

ČESKÁ REPUBLIKA  
CZECH REPUBLIC

ŘÍZENÍ LETOVÉHO PROVOZU ČR, s.p.  
Středisko AIM  
AIR NAVIGATION SERVICES OF THE C.R.  
AIM Centre

Navigační 787  
252 61 Jeneč

AIP AMDT

436/24

PUBLICATION DATE: 7 MAR 24

+420 220 372 841  
+420 220 372 702  
aim@ans.cz  
https://aim.rlp.cz

Seznam AIP SUP platných k datu účinnosti této AIP AMDT/List of AIP SUP valid on the effective date of this AIP AMDT

2020: 5; 2021: 17, 20; 2022: 9, 16, 17; 2023: 3, 7; 2024: 2, 3, 4, 5.

1) Datum účinnosti

Tato AMDT nabývá účinnosti dne **21 MAR 24**. V tento den zařadte do AIP ČR přiložené strany.

2) Tato AIP AMDT obsahuje

- GEN - vyřazení zahraničních AIP na NOF; zrušení mapové série a mapy monitorování hluku;
- ENR - změna pravidel pro ADS-B, změna pravidel pro použití zprávy "DLA";
- BRNO/Tuřany (LKTB) - změna LOC 27, změna postupů pro lety balónů v CTR Tuřany;
- Pardubice (LKPD) - změna čistících zařízení, změna označení APN MIKE na PAD M;
- PRAHA/Ruzyň (LKPR) - změna monitorování hluku, mapa provozních postupů ke snížení hluku letadel odstraněna.

Z důvodu postupného přechodu na nový publikační systém je kompletně pře vydána kapitola ENR 1.6.

1) Effective date

This AMDT becomes effective on **21 MAR 24**. Insert the attached pages into the AIP C.R. on this day.

2) This AIP AMDT includes

- GEN - foreign AIP withdrawn from NOF database; noise monitoring series and chart withdrawn;
- ENR - ADS-B rules change; change of procedures for "DLA" message submission;
- BRNO/Turany (LKTB) - change of LOC 27, change of procedures for balloon flights within CTR Turany;
- Pardubice (LKPD) - change of clearing equipment, designation of APN MIKE changed to PAD M;
- PRAHA/Ruzyne (LKPR) - noise monitoring change, noise abatement procedures chart withdrawn.

Due to the gradual transition to the new publishing system, chapter ENR 1.6 is completely republished.

3) Zrušte následující strany

Destroy the following pages

GEN	GEN 0.3-1	22 FEB 24
	GEN 0.3-2	22 FEB 24
	GEN 0.4-1	22 FEB 24
	GEN 0.4-2	22 FEB 24
	GEN 0.4-3	22 FEB 24
	GEN 0.4-4	22 FEB 24
	GEN 0.4-5	22 FEB 24
	GEN 0.4-6	25 JAN 24
	GEN 3.1-1	14 JUL 22
	GEN 3.1-2	28 DEC 23
	GEN 3.2-1	23 MAR 23
	GEN 3.2-4	23 FEB 23
	GEN 3.2-7	28 DEC 23
ENR	ENR 1.6-1	29 DEC 22
	ENR 1.6-2	29 DEC 22
	ENR 1.6-3	21 APR 22
	ENR 1.6-4	21 APR 22
	ENR 1.6-5	29 DEC 22
	ENR 1.6-6	21 APR 22
	ENR 1.10-11	14 JUL 22
AD	AD 2-LKTB-12	6 OCT 22
	AD 2-LKTB-21	7 SEP 23
	AD 2-LKTB-22	7 SEP 23
	AD 2-LKTB-23	7 SEP 23
	AD 2-LKTB-24	21 APR 22
	AD 2-LKPD-4	12 AUG 21
	AD 2-LKPD-5	25 APR 19
	AD 2-LKPD-22	24 FEB 22
	LKPD AD 2-19	18 MAY 23
	LKPD AD 2-20	18 MAY 23
	AD 2-LKPR-28	11 OCT 18

Zařadte následující strany

Insert the following pages

GEN	GEN 0.3-1	21 MAR 24
	GEN 0.3-2	21 MAR 24
	GEN 0.4-1	21 MAR 24
	GEN 0.4-2	21 MAR 24
	GEN 0.4-3	21 MAR 24
	GEN 0.4-4	21 MAR 24
	GEN 0.4-5	21 MAR 24
	GEN 0.4-6	21 MAR 24
	GEN 3.1-1	21 MAR 24
	GEN 3.1-2	21 MAR 24
	GEN 3.2-1	21 MAR 24
	GEN 3.2-4	21 MAR 24
	GEN 3.2-7	21 MAR 24
ENR	ENR 1.6-1	21 MAR 24
	ENR 1.6-2	21 MAR 24
	ENR 1.6-3	21 MAR 24
	ENR 1.6-4	21 MAR 24
	ENR 1.6-5	21 MAR 24
	.....	.....
	ENR 1.10-11	21 MAR 24
AD	AD 2-LKTB-12	21 MAR 24
	AD 2-LKTB-21	21 MAR 24
	AD 2-LKTB-22	21 MAR 24
	AD 2-LKTB-23	21 MAR 24
	AD 2-LKTB-24	21 MAR 24
	AD 2-LKPD-4	21 MAR 24
	AD 2-LKPD-5	21 MAR 24
	AD 2-LKPD-22	21 MAR 24
	LKPD AD 2-19	21 MAR 24
	LKPD AD 2-20	21 MAR 24
	AD 2-LKPR-28	21 MAR 24

AD 2-LKPR-61  
LKPR AD 2-45

18 MAY 23  
3 JAN 08

AD 2-LKPR-61  
.....

21 MAR 24  
.....

---

4) Ruční opravy: NIL

4) Hand amendments: NIL

5) Proved'te záznam této AIP AMDT do GEN 0.2.

5) Record this AIP AMDT to GEN 0.2.

6) Následující publikace jsou zrušeny touto změnou AIP AMDT:

6) The following publications have been cancelled by this AIP AMDT:

AIP SUP: 2/21

AIP SUP: 2/21

AIC: NIL

AIC: NIL

Následující NOTAMy jsou zrušeny touto změnou AIP AMDT:

The following NOTAMs have been cancelled by this AIP AMDT:

NOTAM: NIL

NOTAM: NIL

7) Následující AIP SUP byly zrušeny NOTAMem:  
NIL

7) The following AIP SUP have been cancelled by NOTAM: NIL

- KONEC -

- END -

**GEN 0.3 ZÁZNAM O DODATČÍCH K AIP (AIP SUP)**  
**GEN 0.3 RECORD OF AIP SUPPLEMENTS**

NR/Rok NR/Year	Předmět Subject	Část AIP které se týká AIP section(s) affected	Doba platnosti Period of validity	Záznam o zrušení Cancellation record
5/20	Překážky Obstacles	ENR	23 APR 20 UFN	
17/21	Náměšť (LKNA) - postranní světelná návěstidla pro pojiždění na APN P mimo provoz Namest (LKNA) - taxi edge lights on APN P unserviceable	AD 2 / LKNA	15 JUL 21 UFN	
20/21	Doporučení vyhnout se FIR MINSK (UMMV) Recommendation to avoid FIR MINSK (UMMV)	ENR	18 NOV 21 UFN	
9/22	Nefunkční překážkové značení u traťových překážek Unserviceable en route obstacles marking	ENR	7 APR 22 UFN	
16/22	Ruská invaze na Ukrajinu Russian invasion of Ukraine	ENR	16 NOV 22 UFN	
17/22	Ruská invaze na Ukrajinu Russian invasion of Ukraine	ENR	16 NOV 22 UFN	
3/23	PRAHA/Ruzyně (LKPR) – postupy pro omezení hluku PRAHA/Ruzyně (LKPR) – noise abatement procedures	AD 2 / LKPR	23 MAR 23 31 MAR 24	
7/23	Kbely (LKKB) - překážky v blízkosti AD Kbely (LKKB) - obstacles in vicinity of AD	AD 2 / LKKB	23 MAR 23 30 JUN 24	
2/24	PRAHA/Ruzyně (LKPR) - překážky v blízkosti AD PRAHA/Ruzyně (LKPR) - obstacles in vicinity of AD	AD 2 / LKPR	22 FEB 24 UFN	
3/24	Dočasně rezervovaný prostor LKTRA7 Klatovy Temporary reserved area LKTRA7 Klatovy	ENR	1 APR 24 31 OCT 24	
4/24	Dočasně rezervované prostory pro mezinárodní vojenské letecké cvičení LION EFFORT 2024 Temporary reserved areas for international military air exercise LION EFFORT 2024	ENR	13 MAY 24 24 MAY 24	
5/24	Kbely (LKKB) - překážky v blízkosti AD Kbely (LKKB) - obstacles in vicinity of AD	AD 2 / LKKB	21 MAR 24 UFN	

NR/Rok NR/Year	Předmět Subject	Část AIP které se týká AIP section(s) affected	Doba platnosti Period of validity	Záznam o zrušení Cancellation record

GEN 0.4 KONTROLNÍ SEZNAM STRAN AIP  
GEN 0.4 CHECKLIST OF AIP PAGES

Strana/Page	Datum/Date	Strana/Page	Datum/Date	Strana/Page	Datum/Date	
<b>ČÁST 1 - VŠEOBECNÉ INFORMACE (GEN)</b>						
<b>PART 1 - GENERAL (GEN)</b>						
<b>GEN 0</b>						
GEN 0.1-1	28 DEC 23	GEN 1.6-4	2 NOV 23	GEN 2.2-23	25 JAN 24	
GEN 0.1-2	11 AUG 22	GEN 1.6-5	1 DEC 22	GEN 2.2-24	25 JAN 24	
GEN 0.2-1	25 JUL 13	GEN 1.6-6	28 DEC 23	GEN 2.2-25	25 JAN 24	
GEN 0.2-2	25 JUL 13	GEN 1.6-7	28 DEC 23	GEN 2.2-26	25 JAN 24	
GEN 0.2-3	1 MAR 18	GEN 1.6-8	3 NOV 22	GEN 2.2-27	25 JAN 24	
GEN 0.2-4	1 MAR 18	GEN 1.6-9	7 SEP 23	GEN 2.2-28	25 JAN 24	
GEN 0.2-5	6 OCT 22	GEN 1.6-10	3 NOV 22	GEN 2.2-29	25 JAN 24	
GEN 0.2-6	6 OCT 22	GEN 1.7-1	5 OCT 23	GEN 2.2-30	25 JAN 24	
GEN 0.3-1	21 MAR 24	GEN 1.7-2	5 OCT 23	GEN 2.2-31	25 JAN 24	
GEN 0.3-2	21 MAR 24	GEN 1.7-3	5 OCT 23	GEN 2.2-32	25 JAN 24	
GEN 0.4-1	21 MAR 24	GEN 1.7-4	5 OCT 23	GEN 2.3-1	7 NOV 19	
GEN 0.4-2	21 MAR 24	GEN 1.7-5	5 OCT 23	GEN 2.3-2	16 OCT 14	
GEN 0.4-3	21 MAR 24	GEN 1.7-6	5 OCT 23	GEN 2.3-3	16 OCT 14	
GEN 0.4-4	21 MAR 24	GEN 1.7-7	5 OCT 23	GEN 2.3-4	13 JUL 23	
GEN 0.4-5	21 MAR 24	GEN 1.7-8	5 OCT 23	GEN 2.3-5	13 JUL 23	
GEN 0.4-6	21 MAR 24	GEN 1.7-9	5 OCT 23	GEN 2.3-6	25 FEB 21	
GEN 0.5-1	1 DEC 22	GEN 1.7-10	5 OCT 23	GEN 2.3-7	25 FEB 21	
GEN 0.6-1	5 OCT 23	GEN 1.7-11	5 OCT 23	GEN 2.3-8	25 FEB 21	
GEN 0.6-2	5 OCT 23	GEN 1.7-12	5 OCT 23	GEN 2.4-1	23 FEB 23	
GEN 0.6-3	5 OCT 23	GEN 1.7-13	5 OCT 23	GEN 2.4-2	2 NOV 23	
GEN 0.6-4	5 OCT 23	GEN 1.7-14	5 OCT 23	GEN 2.4-3	2 NOV 23	
<b>GEN 1</b>						
GEN 1.1-1	14 JUL 22	GEN 1.7-15	5 OCT 23	GEN 2.4-4	2 NOV 23	
GEN 1.1-2	14 JUL 22	GEN 1.7-16	5 OCT 23	GEN 2.5-1	13 JUL 23	
GEN 1.1-3	14 JUL 22	GEN 1.7-17	5 OCT 23	GEN 2.5-2	13 JUL 23	
GEN 1.2-1	25 JAN 24	GEN 1.7-18	5 OCT 23	GEN 2.6-1	11 AUG 22	
GEN 1.2-2	25 JAN 24	GEN 1.7-19	5 OCT 23	GEN 2.7-1	1 OCT 23	
GEN 1.2-3	25 JAN 24	GEN 1.7-20	5 OCT 23	GEN 2.7-3	1 OCT 23	
GEN 1.2-4	25 JAN 24	GEN 1.7-21	5 OCT 23	GEN 2.7-4	1 OCT 23	
GEN 1.2-5	25 JAN 24	GEN 1.7-22	5 OCT 23	GEN 2.7-5	1 OCT 23	
GEN 1.2-6	25 JAN 24	GEN 1.7-23	5 OCT 23	GEN 2.7-6	1 OCT 23	
GEN 1.2-7	25 JAN 24	GEN 1.7-24	5 OCT 23	GEN 2.7-7	1 OCT 23	
GEN 1.2-8	25 JAN 24	GEN 1.7-25	5 OCT 23	GEN 2.7-8	1 OCT 23	
GEN 1.2-9	25 JAN 24	GEN 1.7-26	5 OCT 23	GEN 2.7-9	1 OCT 23	
GEN 1.2-10	25 JAN 24	GEN 1.7-27	5 OCT 23	GEN 2.7-10	1 OCT 23	
GEN 1.2-11	25 JAN 24	GEN 1.7-28	5 OCT 23	GEN 2.7-11	1 OCT 23	
GEN 1.2-12	25 JAN 24	<b>GEN 2</b>			GEN 2.7-12	1 OCT 23
GEN 1.2-13	25 JAN 24	GEN 2.1-1	11 AUG 22	GEN 2.7-13	1 OCT 23	
GEN 1.2-14	25 JAN 24	GEN 2.1-2	11 AUG 22	GEN 2.7-14	1 OCT 23	
GEN 1.2-15	25 JAN 24	GEN 2.1-3	11 AUG 22	<b>GEN 3</b>		
GEN 1.2-16	25 JAN 24	GEN 2.2-1	25 JAN 24	GEN 3.1-1	21 MAR 24	
GEN 1.2-17	25 JAN 24	GEN 2.2-2	25 JAN 24	GEN 3.1-2	21 MAR 24	
GEN 1.2-18	25 JAN 24	GEN 2.2-3	25 JAN 24	GEN 3.1-3	28 DEC 23	
GEN 1.2-19	25 JAN 24	GEN 2.2-4	25 JAN 24	GEN 3.1-4	28 DEC 23	
GEN 1.2-20	25 JAN 24	GEN 2.2-5	25 JAN 24	GEN 3.1-5	28 DEC 23	
GEN 1.3-1	11 AUG 22	GEN 2.2-6	25 JAN 24	GEN 3.1-6	28 DEC 23	
GEN 1.3-2	11 AUG 22	GEN 2.2-7	25 JAN 24	GEN 3.1-7	13 JUL 23	
GEN 1.4-1	11 AUG 22	GEN 2.2-8	25 JAN 24	GEN 3.1-8	28 DEC 23	
GEN 1.4-2	11 AUG 22	GEN 2.2-9	25 JAN 24	GEN 3.2-1	21 MAR 24	
GEN 1.5-1	26 JAN 23	GEN 2.2-10	25 JAN 24	GEN 3.2-2	23 FEB 23	
GEN 1.5-2	8 SEP 22	GEN 2.2-11	25 JAN 24	GEN 3.2-3	23 FEB 23	
GEN 1.5-3	29 DEC 22	GEN 2.2-12	25 JAN 24	GEN 3.2-4	21 MAR 24	
GEN 1.5-4	29 DEC 22	GEN 2.2-13	25 JAN 24	GEN 3.2-5	13 JUL 23	
GEN 1.6-1	7 SEP 23	GEN 2.2-14	25 JAN 24	GEN 3.2-6	13 JUL 23	
GEN 1.6-2	23 MAR 23	GEN 2.2-15	25 JAN 24	GEN 3.2-7	21 MAR 24	
GEN 1.6-3	3 NOV 22	GEN 2.2-16	25 JAN 24	GEN 3.2-8	13 JUL 23	
		GEN 2.2-17	25 JAN 24	GEN 3.3-1	13 JUL 23	
		GEN 2.2-18	25 JAN 24	GEN 3.3-2	29 DEC 22	
		GEN 2.2-19	25 JAN 24	GEN 3.3-3	28 DEC 23	
		GEN 2.2-20	25 JAN 24	GEN 3.4-1	28 DEC 23	
		GEN 2.2-21	25 JAN 24			
		GEN 2.2-22	25 JAN 24			

Strana/Page	Datum/Date	Strana/Page	Datum/Date	Strana/Page	Datum/Date
GEN 3.4-2	(AMDT 432/23) 28 DEC 23	ENR 1.1-15	2 NOV 23	ENR 1.10-7	29 DEC 22
GEN 3.4-3	13 JUL 23	ENR 1.1-16	2 NOV 23	ENR 1.10-8	14 JUL 22
GEN 3.4-4	22 FEB 24	ENR 1.1-17	2 NOV 23	ENR 1.10-9	14 JUL 22
GEN 3.4-5	22 FEB 24	ENR 1.1-18	2 NOV 23	ENR 1.10-10	14 JUL 22
GEN 3.4-6	13 JUL 23	ENR 1.1-19	28 DEC 23	ENR 1.10-11	21 MAR 24
GEN 3.5-1	23 MAR 23	ENR 1.1-20	2 NOV 23	ENR 1.10-12	14 JUL 22
GEN 3.5-2	28 DEC 23	ENR 1.2-1	15 JUN 23	ENR 1.10-13	23 FEB 23
GEN 3.5-3	13 JUL 23	ENR 1.2-2	15 JUN 23	ENR 1.11-1	22 FEB 24
GEN 3.5-4	22 FEB 24	ENR 1.2-3	15 JUN 23	ENR 1.12-1	18 JUL 96
GEN 3.5-5	22 FEB 24	ENR 1.2-4	15 JUN 23	ENR 1.12-2	18 JUL 96
GEN 3.5-6	13 JUL 23	ENR 1.2-5	15 JUN 23	ENR 1.12-3	18 JUL 96
GEN 3.5-7	22 FEB 24	ENR 1.2-6	15 JUN 23	ENR 1.12-4	18 JUL 96
GEN 3.5-8	13 JUL 23	ENR 1.2-7	15 JUN 23	ENR 1.13-1	25 JUL 02
GEN 3.5-9	22 FEB 24	ENR 1.2-8	15 JUN 23	ENR 1.14-1	28 MAR 96
GEN 3.5-10	22 FEB 24	ENR 1.2-9	15 JUN 23	ENR 1.14-2	14 APR 05
GEN 3.5-11	22 FEB 24	ENR 1.2-10	15 JUN 23	ENR 1.14-3	6 MAY 10
GEN 3.6-1	25 JAN 24	ENR 1.2-11	15 JUN 23	ENR 1.14-4	18 AUG 05
GEN 3.6-2	25 JAN 24	ENR 1.2-12	15 JUN 23	ENR 1.14-5	18 AUG 05
GEN 3.6-3	25 JAN 24	ENR 1.3-1	23 FEB 23	ENR 1.14-6	18 AUG 05
		ENR 1.3-2	23 FEB 23	ENR 1.14-7	18 AUG 05
<b>GEN 4</b>		ENR 1.3-3	23 FEB 23	ENR 1.14-9	18 AUG 05
GEN 4.1-1	28 DEC 23	ENR 1.3-4	23 FEB 23	ENR 1.14-10	18 AUG 05
GEN 4.1-2	28 DEC 23	ENR 1.4-1	18 MAY 23	ENR 1.14-11	18 AUG 05
GEN 4.1-3	28 DEC 23	ENR 1.4-2	1 NOV 01	ENR 1.14-13	18 AUG 05
GEN 4.1-4	28 DEC 23	ENR 1.4-3	29 JAN 98	ENR 1.14-14	18 AUG 05
GEN 4.1-5	28 DEC 23	ENR 1.5-1	29 SEP 05	ENR 1.14-15	18 AUG 05
GEN 4.1-6	28 DEC 23	ENR 1.5-2	26 APR 07	ENR 1.14-17	27 APR 06
GEN 4.1-7	28 DEC 23	ENR 1.6-1	21 MAR 24	ENR 1.14-18	27 APR 06
GEN 4.1-8	28 DEC 23	ENR 1.6-2	21 MAR 24	ENR 1.14-19	26 MAR 20
GEN 4.1-9	28 DEC 23	ENR 1.6-3	21 MAR 24	ENR 1.14-20	13 JAN 11
GEN 4.1-10	28 DEC 23	ENR 1.6-4	21 MAR 24	ENR 1.14-21	13 JAN 11
GEN 4.2-1	1 JAN 24	ENR 1.6-5	21 MAR 24		
GEN 4.2-2	1 JAN 24	ENR 1.7-1	5 MAR 15	<b>ENR 2</b>	
GEN 4.2-3	1 JAN 24	ENR 1.7-2	9 SEP 21	ENR 2.1-1	28 JAN 21
GEN 4.2-4	1 JAN 24	ENR 1.7-3	21 MAY 20	ENR 2.1-2	(AMDT 361/19) 28 FEB 19
GEN 4.2-5	1 JAN 24	ENR 1.7-4	30 MAR 17	ENR 2.1-3	28 FEB 19
GEN 4.3-1	1 JAN 22	ENR 1.8-1	11 OCT 18	ENR 2.1-4	29 DEC 22
GEN 4.3-2	1 JAN 22	ENR 1.9-1	21 JUL 16	ENR 2.1-5	29 DEC 22
GEN 4.3-3	29 DEC 22	ENR 1.9-2	9 SEP 21	ENR 2.1-6	29 DEC 22
GEN 4.3-4	19 MAY 22	ENR 1.9-3	28 APR 16	ENR 2.1-7	29 DEC 22
		ENR 1.9-4	29 MAR 18	ENR 2.1-8	29 DEC 22
		ENR 1.9-5	21 JUL 16	ENR 2.1-9	29 DEC 22
		ENR 1.9-6	15 SEP 16	ENR 2.1-10	29 DEC 22
		ENR 1.9-7	15 SEP 16	ENR 2.1-11	29 DEC 22
		ENR 1.9-8	21 JUL 16	ENR 2.1-12	29 DEC 22
		ENR 1.9-9	21 JUL 16	ENR 2.1-13	29 DEC 22
		ENR 1.9-10	9 SEP 21	ENR 2.1-14	29 DEC 22
		ENR 1.9-11	21 JUL 16	ENR 2.1-15	29 DEC 22
		ENR 1.9-12	9 SEP 21	ENR 2.1-16	29 DEC 22
		ENR 1.9-13	21 JUL 16	ENR 2.1-17	29 DEC 22
		ENR 1.9-14	28 APR 16	ENR 2.1-18	13 JUL 23
		ENR 1.9-15	15 SEP 16	ENR 2.1-19	13 JUL 23
		ENR 1.9-16	28 APR 16	ENR 2.1-20	13 JUL 23
		ENR 1.9-17	28 APR 16	ENR 2.1-21	29 DEC 22
		ENR 1.9-18	29 DEC 22	ENR 2.1-22	29 DEC 22
		ENR 1.9-19	29 DEC 22	ENR 2.1-23	29 DEC 22
		ENR 1.9-20	21 JUL 16	ENR 2.1-24	29 DEC 22
		ENR 1.9-21	25 MAR 21	ENR 2.1-25	29 DEC 22
		ENR 1.10-1	14 JUL 22	ENR 2.1-26	29 DEC 22
		ENR 1.10-2	14 JUL 22	ENR 2.1-27	29 DEC 22
		ENR 1.10-3	29 DEC 22	ENR 2.1-28	29 DEC 22
		ENR 1.10-4	29 DEC 22	ENR 2.1-29	29 DEC 22
		ENR 1.10-5	29 DEC 22	ENR 2.1-30	29 DEC 22
		ENR 1.10-6	29 DEC 22	ENR 2.1-31	18 MAY 23
				ENR 2.1-32	18 MAY 23

