

LKPR AD 2.20 PRAVIDLA PRO MÍSTNÍ PROVOZ

2.20.1 KOORDINOVANÉ LETIŠTĚ

2.20.1.1 Letiště Praha/Ruzyně je koordinované letiště. Proto pro všechny lety a jejich jakékoliv změny (vyjma letů při nouzovém přistání, letů souvisejících se záchranou lidského života, letů za účelem pátrání a záchrany) je nezbytné před uskutečněním letu žádat letištní slot pro přílet a odlet u koordinátora letiště na adrese:

Slotová koordinace Česká republika
letiště Praha/Ruzyně
P.O.Box 67
160 08 Praha 6
Česká republika

☎ 220 116 122

✉ PRGSP7X@prg.aero (zasílání žádosti o sloty - formát SCR, GCR)

✉ slot.coord@prg.aero (ostatní komunikace)

Provozní doba: H24

Poznámka: viz. GEN 1.2, bod 1.2.1.8

2.20.1.2 Na letišti Praha/Ruzyně je vybírán koordinační poplatek dle podmínek uvedených v GEN 4.1.7.

2.20.2 ŘÍZENÍ LETADEL POHYBUJÍCÍCH SE NA POHYBOVÉ PLOŠE

2.20.2.1 Na stáních 1, 3 až 7, 9 až 12, 14 až 24 a 26 až 31 se neposkytuje služba řízení. Letadlům je poskytována služba řízení v místě stání pouze v případě poruchy Visual Docking Guidance System nebo na vyžádání.

2.20.2.2 Na stáních 50 až 75 a E3 až E7 se letadla vozidlem FOLLOW ME nezavádí a bude jim poskytována služba řízení v místě stání.

2.20.2.3 Vjezd letadla do stání na vlastní pohon je povolen:

- pokud je v provozu Visual Docking Guidance System a nezobrazuje nápis "STOP" nebo
- pokud je v místě stání přítomna služba řízení.

2.20.2.4 V případě provozu za nízké dohlednosti musí letadla po přistání zastavit před vjezdem na odbavovací plochu na příslušné TWY a vyčkat na vozidlo FOLLOW ME, kterým budou zavedena na příslušné stání a bude jim poskytována služba řízení v místě stání, s výjimkou stání vybavených vizuálním naváděcím systémem APIS-R (další informace viz LKPR AD 2.20.3).

2.20.2.5 Služba řízení letadel na odbavovací ploše při výjezdu ze stání bude poskytována pouze na vyžádání.

2.20.2.6 Služba řízení letadel při výjezdu/ vjezdu ze/ na stání jiná, než jsou stání na odbavovacích plochách, bude poskytována pouze na vyžádání provozovatele nebo velitele letadla.

2.20.2.7 Během poježdění po odbavovací ploše zodpovídá velitel letadla sám za zabránění střetnutí s jinými letadly, vozidly, osobami nebo předměty.

LKPR AD 2.20 LOCAL TRAFFIC REGULATIONS

2.20.1 CO-ORDINATED AIRPORT

2.20.1.1 Praha/Ruzyně Airport is a co-ordinated airport. Therefore for all flights and whatever their changes (except emergency landing, flights connected with human life saving, search and rescue flights) the slots for arrival and departure shall be requested before realization of flight from the airport co-ordinator at the address:

Slot Coordination of the Czech Republic
Praha/Ruzyně Airport
P.O.Box 67
160 08 Praha 6
Czech Republic

☎ +420 220 116 122

✉ PRGSP7X@prg.aero (sending slots requests - format SCR, GCR)

✉ slot.coord@prg.aero (other communication)

Operational hours: H24

Note: see GEN 1.2, paragraph 1.2.1.8

2.20.1.2 The co-ordination fee is collected at Praha/Ruzyně airport according to conditions defined in GEN 4.1.7.

2.20.2 CONTROL OF AIRCRAFT MOVING ON MOVEMENT AREA

2.20.2.1 The control service on stands from 1, 3 to 7, 9 to 12, 14 to 24 and 26 to 31 is not provided. The control service in the position of stand will be provided only in case of Visual Docking Guidance System failure or on request.

