění letadel na APN / Parking Stands and Taxiing on Apron
LKKV AD 2-25	Letištní překážková mapa - ICAO Typ A / Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A
AD 2-LKKV-RNAV SID RWY 29	Mapa RNAV standardních přístrojových odletů (RNAV SID) - ICAO RWY 29 RNAV Standard Departure Chart - Instrument - (RNAV SID) - ICAO RWY 29
AD 2-LKKV-RNAV SID RWY 11	Mapa RNAV standardních přístrojových odletů (RNAV SID) - ICAO RWY 11 RNAV Standard Departure Chart - Instrument - (RNAV SID) - ICAO RWY 11
AD 2-LKKV-RNAV STAR RWY 29	Mapa RNAV standardních přístrojových příletů (RNAV STAR) - ICAO RWY 29 RNAV Standard Arrival Chart - Instrument - (RNAV STAR) - ICAO RWY 29
AD 2-LKKV-RNAV STAR RWY 11	Mapa RNAV standardních přístrojových příletů (RNAV STAR) - ICAO RWY 11 RNAV Standard Arrival Chart - Instrument - (RNAV STAR) - ICAO RWY 11
LKKV AD 2-37-1	Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO ILS RWY 29 Instrument Approach Chart - ICAO ILS RWY 29
LKKV AD 2-37-3	Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO RNP RWY 29 Instrument Approach Chart - ICAO RNP RWY 29
LKKV AD 2-37-4	RNP RWY 29 - Seznam a posloupnost traťových bodů; SBAS FAS Data Block. RNP RWY 29 - List and sequence of way points; SBAS FAS Data Block.
LKKV AD 2-37-5	Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO NDB RWY 29 Instrument Approach Chart - ICAO NDB RWY 29
LKKV AD 2-37-7	Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO RNP RWY 11 Instrument Approach Chart - ICAO RNP RWY 11
LKKV AD 2-37-8	RNP RWY 11 - Seznam a posloupnost traťových bodů; SBAS FAS Data Block. RNP RWY 11 - List and sequence of way points; SBAS FAS Data Block.
LKKV AD 2-37-9	Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO NDB RWY 11 Instrument Approach Chart - ICAO NDB RWY 11
AD 2-LKKV-VFRC	Mapa příletů a odletů za VFR / VFR Arrivals and Departures Chart
LKKV AD 2-41	Oblasti s nebezpečnou koncentrací ptactva / Bird Hazard Concentrations Areas
LKKV AD 2-43	Mapa minimálních nadmořských výšek pro poskytování přehledových služeb ATC v prostoru CTR a TMA Karlovy Vary / ATC Surveillance Minimum Altitude Chart within CTR and TMA Karlovy Vary