**ČÁST 2 - TRATĚ (ENR)**  
**PART 2 - EN-ROUTE (ENR)**

**ENR 0**

ENR 0.6-1	2 NOV 23
ENR 0.6-2	23 FEB 23
ENR 0.6-3	13 JUL 23
ENR 0.6-4	23 FEB 23

**ENR 1**

ENR 1.1-1	2 NOV 23
ENR 1.1-2	2 NOV 23
ENR 1.1-3	2 NOV 23
ENR 1.1-4	2 NOV 23
ENR 1.1-5	28 DEC 23
ENR 1.1-6	2 NOV 23
ENR 1.1-7	2 NOV 23
ENR 1.1-8	2 NOV 23
ENR 1.1-9	2 NOV 23
ENR 1.1-10	2 NOV 23
ENR 1.1-11	2 NOV 23
ENR 1.1-12	2 NOV 23
ENR 1.1-13	2 NOV 23
ENR 1.1-14	2 NOV 23

Strana/Page	Datum/Date	Strana/Page	Datum/Date	Strana/Page	Datum/Date
ENR 2.1-33	18 MAY 23	ENR 5.2-19	18 MAY 23	<b>ČÁST 3 - LETIŠ TĚ (AD) PART 3-AERODROMES (AD)</b>	
ENR 2.1-34	18 MAY 23	ENR 5.2-20	18 MAY 23		
ENR 2.2-1	13 JUL 23	ENR 5.2-21	18 MAY 23	<b>AD 0</b>	
ENR 2.2-2	13 JUL 23	ENR 5.2-22	18 MAY 23		
ENR 2.2-3	13 JUL 23	ENR 5.2-23	18 MAY 23	AD 0.6-1	12 AUG 21
ENR 2.2-4	13 JUL 23	ENR 5.2-24	18 MAY 23	AD 0.6-2	7 SEP 23
ENR 2.2-5	13 JUL 23	ENR 5.2-25	21 MAR 24	AD 0.6-3	1 DEC 22
ENR 2.2-6	13 JUL 23	ENR 5.3-1	13 JUL 23	AD 0.6-4	13 JUL 23
<b>ENR 3</b>		ENR 5.3-2	13 JUL 23	AD 0.6-5	13 JUL 23
ENR 3.1-1	4 NOV 21	ENR 5.4-1	6 OCT 22	AD 0.6-6	13 JUL 23
ENR 3.2-1	4 NOV 21	ENR 5.4-2	10 AUG 23	AD 0.6-7	13 JUL 23
ENR 3.2-2	4 NOV 21	ENR 5.4-3	6 OCT 22	AD 0.6-8	13 JUL 23
ENR 3.2-3	4 NOV 21	ENR 5.4-4	10 AUG 23	AD 0.6-9	13 JUL 23
ENR 3.2-4	4 NOV 21	ENR 5.4-5	10 AUG 23	AD 0.6-10	13 JUL 23
ENR 3.2-5	4 NOV 21	ENR 5.4-6	10 AUG 23	AD 0.6-11	13 JUL 23
ENR 3.2-6	4 NOV 21	ENR 5.4-7	10 AUG 23	AD 0.6-12	13 JUL 23
ENR 3.2-7	4 NOV 21	ENR 5.4-8	10 AUG 23	AD 0.6-13	13 JUL 23
ENR 3.2-8	4 NOV 21	ENR 5.4-9	10 AUG 23	AD 0.6-14	13 JUL 23
ENR 3.2-9	13 JUL 23	ENR 5.4-10	10 AUG 23	AD 0.6-15	13 JUL 23
ENR 3.2-10	4 NOV 21	ENR 5.4-11	10 AUG 23	AD 0.6-16	13 JUL 23
ENR 3.4-1	4 NOV 21	ENR 5.4-12	10 AUG 23	AD 0.6-17	13 JUL 23
ENR 3.5-1	4 NOV 21	ENR 5.4-13	10 AUG 23	<b>AD 1</b>	
<b>ENR 4</b>		ENR 5.4-14	10 AUG 23		
ENR 4.1-1	30 NOV 23	ENR 5.4-15	10 AUG 23	AD 1.1-1	29 MAR 18
ENR 4.1-2	30 NOV 23	ENR 5.4-16	10 AUG 23	AD 1.1-2	31 MAR 16
ENR 4.2-1	19 JUL 18	ENR 5.4-17	10 AUG 23	AD 1.1-3	31 MAR 16
ENR 4.3-1	26 MAY 05	ENR 5.4-18	10 AUG 23	AD 1.1-4	13 JUL 23
ENR 4.4-1	13 JUL 23	ENR 5.4-19	10 AUG 23	AD 1.1-5	6 MAR 14
ENR 4.4-2	5 OCT 23	ENR 5.4-20	10 AUG 23	AD 1.1-6	6 MAR 14
ENR 4.4-3	2 NOV 23	ENR 5.5-1	25 JAN 24	AD 1.1-7	23 JUN 16
ENR 4.4-4	28 DEC 23	ENR 5.5-2	25 JAN 24	AD 1.1-8	31 MAR 16
ENR 4.5-1	26 MAY 05	ENR 5.5-3	25 JAN 24	AD 1.1-9	31 MAR 16
<b>ENR 5</b>		ENR 5.5-4	25 JAN 24	AD 1.1-10	12 NOV 15
ENR 5.1-1	3 NOV 22	ENR 5.5-5	25 JAN 24	AD 1.1-11	20 JUL 17
ENR 5.1-2	3 NOV 22	ENR 5.5-6	25 JAN 24	AD 1.1-12	3 MAR 16
ENR 5.1-3	3 NOV 22	ENR 5.5-7	25 JAN 24	AD 1.1-13	3 MAR 16
ENR 5.1-4	3 NOV 22	ENR 5.5-8	25 JAN 24	AD 1.1-14	30 NOV 23
ENR 5.1-5	3 NOV 22	ENR 5.5-9	25 JAN 24	AD 1.1-15	19 JUL 18
ENR 5.1-6	3 NOV 22	ENR 5.5-10	25 JAN 24	AD 1.1-16	13 SEP 18
ENR 5.1-7	7 SEP 23	ENR 5.5-11	25 JAN 24	AD 1.2-1	25 JAN 24
ENR 5.1-8	3 NOV 22	ENR 5.5-12	25 JAN 24	AD 1.2-2	25 JAN 24
ENR 5.1-9	29 DEC 22	ENR 5.5-13	25 JAN 24	AD 1.2-3	25 JAN 24
ENR 5.1-10	7 SEP 23	ENR 5.5-14	25 JAN 24	AD 1.2-4	25 JAN 24
ENR 5.2-1	29 DEC 22	ENR 5.5-15	25 JAN 24	AD 1.2-5	25 JAN 24
ENR 5.2-2	29 DEC 22	ENR 5.5-16	25 JAN 24	AD 1.2-6	25 JAN 24
ENR 5.2-3	29 DEC 22	ENR 5.5-17	25 JAN 24	AD 1.2-7	25 JAN 24
ENR 5.2-4	29 DEC 22	ENR 5.5-18	25 JAN 24	AD 1.2-8	25 JAN 24
ENR 5.2-5	29 DEC 22	ENR 5.5-19	25 JAN 24	AD 1.2-9	25 JAN 24
ENR 5.2-6	29 DEC 22	ENR 5.6-1	28 MAR 96	AD 1.3-AD INDEX CHART	2 DEC 21
ENR 5.2-7	18 MAY 23	<b>ENR 6</b>		AD 1.3-3	13 JUL 23
ENR 5.2-8	18 MAY 23	ENR 6.1-1 ERC	13 JUL 23	AD 1.3-4	11 AUG 22
ENR 5.2-9	18 MAY 23	ENR 6.1-3 ERC	5 OCT 23	AD 1.3-5	7 SEP 23
ENR 5.2-10	18 MAY 23	ENR 6.1-5 ERC	5 OCT 23	AD 1.3-6	7 SEP 23
ENR 5.2-11	18 MAY 23	ENR 6.1-7 ERC	2 NOV 23	AD 1.4-1	21 OCT 10
ENR 5.2-12	18 MAY 23	ENR 6.3-1-AREAS INDEX CHART	13 JUL 23	AD 1.5-1	22 APR 21
ENR 5.2-13	18 MAY 23	ENR 6.3-3-AREAS INDEX CHART	25 JAN 24	<b>AD 2</b>	
ENR 5.2-14	18 MAY 23	ENR 6.7-RFC	7 NOV 19		
ENR 5.2-15	7 SEP 23	ENR 6.9-ATCSMA	7 SEP 23	<b>BRNO/TUŘANY</b>	
ENR 5.2-16	18 MAY 23				
ENR 5.2-17	18 MAY 23				
ENR 5.2-18	18 MAY 23				

Strana/Page	Datum/Date	Strana/Page	Datum/Date	Strana/Page	Datum/Date	
AD 2-LKTB-7	21 MAR 24	AD 2-LKCV-18	30 MAR 17	AD 2-LKKV-15	21 APR 22	
AD 2-LKTB-8	8 SEP 22	AD 2-LKCV-19	8 DEC 16	AD 2-LKKV-16	21 APR 22	
AD 2-LKTB-9	21 JUN 18	AD 2-LKCV-20	13 JUL 23	AD 2-LKKV-17	(AMDT 417/22) 29 DEC 22	
AD 2-LKTB-10	21 MAR 24	LKCV AD 2-19	2 NOV 23	AD 2-LKKV-18	29 DEC 22	
AD 2-LKTB-11	7 OCT 21	AD 2-LKCV-RNAV SID RWY 31	18 MAY 23	AD 2-LKKV-19	21 APR 22	
AD 2-LKTB-12	21 MAR 24	AD 2-LKCV-RNAV SID RWY 13	18 MAY 23	AD 2-LKKV-20	21 APR 22	
AD 2-LKTB-13	7 SEP 23	AD 2-LKCV-RNAV STAR RWY 31	18 MAY 23	AD 2-LKKV-21	21 APR 22	
AD 2-LKTB-14	25 JAN 24	AD 2-LKCV-RNAV STAR RWY 13	18 MAY 23	AD 2-LKKV-22	21 APR 22	
AD 2-LKTB-15	28 DEC 23	LKCV AD 2-37-1	18 MAY 23	AD 2-LKKV-23	21 APR 22	
AD 2-LKTB-16	7 SEP 23	LKCV AD 2-37-2	13 JUL 23	AD 2-LKKV-24	21 APR 22	
AD 2-LKTB-17	7 SEP 23	LKCV AD 2-37-3	18 MAY 23	AD 2-LKKV-25	21 APR 22	
AD 2-LKTB-18	7 SEP 23	LKCV AD 2-37-4	13 JUL 23	AD 2-LKKV-26	21 APR 22	
AD 2-LKTB-19	7 SEP 23	LKCV AD 2-37-5	18 MAY 23	AD 2-LKKV-27	3 NOV 22	
AD 2-LKTB-20	7 SEP 23	LKCV AD 2-37-6	5 NOV 20	AD 2-LKKV-28	21 APR 22	
AD 2-LKTB-21	21 MAR 24	LKCV AD 2-37-7	18 MAY 23	LKKV AD 2-19	2 DEC 21	
AD 2-LKTB-22	21 MAR 24	LKCV AD 2-37-8	5 NOV 20	LKKV AD 2-21	2 DEC 21	
AD 2-LKTB-23	(AMDT 436/24) 21 MAR 24	AD 2-LKCV-VFRC	18 MAY 23	LKKV AD 2-25	2 DEC 21	
AD 2-LKTB-24	(AMDT 436/24) 21 MAR 24	LKCV AD 2-43	23 MAR 23	AD 2-LKKV-RNAV SID RWY 29	24 MAR 22	
AD 2-LKTB-25	21 MAR 24	<b>ČESKÉ BUDĚJOVICE</b>			AD 2-LKKV-RNAV SID RWY 11	19 MAY 22
AD 2-LKTB-26	21 MAR 24	AD 2-LKCS-1	13 JUL 23	LKKV AD 2-31	24 MAR 22	
AD 2-LKTB-27	21 MAR 24	AD 2-LKCS-2	28 DEC 23	AD 2-LKKV-RNAV STAR RWY 29	24 MAR 22	
AD 2-LKTB-28	21 MAR 24	AD 2-LKCS-3	13 JUL 23	AD 2-LKKV-RNAV STAR RWY 11	24 MAR 22	
AD 2-LKTB-29	30 NOV 23	AD 2-LKCS-4	13 JUL 23	LKKV AD 2-37-1	2 DEC 21	
AD 2-LKTB-30	30 NOV 23	AD 2-LKCS-5	13 JUL 23	LKKV AD 2-37-3	2 DEC 21	
AD 2-LKTB-31	18 MAY 23	AD 2-LKCS-6	13 JUL 23	LKKV AD 2-37-4	4 NOV 21	
LKTB AD 2-19-1	21 MAR 24	AD 2-LKCS-7	(AMDT 425/23) 13 JUL 23	LKKV AD 2-37-5	2 DEC 21	
LKTB AD 2-19-2	13 JUL 23	AD 2-LKCS-8	13 JUL 23	LKKV AD 2-37-7	2 DEC 21	
LKTB AD 2-20	21 MAR 24	AD 2-LKCS-9	13 JUL 23	LKKV AD 2-37-8	(AMDT 400/21) 4 NOV 21	
LKTB AD 2-21-1	21 MAR 24	AD 2-LKCS-10	28 DEC 23	LKKV AD 2-37-9	2 DEC 21	
LKTB AD 2-21-3	21 MAR 24	AD 2-LKCS-11	13 JUL 23	AD 2-LKKV-VFRC	24 MAR 22	
AD 2-LKTB-RNAV SID RWY 27	21 MAR 24	AD 2-LKCS-12	13 JUL 23	LKKV AD 2-41	25 APR 96	
AD 2-LKTB-RNAV SID RWY 09	21 MAR 24	AD 2-LKCS-13	13 JUL 23	LKKV AD 2-43	7 SEP 23	
AD 2-LKTB-RNAV STAR RWY 27	21 MAR 24	AD 2-LKCS-14	28 DEC 23	<b>KBELY</b>		
AD 2-LKTB-RNAV STAR RWY 09	21 MAR 24	AD 2-LKCS-15	13 JUL 23	AD 2-LKKB-1	13 JUL 23	
LKTB AD 2-31	21 MAR 24	AD 2-LKCS-16	(AMDT 425/23) 13 JUL 23	AD 2-LKKB-2	13 JUL 23	
LKTB AD 2-37-1	21 MAR 24	AD 2-LKCS-17	13 JUL 23	AD 2-LKKB-3	16 JUN 22	
LKTB AD 2-37-3	21 MAR 24	AD 2-LKCS-18	13 JUL 23	AD 2-LKKB-4	29 DEC 22	
LKTB AD 2-37-4	21 MAR 24	AD 2-LKCS-19	13 JUL 23	AD 2-LKKB-5	22 FEB 24	
LKTB AD 2-37-5	21 MAR 24	LKCS AD 2-19-1	13 JUL 23	AD 2-LKKB-6	23 APR 20	
LKTB AD 2-37-7	21 MAR 24	AD 2-LKCS-RNAV SID RWY 27	13 JUL 23	AD 2-LKKB-7	3 NOV 22	
LKTB AD 2-37-9	21 MAR 24	AD 2-LKCS-RNAV SID RWY 09	13 JUL 23	AD 2-LKKB-8	30 JAN 20	
LKTB AD 2-37-10	21 MAR 24	LKCS AD 2-31	13 JUL 23	AD 2-LKKB-9	20 MAY 21	
LKTB AD 2-37-11	21 MAR 24	AD 2-LKCS-RNAV STAR		AD 2-LKKB-10	22 FEB 24	
LKTB AD 2-37-13	21 MAR 24	RWY 27	(AMDT 425/23) 13 JUL 23	AD 2-LKKB-11	15 JUN 23	
AD 2-LKTB-VFRC	21 MAR 24	LKCS AD 2-37-1	(AMDT 425/23) 13 JUL 23	AD 2-LKKB-12	24 MAY 18	
LKTB AD 2-41	25 APR 96	LKCS AD 2-37-3	(AMDT 425/23) 13 JUL 23	AD 2-LKKB-13	5 APR 12	
LKTB AD 2-43	21 MAR 24	LKCS AD 2-37-4	13 JUL 23	AD 2-LKKB-14	13 JUL 23	
<b>ČÁSLAV</b>		LKCS AD 2-41	13 JUL 23	AD 2-LKKB-15	29 DEC 22	
AD 2-LKCV-1	18 JUL 19	LKCS AD 2-43	13 JUL 23	AD 2-LKKB-16	15 JUN 23	
AD 2-LKCV-2	5 NOV 20	<b>KARLOVY VARY</b>			AD 2-LKKB-17	15 JUN 23
AD 2-LKCV-3	5 NOV 20	AD 2-LKKV-1	2 DEC 21	AD 2-LKKB-18	15 JUN 23	
AD 2-LKCV-4	5 NOV 20	AD 2-LKKV-2	14 JUL 22	AD 2-LKKB-19	19 SEP 13	
AD 2-LKCV-5	26 APR 18	AD 2-LKKV-3	24 MAR 22	AD 2-LKKB-20	26 MAR 20	
AD 2-LKCV-6	28 DEC 23	AD 2-LKKV-4	24 MAR 22	LKKB AD 2-19	18 MAY 23	
AD 2-LKCV-7	23 APR 20	AD 2-LKKV-5	24 MAR 22	AD 2-LKKB-RNAV STAR RWY 24	18 MAY 23	
AD 2-LKCV-8	(AMDT 421/23) 23 MAR 23	AD 2-LKKV-6	1 DEC 22	LKKB AD 2-37-1	22 FEB 24	
AD 2-LKCV-9	2 NOV 23	AD 2-LKKV-7	29 DEC 22	LKKB AD 2-37-3	22 FEB 24	
AD 2-LKCV-10	26 APR 18	AD 2-LKKV-8	1 DEC 22	AD 2-LKKB-VFRC	18 MAY 23	
AD 2-LKCV-11	18 MAY 23	AD 2-LKKV-9	24 MAR 22	LKKB AD 2-43	23 MAR 23	
AD 2-LKCV-12	7 SEP 23	AD 2-LKKV-10	24 MAR 22	<b>KUNOVICE</b>		
AD 2-LKCV-13	25 APR 19	AD 2-LKKV-11	28 JAN 21	AD 2-LKKU-1	27 JAN 22	
AD 2-LKCV-14	25 APR 19	AD 2-LKKV-12	14 JUL 22	AD 2-LKKU-2	27 JAN 22	
AD 2-LKCV-15	25 APR 19	AD 2-LKKV-13	29 DEC 22	AD 2-LKKU-3	3 MAR 16	
AD 2-LKCV-16	18 JUN 20	AD 2-LKKV-14	19 MAY 22	AD 2-LKKU-4	12 AUG 21	
AD 2-LKCV-17	30 MAR 17					