2.20.2.2 The aircraft will not be led to stands 50 to 75 and E3 to E7 by FOLLOW ME car and the control service will be provided in the position of stand.

2.20.2.3 Entry of aircraft to the stand using its own propulsion is allowed:

- if Visual Docking Guidance System is in operation and a sign "STOP" is not displayed or
- if the control service is present in the position of stand.

2.20.2.4 In case of Low Visibility Operation before entering the apron arrived aircraft shall stop and hold on a relevant TWY until a FOLLOW ME car leads it to the stand and the control service will be provided in position of the stand, with exception of the stands equipped by visual docking guidance system APIS-R (other information see LKPR AD 2.20.3)

2.20.2.5 The control service for aircraft leaving the stand on apron will be provided on request only.

2.20.2.6 The control service for aircraft leaving or intending to stand on stands other than stands on aprons will be given only on aircraft operator's or pilot-in-command's request.

2.20.2.7 While taxiing on the apron, the pilot shall assume full responsibility for avoiding collision with other aircraft, vehicles, persons or objects..

2.20.2.8 Z důvodu zvýšení propustnosti odbavovací plochy SEVER je provozovatel letiště (Letiště Praha, a.s.) oprávněn nařídít uvolnění stání a přetah letadla na jím určené náhradní odstavné/odbavovací stání v případech, kdy doba stání letadla na odbavovacím stání překročí 180 minut.

2.20.2.9 Na odbavovacích plochách LKPR je zakázáno provádění motorových zkoušek, vyjma stání E3 až E7 na odbavovací ploše VÝCHOD v režimu volnoběhu pro vrtulové letouny s rozpětím křídel max. 29 m v době od 0600 do 2200 (0500-2100).

2.20.2.8 Because of increasing of apron NORTH capacity the airport operator (Prague Airport) is authorized to order releasing of a stand and towing of an aircraft to an alternative lay-by/apron stand if the aircraft occupies the apron stand for more than 180 minutes.

2.20.2.9 Performance of engine test runs at the Aprons of LKPR is prohibited, with exception of stands from E3 to E7 on the apron EAST in engine idling speed for propeller aircraft with wingspan maximally 29 m in time from 0600 to 2200 (0500-2100).

2.20.3 VIZUÁLNÍ NAVÁDĚCÍ SYSTÉM (VDGS)

2.20.3.1 Na stáních 1, 1A, 1B, 3, 3A, 3B, 4, 4A, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 14, 14A, 15, 17, 18, 19, 19A, 20, 21, 21A, 22, 22A, 22B, 23, 24, 24A, 24B, 26, 27, 28, 29, 30, 31 je provozován vizuální naváděcí systém APIS++.

2.20.3.2 Na stání 16 je provozován vizuální naváděcí systém APIS-R.

2.20.3.3 V případě provozu za nízké dohlednosti je vizuální naváděcí systém APIS++ uveden mimo provoz. Služba řízení na dotčených stáních je během provozu za nízké dohlednosti zajištěna vozidlem FOLLOW ME.

2.20.3.4 Vizuální naváděcí systém APIS-R je v provozu i během provozu za nízké dohlednosti.

2.20.3 VISUAL DOCKING GUIDANCE SYSTEM (VDGS)

2.20.3.1 At stands 1, 1A, 1B, 3, 3A, 3B, 4, 4A, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 14, 14A, 15, 17, 18, 19, 19A, 20, 21, 21A, 22, 22A, 22B, 23, 24, 24A, 24B, 26, 27, 28, 29, 30, 31 the visual docking guidance system. APIS++ is operated.