Strana/Page	Datum/Date	Strana/Page	Datum/Date	Strana/Page	Datum/Date
AD 2-LKKU-5	20 MAY 21	LKNA AD 2-43	7 SEP 23	AD 2-LKPD-10	18 MAY 23
AD 2-LKKU-6	1 DEC 22	<b>OŠTRAVA/MOŠNOV</b>		AD 2-LKPD-11	7 SEP 23
AD 2-LKKU-7	27 JAN 22	AD 2-LKMT-1	17 JUN 21	AD 2-LKPD-13	24 FEB 22
AD 2-LKKU-8	1 DEC 22	AD 2-LKMT-2	15 JUN 23	AD 2-LKPD-14	24 FEB 22
AD 2-LKKU-9	20 MAY 21	AD 2-LKMT-3	15 JUN 23	AD 2-LKPD-15	24 FEB 22
AD 2-LKKU-10	24 MAR 22	AD 2-LKMT-4	12 AUG 21	AD 2-LKPD-16	16 JUN 22
AD 2-LKKU-11	1 DEC 22	AD 2-LKMT-5	25 APR 19	AD 2-LKPD-17	16 JUN 22
AD 2-LKKU-13	1 DEC 22	AD 2-LKMT-6	22 FEB 24	AD 2-LKPD-18	16 JUN 22
AD 2-LKKU-14	29 DEC 22	AD 2-LKMT-7	25 FEB 21	AD 2-LKPD-19	24 FEB 22
AD 2-LKKU-15	1 DEC 22	AD 2-LKMT-8	23 APR 20	AD 2-LKPD-20	24 FEB 22
AD 2-LKKU-16	29 DEC 22	AD 2-LKMT-9	7 OCT 21	AD 2-LKPD-21	3 NOV 22
AD 2-LKKU-17	1 DEC 22	AD 2-LKMT-10	4 NOV 21	AD 2-LKPD-22	21 MAR 24
AD 2-LKKU-18	1 DEC 22	AD 2-LKMT-11	10 OCT 19	AD 2-LKPD-23	24 FEB 22
AD 2-LKKU-19	1 DEC 22	AD 2-LKMT-12	13 OCT 16	LKPD AD 2-19	21 MAR 24
AD 2-LKKU-20	1 DEC 22	AD 2-LKMT-13	14 JUL 22	LKPD AD 2-20	21 MAR 24
AD 2-LKKU-21	1 DEC 22	AD 2-LKMT-14	14 JUL 22	LKPD AD 2-21	18 MAY 23
LKKU AD 2-19-1	24 MAR 22	AD 2-LKMT-15	21 APR 22	LKPD AD 2-25	24 FEB 22
LKKU AD 2-19-2	9 SEP 21	AD 2-LKMT-16	29 DEC 22	AD 2-LKPD-RNAV SID RWY 27	7 SEP 23
AD 2-LKKU-RNAV SID RWY 20C	25 JAN 24	AD 2-LKMT-17	21 APR 22	AD 2-LKPD-RNAV SID RWY 09	18 MAY 23
AD 2-LKKU-RNAV SID RWY 02C	25 JAN 24	AD 2-LKMT-18	21 APR 22	AD 2-LKPD-RNAV STAR RWY 09-27	7 SEP 23
AD 2-LKKU-RNAV STAR RWY 20C	25 JAN 24	AD 2-LKMT-19	29 DEC 22	LKPD AD 2-37-1	7 SEP 23
LKKU AD 2-37-1	15 JUN 23	AD 2-LKMT-20	21 APR 22	LKPD AD 2-37-3	7 SEP 23
LKKU AD 2-37-2	5 DEC 19	AD 2-LKMT-21	21 APR 22	LKPD AD 2-37-4	24 FEB 22
LKKU AD 2-37-3	18 MAY 23	AD 2-LKMT-22	21 APR 22	LKPD AD 2-37-5	18 MAY 23
AD 2-LKKU-VFRC	25 JAN 24	AD 2-LKMT-23	24 MAR 22	LKPD AD 2-37-6	(AMDT 405/22) 24 FEB 22
<b>NÁMĚŠŤ</b>		AD 2-LKMT-24	4 NOV 21	LKPD AD 2-37-7	18 MAY 23
AD 2-LKNA-1	21 MAY 20	AD 2-LKMT-25	4 NOV 21	LKPD AD 2-37-8	(AMDT 405/22) 24 FEB 22
AD 2-LKNA-2	14 SEP 17	AD 2-LKMT-26	4 NOV 21	LKPD AD 2-37-9	7 SEP 23
AD 2-LKNA-3	6 OCT 22	AD 2-LKMT-27	4 NOV 21	LKPD AD 2-37-11	7 SEP 23
AD 2-LKNA-4	5 OCT 23	AD 2-LKMT-28	25 JAN 24	LKPD AD 2-37-12	24 FEB 22
AD 2-LKNA-5	21 MAY 20	AD 2-LKMT-29	25 JAN 24	LKPD AD 2-37-13	7 SEP 23
AD 2-LKNA-6	1 DEC 22	AD 2-LKMT-30	25 JAN 24	LKPD AD 2-37-14	24 FEB 22
AD 2-LKNA-7	23 APR 20	LKMT AD 2-19-1	18 MAY 23	AD 2-LKPD-VFRC	18 MAY 23
AD 2-LKNA-8	5 OCT 23	LKMT AD 2-19-2	24 MAY 18	LKPD AD 2-43	23 MAR 23
AD 2-LKNA-9	29 DEC 22	LKMT AD 2-21	22 FEB 24	<b>PRAHA/RUZYŇĚ</b>	
AD 2-LKNA-10	5 OCT 23	LKMT AD 2-25	4 NOV 21	AD 2-LKPR-1	3 NOV 22
AD 2-LKNA-11	5 OCT 23	LKMT AD 2-27-1	23 OCT 08	AD 2-LKPR-2	12 OCT 17
AD 2-LKNA-12	7 SEP 23	AD 2-LKMT-RNAV SID RWY 22	4 NOV 21	AD 2-LKPR-3	8 OCT 20
AD 2-LKNA-13	21 MAY 20	AD 2-LKMT-RNAV SID RWY 04	24 FEB 22	AD 2-LKPR-4	12 OCT 17
AD 2-LKNA-14	21 MAY 20	LKMT AD 2-31	24 FEB 22	AD 2-LKPR-5	9 SEP 21
AD 2-LKNA-15	26 APR 18	AD 2-LKMT-RNAV STAR RWY 22	4 NOV 21	AD 2-LKPR-6	5 OCT 23
AD 2-LKNA-16	21 MAY 20	AD 2-LKMT-RNAV STAR RWY 04	4 NOV 21	AD 2-LKPR-7	3 NOV 22
AD 2-LKNA-17	21 MAY 20	LKMT AD 2-37-1	30 NOV 23	AD 2-LKPR-8	18 MAY 23
AD 2-LKNA-18	21 MAY 20	LKMT AD 2-37-3	4 NOV 21	AD 2-LKPR-9	26 JAN 23
AD 2-LKNA-19	21 MAY 20	LKMT AD 2-37-4	4 NOV 21	AD 2-LKPR-10	11 AUG 22
AD 2-LKNA-20	20 MAY 21	LKMT AD 2-37-5	4 NOV 21	AD 2-LKPR-11	30 NOV 23
AD 2-LKNA-21	26 APR 18	LKMT AD 2-37-7	4 NOV 21	AD 2-LKPR-12	24 FEB 22
AD 2-LKNA-22	21 MAY 20	LKMT AD 2-37-9	25 JAN 24	AD 2-LKPR-13	25 JAN 24
AD 2-LKNA-23	25 FEB 21	LKMT AD 2-37-10	28 DEC 23	AD 2-LKPR-14	3 NOV 22
AD 2-LKNA-24	21 MAY 20	LKMT AD 2-37-11	25 JAN 24	AD 2-LKPR-15	22 FEB 24
LKNA AD 2-19-1	5 OCT 23	LKMT AD 2-37-13	4 NOV 21	AD 2-LKPR-16	5 OCT 23
LKNA AD 2-19-2	3 NOV 22	AD 2-LKMT-VFRC	4 NOV 21	AD 2-LKPR-17	13 JUL 23
LKNA AD 2-19-3	18 MAY 23	LKMT AD 2-41	25 APR 96	AD 2-LKPR-18	22 FEB 24
LKNA AD 2-20	21 MAY 20	LKMT AD 2-43	7 SEP 23	AD 2-LKPR-19	30 NOV 23
AD 2-LKNA-SID RWY 30	25 JAN 24	<b>PARDUBICE</b>		AD 2-LKPR-20	29 DEC 22
AD 2-LKNA-SID RWY 12	25 JAN 24	AD 2-LKPD-1	24 FEB 22	AD 2-LKPR-21	30 NOV 23
AD 2-LKNA-STAR RWY 30	25 JAN 24	AD 2-LKPD-2	25 MAR 21	AD 2-LKPR-22	11 AUG 22
AD 2-LKNA-STAR RWY 12	25 JAN 24	AD 2-LKPD-3	25 MAR 21	AD 2-LKPR-23	15 JUN 23
LKNA AD 2-37-1	18 MAY 23	AD 2-LKPD-4	21 MAR 24	AD 2-LKPR-24	25 MAR 18
LKNA AD 2-37-2	21 MAY 20	AD 2-LKPD-5	21 MAR 24	AD 2-LKPR-25	29 DEC 22
LKNA AD 2-37-3	18 MAY 23	AD 2-LKPD-6	26 MAR 20	AD 2-LKPR-26	11 OCT 18
LKNA AD 2-37-4	21 MAY 20	AD 2-LKPD-7	25 APR 19	AD 2-LKPR-27	27 FEB 20
LKNA AD 2-37-5	18 MAY 23	AD 2-LKPD-8	7 SEP 23	AD 2-LKPR-28	21 MAR 24
LKNA AD 2-37-6	21 MAY 20	AD 2-LKPD-9	26 APR 18	AD 2-LKPR-29	21 APR 22
AD 2-LKNA-VFRC	24 FEB 22			AD 2-LKPR-30	28 MAR 19

Strana/Page	Datum/Date	Strana/Page	Datum/Date	Strana/Page	Datum/Date
AD 2-LKPR-31	28 JAN 21	LKPR AD 2-37-24	5 DEC 19		
AD 2-LKPR-32	9 SEP 21	LKPR AD 2-37-25	3 NOV 22		
AD 2-LKPR-33	9 SEP 21	AD 2-LKPR-VFRC	13 JUL 23		
AD 2-LKPR-34	29 DEC 22	AD 2-LKPR-CAC	21 MAR 24		
AD 2-LKPR-35	29 DEC 22	LKPR AD 2-41	14 SEP 17		
AD 2-LKPR-36	29 DEC 22	LKPR AD 2-43	23 MAR 23		
AD 2-LKPR-37	9 SEP 21				
AD 2-LKPR-38	14 JUL 22	<b>PRAHA/VODOCHODY</b>			
AD 2-LKPR-39	14 JUL 22	AD 2-LKVO-1	28 DEC 23		
AD 2-LKPR-40	15 JUN 23	AD 2-LKVO-2	10 NOV 16		
AD 2-LKPR-41	14 JUL 22	AD 2-LKVO-3	12 AUG 21		
AD 2-LKPR-42	14 JUL 22	AD 2-LKVO-4	18 JUL 19		
AD 2-LKPR-43	9 SEP 21	AD 2-LKVO-5	20 MAY 21		
AD 2-LKPR-44	9 SEP 21	AD 2-LKVO-6	28 DEC 23		
AD 2-LKPR-45	29 DEC 22	AD 2-LKVO-7	13 NOV 14		
AD 2-LKPR-46	29 DEC 22	AD 2-LKVO-8	10 NOV 16		
AD 2-LKPR-47	29 DEC 22	AD 2-LKVO-9	28 DEC 23		
AD 2-LKPR-48	29 DEC 22	AD 2-LKVO-10	3 NOV 22		
AD 2-LKPR-49	29 DEC 22	AD 2-LKVO-11	3 NOV 22		
AD 2-LKPR-50	29 DEC 22	AD 2-LKVO-12	28 DEC 23		
AD 2-LKPR-51	29 DEC 22	AD 2-LKVO-13	28 DEC 23		
AD 2-LKPR-52	3 NOV 22	AD 2-LKVO-14	28 DEC 23		
AD 2-LKPR-53	3 NOV 22	AD 2-LKVO-15	28 DEC 23		
AD 2-LKPR-54	3 NOV 22	AD 2-LKVO-16	28 DEC 23		
AD 2-LKPR-55	3 NOV 22	AD 2-LKVO-17	28 DEC 23		
AD 2-LKPR-56	24 MAR 22	LKVO AD 2-19-1	28 DEC 23		
AD 2-LKPR-57	8 SEP 22	AD 2-LKVO-SID RWY 10	28 DEC 23		
AD 2-LKPR-58	3 NOV 22	AD 2-LKVO-SID RWY 28	28 DEC 23		
AD 2-LKPR-59	3 NOV 22	AD 2-LKVO-RNAV STAR RWY 10-28			
AD 2-LKPR-60	18 MAY 23	(AMDT 432/23)	28 DEC 23		
AD 2-LKPR-61	21 MAR 24	LKVO AD 2-37-1	28 DEC 23		
LKPR AD 2-19-1	5 OCT 23	LKVO AD 2-37-3	28 DEC 23		
LKPR AD 2-19-2	3 NOV 22	LKVO AD 2-37-5 (AMDT 432/23)	28 DEC 23		
LKPR AD 2-20-1	13 JUL 23	LKVO AD 2-37-6	28 DEC 23		
LKPR AD 2-21-1	30 NOV 23	LKVO AD 2-37-7	28 DEC 23		
LKPR AD 2-21-5	30 NOV 23	LKVO AD 2-37-9 (AMDT 432/23)	28 DEC 23		
LKPR AD 2-21-7	3 NOV 22	LKVO AD 2-37-10	28 DEC 23		
LKPR AD 2-21-9	3 NOV 22	LKVO AD 2-37-11	28 DEC 23		
LKPR AD 2-25-1	18 MAY 23	AD 2-LKVO-VFRC	28 DEC 23		
LKPR AD 2-25-3	18 MAY 23	LKVO AD 2-43	28 DEC 23		
LKPR AD 2-27-1	22 MAY 97				
LKPR AD 2-27-3	3 MAY 12				
AD 2-LKPR-RNAV SID RWY 24	29 DEC 22				
AD 2-LKPR-RNAV SID RWY 30	29 DEC 22				
AD 2-LKPR-RNAV SID RWY 06	29 DEC 22				
AD 2-LKPR-RNAV SID RWY 12	29 DEC 22				
LKPR AD 2-31	29 DEC 22				
AD 2-LKPR-RNAV STAR RWY 24	3 NOV 22				
AD 2-LKPR-RNAV STAR RWY 30	3 NOV 22				
AD 2-LKPR-RNAV STAR RWY 06	3 NOV 22				
AD 2-LKPR-RNAV STAR RWY 12	3 NOV 22				
LKPR AD 2-37-1	30 NOV 23				
LKPR AD 2-37-3	30 NOV 23				
LKPR AD 2-37-4	5 DEC 19				
LKPR AD 2-37-5	3 NOV 22				
LKPR AD 2-37-7	3 NOV 22				
LKPR AD 2-37-9	21 MAR 24				
LKPR AD 2-37-10	5 DEC 19				
LKPR AD 2-37-11	21 MAR 24				
LKPR AD 2-37-15	3 NOV 22				
LKPR AD 2-37-17	3 NOV 22				
LKPR AD 2-37-18	5 DEC 19				
LKPR AD 2-37-19	3 NOV 22				
LKPR AD 2-37-21	3 NOV 22				
LKPR AD 2-37-23	3 NOV 22				

## GEN 3. SLUŽBY

## GEN 3. SERVICES

### GEN 3.1 LETECKÉ INFORMAČNÍ SLUŽBY

### GEN 3.1 AERONAUTICAL INFORMATION SERVICES

#### 3.1.1 ODPOVĚDNÁ SLUŽBA

Letecká informační služba je zajišťována v souladu s ICAO Annex 15 - Aeronautical Information Services, Doc 10066 - PANS AIM a Doc 8126 - Aeronautical Information Services Manual.

#### 3.1.1 RESPONSIBLE SERVICE

The Aeronautical Information Service is provided in accordance with ICAO Annex 15 - Aeronautical Information Services, Doc 10066 - PANS AIM and Doc 8126 - Aeronautical Information Services Manual.

##### 3.1.1.1 Vydávání leteckých informací

3.1.1.1.1 Za shromažďování informací z celého území a vzdušného prostoru České republiky a jejich rozšiřování ve formě Produktů leteckých informací (viz. **GEN 3.1 para 3.1.1**) zodpovídá

##### 3.1.1.1 Publication of Aeronautical Information

3.1.1.1.1 The agency responsible for collecting information from the whole territory and airspace of the Czech Republic and their dissemination in the form of Aeronautical Information Products (see **GEN 3.1 para 3.1.1**) is:

Řízení letového provozu ČR, s.p.  
Středisko AIM  
Navigační 787  
252 61 Jeneč

Air Navigation Services of the CR  
AIM Centre  
Navigační 787  
252 61 Jenec

Umístění a spojení

Location and communications

Navigační 787  
252 61 Jeneč

Navigační 787  
252 61 Jenec

Tel: +420 220 372 816 (*vedoucí AIM*)  
+420 220 372 817 (*vedoucí AIM*)  
+420 220 372 841 (*vedoucí oddělení produktů AIM*)  
+420 220 374 311 (*NOF - nahrávaný telefon*)  
+420 220 374 312 (*NOF - nahrávaný telefon*)  
+420 220 372 833 (*distribuce produktů AIM*)  
+420 220 372 834 (*distribuce produktů AIM*)  
+420 220 374 295 (*vedoucí NOF*)  
+420 220 372 822 (*vedoucí Oddělení systémů a dat AIM*)

Tel: +420 220 372 816 (*Head of AIM*)  
+420 220 372 817 (*Head of AIM*)  
+420 220 372 841 (*Head of AIM Products*)  
+420 220 374 311 (*NOF - recorded telephone*)  
+420 220 374 312 (*NOF - recorded telephone*)  
+420 220 372 833 (*distribution of AIM products*)  
+420 220 372 834 (*distribution of AIM products*)  
+420 220 374 295 (*Head of NOF*)  
+420 220 372 822 (*Head of AIM Systems and Data Department*)

Fax: +420 220 372 702 (*AIM*)  
AFTN: LKPRYNYX (*NOF*)  
E-mail: aim@ans.cz (*adresa pro komunikaci s AIM, není určena pro zasílání podkladů pro publikaci*)  
podklady@ans.cz (*adresa pro zasílání podkladů pro publikaci NOTAM, AIP AMDT, AIP SUP, VFR AMDT, VFR SUP*)  
notof@ans.cz (*adresa pro komunikaci s NOF*)  
Web: https://aim.rlp.cz

Fax: +420 220 372 702 (*AIM*)  
AFTN: LKPRYNYX (*NOF*)  
E-mail: aim@ans.cz (*address for communication with AIM, is not intended for sending requests for publication*)  
podklady@ans.cz (*address for sending of requests for publication of NOTAM, AIP AMDT, AIP SUP, VFR AMDT, VFR SUP*)  
notof@ans.cz (*address for communication with NOF*)  
Web: https://aim.rlp.cz

##### 3.1.1.2 Předletové informace

3.1.1.2.1 Předletové informace pro jednotlivá letiště na území České republiky jsou zajišťovány příslušnými poskytovateli ATS, viz. **GEN 3.1 para 5**.

##### 3.1.1.2 Pre-flight information

3.1.1.2.1 Pre-flight information at particular aerodromes in the Czech Republic territory is ensured by relevant ATS providers given in **GEN 3.1 para 5**.

#### 3.1.2 PROSTOR PŮSOBNOSTI

#### 3.1.2 AREA OF RESPONSIBILITY

3.1.2.1 Celé území a vzdušný prostor České republiky.

3.1.2.1 Whole territory and airspace of the Czech Republic.

3.1.2.2 Pro předletovou přípravu je na NOF k dispozici databáze NOTAM a knihovna zahraničních AIP v tomto rozsahu:

3.1.2.2 AIP library and NOTAM database for pre-flight briefing is available at NOF for the following states:

Albánie, Alžír, Arménie, Ázerbájdžán, Bahrajn, Belgie a Lucembursko, Bosna a Hercegovina, Brazílie, Bulharsko, Bělorusko, Čína, Dánsko, Egypt, Estonsko, Finsko, Francie, Grónsko, Gruzie, Holandsko, Hong Kong, Chorvatsko, Indie, Írán, Irsko, Island, Itálie, Izrael, Japonsko, Jordánsko, Kazachstán, Korea, Kosovo, Kuvajt, Kypr, Kyrgyzstán, Litva, Lotyšsko, Maďarsko, Makedonie, Maldivy, Malta, Maroko, Moldávie, Mongolsko, Německo, Norsko, Omán, Polsko, Portugalsko, Rakousko, Rumunsko, Rusko, Řecko, Saúdská Arábie, Slovensko, Slovinsko, Spojené Arabské Emiráty, Srbsko a Černá hora, Srí Lanka, Španělsko, Švédsko, Švýcarsko, Tádžikistán, Taiwan, Tunis, Turecko, Turkmenistán, Ukrajina, Uzbekistán, Velká Británie, Vietnam.

Republic of Albania, Algeria, Republic of Armenia, Austria, Azerbaijan, Bahrain FIR (Kingdom of Bahrain + State of Qatar), Belgium and G.D. of Luxembourg, Bosnia and Herzegovina, Brazil, Republic of Belarus, Republic of Bulgaria, People's Republic of China, Republic of Croatia, Republic of Cyprus, Denmark, Arab Republic of Egypt, Estonia, Finland, France, Georgia, Federal Republic of Germany, Greece, Greenland, Hong Kong, Hungary, Iceland, India, Islamic Republic of Iran, Ireland, State of Israel, Italy, Japan, The Hashemite Kingdom of Jordan, Republic of Kazakhstan, Republic of Korea, Republic of Kosovo, State of Kuwait, Kyrgyzstán, Latvia, Lithuania, Republic of Macedonia, Republic of Maldives, Malta, Morocco, Republic of Moldova, Mongolia, The Netherlands, Norway, Sultanate of Oman, Poland, Portugal, Romania, Russia, Kingdom of Saudi Arabia, Serbia and Montenegro, Slovak Republic, Republic of Slovenia, Spain, Sri Lanka, Sweden, Switzerland, Taipei FIR (Republic of China), Tajikistan, Thailand, Tunisia, Turkey, Turkmenistan, Ukraine, United Arab Emirates, United Kingdom, Uzbekistan, Vietnam.



3.1.2.3 Kancelář NOTAM udržuje databázi NOTAM (bez dokumentace AIP) následujících států:

Afghánistán, Canada, Cape Verde, Irák, Libanon, Mexiko, Qatar, Senegal, Singapur, Sýrie, Thajsko, Turecký Kypr.

3.1.2.4 Databáze NOTAM nezahrnuje vojenské a zahraniční vnitrostátní série.

### 3.1.3 LETECKÉ PUBLIKACE

#### 3.1.3.1 Všeobecné informace

3.1.3.1.1 Letecké informace jsou poskytovány ve formě **Produktů leteckých informací** kterými jsou:

- Letecká informační příručka (AIP), včetně změnové služby k AIP (AIP AMDT) a suplementů k AIP (AIP SUP);
- Letecké oběžníky (AIC);
- Letecké mapy;
- NOTAM.

3.1.3.1.1.1 Informace o VFR letištích a heliportech jsou zveřejněny ve VFR příručce České republiky.

3.1.3.1.2 Kromě Produktů leteckých informací vydává Středisko AIM také letecké předpisy řady L.

3.1.3.1.3 Každý z Produktů leteckých informací má jednoznačné označení složené ze zkratky typu dokumentu a číselného označení. Číselné označení se skládá z čísla lomítka a roku. Pokud je dokument vydáván ve více sériích, je před číslem uvedeno označení série a každá série je číslována zvlášť. Kromě běžných změn AIP (AIP AMDT), které jsou číslovány stále pokračující nepřerušenu řadou, jsou dokumentům přidělována čísla z nepřerušené řady začínající každý rok číslicí 1 podle data vydání. AIRAC změny (AIP AIRAC AMDT) jsou číslovány podle data účinnosti.

3.1.3.1.4 Označení, datum vydání, účinnosti a další údaje o dokumentu jsou uvedeny v hlavičce dokumentu nebo v průvodním listu (změny AIPu).

3.1.3.1.5 Garantované produkty leteckých informací jsou volně přístupné na internetu (viz. GEN 3.1 para 1.1.1.1) a zahrnují AIP, vydané AMDT, které ještě nenabýly účinnosti, AIP SUP, AIC, informace o posledních vydaných dokumentech (AIP AMDT, AIP AIRAC AMDT, AIP SUP, AIC), NOTAMy, PIB a letecké předpisy.

3.1.3.1.6 Pokud je v rámci AIRAC AIP AMDT, AIP AMDT, AIRAC SUP nebo AIP SUP rušen NOTAM, je jeho označení uvedeno v průvodním listě nebo hlavičce dokumentu. K datu účinnosti dokumentu je vydán rušící NOTAM. Pokud je mezi datem účinnosti a datem vydání interval kratší než 15 dnů, ruší se NOTAM až 15 dnů po datu vydání dokumentu.

#### 3.1.3.2 Letecká informační příručka (AIP)

3.1.3.2.1 Letecká informační příručka je základní letecký dokument určený především k uspokojení mezinárodních požadavků na výměnu permanentních leteckých informací a dočasných změn dlouhodobé platnosti nezbytných pro letový provoz. Letecká informační příručka je vydávána v elektronické verzi.

#### 3.1.3.3 Změnová služba k AIP (AIP AMDT)

3.1.3.3.1 Změnami jsou zveřejňovány trvalé informace. Vydávány jsou dva druhy změn:

- AIRAC změny (AIRAC AIP AMDT) zahrnují provozně významné trvalé změny v AIP. Jsou vydávány podle zásad uvedených v **GEN 3.1 para 4**.

3.1.2.3 NOTAM database is available (without AIP) for the following states:

Afghanistan, Canada, Cape Verde, Iraq, Lebanon, Mexico, Qatar, Senegal, Singapore, Syria, Thailand, Turkish Cyprus.

3.1.2.4 NOTAM database does not contain military or foreign domestic series.

### 3.1.3 AERONAUTICAL PUBLICATIONS

#### 3.1.3.1 General information

3.1.3.1.1 The aeronautical information is provided in the form of the **Aeronautical Information Products** which are:

- Aeronautical Information Publication (AIP), including amendment service to the AIP (AIP AMDT) and supplement to the AIP (AIP SUP);
- Aeronautical Information Circulars (AIC);
- Aeronautical charts;
- NOTAM.

3.1.3.1.1.1 Information about VFR aerodromes and heliports are issued by VFR manual of the Czech Republic.

3.1.3.1.2 The AIM Centre also issues national regulations L series in addition to the Aeronautical Information Products.

3.1.3.1.3 Each of the Aeronautical Information Product document has the unique identification consistent of the document type, abbreviation and numeric identification. The numeric identification consists of a number, slash and the year. If the document is issued in more than one series, the series designation is specified in front of the number and each series is numbered separately. Numbers from an uninterrupted row beginning by number 1 every year are assigned to documents according to the publication date, except non-AIRAC amendments (AIP AMDT) which are numbered continuously. AIRAC amendments (AIP AIRAC AMDT) are numbered according to the effective date.

3.1.3.1.4 Identification, publication, effective date and other information about the document are in the document header or on the cover sheet (AIP Amendments).

3.1.3.1.5 The guaranteed Aeronautical information products are available free of charge on the Internet (see. GEN 3.1 para 1.1.1.1). It includes AIP, published AMDTs, AMDTs which still have not come into force, AIP SUPs, AICs, information about the latest publications (AIP AMDT, AIP AIRAC AMDT, AIP SUP, AIC), NOTAM and PIB.

3.1.3.1.6 If a NOTAM is cancelled by AIRAC AIP AMDT, AIP AMDT, AIRAC SUP or AIP SUP, its identification is stated on the cover sheet or in the header of the document. A cancellation NOTAM is issued at the document effective date. If the interval between the publication date and the effective date is shorter than 15 days, the NOTAM is cancelled after 15 days from the document publication date.

#### 3.1.3.2 Aeronautical Information Publication (AIP)

3.1.3.2.1 The AIP is the basic aviation document intended primarily to satisfy international requirements for the exchange of permanent aeronautical information and temporary changes of long duration essential for air traffic. AIP CR is published in electronic version.

#### 3.1.3.3 Amendment service to the AIP (AIP AMDT)

3.1.3.3.1 Permanent information is published by Amendments. Two types of AIP Amendment are produced:

- AIRAC Amendments (AIRAC AIP AMDT) comprise operationally significant permanent changes in the AIP. They are published in accordance with the rules given in **GEN 3.1 para 4**.

## GEN 3.2 LETECKÉ MAPY

### 3.2.1 ODPOVĚDNÉ SLUŽBY

3.2.1.1 Řízení letového provozu ČR, s.p. – Středisko AIM vydává širokou škálu leteckých map pro civilní letectví. Letecká informační služba vydává mapy které jsou součástí AIP a další mapy (ANC 1:500 000). Tyto mapy jsou vytvořeny v souladu s ustanoveními dokumentu ICAO Annex 4 – Aeronautical Charts.

### 3.2.2 Udržování leteckých map

3.2.2.1 Letecké mapy obsažené v AIP jsou udržovány v aktuálním stavu pomocí změn AIP. Opravy map, které nejsou součástí AIP, jsou zveřejňovány ve změnách AIP a uvedeny v bodu **GEN 3.2 para 8** této části. Informace, týkající se vydávání nových map, jsou zveřejňovány v AIC.

3.2.2.2 Pomocí NOTAM jsou v leteckých mapách opravovány chyby v informacích důležitého provozního charakteru.

### 3.2.3 Způsob distribuce

3.2.3.1 Letecké mapy zmíněné v bodu **GEN 3.2 para 5** této části jsou k dispozici na adrese:

Řízení letového provozu ČR, s.p.  
Středisko AIM  
Navigační 787  
252 61 Jeneč

3.2.3.2 Řízení letového provozu ČR, s.p. – Středisko AIM má k dispozici ICAO Aeronautical Chart Catalogue (Doc 7101), ve kterém je seznam všech leteckých map nebo mapových sérií vydávaných v České republice i v ostatních zemích, využitelných pro civilní letectví.

### 3.2.4 Seznam mapových sérií

3.2.4.1 Vydávány jsou tyto série map:

- a) Letecká mapa – ICAO 1:500 000;
- b) Letištní mapa – ICAO;
- c) Mapa pro stání/zajíždění letadla – ICAO;
- d) Mapa pro stání a pojíždění letadel na odbavovací ploše
- e) Letištní překážková mapa – ICAO – typ A;
- f) Terénní mapa pro přesné přiblížení – ICAO;
- g) Traťová mapa – ICAO;
- h) Mapa FRA;
- i) Mapa SEE FRA;
- j) Mapa standardních přístrojových odletů (SID) – ICAO;
- k) Mapa standardních přístrojových příletů (STAR) – ICAO;
- l) Mapa přiblížení podle přístrojů – ICAO;
- m) Mapa příletů a odletů za VFR;
- n) Mapa minimálních nadmořských výšek pro poskytování přehledových služeb ATC;
- o) Mapa přiblížení okruhem;
- p) Mapa oblastí s nebezpečnou koncentrací ptactva;

Mapy v současné době k dispozici jsou na seznamu v bodu **GEN 3.2 para 5** této části.

## GEN 3.2 AERONAUTICAL CHARTS

### 3.2.1 RESPONSIBLE SERVICES

3.2.1.1 The Air Navigation Services of the CR – AIM Centre provides a wide range of aeronautical charts for use by all types of civil aviation. The Aeronautical Information Service produces the charts which are part of the AIP and other aeronautical charts (ANC 1:500 000). The charts are produced in accordance with the provisions contained in ICAO Annex 4 – Aeronautical Charts.

### 3.2.2 Maintenance of charts

3.2.2.1 The aeronautical charts included in the AIP are kept up to date by amendments to the AIP. Corrections to aeronautical charts not contained in the AIP are promulgated by AIP Amendments and are listed under **GEN 3.2 para 8** of this subsection. Information concerning the planning for or issuance of new maps and charts is notified by an Aeronautical Information Circular.

3.2.2.2 If incorrect information detected on published charts which is of operational significance, it is corrected by NOTAM.

### 3.2.3 Purchase arrangements

3.2.3.1 The charts as listed under **GEN 3.2 para 5** of this subsection may be obtained from:

Air Navigation Services of the CR  
AIM Centre  
Navigační 787  
252 61 Jenec

3.2.3.2 The Air Navigation Services of the CR – AIM Centre have copies of the ICAO Aeronautical Chart Catalogue (Doc 7101) where all aeronautical charts or chart series produced by this and other countries are listed, and known to be generally available to civil aviation.

### 3.2.4 Aeronautical chart series available

3.2.4.1 The following series of aeronautical charts are produced:

- a) Aeronautical Chart – ICAO 1:500 000;
- b) Aerodrome Chart – ICAO;
- c) Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO;
- d) Parking Stands and Taxiing on Apron
- e) Aerodrome Obstacle Chart – ICAO – Type A;
- f) Precision Approach Terrain Chart – ICAO;
- g) Enroute Chart – ICAO;
- h) FRA chart;
- i) SEE FRA chart;
- j) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO;
- k) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO;
- l) Instrument Approach Chart – ICAO;
- m) VFR Arrivals and Departures Chart;
- n) ATC Surveillance Minimum Altitude Chart;
- o) Circling Approach Chart;
- p) Bird Hazard Concentration Areas;

The charts currently available are listed under **GEN 3.2 para 5** of this subsection.



### 3.2.4.2 Všeobecný popis mapových sérií

#### a) Letecká mapa – ICAO 1:500 000

Mapa je konstruována v Lambertově kuželové projekci. Letecké údaje jsou znázorněny v minimálním množství v souladu s určením mapy pro srovnávací navigaci. Znárodněna jsou vybraná letiště, význačné překážky, prvky systému letových provozních služeb, zakázané, omezené a nebezpečné prostory a radionavigační zařízení. Mapa poskytuje informace pro provádění vizuální srovnávací navigace a také může být použita jako mapa pro předletové plánování.

#### b) Letištní mapa – ICAO

Mapa poskytuje osádkám detailní údaje potřebné pro pojíždění letadla:

- ze stání letadla na RWY; a
- z RWY na stání letadla.

Mapa také poskytuje další provozní údaje o letišti.

#### c) Mapa pro stání/zajíždění letadla – ICAO

Mapa se vydává pro letiště, u kterých nelze dostatečně zřetelně znázornit na Letištní mapě – ICAO potřebné detaily pro pojíždění letadel po pojížděcích drahách ze stání letadla a zpět a pro stání/zajíždění letadel.

#### d) Mapa pro stání a pojíždění letadel na odbavovací ploše

Mapa se vydává pro letiště, u kterých nelze dostatečně zřetelně znázornit na Letištní mapě – ICAO potřebné detaily pro pojíždění letadel na odbavovacích plochách ze stání letadla a zpět a pro stání/zajíždění letadel.

#### e) Letištní překážková mapa – ICAO – typ A (provozní omezení)

Mapa obsahuje detailní informace o překážkách v sektoru vzletu letiště. Situace je znázorněna v půdorysu a z profilu.

#### f) Terénní mapa pro přesné přiblížení – ICAO

Mapa poskytuje podrobné informace o profilu terénu v určené části konečného přiblížení pro použití radiovýškoměru. Tato mapa se vydává pro každou RWY s přesným přiblížením kategorie II a III.

#### g) Traťová mapa – ICAO

Na mapě jsou znázorněna letiště, zakázané, omezené, nebezpečné, dočasně vyhrazené a dočasně rezervované prostory a systém letových provozních služeb. Mapa poskytuje informace pro provedení letu po tratích ATS v souladu s postupy ATS.

#### h) Mapa FRA

Mapy se vydávají pro oblast prostoru volných tratí v České republice ve vertikálním vymezení FL 95 – FL 660. Mapa poskytuje informace pro provedení letu dle preferované trajektorie pomocí význačných bodů FRA bez užití konvenčních tratí ATS. Jsou zde znázorněny význačné body FRA, prostor aplikace FRA včetně přeshraničního SEE FRA, zakázané, omezené, nebezpečné, dočasně vyhrazené, dočasně rezervované prostory, neplánovatelné zóny a systém letových provozních služeb.

#### i) Mapa SEE FRA

Mapa zobrazuje horizontální hranice přeshraničního SEE FRA a popis jeho vertikálního vymezení.

### 3.2.4.2 General description of each series

#### a) Aeronautical Chart – ICAO 1:500 000

This series is constructed on Lambert Conical. The aeronautical data shown have been kept to a minimum, consistent with the use of the chart for visual air navigation. It includes a selection of aerodromes, significant obstacles, elements of the ATS system, prohibited, restricted and danger areas, and radio navigation aids. The chart provides information to satisfy visual air navigation and is also used as a pre-flight planning chart.

#### b) Aerodrome Chart – ICAO

This chart contains detailed aerodrome/heliport data to provide flight crews with information that will facilitate the ground movement of aircraft:

- from the aircraft stand to the runway; and
- from the runway to the aircraft stand.

The chart also provides additional operational data about the aerodrome.

#### c) Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO

This chart is produced for those aerodromes where, due to congestion of information, details necessary for the ground movement of aircraft along the taxiways to and from the aircraft stands and for the parking/docking of aircraft cannot be shown with sufficient clarity on the Aerodrome/Heliport Chart – ICAO.

#### d) Parking Stands and Taxiing on Apron

This chart is produced for those aerodromes where, due to congestion of information, details necessary for the ground movement of aircraft on apron to and from the aircraft stands and for the parking/docking of aircraft cannot be shown with sufficient clarity on the Aerodrome/Heliport Chart – ICAO.

#### e) Aerodrome Obstacle Chart – ICAO – Type A (operating limitations)

This chart contains detailed information on obstacles in the take-off flight path areas of aerodromes. It is shown in plan and profile view.

#### f) Precision Approach Terrain Chart – ICAO

This chart provides detailed terrain profile information within a defined portion of the final approach by the use of radio altimeters. This chart is produced for all precision approach Cat II and III runways.

#### g) Enroute Chart – ICAO

This chart contains all aerodromes, prohibited, restricted, danger, temporary segregated and temporary reserved areas and the air traffic services system. The chart provides the flight crew with information that will facilitate navigation along ATS routes in compliance with air traffic services procedures.

#### h) FRA chart

The charts are published for free route airspace in the Czech Republic, vertically limited from FL 95 to FL 660. The charts contain information for flights carried out along a preferred trajectory using FRA significant points instead of using conventional ATS routes. The charts contain FRA significant points, area of FRA application including the cross-border SEE FRA, prohibited, restricted, danger, temporary segregated, temporary reserved areas, no planning zones and the air traffic services system.

#### i) SEE FRA chart

This chart displays horizontal confines of the cross-border SEE FRA and its vertical limits.

**j) Mapa standardních přístrojových odletů (SID) – ICAO**

Mapa se vydává v případě, že jsou stanoveny standardní přístrojové odletové tratě. Letecké údaje obsahují letiště odletu, další letiště související s danou odletovou trasou, zakázané, omezené a nebezpečné prostory a systém letových provozních služeb. Informace umožňují osádce provést let po standardní přístrojové odletové trati od vzletu do fáze traťového letu.

**k) Mapa standardních přístrojových příletů (STAR) – ICAO**

Mapa se vydává v případě, že jsou stanoveny standardní přístrojové příletové tratě. Letecké údaje obsahují letiště příletu, další letiště související s danou příletovou trasou, zakázané, omezené a nebezpečné prostory a systém letových provozních služeb. Informace umožňují osádce provést let po standardní přístrojové příletové trati od fáze traťového letu do fáze přiblížení.

**l) Mapa přiblížení podle přístrojů – ICAO**

Mapa se vydává pro každé letiště se stanovenými postupy pro přístrojové přiblížení. Pro každý typ přiblížení se zpracovává zvláštní mapa.

Letecké údaje obsahují letiště, zakázané, omezené a nebezpečné prostory, radiokomunikační a radionavigační zařízení, minimální sektorové výšky, schéma postupu a jeho profilu, provozní minima letiště, atd.

Mapa poskytuje informace pro provedení postupu přístrojového přiblížení na danou RWY včetně postupu pro nezdařené přiblížení a případného vyčkávání.

**m) Mapa příletů a odletů za VFR**

Mapa se publikuje pro provoz VFR na řízených letištích uvedených ve II. dílu AIP ČR, v oddílu AD 2. Mapa stanovuje postupy pro přílety a odlety za VFR a obsahuje následující údaje:

- geografické údaje;
- výšku letiště nad mořem ve stopách a metrech;
- kmitočty ATS;
- hranice TMA, hranice CTR a hranice zakázaných, omezených, nebezpečných prostorů;
- umístění a směr dráhy (drah) na mapě;
- zeměpisné souřadnice a označení traťových bodů za VFR,
- schémata vyčkávání nad traťovými body;
- pořadí traťových bodů pro přílety a odlety za VFR a jejich označení;
- směrníky, vzdálenosti v NM a max. nadmořské výšky mezi traťovými body;
- měřítko v NM a km.

**n) Mapa minimálních nadmořských výšek pro poskytování přehledových služeb ATC**

Mapa se vydává pro FIR Praha a příslušné CTR, TMA, MCTR, MTMA či části CTA, je-li relevantní, a obsahuje informace, umožňující letovým posádkám monitorovat a ověřovat nadmořské výšky přidělené řídicím používajícím přehledový systém ATS.

Mapa uvádí nadmořské výšky zajišťující výšku nejméně 300 m (1000 ft) nad překážkami v okruhu 5 NM od letadla.

**j) Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO**

This chart is produced whenever a standard departure route – instrument has been established. The aeronautical data shown include the aerodrome of departure, aerodrome(s) which affect the designated standard departure route – instrument, prohibited, restricted and danger areas and the air traffic services system. This chart provides the flight crew with information that will enable them to comply with the designated standard departure route – instrument from the take-off phase to the en-route phase.

**k) Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO**

This chart is produced whenever a standard arrival route – instrument has been established. The aeronautical data shown include the aerodrome of landing, aerodrome(s) which affect the designated standard arrival route – instrument, prohibited, restricted and danger areas and the air traffic services system. This chart provides the flight crew with information that will enable them to comply with the designated standard arrival route – instrument from the en-route phase to the approach phase.

**l) Instrument Approach Chart – ICAO**

This chart is produced for all aerodromes used by civil aviation where instrument approach procedures have been established. A separate Instrument Approach Chart – ICAO has been provided for each approach procedure.

The aeronautical data shown include information on aerodromes, prohibited, restricted and danger areas, radio communication facilities and navigation aids, minimum sector altitude, procedure track portrayed in plan and profile view, aerodrome operating minima, etc..

This chart provides the flight crew with information that will enable them to perform an approved instrument approach procedure to the runway of intended landing including the missed approach procedure and where applicable, associated holding patterns.

**m) VFR Arrivals and Departures Chart**

This chart is produced for VFR operation at controlled aerodromes as published in Volume II, Section AD 2 of the AIP CR. This chart governs procedures for VFR arrivals and departures and includes following data:

- geographic data;
- aerodrome elevation in feet and metres;
- ATS frequencies;
- TMA boundary, CTR boundary and boundaries of Prohibited, Restricted and Dangerous areas;
- location and direction of RWY (RWYs);
- coordinates and designation of VFR waypoints;
- holding patterns over waypoints;
- sequences of waypoints for VFR arrivals and departures and their designation;
- bearings, distances in NM and max. altitudes between waypoints;
- scale in NM and km.

**n) ATC Surveillance Minimum Altitude Chart**

This supplementary chart is issued for FIR Praha and for relevant CTR, TMA, MCTR, MTMA or parts of CTA, if appropriate, and provides information that enables flight crews to monitor and cross-check altitudes assigned by a controller using an ATS surveillance system.

Chart provides altitudes ensuring height 300 m (1000 ft) above obstacles located within 5 NM from the aircraft.

Hodnoty nadmořských výšek uvedené v závorkách jsou opravené na nízké teploty podle požadavků L 8168 a aplikují se vždy v období od 15. listopadu do 15. března, pokud není NOTAMem publikováno jinak.

Určení období, pro které jsou publikovány hodnoty MRVA opravené na nízké teploty, je založeno na modelu standardní atmosféry ICAO a analýze dlouhodobých teplotních statistik v ČR.

Altitudes in brackets are corrected for low temperatures according to ICAO Doc 8168 and apply always from 15 NOV to 15 MAR, unless published otherwise by a NOTAM.

The time interval from MRVA low temperature corrections, as determined, is based on ICAO Standard Atmosphere and long term temperature statistics in CR.

**o) Mapa pro přiblížení okruhem**

Mapa se publikuje pro letiště PRAHA/Ruzyně a je uvedena ve II. dílu AIP ČR, v oddílu AD 2. Mapa stanovuje postupy pro přiblížení okruhem a obsahuje následující údaje:

- geografické údaje;
- výšku letiště nad mořem ve stopách a metrech;
- kmitočty ATS;
- umístění a směr drah na mapě;
- přiblížení okruhem podle kategorií letadel;
- OCA pro přiblížení okruhem;
- měřítko v NM a km.

**o) Circling Approach Chart**

This chart is produced for PRAHA/Ruzyně aerodrome as published in Volume II, Section AD 2 of the AIP CR. This chart governs procedures for circling approach and includes following data:

- geographic data;
- aerodrome elevation in feet and metres;
- ATS frequencies;
- location and direction of RWYs;
- circling approaches according to aircraft categories;
- OCA for circling approaches;
- scale in NM and km.

**p) Mapa oblasti s nebezpečnou koncentrací ptactva**

Mapa se publikuje pro letiště PRAHA/Ruzyně, BRNO/Tuřany, OSTRAVA/Mošnov a Karlovy Vary jak jsou uvedena ve II. dílu AIP ČR, v oddílu AD 2. Mapa obsahuje omezené geografické údaje, umístění a směr drah na mapě, převažující tahy ptactva a měřítko v metrech.

**p) Bird Hazard Concentration Areas**

This chart is produced for aerodromes PRAHA/Ruzyně, BRNO/Tuřany, OSTRAVA/Mošnov and Karlovy Vary as published in Volume II, Section AD 2 of the AIP CR. This chart includes geographic data limited, location and direction of RWY (RWYs), prevailing passages of birds and scale in metres.

**3.2.5 Seznam map**

Ceny map jsou publikovány v AIC.

**3.2.5 List of aeronautical charts available**

The prices of the charts are published by AIC.