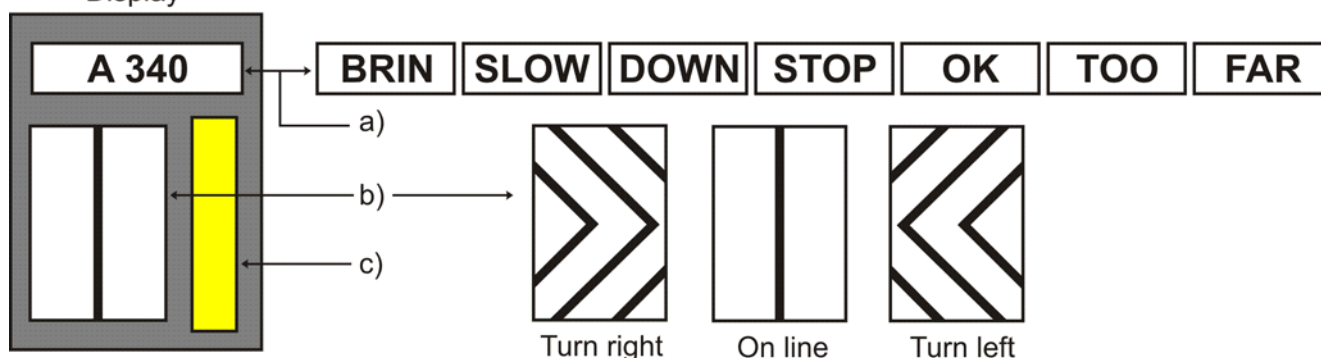
2.20.3.2 At stand 16 the visual docking guidance system APIS-R is operated.

2.20.3.3 During low visibility operations the docking guidance system APIS++ is not available. The Guidance service for affected stands is provided by FOLLOW ME car during low visibility operation.

2.20.3.4 The visual docking guidance system APIS-R is in operation also during low visibility operation.

2.20.3.5 Zobrazení

Display



2.20.3.5 Display

a) Displej zobrazující: Číslo stání, typ letadla, sérii letadla (v některých případech i počet dveří), číslo linky, "STOP/BRIN", "SLOW/DOWN", "STOP", "OK", "TOO/FAR", vzdálenost k místu zastavení, plánovaný čas odletu, destinaci, TOBT a TSAT. Časy jsou uváděny v UTC.

b) Indikátor směrového vedení.

c) Indikace vzdálenosti: indikátor je celý žlutý je-li letadlo vzdáleno alespoň 15 m od místa zastavení.

a) Display indicating: Stand number, aircraft type, aircraft series (in some cases also number of doors), line number, "STOP/BRIN", "SLOW/DOWN", "STOP", "OK", "TOO/FAR", distance to the stop position, estimated time of departure, destination, TOBT and TSAT. Times are in UTC.

b) Centre line beacon: side in guidance.

c) Closing rate indication. Fully yellow coloured closing rate indicator indicates that aircraft position is at least 15 m to stop position.

- 3) stání 70 až 75 na odbavovací ploše SEVER,
4) stání E3, E4 a E5A na odbavovací ploše VÝCHOD.

2.20.4.16 Pojíždění z TWY L na TWY P ve směru od TWY K nebo z TWY P na TWY L ve směru k TWY K povoleno pouze pro letadla s rozpětím do 36 m. Letadlům o rozpětí větším než 36 m je povoleno pojíždění z TWY L na TWY Q ve směru od THR RWY 30 nebo z TWY Q na TWY L ve směru k THR RWY 30 pouze za použití techniky nadjíždění (viz 2.20.5.8). Rychlost pojíždění při nadjíždění je omezena na 10 kts.

2.20.4.17 Na TWY Q mezi TWY Q5 a odbavovací plochou JIH je rychlost pojíždění letadel s rozpětím větším než 36 m omezena na 10 kt.

2.20.4.18 Pojíždění vrtulníků za letu z/na TWY Q1 na/z APN Bell je povoleno pouze pro vrtulníky s průměrem rotoru do 15 m.

2.20.4.19 Pojíždění vrtulníků vybavených kolovým podvozkem je povoleno pouze v režimu pozemního pojíždění. V případě poruchy kolového podvozku znemožňující pojíždění po zemi je povoleno pojíždění za letu.

2.20.5 PROVOZ KRITICKÝCH TYPŮ LETADEL

2.20.5.1 Kritické typy letadel

LKPR je běžně použitelné pro letadla do velikosti typu Boeing 747-400 (rozpětí 65 m, délka trupu 71 m). Za podmínek níže stanovených je povolen provoz typů Airbus 380, Airbus 340-600, Boeing 777-300 / 777-300ER, Boeing 747-8, Antonov 124, Lockheed C5 A/B.

2.20.5.2 RWY a postranní pásy RWY

Šířka RWY činí 45 m a včetně zpevněných postranních pásů 60 m. Navazující plochy jsou nezpevněné s travnatým povrchem.

2.20.5.3 TWY a postranní pásy TWY

Šířka TWY včetně zpevněných postranních pásů činí 44 m. Navazující plochy jsou nezpevněné s travnatým povrchem. Posádky čtyřmotorových letadel jsou povinny používat minimální tah vnějších pohonných jednotek a je-li to možné, provádět pojíždění s vypnutými vnějšími pohonnými jednotkami.

2.20.5.4 Trasy pojíždění pro kritické typy letadel

Pro uvedené kritické typy letadel jsou použitelné pouze trasy pojíždění dle mapy LKPR AD 2-20-1.

2.20.5.5 Vedení vozidlem FOLLOW ME

Vedení vozidlem FOLLOW ME je povinné pro typy Airbus 380, Boeing 747-8, Antonov 124, Lockheed C5 A/B.

2.20.5.6 Limit rychlosti pojíždění

V obloucích TWY a na TWY v hranicích odbavovací plochy je rychlost pojíždění omezena na 10 kt.

- 3) stands from 70 to 75 on apron NORTH,
4) stands E3, E4 and E5A on apron EAST.

2.20.4.16 Taxiing from TWY L to TWY P in direction from TWY K or from TWY P to TWY L in direction towards TWY K is cleared only for aircraft with wingspan up to 36 m. Taxiing of aircraft with wingspan more than 36 m from TWY L to TWY Q in direction from THR RWY 30 or from TWY Q to TWY L in direction towards THR RWY 30 is cleared only if oversteering technique is used (see 2.20.5.8). Speed of taxiing during oversteering is limited to 10 kts.

2.20.4.17 Speed of taxiing of aircraft with wingspan more than 36 m is limited to 10 kt on TWY Q between TWY Q5 and apron SOUTH.

2.20.4.18 Air-taxiing of helicopters from/to TWY Q1 to/from APN Bell is allowed only for helicopters with rotor diameter up to 15 m.

2.20.4.19 Taxiing of helicopters equipped with a wheeled landing gear is only permitted in ground taxiing mode. In the event of a wheel chassis failure preventing taxiing on the ground, air-taxiing is permitted.

2.20.5 OPERATIONS OF CRITICAL AIRCRAFT TYPES

2.20.5.1 Critical aircraft types

LKPR is available for aircraft up to size of Boeing 747-400 (wingspan 65 m, fuselage length 71 m). Under conditions described below operations of Airbus 380, Airbus 340-600, Boeing 777-300 / 777-300ER, Boeing 747-8, Antonov 124, Lockheed C5 A/B are allowed.

2.20.5.2 RWY and RWY shoulders

RWY width is 45 m, 60 m including paved RWY shoulders. The adjacent areas are unpaved with grass surface.

2.20.5.3 TWY and TWY shoulders

TWY width is 44 m including paved shoulders. The adjacent areas are unpaved with grass surface. The crews of the four-engine aircraft are obliged to use minimal thrust of outer engines and if possible to taxi with outer engines off.