Název série Title of series	Měřítko Scale	Název Name
1	2	3
Letecká mapa - ICAO 1:500 000 Aeronautical Chart - ICAO 1:500 000	1:500 000	PRAHA (2231 - ABCD)
Traťová mapa - ICAO Enroute Chart - ICAO	1:1 200 000	En-route chart (GND - FL 95)
Mapa FRA FRA chart	1:1 200 000 1:1 200 000	Free Route Airspace of the Czech republic (FL 95 - FL 245) Free Route Airspace of the Czech republic (FL 245 - FL 660)
Mapa SEE FRA SEE FRA chart	1:9 000 000	South East Europe Free Route Airspace
Mapa zakázaných, omezených, dočasně rezervovaných, dočasně vyhrazených a nebezpečných prostorů Prohibited, restricted, temporary reserved, temporary segregated and dangerous areas index chart	1:1 300 000	
Mapa dočasně rezervovaných prostorů určených pro provoz všeobecného letectví (TRA GA) Index chart of temporary reserved areas designated for operations of general aviation (TRA GA)	1:1 300 000	
Rozmístění radiových zařízení Radio facility chart		
Mapa rozmístění letišť Aerodrome Index - Chart		





Název série Title of series	Měřítko Scale	Název Name
1	2	3
	1:300 000	PRAHA/Ruzyně ILS RWY 06
	1:300 000	PRAHA/Ruzyně RNP RWY 06
	1:300 000	PRAHA/Ruzyně NDB RWY 06
	1:300 000	PRAHA/Ruzyně ILS RWY 12
	1:300 000	PRAHA/Ruzyně RNP RWY 12
	1:300 000	PRAHA/Ruzyně VOR RWY 12
	1:300 000	PRAHA/Vodochody ILS Y RWY 28 (ACFT CAT A, B)
	1:300 000	PRAHA/Vodochody ILS Z RWY 28 (ACFT CAT C)
	1:300 000	PRAHA/Vodochody RNP RWY 28 (ACFT CAT A, B, C)
	1:300 000	PRAHA/Vodochody NDB RWY 28 (ACFT CAT A, B, C)
	1:300 000	PRAHA/Vodochody RNP RWY 10 (ACFT CAT A, B, C)
	1:300 000	PRAHA/Vodochody NDB RWY 10 (ACFT CAT A, B, C)
Mapa přiletů a odletů za VFR VFR Arrivals and Departures Chart	1:250 000	BRNO/Tuřany
	1:350 000	Čáslav
	1:250 000	Karlovy Vary
	1:250 000	Kbely
	1:250 000	Kunovice
	1:250 000	Náměšť
	1:250 000	OSTRAVA/Mošnov
	1:250 000	Pardubice
	1:200 000	PRAHA/Ruzyně
	1:200 000	PRAHA/Ruzyně CIRCLING APPROACH CHART
	1:250 000	PRAHA/Vodochody
Mapa oblastí s nebezpečnou koncentrací ptactva Bird hazard concentration areas	1:50 000	BRNO/Tuřany
	1:50 000	České Budějovice
	1:50 000	Karlovy Vary
	1:25 000	OSTRAVA/Mošnov
		PRAHA/Ruzyně
Mapa minimálních nadmořských výšek pro poskytování přehledových služeb ATC ATC Surveillance Minimum Altitude Chart	1:500 000	CTR Tuřany a / and TMA Brno a část / and part of CTA 2 Praha
	1:500 000	MCTR Čáslav a / and MTMA Čáslav
	1:500 000	České Budějovice
	1:300 000	CTR Karlovy Vary/TMA Karlovy Vary
		Kbely
	1:500 000	MCTR Náměšť a / and MTMA Náměšť
	1:500 000	CTR Mošnov a / and TMA Ostrava a část / and part of CTA 2 Praha
	1:500 000	MCTR Pardubice a / and MTMA Pardubice
	1:500 000	CTA 1 Praha, CTR Ruzyně a / and TMA Praha
		PRAHA/Vodochody
	1:1300 000	FIR Praha

**3.2.6 Klad listů Letecké mapy světa (WAC) – ICAO 1:1 000 000**

Není aplikováno

**3.2.7 Topografické mapy**

3.2.7.1 Topografické mapy lze získat od komerčních geodetických organizací nebo od Českého úřadu zeměměřičského a katastrálního úřadu:

Český úřad zeměměřičský a katastrální úřad  
Pod sídlištěm 9/1800  
182 11 PRAHA 8

Tel: +420 284 041 111  
Fax: +420 284 041 204  
E-mail: cuzk@cuzk.cz  
Web: http://www.cuzk.cz

**3.2.6 Index to the World Aeronautical Chart (WAC) – ICAO 1:1 000 000**

Not applied

**3.2.7 Topographical charts**

3.2.7.1 Topographical charts can be obtained from commercial surveying companies or from Czech office for surveying, mapping and cadastre:

Czech office for surveying, mapping and cadastre  
Pod sídlištěm 9/1800  
182 11 PRAHA 8

Tel: +420 284 041 111  
Fax: +420 284 041 204  
E-mail: cuzk@cuzk.cz  
Web: http://www.cuzk.cz



3.2.8 Opravy map, které nejsou součástí AIP

3.2.8 Corrections to charts not contained in the AIP

Mapy Charts	Umístění Location	Opravy Corrections	Datum účinnosti Effective date	Publikováno Published by
ANC ICAO 1:500 000	<i>Přední strana / Front side</i>			
	NIL			
	<i>Zadní strana / Back side</i>			
	NIL			

## ENR 1.6 PŘEHLEDOVÉ SLUŽBY A POSTUPY ATS

## ENR 1.6 ATS SURVEILLANCE SERVICES AND PROCEDURES

### 1.6.1 PRIMÁRNÍ RADAR

### 1.6.1 PRIMARY RADAR

#### 1.6.1.1 Radarové krytí

#### 1.6.1.1 Radar Coverage

1.6.1.1.1 Radarové krytí primárního radaru v CTA PRAHA je zajištěno nad FL 85.

1.6.1.1.1 Radar coverage of primary radar in CTA PRAHA is ensured above FL 85.

1.6.1.1.2 Primární radary jsou umístěny na letištích BRNO/Tuřany, OSTRAVA/Mošnov a PRAHA/Ruzyně.

1.6.1.1.2 Primary Radar sites are located at BRNO/Tuřany, OSTRAVA/Mošnov and PRAHA/Ruzyně airports.

#### 1.6.1.2 Aplikace radarových služeb

#### 1.6.1.2 Application of Radar Services

*Poznámka: Aplikace radarových služeb se vztahuje k poskytování služeb primárního i sekundárního radaru.*

*Note: Application of radar services is related to primary and secondary radar service provision.*

1.6.1.2.1 Radarové služby se poskytují buď na základě rozhodnutí řídicího letového provozu nebo na žádost velitele letadla.

1.6.1.2.1 Radar services are provided either on the basis of the decision of the radar controller or on request of the pilot-in-command.

1.6.1.2.2 Radarová identifikace se provádí v souladu s postupy uvedenými v Hlavě 8 předpisu L 4444, s výjimkou postupu v 8.6.2.2.1 c), který není aplikován.

1.6.1.2.2 Radar identification is carried out in accordance with procedures mentioned in ICAO Doc 4444, Chapter 8, with the exception of procedure in 8.6.2.2.1 c), which is not applied.

1.6.1.2.3 Za účelem snížení četnosti spojení mezi pilotem a stanovištěm ATC ve směru letadlo-země se v letové informační oblasti FIR PRAHA ve všech případech, kdy je pilot informován frází "IDENTIFIKOVÁN" nebo "RADAROVÝ KONTAKT", automaticky vynechává hlášení poloh.

1.6.1.2.3 In order to reduce air-ground communication between the pilot and the ATC unit in all cases when the pilot is informed by the phrase "IDENTIFIED" or "RADAR CONTACT", he/she automatically omits position reporting while flying in FIR PRAHA.

1.6.1.2.4 Minimum horizontálního radarového rozstupu je 5 NM.

1.6.1.2.4 Horizontal radar separation minimum is 5 NM.

1.6.1.2.5 V prostorech radarového krytí jsou poskytovány tyto radarové služby:

1.6.1.2.5 The following radar services are provided in radar coverage areas:

- navigační pomoc,
- zajišťování radarových rozstupů,
- radarové monitorování,
- radarové vektorování,
- informace o význačném provozu a
- informace o provozu.

- navigation assistance,
- radar separation,
- radar monitoring,
- radar vectoring,
- essentials traffic information and
- traffic information.

1.6.1.2.6 Pilotovi letadla, který je vektorován radarem na kurs konečného přiblížení na jiný prostředek než radar, se při ohlášení usazení, kdy končí radarové vedení letadla, nepředává fráze "RADAROVÁ SLUŽBA SKONČENA" a informace o poloze se předává pilotovi pouze na jeho žádost.

1.6.1.2.6 An aircraft vectored by radar on to pilot interpreted final approach aids shall not be informed by the phrase "RADAR SERVICE TERMINATED" whenever pilot reports establishing at which time radar vectoring is terminated and information about position is provided on the pilot's request only.

#### 1.6.1.2.7 Doplňkové služby

#### 1.6.1.2.7 Supplementary Services

Radarové stanoviště za normálních okolností poskytuje radarové služby letadlům jako integrální součást mateřského stanoviště a to v maximální možné míře tak, aby vyhovělo provozním požadavkům. Tyto služby ovlivňuje mnoho faktorů, jako například zátěž řídicího, radarové krytí a možnosti přehledových zařízení, proto radarový řídicí určuje možnost poskytování nebo pokračování v poskytování radarových služeb podle aktuální situace.

A radar unit normally operates as an integral part of the parent unit and provides radar service to aircraft, to the maximum extent practicable, to meet the operational requirement. Many factors, such as radar coverage, controller workload and equipment capabilities, may affect these services, and the radar controller shall determine the practicability of providing or continuing to provide radar services in any specific case.

1.6.1.2.8 Primární radar (PSR) a sekundární přehledový radar (SSR) mohou být použity v kombinaci nebo samostatně pro poskytování letových provozních služeb.

1.6.1.2.8 The primary surveillance radar (PSR) and the secondary surveillance radar (SSR) may be used separately or together to provide Air traffic services.

### 1.6.1.3 Porucha radaru

### 1.6.1.3 Radar failure

1.6.1.3.1 Dojde-li k poruše radarového zařízení, postupuje radarový řídicí podle předpisu L4444, Hlava 8, ustanovení 8.8.4.

1.6.1.3.1 In the event of radar failure the radar controller proceeds in accordance with ICAO Doc 4444, Chapter 8, para 8.8.4.

### 1.6.1.4 Ztráta spojení

### 1.6.1.4 Radio Communication Failure

1.6.1.4.1 Dojde-li ke ztrátě spojení ve směru země-letadlo, je velitel letadla, které bylo řízeno radarem, povinen vrátit se co nejdříve na původní trať a pokračovat podle vlastní navigace.

1.6.1.4.1 In the event of ground-to-air communication failure the pilot-in-command of the aircraft controlled by radar is obliged to return to the original track as soon as possible and to resume his own navigation.

**1.6.2 SEKUNDÁRNÍ PŘEHLEDOVÝ RADAR (SSR)****1.6.2 SECONDARY SURVEILLANCE RADAR (SSR)****1.6.2.1 Provozní postupy****1.6.2.1 Operating Procedures****1.6.2.1.1 Povinnosti velitele letadla****1.6.2.1.1 Pilot-in-command duties**

Velitel letadla, které vstupuje do řízeného vzdušného prostoru ze sousední letové informační oblasti, musí udržovat v činnosti odpovídač s kódem nastaveným podle pokynů předcházejícího střediska řízení letového provozu až do doby, než bude přidělen nový kód (přidělování kódů viz. odstavec ENR 1.6 para 2.4).

A pilot-in-command of aircraft entering controlled airspace from an adjacent FIR shall operate the SSR transponder with the Code according to the instructions of preceding control centre unit a new Code is assigned (Code assignment see ENR 1.6 para 2.4).

**1.6.2.2 Postupy v případě poruchy palubního odpovídače SSR****1.6.2.2 Procedures for SSR Transponder Failure**

1.6.2.2.1 V případě poruchy palubního odpovídače SSR, ke které dojde po vzletu, může velitel letadla očekávat, že příslušné stanoviště řízení letového provozu učiní opatření k pokračování letu na první letiště zamýšleného přistání v souladu s letovým plánem. Po přistání musí velitel letadla zajistit, aby byl palubní odpovídač uveden do provozuschopného stavu.

1.6.2.2.1 In case of SSR transponder equipment failure after take-off the pilot-in-command may expect that appropriate ATC unit shall endeavour to provide for continuation of the flight to the aerodrome of first intended landing in accordance with the flight plan. The pilot-in-command shall ensure after landing that the SSR transponder will be restored to normal operation.

**1.6.2.3 Postupy při ztrátě rádiového spojení a protiprávního činu****1.6.2.3 Radio Communication Failure and Unlawful Interference Procedures**

1.6.2.3.1 V případě ztráty rádiového spojení musí velitel letadla nastavit odpovídač SSR na mód A kód 7600.

1.6.2.3.1 In case of radio communication failure the pilot-in-command of the aircraft equipped with a SSR transponder shall operate the transponder on Mode A, Code 7600.

1.6.2.3.2 V případě protiprávního činu velitel letadla nastaví odpovídač SSR na mód A kód 7500.

1.6.2.3.2 In case of unlawful interference the pilot-in-command of the aircraft shall set the SSR transponder to Mode A, Code 7500.

**1.6.2.4 Rozdělení a přidělování kódu SSR****1.6.2.4 Allocation and Assignment of the SSR Codes**

1.6.2.4.1 Rozdělení a přidělování kódů SSR se v České republice uplatňuje v souladu s postupy uvedenými v dokumentu The European Secondary Surveillance Radar Code Management Plan (EUR Doc 023) a jeho příloze SSR Code Allocation List for the ICAO EUR Region (CAL), jež podrobně popisují požadavky, které musí státy ICAO EUR regionu splňovat, aby vyhověly ustanovením European Basic Air Navigation Plan (EUR ANP) (Doc 7745, Volume I) a the European Facilities and Services Implementation Document (EUR FASID) (Doc 7754, Volume II).

1.6.2.4.1 Allocation and assignment of SSR codes in the Czech Republic is applied in accordance with the procedures presented in the document The European Secondary Surveillance Radar Code Management Plan (EUR Doc 023) and its Attachment, SSR Code Allocation List for the ICAO EUR Region (CAL), detailing the requirements to be met by the States of the ICAO EUR Region to comply with the provisions of the European Basic Air Navigation Plan (EUR ANP) (Doc 7745, Volume I) and the European Facilities and Services Implementation Document (EUR FASID) (Doc 7754, Volume II).

**1.6.2.4.2 Diskrétní kódy****1.6.2.4.2 Discrete codes**

Stanoviště ATS přidělují diskrétní kódy SSR pouze v módu A z následujících skupin:

ATS units assign the discrete SSR codes in Mode A from following groups:

Tranzitní kódy / Transit codes	1401 - 1477
	5170 - 5177
	6620 - 6637
Lokální kódy / Local codes	3301 - 3377
	4320 - 4337

**1.6.2.4.3 Kódy SSR pro zvláštní účely****1.6.2.4.3 SSR codes for special purposes**

Pro stanovené účely letu se používají následující kódy:

The following SSR codes are used for designated flight purposes.

Kód módu A Mode A Code	Přiděluje/nastavuje Assigns/sets	Účel Purpose
0000	technik engineer	pozemní zkoušky odpovídačů SSR (viz AIP ENR 1.6 para 2.5) ground test of SSR transponders (see AIP ENR 1.6 para 2.5)
0040	pilot (pokud stanoviště ATS neurčí jinak) pilot (unless otherwise instructed by ATS unit)	lety za účelem pátrání a záchrany letadel search and rescue flights
0041 - 0044	stanoviště ATS ATS unit	lety za účelem pátrání a záchrany letadel search and rescue flights
0045	pilot (pokud stanoviště ATS neurčí jinak) pilot (unless otherwise instructed by ATS unit)	lety pro záchranu lidského života human life rescue flights
0046 a / and 0047	stanoviště ATS ATS unit	lety pro záchranu lidského života human life rescue flights

Kód módu A Mode A Code	Přiděluje/nastavuje Assigns/sets	Účel Purpose
0050	stanoviště ATS ATS unit	výsadkové lety parachute flights
0052 a / and 0053	pilot (pokud stanoviště ATS neurčí jinak) pilot (unless otherwise instructed by ATS unit)	lety vrtulníků Policie ČR ve dne flights of helicopters of the C.R. Police during the day
0054 a / and 0055	pilot (pokud stanoviště ATS neurčí jinak) pilot (unless otherwise instructed by ATS unit)	lety vrtulníků Policie ČR v noci flights of helicopters of the C.R. Police during the night
0056 a / and 0057	pilot (pokud stanoviště ATS neurčí jinak) pilot (unless otherwise instructed by ATS unit)	lety letadel ŘLP ČR za účelem letového ověřování Calibration/verification flights of the ANS C.R. aircraft
1000	stanoviště ATS ATS unit	indikační kód Módu S Mode S conspicuity code
2000	pilot / stanoviště ATS pilot / ATS unit	lety, které jsou předmětem poskytování ATS v případě, že stanoviště ATS pokyny týkající se nastavení kódu nevydalo (viz AIP ENR 1.6 para 2.4.5) flights which are subject to ATS provision in the absence of ATS instructions related to code setting (see AIP ENR 1.6 para 2.4.5)
7000	pilot / stanoviště ATS pilot / ATS unit	lety, které nevyužívají ATS, za účelem zlepšení detekce vhodně vybaveného letadla (viz AIP ENR 1.6 para 2.4.6) flights not receiving ATS, in order to improve the detection of suitably equipped aircraft (see AIP ENR 1.6 para 2.4.6)
7776	technik engineer	pozemní monitorovací odpovídače SSR, případně pozemní zkoušky odpovídačů SSR (viz AIP ENR 1.6 para 2.5) ground monitoring transponders, potentially ground test of SSR transponders (see AIP ENR 1.6 para 2.5)
7777	technik engineer	pozemní monitorovací odpovídače SSR ground monitoring transponders

1.6.2.4.4 Letadlo vybavené odpovídačem SSR musí mít za letu odpovídač v činnosti. Odpovídač SSR musí odpovídat na dotazy v módu A a C.

1.6.2.4.4 An aircraft equipped with the SSR transponder shall operate the transponder during the flight. The SSR transponder shall reply to mode A and C interrogations.

1.6.2.4.5 Výjma letů využívajících kódů pro zvláštní účely pilot letadla, který je nebo zamýšlí být předmětem poskytování ATS, nastaví kód A2000, pokud stanoviště ATS, s nímž naváže spojení, nestanoví jinak.

1.6.2.4.5 Except for flights using special purpose codes, the pilot who is or intends to be receiving ATS, selects A2000 in the absence of other instructions related to code setting from ATS unit.

*Poznámka: Nastavení A2000 se předpokládá u letů, jež např. vstupují do CTR, odlétávají z letišť v CTR nebo letišť AFIS, u kombinovaných letů VFR/IFR, neřízených letů využívajících služeb FIC apod.*

*Note: The setting concerned is assumed for flights, e.g. entering a CTR, departing from aerodromes in CTR or AFIS aerodromes, combined VFR/IFR flights, flights receiving ATS from FIC etc.*

Stanoviště ATS rovněž může vydat instrukci letadlu k nastavení kódu A2000, nemá-li důvod vydat pokyn k nastavení diskretního kódu či jiného kódu pro zvláštní účely.

The ATS unit may also assign the code A2000 to the aircraft if there is no reason to assign a discrete code or another special purpose code.

1.6.2.4.6 Pokud pilot letu VFR nehodlá využívat poskytování ATS žádným ze stanovišť ATS v prostoru, kde není předmětem letového povolení (třída G a E), nastaví odpovídač na A7000.

1.6.2.4.6 When a VFR flight pilot decides not to make use of the ATS from any ATS unit within the airspace, where is no more a subject to an ATC clearance (class G and E), changes the transponder setting to A7000.

Stanoviště ATS rovněž může vydat instrukci letadlu k nastavení kódu A7000, přijalo-li od něj informaci o výše uvedeném záměru nevyužít poskytování ATS v předmětném vzdušném prostoru.

The ATS unit may also assign the code A7000 to the aircraft if the information from the pilot about his intention not to make use of the ATS in the airspace concerned has been received.

*Poznámka 1: Poskytnutí jednorázové informace neřízenému letu, po níž pilot ukončí spojení, typicky pro FIC, nezakládá důvod pro instrukci ke změně kódu A7000, má-li ho letadlo nastaveno.*

*Note 1: A one-time information provision to an uncontrolled flight when the pilot terminates the connection afterwards, typically with the FIC, does not constitute a reason for the change or for an instruction to change the code A7000, if the aircraft has it selected.*

*Poznámka 2: Povinnost velitele letadla plynoucí z požadavků na poskytování ALRS tímto zůstává nedotčena (viz AIP ENR 1.2 para 2.1).*

*Note 2: The responsibility of the pilot-in-command arising from the ALRS provision requirements remains untouched (see AIP ENR 1.2 para 2.1).*

1.6.2.4.7 Kód SSR přidělený stanovištěm ATS musí být letadlem udržován do ukončení letu nebo do instrukce stanoviště ATS vedoucí k jeho změně nebo k vypnutí odpovídače.

1.6.2.4.7 The SSR code assigned by ATS unit shall be maintained by the aircraft until termination of the flight or until the instruction of ATS unit is given to change the code or to switch off the transponder.

### 1.6.2.5 Postupy pro pozemní zkoušky odpovídačů SSR a protisrážkových systémů ACAS

1.6.2.5.1 Při provádění pozemních zkoušek odpovídačů SSR a systémů ACAS jsou pracovníci provádějící zkoušky povinni dodržovat níže uvedené postupy. Dodržování těchto pravidel umožní stanovištěm ATC udržet přehled o reálném letovém provozu a případně poskytovat informace letadlům vybaveným palubním protisrážkovým systémem ACAS.

- 1) Pokud nebyl stanovištěm ATC z provozních důvodů přidělen jiný kód, je pro pozemní zkoušky odpovídačů v módu A vyhrazen kód 0000. Pro otestování změny kódu je možné krátkodobě použít i kód 7776.
- 2) Při zkouškách probíhajících v CTR/MCTR si musí pracovníci provádějící zkoušky předem vyžádat povolení příslušné TWR/MTWR k provedení této zkoušky. Předmětem povolení je:
  - čas zahájení a předpokládaný čas ukončení zkoušky,
  - rozsahu hodnot módu C, které budou předmětem testu,
  - spojení pro případ, že příslušné stanoviště ATC bude v průběhu zkoušky požadovat její přerušení.
- 3) Při zkouškách probíhajících mimo CTR musí pracovníci provádějící zkoušky předem informovat PRAHA FIC v rozsahu údajů uvedených v bodě 2) a zároveň předat údaje o místě, kde bude prováděn test (na vyžádání FIC i zeměpisné souřadnice).

*Poznámka: Požaduje se, aby zkoušky Módu A nebyly prováděny bez současné imitace hodnoty módu C s nastavením alespoň nadmořské výšky letiště nebo, je-li zkouška prováděna mimo CTR, minimální hladiny.*

### 1.6.2.6 Radarové krytí

1.6.2.6.1 Radarové krytí SSR je zajištěno v celé CTA PRAHA nad 5000 ft AMSL.

### 1.6.2.7 Sekundární radary:

BUKOP, PÍSEK, PRAHA

Všechny radary jsou součástí multiradarové informace.

### 1.6.2.8 ACAS postupy

1.6.2.8.1 Odpovědnost při používání palubních protisrážkových systémů (ACAS) ve vzdušném prostoru České republiky.

Pokud se pilot na základě rady k vyhnutí poskytnuté protisrážkovým zařízením ACAS odchýlí od letového povolení nebo od pokynů řízení letového provozu, nenese služba řízení letového provozu odpovědnost za zabránění srážky až do okamžiku, kdy je průběh letu uveden opět do souladu s letovým povolením nebo instrukcemi řízení letového provozu.