2.20.5.4 Taxi routes for critical aircraft types

For defined critical aircraft types only taxi routes according to chart LKPR AD 2-20-1 are useable.

2.20.5.5 Marshalling

Marshalling is obligatory for Airbus 380, Boeing 747-8, Antonov 124, Lockheed C5 A/B.

2.20.5.6 Taxi speed limit

In TWY curves and on TWY at apron taxi speed is limited to 10 kt.

2.20.5.7 Vzdálenost konce křídla od překážek

Na základě výsledků studie provozní bezpečnosti se při pojiždění na TWY aplikuje bezpečná vzdálenost konce křídla od pevné překážky 7,5 m.

2.20.5.8 Nadjíždění v obloucích

Posádky letadel jsou žádány, aby v obloucích používaly techniku nadjíždění. Bezpečná vzdálenost od okraje TWY a překážek je zaručena v případě, kdy geometrický střed hlavního podvozku letadla pojíždí po osovém značení. Z důvodu zvýšení bezpečnosti je nadjíždění doporučeno i pro všechna letadla kódového písmene E.

2.20.5.9 Z důvodu dodržení OCA/OCH může ATC vydat posádce typu A380 instrukci k vyčkávání na vzdálenějších místech před RWY: vyčkávací místa CAT II/III pro RWY 06/24 a definovaná místa na TWY pro RWY 12/30, viz AIP ČR LKPR AD 2-20-1.

2.20.5.10 Odmrazování

Odmrazování a protinámrazové ošetření všech kritických typů letadel se provádí na DE-ICING AREA 2 a v případě typů A340-600 a B777-300/300 ER i na DE-ICING AREA 1. Odmrazení kritických typů letadel na DA2 je možné pouze v postavení ve směru příjezdu od TWY A1.

2.20.6 PLNĚNÍ PALIVA DO LETADLA S CESTUJÍCÍMI NA PALUBĚ

2.20.6.1 Plnění paliva do letadel s cestujícími na palubě (sedící, vystupující nebo nastupující) musí být oznámeno na Operační středisko Záchraně a požární služby (☎ +420 220 113 333). Velitel letadla nebo jím pověřený člen posádky letadla je povinen sdělit informaci o přítomnosti cestujících na palubě letadla svému handlingovému agentovi. Handlingový agent je potom povinen informaci předat společnosti zajišťující plnění palivem a informovat Operační středisko o začátku a ukončení plnění paliva. Na vyžádání velitele nebo pověřeného člena posádky letadla může Záchraně a požární služba zajistit požární asistenci u letadla.

2.20.7 MULTIPLE PUSH-BACK

2.20.7.1 Pro letadla o rozpětí MAX 36 m včetně je pro účely zvýšení plynulosti, za striktní podmínky zachování povozní bezpečnosti, povoleno na pojezdových pruzích s výjimkou TWY J aplikovat postupy "MULTIPLE PUSH-BACK".

2.20.7.2 Pro účely MULTIPLE PUSH-BACK jsou na pojezdových pruzích zřízeny příčky zastavení ("PUSH/PULL STOP LINE"), viz LKPR AD 2-21-1.

2.20.7.3 Pro MULTIPLE PUSH-BACK se standardně používá systém příček zastavení PUSH. V případě že ATC určí koncovou pozici odlišnou od standardních postupů, oznámí ji posádce. Posádka předá informaci pozemnímu personálu.

2.20.7.4 Pro zahájení pojiždění se musí z bezpečnostních důvodů používat pouze minimální výkon motorů.

2.20.5.7 Wingtip clearance

On the basis of operational safety study results safe wingtip clearance 7,5 m from an obstacle is applied for taxiing on TWY.

2.20.5.8 Oversteering

Crews are requested to use oversteering technique in curves. The safe clearance from the TWY edge and obstacles is guaranteed if geometrical centre of the main undercarriage of aircraft is moving along centre line marking. For safety reasons an oversteering is recommended also for all aircraft code letter E.

2.20.5.9 To maintain OCA/OCH the crew of type A380 should be instructed by ATC to hold at positions with longer distance in front of RWY: holding positions CAT II/III for RWY 06/24 and defined positions at TWY for RWY 12/30, see AIP CR LKPR AD 2-20-1.

2.20.5.10 De-icing

De-icing and anti-icing treatment of all critical aircraft types is carried out on DE-ICING AREA 2, in case of A340-600 and B777-300/300 ER types also on DE-ICING AREA 1. De-icing of critical aircraft types on DA2 is possible only if standing in direction of arrival from TWY A1.

2.20.6 FUELLING OF AIRCRAFT WITH PASSENGER ON BOARD

2.20.6.1 Fuelling of aircraft with passengers on board (sitting, alighting or boarding) shall be reported to Operational unit of Rescue and Fire Fighting Service (☎ +420 220 113 333). The pilot-in-command or an aircraft crew member authorized by him, is obliged to report information about the presence of passenger on board of the aircraft to his handling agent. The handling agent is then obliged to pass the information to a company providing fuelling and inform Operational unit about beginning and finishing of fuelling. The Rescue and Fire Fighting Service can provide the fire assistance on request of pilot-in-command or an aircraft crew member authorized by him.

2.20.7 MULTIPLE PUSH-BACK

2.20.7.1 In order to increase of operation fluency on the strict condition of operational safety preservation "MULTIPLE PUSH-BACK" conditions can be applied for aircraft with wingspan MAX 36 m on taxiway strips except of TWY J.

2.20.7.2 For the purpose of multiple push-back, "PUSH/PULL STOP LINES" have been established on taxiway strips, see LKPR AD 2-21-1.

2.20.7.3 The system of PUSH stop bars is used by default for MULTIPLE PUSH-BACK. If ATC establishes the final position different from standard procedures ATC advises it to the crew. The crew passes this information to a ground personnel.

2.20.7.4 For safety reasons only minimal engine power shall be used for commencement of taxiing.

2.20.8 ODMRAZOVÁNÍ LETADEL

2.20.8.1 Organizace provádějícími odmrazování letadel jsou:

- Czech GH, s.r.o.
- Czech Airlines Handling, a.s.
- Menzies Aviation (Czech), s.r.o.

2.20.8.2 Odmrazování letadel a postřik proti námraze je možné provádět pouze na vyhrazených místech:

- "DE-ICING AREA 1" na TWY Z před THR RWY 24
- "DE-ICING AREA 2" na TWY Z na úrovni TWY AA
- "DE-ICING AREA 3" na TWY AA
- "DE-ICING AREA 4" v prostoru stání 50 a 51 na odbavovací ploše SEVER
- "DE-ICING AREA 5" v prostoru stání 58 na odbavovací ploše SEVER
- "DE-ICING AREA 6" v prostoru stání 62 a 63 na odbavovací ploše SEVER
- TWY J na úrovni stání 53 a 54 (pouze v mimořádných případech)
- Odbavovací plocha VÝCHOD
- Prostor stání S1-S9 na odbavovací ploše JIH (pouze ACFT o MTOW do 13 000 kg)

2.20.8.3 Pro účely správného zastavení jsou na DE-ICING AREA 1-3 vyznačeny příčky určené pro zastavení letadla na úrovni kabiny pilota:

- | | |
|---------------------|--|
| DE-ICING 36M | příčka určena pro letadla s rozpětím křídel / line intended for aircraft with wing span MAX 36 m |
| DE-ICING 52M | příčka určena pro letadla s rozpětím křídel / line intended for aircraft with wing span 36-52 m |
| DE-ICING 65M | příčka určena pro letadla s rozpětím křídel / line intended for aircraft with wing span 52-65 m |

Pro účely správného zastavení letadel s rozpětím 65-80 m jsou na DE-ICING AREA 2 vyznačeny příčky zastavení určené pro zastavení letadla úrovní předového podvozku na příslušné příčce zastavení.