### 1.6.3 Automatický závislý přehledový systém - vysílání (ADS-B)

#### 1.6.3.1 Úvod

1.6.3.1.1 Palubní zařízení schopné funkce ADS-B OUT periodicky odesílá informace o identifikaci, poloze, rychlosti apod. Pro tyto účely se v Evropě využívá data link 1090 MHz Extended Squitter. Poloha letadla je určena palubními systémy pomocí GNSS.

#### 1.6.3.2 Provozní postupy

1.6.3.2.1 Letadlo vybavené ADS-B umožňující vlastní identifikaci musí vysílat identifikaci letadla, jak je uvedena v poli 7 letového plánu ICAO nebo, pokud letový plán nebyl podán, poznávací značku letadla.

### 1.6.2.5 Procedures for Ground Tests of SSR Transponders and Airborne Collision Avoidance System

1.6.2.5.1 Technical personnel, when performing ground tests of SSR transponders and ACAS, are obliged to adhere to the procedures presented hereunder. This will allow ATC staff to be kept informed about the actual air traffic in the air and, if necessary, to provide information for the aircraft equipped with the anticollision system ACAS.

- 1) If for the operational purposes no other SSR Code has been assigned by an ATC Unit, for ground testing of SSR transponders Mode A Code 0000 shall be reserved. Code 7776 can be used for a short time to test code change.
- 2) If tests are carried out within a CTR/MCTR, the personnel performing the tests shall request in advance a clearance of appropriate TWR/MTWR to perform the test. Subject of clearance is:
  - time of beginning and estimated time of finishing the test,
  - extent of Mode C values to be tested,
  - contacts for the case that an appropriate ATC Unit requires the test interruption.
3. If the tests are carried out outside a CTR/MCTR, the personnel performing the test shall supply in advance PRAHA FIC with the data as given under Item 2) and herewith pass information about the location where the test is performed (on FIC request also the coordinates).

*Note: It is required that ground tests of SSR transponders in Mode A be carried out simultaneously with imitation of Mode C value by setting at least aerodrome elevation or minimum level, if the tests are carried out outside CTR/MCTR.*

### 1.6.2.6 Radar Coverage

1.6.2.6.1 Radar coverage of SSR is ensured in the whole CTA PRAHA above 5000 ft AMSL.

### 1.6.2.7 Secondary radars:

BUKOP, PÍSEK, PRAHA

All radars are part of multi radar information.

### 1.6.2.8 ACAS Procedures

1.6.2.8.1 Responsibility during Airborne Collision Avoidance (ACAS) operation within the airspace of the Czech Republic.

When a pilot deviates from an air traffic control clearance or instruction in response to an ACAS resolution advisory, the air traffic control service is not responsible for preventing collisions until the flight path is returned to the limits of air traffic control clearance or instructions.

### 1.6.3 Automatic dependent surveillance - broadcast (ADS-B)

#### 1.6.3.1 Introduction

1.6.3.1.1 ADS-B OUT is a function on-board an aircraft that periodically transmits data such as identification, position, velocity and other information. The data link used for ADS-B messages in Europe is 1090 MHz Extended Squitter. The aircraft ADS-B position is derived from onboard GNSS based systems

#### 1.6.3.2 Operating procedures

1.6.3.2.1 Aircraft equipped with ADS-B having an aircraft identification feature shall transmit the aircraft identification as specified in the field 7 of the ICAO flight plan or, when no flight plan has been filed, the aircraft registration.

1.6.3.2.2 Systémy ATM zpracovávají a přehledové službě ATS prezentují pouze data vysílaná ze zařízení ADS-B verze 2, spárovaná s odpověďmi SSR a/nebo WAM.

1.6.3.2.2 ATM systems process and present to the ATS surveillance services only data broadcasted from ADS-B version 2, paired with responses from SSR and/or WAM.

### 1.6.3.3 Nouzové a pilnostní módy ADS-B

### 1.6.3.3 Emergency and/or urgency modes of ADS-B

1.6.3.3.1 Z důvodu technických omezení systémů ATM při zpracovávání dat ze zařízení ADS-B jsou přehledové službě ATS prezentovány pouze následující módy:

1.6.3.3.1 Due to ADS-B processing limitations by ATM systems, only the following ADS-B emergency modes will be presented to the ATS surveillance services:

- a) nouze,
- b) ztráta spojení,
- c) protiprávní čin.

- a) emergency,
- b) communication failure,
- c) unlawful interference.

*Poznámka: Módy ADS-B "minimální palivo" a "sanitní let" nejsou přehledové službě ATS prezentovány.*

*Note: "Minimum fuel" and "medical" ADS-B modes are not presented to the ATS surveillance services.*

## 1.6.4 Meteorologický radar

## 1.6.4 Weather radar

### 1.6.4.1 Krytí

### 1.6.4.1 Coverage

1.6.4.1.1 Krytí meteorologických radarů, které jsou využívány PRAHA ACC a PRAHA FIC pro poskytování informací o význačné oblačnosti je zajištěno v prostoru FIR PRAHA. Interval obnovy informace je 5 minut. Informace je k dispozici na příslušném stanovišti ATS s prodlevou 1 - 2 minuty po skončení měřicího cyklu meteorologického radaru.

1.6.4.1.1 The coverage by weather radars which are used by PRAHA ACC and PRAHA FIC to provide information about significant clouds is ensured in the area of FIR PRAHA. Update rate of information is 5 minutes. Information is available on appropriate ATS unit in 1 - 2 minutes after completion of the weather radar measurement cycle.

### 1.6.4.2 Aplikace služeb

### 1.6.4.2 Application of services

V prostoru krytí meteorologických radarů se poskytuje letová informační služba o význačném počasí. To kromě jiného znamená, že poskytnutí takové služby nezbavuje velitele letadla od jakékoli odpovědnosti, včetně přijetí konečného rozhodnutí týkajícího se navrhované změny letového plánu.

There is provided flight information service about significant weather in the area of weather radar's coverage. It means that a provision of that service does not exempt a pilot-in-command from whatever responsibility including an acceptance of the final decision concern a suggested change of a flight plan.

Tato služba se poskytuje pouze na základě rozhodnutí řídicího letového provozu nebo na žádost velitele letadla.

This service is provided only on base of air traffic controller's decision or on pilot-in-command's request.

**Záměrně nepoužito**  
**Intentionally Left Blank**



*Poznámka 1: Zpráva CHG není primárně určena k oznámení změn EOBD a EOBT. Zpráva CHG umožňuje změnu EOBT v případě, kdy jsou současně měněny i další údaje FPL. Zpráva CHG umožňuje změnu EOBD v případě, kdy je EOBT letu posunuto přes půlnoc a mění se tím tak datum letu.*

*Poznámka 2: Změny údajů zahrnutých v poli 19 musí být oznámeny té ohlašovně letových provozních služeb, které byl předložen letový plán, nebo přímo IFPS formou zprávy CHG. V mimořádných případech lze změny údajů pole 19, které nastaly vůči původně podanému a akceptovanému letovému plánu, oznámit při prvním kontaktu se stanovišti řízení nebo pracovišti FIC.*

#### 1.10.2.3.3 Pravidla pro použití zprávy "DLA"

1. Zprávou "DLA" nelze změnit EOBT na dřívější čas oproti času uvedenému v letovém plánu.
2. Zpráva "DLA" bude odmítnuta v případě, že nové EOBT leží v minulosti vůči aktuálnímu času zpracování zprávy.

*Poznámka: Vzhledem k tomu, že toto nelze učinit ani zprávou "CHG", je jedinou možností letový plán zrušit a předložit nový.*

1.10.2.3.3.1 Zpráva "DLA" nesmí být zaslána do IFPS jako reakce na obdržanou časovou mezeru pro vzlet.

1.10.2.3.3.2 Zpráva "DLA" se musí vydat, jakmile odlet letadla, pro něž byly zaslány základní údaje letového plánu (FPL), je zdržen o více než 15 minut od předpokládaného času zahájení pojiždění, obsaženého v základních údajích letového plánu.

1.10.2.3.3.3 Zpráva "DLA" musí být zaslána i v případech, ve kterých se očekává zdržení 15 minut a více a let obdržel CTOT.

Příklad: EOBT dle letového plánu - 0900, CTOT dle zprávy SAM 1000. V případě, že let je schopen zahájit pojiždění v čase 0915, musí být zaslána zpráva DLA.

1.10.2.3.4 Na všechny zprávy popsané v paragrafu **ENR 1.10 para 2.3** reaguje IFPS zasláním "IFPS Operational Reply Messages" stejně jako na zaslání letového plánu.

1.10.2.4 Výše popsané postupy se týkají předložení letového plánu a jeho následné aktualizace prostřednictvím ohlášení letových provozních služeb. Komunikuje-li provozovatel přímo s IFPS, nedisponují ohlašovny letových provozních služeb žádnými informacemi o stavu letového plánu až do jeho příjmu po zpracování v IFPS a případného následného příjmu zprávy o přidělení časové mezery pro vzlet. K příjmu zpracovaného letového plánu dojde v čase 3 hodiny před EOBT nebo před časem vstupu do vzdušného prostoru ČR, popřípadě později, v závislosti na čase předložení letového plánu.

#### 1.10.2.5 Plánování letů v TMA PRAHA / CTA 1 PRAHA

1.10.2.5.1 Pro účely plánování IFR přeletů a kombinovaných (Y/Z) letů na i z letišť pod tímto prostorem je nabízen systém DCT segmentů definovaných mezi jednotlivými body tohoto vzdušného prostoru.

1.10.2.5.2 DCT segmenty jsou definovány v Route Availability Document (RAD).

1.10.2.5.3 Tento systém plně nahrazuje systém tranzitních ATS tratí v celém horizontálním i vertikálním rozsahu TMA PRAHA / CTA 1 PRAHA.

1.10.2.5.4 IFR odlety i přelety z/na letiště v rámci "LKPR Group (LKPR, LKKB, LKVO)" (viz RAD) používají publikované odletové (SID) a přiletové (STAR) tratě dle instrukcí ATC.

*Note 1: The CHG message is not primarily intended to change EOBD and EOBT data. The CHG message enables the change of EOBT data in case when other FPL data are simultaneously changed. The CHG message enables the change of EOBD data in case when the EOBT data of flight is shifted over midnight and thus the date of flight is changed.*

*Note 2: Any possible changes to the field 19 data shall be announced to the ATS Reporting Office of the flight plan submission or to the IFPS directly by means of a CHG message. In exceptional cases the changes to the field 19 comparing to the original flight plan may be reported on the first contact with the air traffic control centres or FIC.*

#### 1.10.2.3.3 Procedures for "Delay - DLA" message submission

1. It is not possible to change the "EOBT" adduced in the flight plan to an earlier time by means of a "DLA" message.
2. The "DLA" message will be rejected if the new EOBT is in the past compared to the current time of the message processing.

*Note: As it is impossible to do so by means of a "CHG" message either, the only way how to shift the "EOBT" to the earlier time is to cancel the flight plan and to file a new one.*

1.10.2.3.3.1 The "DLA" message must not be sent to the IFPS in response to the Time Slot allocation.

1.10.2.3.3.2 A "DLA" message shall be transmitted when the departure of the aircraft, for which basic flight plan data (FPL) have been sent, is delayed by more than 15 minutes after the estimated off-block time contained in the basic flight plan data.

1.10.2.3.3.3 If delay is expected 15 minutes or more, "DLA" message shall be sent notwithstanding received CTOT.

Example: EOBT in accordance with the flight plan - 0900, CTOT in accordance with SAM - 1000. If the flight is able to start taxiing at 0915, the DLA message shall be sent.

1.10.2.3.4 All messages described in **ENR 1.10 para 2.3** above are responded by "IFPS Operational Reply Messages" in the same way as flight plans are.

1.10.2.4 All procedures described above refer to flight plan submission and their subsequent up-dating by means of AROs. If an aircraft operator is communicating with IFPS directly, the AROs have no information about the flight plan status at their disposal until its reception after processing in IFPS and Time Slot allocation. The flight plan after the processing in IFPS is received at the time parameter "EOBT - 3 hours" before the EOBT or before the expected entry of the flight into the airspace of the Czech Republic.

#### 1.10.2.5 Flight planning within TMA PRAHA / CTA 1 PRAHA

1.10.2.5.1 For the flight planning purposes of IFR overflights and combined (Y/Z) flights to and from airports located below this airspace a system of DCT segments between specific waypoints is offered.

1.10.2.5.2 DCT segments are defined in the Route Availability Document (RAD).

1.10.2.5.3 This system fully replaces the system of transit ATS routes within the whole horizontal and vertical boundaries of TMA PRAHA / CTA 1 PRAHA.

1.10.2.5.4 IFR departures and arrivals from/to airports in the "LKPR Group (LKPR, LKKB, LKVO)" (see RAD) shall use appropriate published departure (SID) and arrival (STAR) routes according to ATC instructions.

### 1.10.3 Letový plán podaný za letu (AFIL)

- 1) Stanoviště ATS organizace ŘLP ČR, s.p. přijímají letové plány za letu pouze výjimečně za následujících okolností:
  - a) je-li požadována změna trati nebo letiště určení;
  - b) zamýšlí-li velitel letadla letícího podle pravidel letu za viditelnosti (VFR) z důvodu zhoršených povětrnostních podmínek pokračovat podle pravidel letu podle přístrojů (IFR).
  - c) jedná-li se o let na záchranu lidského života, na nějž se neuplatňuje výjimka z povinnosti předložit letový plán.
- 2) Letový plán podaný za letu může být přijat jen na let na letišti prvního zamýšleného přistání.

### 1.10.4 POSTUPY PRO OZNAČOVÁNÍ LETOVÝCH PLÁNŮ NAHRAZUJÍCÍ DŘÍVE PODANÉ

#### 1.10.4.1 Používání postupu

1.10.4.1.1 Postup je závazný pro lety po tratích, které jsou předmětem regulace toku letového provozu, jestliže je v průběhu předletové fáze rozhodnuto o jejich přesměrování z důvodu menšího zpoždění na náhradní trati oproti trati původního letového plánu.

1.10.4.1.2 Aby se předešlo nadměrnému používání tohoto postupu, předletová fáze se definuje jako předpokládaný čas zahájení poježdění (EOBT) minus 4 hodiny.

#### 1.10.4.2 Popis postupu

- 1.10.4.2.1 Pokud byl pro daný let podán letový plán (FPL) a v průběhu předletové fáze byla zvolena náhradní trať mezi stejnými letišti vzletu i přistání, provozovatel nebo pilot je povinen:

- a) podat zprávu o zrušení (CNL), která bude okamžitě vyslána s prioritou "DD" na obě adresy IFPS (EUCHZMFP, EUCBZMFP),
- b) vyčkat na příjem zprávy potvrzující příjem a zrušení původního letového plánu (ACK),
- c) vyplnit nahrazující letový plán ve formě FPL, který nesmí být vyslán před příjmem zprávy ACK.

1.10.4.2.2 Nahrazující letový plán musí obsahovat mimo jiné původní identifikaci (volací znak) bez doplňujícího písmena "Q" v poli 7, úplný popis nové tratě letu v poli 15 a jako první prvek v poli 18 označení "RFP/Qn", kde:

- "RFP" značí nahrazující letový plán;
- "n" představuje pořadové číslo nahrazujícího letového plánu pro příslušný let.

např.

1. nahrazující letový plán: "RFP/Q1"
2. nahrazující letový plán: "RFP/Q2", atd.

1.10.4.2.3 V radiotelefonním spojení se musí používat původní identifikace bez doplňujícího písmena "Q". V případě pochybností o zamýšlené trati letu může pilot informovat stanoviště řízení letového provozu, že letadlo provádí let podle nahrazujícího letového plánu.

#### 1.10.4.3 Přeletová povolení

- 1.10.4.3.1 Pro provozovatele, kteří obdrželi povolení k přeletu českého vzdušného prostoru, na který byl podán FPL a kteří zamýšlejí přeletět český vzdušný prostor na základě letového plánu nahrazujícího předcházející FPL, který byl předložen v souladu s ust. 2, zůstává toto povolení platné rovněž pro novou zamýšlenou trať.

- 1.10.4.3.2 Od provozovatelů, kteří neobdrželi povolení k přeletu českého vzdušného prostoru a jejichž lety podle původního FPL neměly vstoupit do českého vzdušného prostoru, ale zamýšlejí tak učinit, se vyžaduje předložení FPL.

### 1.10.3 Flight plan filed in the air (AFIL)

- 1) ATS Units of the ANS CR can accept flight plans filed in the air only exceptionally under the following circumstances:
  - a) if change of route or change of destination aerodrome is required;
  - b) if pilot-in-command of VFR flight intends to proceed in compliance with IFR due to weather deterioration.
  - c) if a human life rescue flight is concerned and if the flight is not subject to the flight plan submission exemption.
- 2) Flight plan filed in the air can be accepted for flight to aerodrome of first intended landing.

### 1.10.4 PROCEDURE FOR IDENTIFICATION OF REPLACEMENT FLIGHT PLANS

#### 1.10.4.1 Application of procedure

1.10.4.1.1 The procedure is applicable to flights on routes subject to Air Traffic Flow Management, when it is decided during the pre-flight stage to re-route because there will be less delay on an alternative route to that in the previous flight plan.

1.10.4.1.2 To avoid excessive use of the procedure, the preflight stage is defined as Estimated Off Block Time (EOBT) - 4 hours.

#### 1.10.4.2 Description of procedure

1.10.4.2.1 When a flight plan (FPL) has been filed and, in the preflight stage, an alternative routing has been selected between the same aerodromes of departure and destination, the operator or pilot shall:

- a) originate a cancellation message (CNL) which will be immediately transmitted with the priority "DD" to both IFPS addresses (EUCHZMFP, EUCBZMFP)
- b) wait for a message confirming the acceptance and cancellation of the original flight plan (ACK),
- c) file a replacement flight plan in the form of a FPL which must not be transmitted before the acceptance of a ACK message.

1.10.4.2.2 The replacement flight plan shall contain inter alia the original identification (call-sign) without addition of a suffix "Q" in item 7, the complete new route in item 15 and, as the first element in item 18, the indication "RFP/Qn", where:

- "RFP" signifies "Replacement Flight Plan";
- "n" corresponds to the sequence number relating to the replacement flight plan for that particular flight.

e.g.

- 1st replacement flight plan: "RFP/Q1"
- 2nd replacement flight plan: "RFP/Q2" etc.

1.10.4.2.3 In RTF communication, the original flight identification must be used without the suffix "Q". The pilot may inform an ATC unit that the aircraft is operating on a replacement flight plan if any doubt exists regarding the route to be flown.

#### 1.10.4.3 Overflight Authorization

1.10.4.3.1 For operators, who have obtained over-flight authorization for Czech airspace by the timely submission of a FPL, and who intend to overfly Czech airspace also on their replacement flight plan, submitted in accordance with the procedure described in para 2, this overflight authorization remains valid also for the intended new routing.

1.10.4.3.2 Operators, who have not obtained overflight authorization for Czech airspace and their flight according to their original FPL would not have entered Czech airspace but intend to do so, are required to file a FPL.

**LKTB AD 2.17 VZDUŠNÝ PROSTOR LETOVÝCH PROVOZNÍCH SLUŽEB**

**LKTB AD 2.17 ATS AIRSPACE**

1	Označení a vodorovné hranice Designation and lateral limits	<b>CTR TUŘANY:</b> 49 13 20 N 016 33 05 E - kruhový oblouk 7 NM/13 km kolem ARP AD LKTB do/circular arc 7 NM/13 km around ARP AD LKTB to 49 10 56 N 016 51 59 E - 49 10 31 N 016 57 11 E - 49 05 10 N 016 56 08 E - 49 05 35 N 016 50 57 E - kruhový oblouk 7 NM/13 km kolem ARP AD LKTB do/circular arc 7 NM/13 km around ARP AD LKTB to 49 07 15 N 016 31 16 E - 49 07 49 N 016 26 41 E - 49 14 20 N 016 27 57 E - 49 13 20 N 016 33 05 E
2	Vertikální hranice Vertical limits	2500 ft AMSL GND
3	Klasifikace vzdušného prostoru Airspace classification	D
4	Volací znak stanoviště ATS Jazyk(y) ATS unit call sign Language(s)	TUŘANY VĚŽ/ TUŘANY TOWER TUŘANY GROUND CZ, EN
5	Převodní výška Transition altitude	5000 ft AMSL
6	Poznámky Remarks	NIL

**LKTB AD 2.18 SPOJOVACÍ ZAŘÍZENÍ LETOVÝCH PROVOZNÍCH SLUŽEB**

**LKTB AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES**

Označení služby Service designation	Volací značka Call sign	Kmitočet Frequency	Provozní doba Hours of operation	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5
APP	PRAHA RADAR	127,350 MHz	H 24	VDF k dispozici / AVBL, TAR k dispozici / AVBL.SSR k dispozici / AVBL.
		124,050 MHz	HO	záložní / reserve
		121,500 MHz	H 24	Tísňový kmitočet / Emergency FREQ
TWR	TUŘANY VĚŽ/ TUŘANY TOWER	119,605	H 24	8,33 kHz Channel, VDF k dispozici / AVBL, TAR k dispozici / AVBL.SSR k dispozici / AVBL.
	TUŘANY GROUND	125,430	HO	8,33 kHz Channel, Před navázáním spojení s GROUND zkontrolujte ATIS pro používanou FREQ. / Monitor ATIS prior to contacting GROUND for FREQ in use.
		121,500 MHz	H 24	Tísňový kmitočet / Emergency FREQ
ATIS	TUŘANY ATIS	131,105	H 24	8,33 kHz Channel, Vysílání v anglickém jazyce/Broadcast in English language Informace ATIS lze získat i na telefonním čísle 545521222. ATIS information is possible to obtain even on telephone number +420 545521222.

## LKTB AD 2.19 RADIONAVIGAČNÍ A PŘÍSTÁVACÍ ZAŘÍZENÍ

## LKTB AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS

Druh zařízení (ILS CAT) (MAG Odchylka) (VOR Deklinace) Type of aid (ILS CAT) (MAG Variation) (VOR Declination)	ID ID	Kmitočet (CH) Frequency (CH)	Provozní doba Hours of operation	Souřadnice Coordinates	ELEV DME antény ELEV of DME antenna	GBAS Poloměr pokrytí služby GBAS Service Volume Radius	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
VOR/DME (MAG: 5°E / 2020) (VOR: 5°E)	BNO	114,450 MHz (CH 91Y)	H 24	49 09 00,23 N 016 41 33,29 E	800 ft	-	Chráněný dosah / Výška 80 NM/50 000 ft Protection range / Altitude 80 NM/50 000 ft
LOC 27 (CAT I/C/2) (MAG: 5°E / 2020)	BO	111,500 MHz	H 24	49 09 11,92 N 016 40 14,73 E	-	-	LOC Course 272° MAG
GP 27	-	332,900 MHz	H 24	49 08 55,25 N 016 42 27,41 E	-	-	GP 3° ILS RDH 46,6 ft
DME 27	BO	111,500 MHz (CH 52X)	H 24	49 08 55,25 N 016 42 27,41 E	785 ft	-	Dosah 25 NM Range 25 NM
MM	tečka, čárka dot, dash	75 MHz	H 24	49 08 54,83 N 016 43 34,13 E	-	-	0,57 NM k THR RWY 27 0,57 NM to THR RWY 27
L (MAG: 5°E / 2020)	B (Borek)	429 kHz	H 24	49 08 54,65 N 016 43 34,23 E	-	-	0,57 NM k THR RWY 27 Dosah 25 NM 0,57 NM to THR RWY 27 Range 25 NM
VDF	-	viz tabulka 2.18/ see table 2.18	HO	49 08 55,42 N 016 42 09,65 E	-	-	

V případě, že letadlo není vybaveno odpovídačem SSR, odpovídač SSR je mimo provoz nebo pracuje pouze v módu A/C, resp. v módu A, oznámí pilot tuto skutečnost stanovišti.

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

2.22.4.1.3 Všechny lety VFR, vstupující do nebo vykonávané v CTR Tuřany, podléhají denně mezi 2400-0800 LMT předběžnému povolení (PPR), vydávanému TWR Tuřany. Tato povinnost se nevztahuje na zvláštní provoz, jako jsou lety HEMS, Policie a AČR. Předložení letového plánu nenahrazuje PPR. Kontaktujte TWR Tuřany +420 548 424 870.

2.22.4.1.4 Při pojiždění na APN z RWY 08/26 si musí pilot před křižováním RWY 09/27 vyžádat povolení.

2.22.4.1.5 Při pojiždění na RWY 08/26 musí pilot zastavit na vyznačených vyčkávacích místech a vyžádat si povolení ke křižování RWY 09/27.

2.22.4.2 VFR vstupní/výstupní body do/z CTR a vyčkávací body:

Označení / Designation	Poloha / Location	Souřadnice / Coordinates	
NOVEMBER	Kuřim (železniční přejezd jihovýchodně od města/railway crossing SE of town)	49 17 32 N 016 33 37 E	vstupní / entry
ECHO	Rousínov (kostel/church)	49 12 13 N 016 53 10 E	vstupní / entry
SIERRA	Klobouky u Brna	48 59 52 N 016 51 44 E	vstupní / entry
WHISKY	Ořechov (kostel/church)	49 06 39 N 016 31 15 E	vstupní / entry
ZULU	Velké Němčice křižení dálnice a silnice nižší třídy severovýchodně od města/ Velké Němčice intersection of the highway and minor road NE of the city	48 59 47 N 016 41 20 E	vstupní / entry
ALFA	Sokolnice (železniční přejezd/railway crossing)	49 07 03 N 016 42 12 E	vyčkávací / holding
BRAVO	Podolí (dálniční nadjezd/highway overbridge)	49 10 54 N 016 42 45 E	vyčkávací / holding

2.22.4.3 Postupy pro odlety záchranných vrtulníků z brněnských nemocnic.

Vzhledem k potížím s navazováním oboustranného spojení a získáváním letového povolení před vzletem jsou odlety záchranných vrtulníků prováděny následovně:

- Odlety z nemocnice Bohunice musí získat letové povolení vždy před vzletem bez výjimky.
- Odlety z ostatních nemocnic přilétajících do Tuřan smí po vzletu pokračovat severně osy RWY 09 do prostoru Černovic (MAX altitude 2000 ft), kde v případě nutnosti zahájí vyčkávání až do dalšího povolení od TWR Tuřany.
- Odlety z ostatních nemocnic, které směřují mimo CTR Tuřany, pokračují po vzletu z heliportu na sever (MAX altitude 2000 ft) až do dalšího povolení od TWR Tuřany.

#### 2.22.4.4 Postupy pro lety balónů v CTR Tuřany

2.22.4.4.1 Před vzletem balónu z místa, které se nachází v CTR Tuřany, nebo z místa mimo CTR v případě, kdy let následně do CTR vstoupí, je pilot povinen vyžádat si telefonicky letové povolení od TWR Tuřany telefonicky na ☎ +420 548 424 870. S TWR je nutné projednat předpokládaný čas vstupu do CTR, trať letu, nadmořskou výšku letu a předpokládanou rychlost letu.

2.22.4.4.2 Při startu z okraje CTR Tuřany, kdy balón bezprostředně po vzletu opustí CTR (např. odlet z Brněnské přehrady severním směrem), je povinností pilota balónu tento let před vzletem telefonicky oznámit na TWR Tuřany, ☎ +420 548 424 870 a pokud dodrží podmínky letového povolení vydaného při telefonické koordinaci s TWR Tuřany, není pilot povinen s tímto stanovištěm navázat a udržovat oboustranné RTF spojení.

The pilot notifies TWR, when the aircraft is not equipped with SSR transponder, or the transponder is U/S or is working on Mode A/C or Mode A only.

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

2.22.4.1.3 All VFR flights, except special flights, e.g. HEMS, Police, MIL to or within CTR Tuřany are subject to prior permission from TWR (PPR) daily between 2400-0800 LMT. Filing of flight plan does not constitute PPR. Contact TWR +420 548 424 870.

2.22.4.1.4 During taxiing to APN from RWY 08/26 the pilots have to ask for clearance to cross RWY 09/27.

2.22.4.1.5 During taxiing to RWY 08/26 the pilots have to stop on marked holding positions and ask for a clearance to cross RWY 09/27.

2.22.4.2 VFR entry/exit significant points to/from CTR and holding points:

2.22.4.3 Procedures for departures of medical helicopters from Brno hospitals.

Due to difficulties with establishing two-way communication and obtaining ATC clearance prior departure the departures of medical helicopters from Brno hospitals are carried out as follows:

- For departures from Bohunice hospital ATC clearance must be received before lift off with no exception.
- Departures from other hospitals arriving to LKTB are allowed to proceed north of centerline of RWY 09 (MAX altitude 2000 ft) to Černovice area and if necessary to start holding over there until further clearance from TWR Tuřany.
- Departures from other hospitals leaving CTR Tuřany may proceed north of heliport (MAX altitude 2000 ft) until further clearance from TWR Tuřany.

#### 2.22.4.4 Procedures for balloon flights in CTR Tuřany

2.22.4.4.1 Before taking off from a location within CTR Tuřany, or from a location outside CTR if the flight subsequently enters CTR, the pilot is required to request a flight clearance by phone from TWR Tuřany at ☎ +420 548 424 870. The pilot shall discuss with TWR the estimated time of entry into CTR, the flight path, the flight altitude, and the estimated flight speed.

2.22.4.4.2 If the balloon leaves CTR immediately after take-off (e.g., flying north from Brno Reservoir), the balloon pilot must notify TWR Tuřany of this flight by phone before take-off at ☎ +420 548 424 870. If the pilot complies with the conditions of the flight clearance issued during the phone coordination with TWR Tuřany, the pilot is not required to establish and maintain two-way RTF communication with this unit.

2.22.4.4.3 Lety balónů mohou být výrazně omezeny, je-li to nutné k udržení požadované míry bezpečnosti, plynulosti a hospodárnosti letů v CTR Tuřany a to zejména v případě, kdy je předpokládána trajektorie letu balónů konfliktní s provozem v blízkosti letiště, včetně prostoru konečného přístrojového přiblížení a odletu.

2.22.4.4.4 Piloti jsou žádáni, aby své lety plánovali mimo blízkost letiště Brno - Tuřany a prostor konečného přístrojového přiblížení a odletu (přibližně 8 NM / 15 km od letiště ve směru vzletu a přistání, 3 NM / 5,5 km na každou stranu pro prodloužené osy dráhy). Pokud bude let v blízkosti letiště plánován, zejména pak se záměrem křížovat prodloužené osy RWY, může být vydán povolení k letu z provozních důvodů odmítnuto.

2.22.4.4.5 Bude-li let směřovat nebo se již nachází v blízkosti letiště nebo v prostoru konečného přístrojového přiblížení a odletu, musí být pilot balónu kdykoliv připraven splnit instrukce ke stoupání až do 5000 ft AMSL nebo klesání do minimální bezpečné výšky dle aktuální provozní situace.

2.22.4.4.6 Hlášení o přistání balónu v prostoru CTR Tuřany se co nejdříve po přistání předává telefonicky TWR Tuřany na čísle ☎ +420 548 424 870. Udržuje-li se RTF spojení balónu s TWR i po přistání, lze hlášení o přistání předat touto cestou s podmínkou, že jeho přijetí musí být od TWR Tuřany na provozním kmitočtu potvrzeno.

2.22.4.4.7 Bezprostředně před přistáním v CTR, předpokládá-li jeho bezpečné provedení, má-li svůj doprovod v dosahu a je s ním ve spojení, může pilot stanovišti TWR vyslat radiotelefonicky zprávu s uvedením předpokládaného času přistání. TWR bude tuto zprávu, v souladu s postupy uvedenými v AIP ENR 1.2.2.1, považovat za hlášení o přistání a let od oznámeného předpokládaného času přistání za ukončený.

2.22.4.4.3 Balloon flights may be significantly restricted if necessary to maintain the required level of safety, efficiency, and economy of flights in CTR, especially if the balloon's projected flight path conflicts with traffic near the aerodrome, including the final approach and departure area.

2.22.4.4.4 Pilots are requested to plan their flights outside the vicinity of Brno-Tuřany Airport and the final approach and departure area (approximately 8 NM / 15 km from the aerodrome in the direction of take-off and landing, 3 NM / 5.5 km on each side of the extended runway axis). If a flight is planned near the aerodrome, especially with the intention of crossing the extended runway axis, flight clearance may be denied for operational reasons.

2.22.4.4.5 If the flight is heading towards or is already near the aerodrome or in the final approach and departure area, the balloon pilot must be prepared at any time to comply with instructions to climb up to 5000 ft AMSL or descend to the minimum safe altitude according to the current operational situation.

2.22.4.4.6 The landing of a balloon in the CTR Turany area must be reported by phone to TWR Turany at ☎ +420 548 424 870 as soon as possible after landing. If RTF communication between the balloon and TWR is maintained after landing, the landing report can be transmitted via RTF, provided that its reception must be confirmed by TWR Tuřany on the operational frequency.

2.22.4.4.7 Immediately before landing in CTR, if the pilot assumes it can be safely carried out, has escort within range and is in contact with him, the pilot may send a radio message to TWR stating the estimated landing time. TWR will consider this message, in accordance with the procedures specified in AIP ENR 1.2.2.1, as a landing report and the flight as terminated from the reported estimated landing time.

## 2.22.5 Snížená minima rozstupu na dráze

2.22.5.1 Snížená minima rozstupu na dráze mezi dvěma letadly využívajícími stejnou dráhu smí být použita pro RWY 09 a RWY 27.

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, rozbředlým sněhem a vodou,
- následující letadlo obdrží informaci o předcházejícím letadle.  
*Příklad frazeologie: "OKXXX, odlétávající/uvolňující provoz C172, dráha 27 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,

## 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 09 and RWY27.

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 od phraseology: "OKXXX, departing/vacating traffic C172, runway 27 cleared to land/cleared for take-off, wind 230 degrees, 6 knots",*
- the daylight, from 30 minutes after sunrise till 30 minutes before sunset,

- musí být uplatňována minima rozstupu podle turbulence v úplavu,
- minimum rozstupu nadále existuje mezi dvěma odlétávajícími letadly okamžitě po vzletu druhého letadla,
- pro určení bezpečné vzdálenosti mezi předcházejícím a následujícím letadlem využívá letištní řídicí letového provozu minuty příslušných dráhových křižovatek .

2.22.5.4 Snížená minima rozstupu na dráze smí být použita pouze mezi letadly kategorie 1 (jednomotorová vrtulová letadla s maximální schválenou vzletovou hmotností 2000 kg nebo méně).

2.22.5.5 Minimum použitého rozstupu mezi letadly nesmí být nikdy nižší než následující minima:

2.22.5.5.1 Přistávající letadla:

- následující přistávající letadlo kategorie 1 může minout práh RWY, jestliže předcházející letadlo je kategorie 1 a:
  - a přistálo a minulo bod nejméně 600 m od prahu RWY, je v pohybu a uvolní RWY bez poježdění zpět po dráze; nebo
  - b provedlo vzlet a minulo bod nejméně 600 m od prahu RWY.

2.22.5.5.2 Odlétávající letadla:

- letadlu kategorie 1 může být povolen vzlet, jestliže předcházející odlétávající letadlo je kategorie 1, je po vzletu a minulo bod ve vzdálenosti 600 m nebo větší od polohy následujícího letadla.

- 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 as suitable landmarks for determination of the safe distance between preceding and succeeding aircraft.

2.22.5.4 Reduced runway separation minima shall be applied between Category 1 aircraft only (single-engine propeller aircraft with a maximum certificated take-off mass of 2000 kg or less).

2.22.5.5 The minimum separation between aircraft to be applied shall in no case be less than the following minima:

2.22.5.5.1 Landing aircraft:

- succeeding landing Category 1 aircraft may cross the runway threshold when the preceding aircraft is a Category 1 aircraft which either:
  - a has landed and has passed a point at least 600 m from the threshold of the runway, is in motion and will vacate the runway without backtracking; or
  - b is airborne and has passed a point at least 600 m from the threshold of the runway.

2.22.5.5.2 Departing aircraft:

- Category 1 aircraft may be cleared for take-off when the preceding departing aircraft is a Category 1 aircraft which is airborne and has passed a point at least 600 m from the position of the succeeding aircraft.

## 2.22.6 Seznam traťových bodů

## 2.22.6 Waypoint list

Seznam traťových bodů / Way-point list		
TB101	49 08 47,32 N	016 44 58,70 E
TB102	49 17 19,36 N	016 39 28,00 E
TB103	49 08 37,12 N	016 46 55,68 E
TB106	49 22 37,76 N	016 13 17,10 E
TB200	49 09 22,96 N	016 38 06,78 E
TB202	49 09 58,84 N	016 31 07,22 E
TB203	49 14 56,05 N	016 32 06,08 E
TB204	49 12 36,84 N	016 58 46,71 E
TB205	49 03 20,67 N	016 41 27,78 E
TB400	48 58 49,13 N	017 18 04,51 E
TB403	49 14 21,32 N	016 38 52,27 E
TB404	49 15 53,75 N	016 31 20,03 E
TB405	49 17 05,94 N	016 25 24,78 E
TB412	49 05 06,35 N	016 29 12,31 E
TB413	49 05 36,89 N	016 23 10,21 E
TB418	49 19 28,63 N	016 10 19,29 E
TB419	49 13 44,71 N	016 21 18,98 E
TB432	49 04 27,74 N	016 36 44,75 E
TB471	49 09 49,20 N	016 33 00,04 E
TB472	49 14 09,35 N	016 26 20,84 E
TB501	49 03 22,94 N	016 49 11,05 E
TB502	49 02 27,72 N	016 59 34,69 E
TB503	49 01 47,13 N	017 07 06,28 E
TB510	49 13 45,05 N	016 45 51,60 E
TB511	49 12 21,59 N	017 01 37,86 E

Seznam traťových bodů / Way-point list		
TB512	49 11 40,84 N	017 09 10,90 E
TB514	49 06 44,00 N	017 08 08,48 E
TB520	49 13 01,92 N	016 54 03,75 E
TB601	48 51 42,37 N	016 48 05,56 E

2.22.7 RNAV STANDARDNÍ PŘÍSTROJOVÉ ODLETOVÉ TRATĚ (SID)

2.22.7 RNAV STANDARD DEPARTURE ROUTES - INSTRUMENT (SID)

(RNAV SID) - RWY 09

DUE TO NOISE ABATEMENT MNM ASC FM RWY 09 5% up to 3000 ft

Označení Designation	Trať Track	Po vzletu / After take off		Poznámky Remarks
		Stoupat do Climb to	Spojení Communication	
1	2	3	4	5
<b>MIKOV 5D</b> MIKOV FIVE DELTA DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu na TB103 (fly-over); točit doprava (direct to fix) na TB205 (fly-by); točit doleva tratí 184° na MIKOV. Climb straight ahead to TB103(fly-over); turn right direct to TB205 (fly-by); turn left track 184° to MIKOV.	Dle povolení ATC / According to ATC clearance	Zůstat na FREQ TUŘANY VĚŽ až do pokynu k přechodu na / Remain on FREQ TUŘANY TOWER until instruction for change to PRAHA RADAR 127,350 MHz	Rychlost v zatáčce na TB103 omezena na MAX 210 kt IAS. Turn speed at TB103 limited to MAX 210 kt IAS.
<b>ODNEM 2D</b> ODNEM TWO DELTA DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu na TB103 (fly-over); točit doprava (direct to fix) na ODNEM. Climb straight ahead to TB103 (fly-over); turn right direct to ODNEM.			
<b>UPLAV 2D</b> UPLAV TWO DELTA DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu na BUKAP (fly-by); točit doleva tratí 054° na UPLAV. Climb straight ahead to BUKAP (fly-by); turn left track 054° to UPLAV.			
<b>TUMKA 3D</b> TUMKA THREE DELTA DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu na TB101 (fly-over); točit doleva (direct to fix) na TB102 (fly-by); točit doleva tratí 282° na TB106 (fly-by); točit doleva tratí 275° na TUMKA. Climb straight ahead to TB101 (fly-over); turn left direct to TB102 (fly-by); turn left track 282° to TB106 (fly-by); turn left track 275° to TUMKA.			TB101 minout v 1300 ft nebo výše. Rychlost v zatáčce na TB101 omezena na MAX 210 kt IAS. Pass TB101 at or above 1300 ft. Turn speed at TB101 limited to MAX 210 kt IAS.



**LKPD AD 2.4 SLUŽBY A ZAŘÍZENÍ PRO POZEMNÍ ODBAVENÍ LETADEL**

**LKPD AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES**

6	Opravářské služby pro cizí letadla	Není k dispozici.
	Repair facilities for visiting aircraft	Not available.
7	Poznámky	K dispozici jsou 1 ASU (vzduchový startér), 3 GPU (pozemní letištní zdroj).
	Remarks	Available 1 ASU (airstarter), 3 GPU (ground power unit).

**LKPD AD 2.5 ZAŘÍZENÍ PRO CESTUJÍCÍ**

**LKPD AD 2.5 PASSENGER FACILITIES**

1	Hotely	Hotely ve městech Pardubice, Hradec Králové, Chrudim, Přelouč.
	Hotels	Hotels in Pardubice, Hradec Králové, Chrudim, Přelouč.
2	Restaurace	Restaurace v centru města (3,5 km).
	Restaurants	Restaurant in city centre (3,5 km).
3	Dopravní prostředky	Autobusy MHD, TAXI, půjčovna automobilů.
	Transportation	Municipal transport, TAXI, car rent.
4	Zdravotní služba	Nemocnice/ hospital (6,5 km)
	Medical facilities	
5	Banka a pošta	V centru města.
	Bank and Post Office	In the center of the town.
6	Cestovní kancelář	V centru města.
	Tourist Office	In the center of the town.
7	Poznámky	NIL
	Remarks	

**LKPD AD 2.6 ZÁCHRANNÉ A POŽÁRNÍ SLUŽBY**

**LKPD AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES**

1	Kategorie letiště pro účely záchranné a požární služby AD category for fire fighting	CAT 7
2	Vyprošťovací zařízení	Hydraulické agregáty Lucas a Holmatro, vysokotlaké zvedací vaky (nosnost 54 t), hydraulické nůžky, hydraulické rozpínací zařízení.
	Rescue equipment	Lucas and Holmatro hydraulic devices, high-pressure lifting bags (lifting capacity 54 tons), hydraulic scissors and hydraulic strutting device.
3	Možnosti odstranění nezpůsobilých letadel	Na vyžádání u provozovatele letiště.
	Capability for removal of disabled aircraft	On request to aerodrome operator.
4	Poznámky	Odstraňování nezpůsobilých letadel je zajištěno smluvně externí letištní jednotkou hasičské záchranné služby.
	Remarks	Disabled aircraft removal operations are contractually provided by external rescue and fire fighting unit.

LKPD AD 2.7 HODNOCENÍ A HLÁŠENÍ STAVU POVRCHU DRÁHY A SNĚHOVÝ PLÁN  
LKPD AD 2.7 RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN

1	Typ(y) čistících zařízení	Letiště použitelné celoročně. Letištní motorový zametač TJS-560, letištní motorový zametač TJS-420, sběrač nečistot AS-990, odmrazovací zařízení OZ-88/90, traktorový zametač, sypač SYKO-3H se sněhovou frézou Kahlbacher, postřikovač ROKO-8, sněhová fréza SUPRA 4002, měřič adheze ASFT
	Type(s) of clearing equipment	Year-round usable airport Towed jet sweeper TJS-560, towed jet sweeper TJS-420, FOD sweeper AS-990, de-icing facility OZ-88/90, tractor sweeper, snow plough, road spreader SYKO-3H with snow cutter Kahlbacher, runway sprayer ROKO-8, snow cutter SUPRA 4002, ASFT friction tester
2	Priority čištění	1) RWY v šířce MIN 45 m a TWY A, TWY D, TWY T, TWY W 2) zbytek RWY 3) zbytek pojezdových drah 4) odbavovací a travnaté plochy 5) zbytek pohybových ploch
	Clearance priorities	1) RWY at width MIN 45 m and TWY A, TWY D, TWY T, TWY W 2) the rest of RWY 3) other TWYs 4) aprons and grass areas 5) other movement areas
3	Použití materiálu pro úpravu povrchu pohybových ploch Use of material for movement area surface treatment	NAFO, KFOR
4	Speciálně upravené zimní dráhy Specially prepared winter runways	N/A
5	Poznámky Remarks	NIL

LKPD AD 2.8 ÚDAJE O ODBAVOVACÍCH PLOCHÁCH, POJEZDOVÝCH DRAHÁCH A UMÍSTĚNÍ KONTROLNÍCH BODŮ  
LKPD AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS DATA

1	Povrch a únosnost odbavovacích ploch	<b>Odbavovací plocha ZÁPAD (CIV)</b> Povrch: beton Únosnost: PCN 47 R/B/W/T <b>Odbavovací plocha VÝCHOD (MIL)</b> Povrch: beton Únosnost: PCN 47 R/B/W/T
	Apron width, surface and strength	<b>Apron WEST (CIV)</b> Surface : concrete Strength: PCN 47 R/B/W/T <b>Apron EAST (MIL)</b> Surface : concrete Strength: PCN 47 R/B/W/T
2	Šířka, povrch a únosnost pojezdových drah	Šířka 15 m, povrch beton, únosnost TWY A PCN 44 R/B/W/T TWY B PCN 42 R/B/W/T TWY T PCN 44 R/B/W/T Šířka 23 m, povrch beton, únosnost TWY C PCN 47 R/B/W/T TWY D PCN 53 R/B/W/T TWY W PCN 47 R/B/W/T
	Taxiway width, surface and strength	Width 15 m, surface concrete, strength TWY A PCN 44 R/B/W/T TWY B PCN 42 R/B/W/T TWY T PCN 44 R/B/W/T Šířka 23 m, povrch beton, únosnost TWY C PCN 47 R/B/W/T TWY D PCN 53 R/B/W/T TWY W PCN 47 R/B/W/T
3	Umístění a nadmořská výška kontrolních bodů pro nastavení výškoměru	<b>Odbavovací plocha ZÁPAD</b> ELEV 735 ft/224 m <b>Odbavovací plocha VÝCHOD</b> ELEV 728 ft /222 m
	ACL and elevation	<b>Apron WEST</b> ELEV 735 ft/224 m <b>Apron EAST</b> ELEV 728 ft /222 m

**LKPD AD 2.8 ÚDAJE O ODBAVOVACÍCH PLOCHÁCH, POJEZDOVÝCH DRAHÁCH A UMÍSTĚNÍ KONTROLNÍCH BODŮ**  
**LKPD AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS DATA**

4	Umístění kontrolních bodů VOR/INS VOR/INS checkpoints	NIL
5	Poznámky Remarks	TWY C, TWY D jsou opatřeny postranním zpevněným asfaltovým pásem šířky 7,5 m z každé strany. TWY W, východní a západní strana odbavovací plochy ZÁPAD a napojovací oblouky na TWY W jsou opatřeny postranním zpevněným asfaltovým pásem šířky 7,5 m.  TWY C, TWY D are equipped by edge strengthened asphalt strip with width 7,5 m on each side. TWY W, eastern and western side of apron WEST and connecting curves to TWY W are equipped by edge strengthened asphalt strip with width 7,5 m.