2.20.8.4 Provozní postupy

Posádka letadla musí oznámit žádost o odmrazování:

- v době, kdy jsou uplatňovány postupy A-CDM, handlingové společnosti nejpozději 25 minut před hodnotou TOBT;
- v době, kdy nejsou uplatňovány postupy A-CDM, handlingové společnosti nejpozději 25 minut před hodnotou EOBT a pracovišti RUZYŇ DELIVERY při prvním navázání spojení.

Pozdější žádost o odmrazování bude přijata, může však způsobit zpoždění letu.

Pořadí na odmrazování určuje v závislosti na provozní situaci ATC. Místo pro odmrazování určuje v případě aplikování A-CDM postupů GHA, v případě neaplikování A-CDM postupů ATC.

2.20.8 DE-ICING OF AIRCRAFT

2.20.8.1 Companies carrying out aircraft de-icing:

- Czech GH
- Czech Airlines Handling
- Menzies Aviation (Czech)

2.20.8.2 De-icing and anti-icing of aircraft can be carried out only on the designated places:

- "DE-ICING AREA 1" on TWY Z in front of THR RWY 24
- "DE-ICING AREA 2" on TWY Z on level of TWY AA
- "DE-ICING AREA 3" on TWY AA
- "DE-ICING AREA 4" in area of stands 50 and 51 on apron NORTH
- "DE-ICING AREA 5" in area of stand 58 on apron NORTH
- "DE-ICING AREA 6" in area of stands 62 and 63 on apron NORTH
- TWY J on level of stands 53 and 54 (only in exceptional cases)
- Apron EAST
- Area of stands S1-S9 on apron SOUTH (only ACFT with MTOW up to 13 000 kg)

2.20.8.3 There are stop bars intended for stopping of aircraft with cockpit on level of appropriate stop bar marked at DE-ICING AREAS 1 -3 for purpose of precise stop of aircraft:

There are stop bars intended for stopping of aircraft with nose wheel on level of appropriate stop bar marked at DE-ICING AREA 2 for purpose of precise stop of aircraft with the wing span 65-80 m.

2.20.8.4 Operational procedures

The crew of the aircraft must report de-icing request:

- when A-CDM procedures are in effect - to the handling company at least 25 minutes before TOBT value;
- when A-CDM procedures are not in effect - to the handling company at least 25 minutes before EOBT value and to RUZYŇ DELIVERY when initial radio communication is established.

Later de-icing request will be accepted, it can, however, cause a flight delay.

Order for de-icing will be determined by ATC depending upon actual traffic situation. Place for de-icing in case of A-CDM procedure application will be determined by GHA, in case of A-CDM procedure absence by ATC.

2.20.9 HIGH INTENSITY RWY OPERATIONS - HIRO

2.20.9.1 Postupy HIRO se aplikují v době od 0500 do 2100 (0400 - 2000).

2.20.9.2 Piloti, kteří nemohou splnit požadavky HIRO system jsou žádáni, aby toto oznámili ATC co nejdříve.

2.20.9.3 Pro zamezení zpožděním a pro zvýšení max. hodinového počtu vzletů a přistání je nezbytné snížit časy obsazení RWY na minimum.

2.20.9.4 Přílety

2.20.9.4.1 Piloti jsou žádáni aby, kdykoliv to podmínky umožní, po přistání vyklidili RWY na následující pojezdové dráhy:

TYPE CLASS	RWY 24		RWY 06		RWY 30	RWY 12	
MEDIUM-JET (LDA)	D RET* (2070 m)		L RET* (1556 m)	B (2430 m)	G (2120 m)	P (1685 m)	R (2535 m)
MEDIUM-PROP (LDA)	C (1325 m)	D RET* (2070 m)	L RET* (1556 m)		G (2120 m)	P (1685 m)	

* Rapid Exit Taxiway

2.20.9.4.2 Pro zajištění minimálních časů obsazení RWY je doporučeno pojmenovat očekávaný výjezd z RWY během briefingů před přistáním. Piloti jsou žádáni, aby plánovali ten výjezd, který je proveditelný a nesnažili se o vyjetí dřívějším výjezdem, aby se předešlo jeho minutí a následnému pomalému pojíždění k dalšímu.

2.20.9.5 Odlety

2.20.9.5.1 Kdykoliv to podmínky na RWY umožní, piloti by měli být připraveni akceptovat vzlet z následující křižovatky:

TYPE CLASS	RWY 24	RWY 06	RWY 30	RWY 12
MEDIUM-JET (TORA)	THR (3715 m)	E (3060 m)	THR (3250 m)	D (2760 m)
MEDIUM-PROP (TORA)	B (2545 m)	D (2250 m)	R (2590 m)	G (2225 m)

2.20.9.5.2 Všechny kontroly v kabině by měly být dokončeny před vstupem na RWY. Kontroly prováděné na RWY by měly být omezeny na minimum.

2.20.9.5.3 Piloti by měli provést vstup na RWY neprodleně po obdržení povolení a být připraveni provést vzlet přímo z pojíždění, bude-li to nutné.

2.20.9.5.4 Možnost zdržení v případě požadavku MEDIUM ACFT na vzlet od THR RWY 12.

2.20.10 PŘÍČKY ZASTAVENÍ NA STÁNÍCH

2.20.10.1 Příčky zastavení na stáních jsou určeny pro zastavení letadla příďovým podvozkem na úrovni příčky.

2.20.10.2 Na odbavovací ploše Východ je při požadavku na využití ukotvení příďového podvozku při odbavení letadla na stání E7 nutné zajíždět letadlem velmi pomalu, aby bylo možné zastavit letadlo přesně na příčce zastavení dle pokynů služby řízení v místě stání (Follow me).

2.20.9 HIGH INTENSITY RWY OPERATIONS - HIRO

2.20.9.1 HIRO procedures are applied from 0500 to 2100 (0400 - 2000) hours.

2.20.9.2 If unable to comply with the HIRO system, pilots are requested to advise ATC as soon as possible.

2.20.9.3 To prevent delays of flights and to achieve the highest possible rate/hour for arrivals and departures. RWY occupancy times are to be reduced to minimum.

2.20.9.4 Arrival

2.20.9.4.1 Whenever RWY conditions permit, pilots are requested to vacate RWY after landing via following exit taxiways:

2.20.9.4.2 In order to ensure a minimum RWY occupancy time, it is recommended to nominate the expected exit taxiway during the approach briefing. Pilots are requested to aim for an exit, which can be made, rather than to aim for an earlier one, just to miss it and to roll slowly to the next.

2.20.9.5 Departure

2.20.9.5.1 Whenever RWY conditions permit, pilots should prepare and be ready to accept the following intersection take off runs:

2.20.9.5.2 Cockpit checks should be completed prior to line-up and any checks requiring completion on the RWY should be kept to minimum.

2.20.9.5.3 Pilots should ensure that they line up immediately after being cleared and to be ready to continue with a rolling take-off if necessary.

2.20.9.5.4 There is possibility of delay if MEDIUM ACFT requests take-off from THR RWY 12.

2.20.10 STOP LINES ON STANDS

2.20.10.1 Stop lines on aircraft stands are intended for stopping an aircraft nose wheel at the level of a stop line.

2.20.10.2 On apron East, when requesting the use of the bow landing gear anchorage at handling at stand E7, it is necessary to taxi the aircraft very slowly to be able to stop the aircraft exactly at the stop line according to instruction of the ground marshal service at the stand (Follow me).