**LKPD AD 2.9 SYSTÉM VEDENÍ A ŘÍZENÍ POHYBU NA PLOŠE A ZNAČENÍ**  
**LKPD AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS**

1	Použité značení stání letadel, pojezdové vodící značky a vizuální navigační/parkovací systém pro jednotlivá stání letadel  Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands	Stání civilních letadel č. W1-W6 na odbavovací ploše ZÁPAD. Poezdové vodící čáry žluté.  Stands for civil aircraft No. W1 - W6 on apron WEST TWY guide lines yellow colour.
2	RWY a TWY - značky a světelné značení  RWY and TWY markings and LGT	<b>RWY:</b> Značení: poznávací, osové, prahové, postranní, zaměřovacího bodu. Značení dotykové zóny je dle předpisu L14: pro RWY 09 v provedení "A. ZAKLADNI OBRAZEC", pro RWY 27 v provedení "B. S KÓDOVÁNÍM VZDÁLENOSTI".  Světelné značení: postranní dráhová návěstidla (všesměrová návěstidla), prahová a koncová návěstidla.  <b>TWY:</b> Značení: osové, vyčkávacích míst. Světelné značení: postranní návěstidla TWY.  <b>RWY:</b> Markings: designation, centre line, threshold, edge, aiming point. Touchdown zone markings is in accordance with Annex 14: for RWY 09 "A. BASIC PATTERN" is used, for RWY 27 "B. WITH DISTANCE CODING" is used.  Lights: RWY edge lights (omnidirectional lights), threshold and end lights.  <b>TWY:</b> Markings: centre line and holding positions. Lights: TWY edge lights.
3	Stop příčky Stop bars	NIL
4	Poznámky Remarks	NIL

**LKPD AD 2.10 PŘEKÁŽKY V PROSTORU LETIŠTĚ**  
**LKPD AD 2.10 AERODROME OBSTACLES**

Překážky jsou volně dostupné v elektronické formě na / Obstacles are freely available in electronic form on  
[http://lis.rlp.cz/ais\\_data/aip/data/valid/a2-pd-obst.html](http://lis.rlp.cz/ais_data/aip/data/valid/a2-pd-obst.html)

## LKPD AD 2.11 POSKYTOVANÉ METEOROLOGICKÉ INFORMACE

## LKPD AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1	Příčleněná meteorologická služebna Associated MET Office	Letecká meteorologická služebna LKPD Aeronautical MET Office LKPD
2	Provozní doba MET služebna poskytující informace mimo provozní dobu Hours of service MET Office outside hours	H24
3	Služebna odpovědná za přípravu předpovědí TAF Doba platnosti, interval vydávání Office responsible for TAF preparation Periods of validity, interval of issuance	LKPD platnost / validity H24, obměna / change period H6 (00-24, 06-06, 12-12, 18-18 UTC)
4	Druhy přistávacích předpovědí Interval vydávání Type of landing forecast Interval of issuance	TREND - platnost / validity H2, obměna / change period H1/2, 0400-2000 UTC
5	Způsob poskytování předletové přípravy/konzultace Briefing/consultation provided	Informace pro vnitrostátní lety jsou k dispozici nepřetržitě a jsou v provozní době komentovány osobně synoptikem. Dokumentace pro předletovou přípravu a vnitrostátní lety je předávána do 30 minut po objednání, pro zahraniční lety do 2 hodin po objednání. Komentář je podáván v českém nebo anglickém jazyce. Information for domestic flights is available continuously. Within hours of operation synoptic specialist provides the commentary personally. Pre-flight briefing and domestic flight documentation is provided up to 30 minutes after request, for international flights up to 2 hours after request. Commentary is given in Czech or English language.
6	Letová dokumentace Používaný jazyk(y) Flight documentation Language(s) used	Pro vnitrostátní lety v tabulární formě, pro mezinárodní lety v grafické formě, doplněné vyžádanými METARy a TAFy. For domestic flights in tabular form, for international flights in a graphical form added with requested METARs and TAFs. Český, anglický / Czech, English
7	Mapy a další informace k dispozici pro předletovou přípravu nebo konzultaci Charts and other information available for briefing or consultation	K dispozici jsou všechny základní druhy meteorologických materiálů: All basic kinds of meteorological information available: (viz / see GEN 3.5.4.1)
8	Pomocné vybavení k dispozici pro poskytování informací Supplementary equipment available for providing information	NIL
9	Stanoviště ATS kterým jsou informace poskytovány ATS units provided with information	TWR/APP
10	Doplňující informace (omezení služby atd.) Additional information (limitation of service, etc.)	Meteorologická služebna / MET Office ☎ +420 973 333 177 Meteorologická stanice/ MET Station ☎ +420 973 333 176 ☎ +420 973 242 784 Stálá směna HMZ VGHMÚř / The Continuous Shift of Hydrometeorological Support for Office of Military Geography and Hydrometeorology (OMGHHM) ☎ +420 973 212 711, ☎ +420 973 212 712, ☎ +420 973 212 714

2.22.6 Standardní přístrojové příletové tratě (STAR)

2.22.6 Standard Instrument Arrival Routes (STAR)

RNAV-5 požadováno.

RNAV-5 required.

(RNAV STAR) - RWY 27/09

Označení tratě Význačné body Route designation Significant points	MAG trať/track	Vzdálenost Distance NM / km	MNM IFR výška MNM IFR altitude ft	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5
<b>RIBSI 1M</b> RIBSI ONE MIKE ARRIVAL RIBSI ODEKU ORLIX	296° 258°	16,2 / 30,1 39,2 / 72,6	7000 7000	
<b>TIBLA 1M</b> TIBLA ONE MIKE ARRIVAL TIBLA PD514 ORLIX	341° 269°	11,6 / 21,5 12,0 / 22,2	4000 4000	
<b>USUPA 1M</b> USUPA ONE MIKE ARRIVAL USUPA EKNEV PK NDB	021° 049°	16,0 / 29,6 24,8 / 45,9	4000 4000	
<b>APRAQ 2M</b> APRAQ TWO MIKE ARRIVAL APRAQ PR582 ELPON GOLIN PK NDB	040° 046° 056° 091°	8,1 / 15,0 17,4 / 32,2 16,4 / 30,4 32,2 / 59,6	5000 4000 4000 4000	
<b>BEKVI 2M</b> BEKVI TWO MIKE ARRIVAL BEKVI GOLIN PK NDB	091° 091°	10,2 / 18,9 32,2 / 59,6	5500 4000	
<b>GOLOP 2M</b> GOLOP TWO MIKE ARRIVAL GOLOP BULEK PK NDB	111° 126°	24,1 / 44,7 37,6 / 69,6	4000 4000	

## LKPD AD 2.23 DOPLŇUJÍCÍ INFORMACE

## LKPD AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

## 2.23.1 VÝSKYT PTACTVA NA/V BLÍZKOSTI LETIŠTĚ

## 2.23.1 BIRD CONCENTRATIONS ON/IN THE VICINITY OF AIRPORT

2.23.1.1 Určení tahů, představujících ohrožení letového provozu.

2.23.1.1 Determination of migration with potential hazard to air traffic.

2.23.1.1.1 V MCTR Pardubice dochází k větším koncentracím ptactva v době podzimních a jarních tahů, v měsíci září, březnu a dubnu.

2.23.1.1.1 Large concentrations of birds in MCTR Pardubice during autumn and spring migration periods, in September, March, and April.

2.23.1.1.2 V zimních měsících zvýšený výskyt havranů. Ráno okolo 0615 až 0645 a večer okolo 1515 až 1530 v závislosti na východu a západu slunce přelétávají havrani prostorem letiště od 100 m do 600 m AGL.

2.23.1.1.2 During the winter increased incidence of rooks flying from 100 m up to 600 m AGL in the aerodrome area in the morning around 0615 to 0645 and in the evening around 1515 to 1530, dependent on sunrise and sunset.

2.23.1.1.3 Celoročně výskyt holubovitých ptáků a racků. V povodí Labe a v prostorech rybníků a umělých nádrží na Labi od března do listopadu hromadná hnízdiště vodního ptactva.

2.23.1.1.3 Occurance of pigeons and gulls during the whole year. Nesting areas of water birds along the Labe river and water reservoirs nearby from March until November.

## 2.23.2 Odchyly od certifikační předpisové základny stanovené Nařízením komise (EU) č. 139/2014

## 2.23.2 Type-certification basis deviations laid down by Commission Regulation (EC) No 139/2014

2.23.2.1 Tabulka certifikačních odchylek:

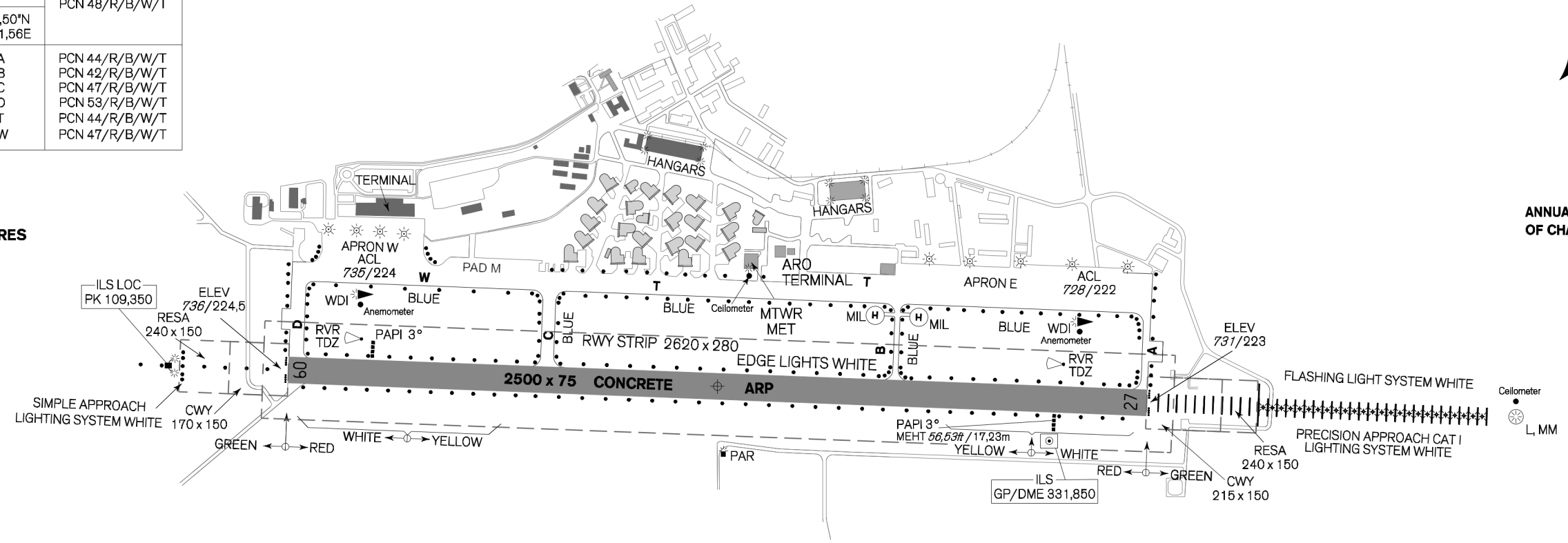
2.23.2.1 Certification deviation table:

Specifikace Specification	Popis odchylky Deviation description	Typ odchylky Deviation type	Platnost Validity
CS ADR-DSN.B.045 Šířka RWY Width of RWY	Šířka RWY je 75 m. Width of RWY is 75 m.	Rovnocenná úroveň bezpečnosti Equivalent Level of Safety	Trvalá Permanent
CS ADR-DSN.B.080 Příčné sklony na RWY Transverse slopes on RWY	RWY má jednostranný příčný sklon od jižního k severnímu okraji RWY. Příčný sklon RWY je menší než 1%. Průměrná hodnota příčného sklonu je 0,791%. RWY transverse slope is one-sided and oriented from south to north side of RWY. Transverse slope is less than 1% and an average value is 0,791%.	Zvláštní podmínka Special Condition	Trvalá Permanent
CS ADR-DSN.D.320 Objekty na pásech pojezdových drah Objects on taxiway strips	Při obsazeném stání W5A a/nebo při obsazení PAD M představuje parkující letadlo překážku v pásu TWY W. When W5A aircraft stand is used and/or when PAD M is used for parking of aircraft such aircraft creates an obstacle on TWY W strip.	Rovnocenná úroveň bezpečnosti Equivalent Level of Safety	Trvalá Permanent
CS ADR-DSN.L.550 Postranní dráhové značení Runway side stripe marking	Pruhy postranního dráhového značení RWY jsou vzhledem k šířce RWY (75 m) umístěny ve vzdálenosti 36,3 m (vnitřní okraj pruhu) od osy RWY. RWY side stripe marking strips are due to RWY width (75 m) located 36,3 m (inner stripe edge) from RWY centre line	Rovnocenná úroveň bezpečnosti Equivalent Level of Safety	Trvalá Permanent
CS ADR-DSN.N.795 Poznávací znaky stání letadla Aircraft stand identification signs	Stávající značení stání letadla je provedeno v konfiguraci bílý text na modrém podkladě. Present aircraft stand identification signs consist of an inscription in white on a blue background.	Rovnocenná úroveň bezpečnosti Equivalent Level of Safety	Trvalá Permanent
CS ADR-DSN.S.880 Systémy zdrojů elektrické energie Electrical power supply systems	Systém osvětlení odloučeného parkování stání na APN MIKE a APN VÝCHOD není vybaven sekundárním zdrojem elektrické energie. Isolated aircraft parking position illumination system on APN MIKE and APN EAST is not equipped with secondary power supply..	Rovnocenná úroveň bezpečnosti Equivalent Level of Safety	Trvalá Permanent

<b>ARP</b>	50°00'48"N 015°44'19"E	<b>AD ELEV</b> 741 ft/226 m	<b>RADAR</b>	128,365 267,300 O/R	<b>PRECISION</b>	296,825 123,300 reserve	<b>TOWER</b>	120,155 120,205 reserve	<b>GROUND</b>	-	<b>AERODROME CHART - ICAO Pardubice</b>
------------	---------------------------	--------------------------------	--------------	------------------------	------------------	----------------------------	--------------	----------------------------	---------------	---	---

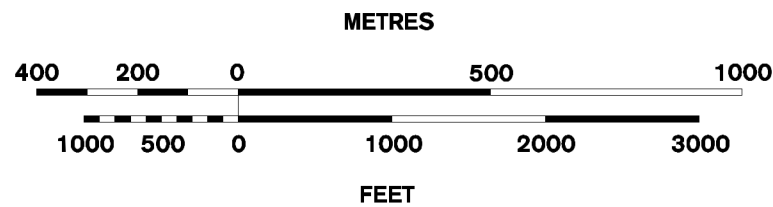
RWY	DIRECTION	THR	BEARING STRENGTH
09	089°	50°00'50,39"N 015°43'16,14"E	PCN 48/R/B/W/T
27	269°	50°00'46,50"N 015°45'21,56"E	
<b>TAXIWAYS</b>		TWY A TWY B TWY C TWY D TWY T TWY W	PCN 44/R/B/W/T PCN 42/R/B/W/T PCN 47/R/B/W/T PCN 53/R/B/W/T PCN 44/R/B/W/T PCN 47/R/B/W/T

**ELEVATIONS IN FEET/METRES**  
**DIMENSIONS IN METRES**  
**BEARINGS ARE MAGNETIC**

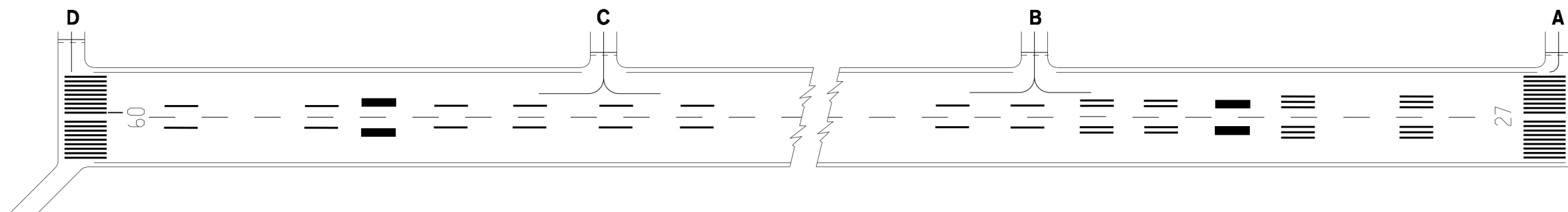


↑  
VAR 4°E 2020  
ANNUAL RATE  
OF CHANGE +8'

SCALE 1 : 15 000



**MARKINGS ON MANOEUVRING AREA**



Change: APRON M to PAD M



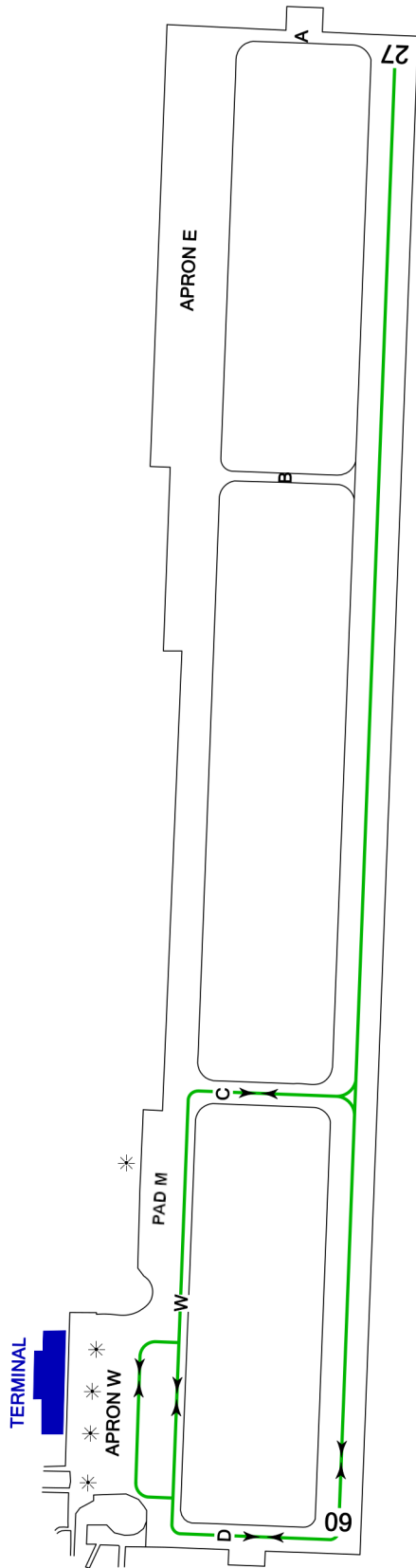


# TAXI ROUTES FOR CRITICAL AIRCRAFT TYPES PARDUBICE

TOWER	120.155
	120.205 reserve

VAR 4° E 2020  
ANNUAL RATE  
OF CHANGE +8"

**LEGEND**  
available taxi routes



Change: APRON M to PAD M



2.21.4.4 Vrtulová letadla

2.21.4.4.1 RWY 06, RWY 24, RWY 30

2.21.4.4.1.1 V době od 0500 (0400) do 2100 (2000) je odklon od SID nebo od prodloužené osy RWY při jiném způsobu odletu stanoveném službou ATC možný až po minutí výšky 3200 ft/ 980 m AMSL.

2.21.4.4.1.2 V době od 2100 (2000) do 0500 (0400) je odklon od SID nebo od prodloužené osy RWY při jiném způsobu odletu stanoveném službou ATC možný až po minutí výšky 5000 ft/ 1530 m AMSL.

2.21.4.4.2 RWY 12

Odklon od SID nebo od prodloužené osy RWY při jiném způsobu odletu stanoveném službou ATC je možný až po minutí vzdálenosti 10 NM DME OKL, nebo po dosažení FL70.

2.21.4.5 Výjimku z pravidel pro odlety v bodech 2.21.4.3 a 2.21.4.4 tvoří případy bezodkladného zajištění minim rozstupu mezi letícími letadly a/nebo zajištění bezpečnosti letu s ohledem na výskyt význačných meteorologických jevů nebo výskyt ptactva.

2.21.4.6 Odletový postup pro proudová letadla:

2.21.4.4 Propeller aircraft

2.21.4.4.1 RWY 06, RWY 24, RWY 30

2.21.4.4.1.1 From 0500 (0400) to 2100 (2000) diversion from SID or from the RWY heading during a departure given by ATC service is not possible until passing altitude 3200 ft/ 980 m AMSL.

2.21.4.4.1.2 From 2100 (2000) to 0500 (0400) diversion from SID or from the RWY heading during a departure given by ATC service is not possible until passing altitude 5000 ft/ 1530 m AMSL.

2.21.4.4.2 RWY 12

Diversion from SID or from the RWY heading during a departure given by ATC service is not possible until passing distance 10 NM DME OKL or after reaching FL70.

2.21.4.5 An exception from the rules for departures in paragraphs 2.21.4.3 and 2.21.4.4 is in cases of providing immediate separation minima between aircraft in flight and/or ensuring flight safety with regard to significant meteorological phenomena or bird hazard.

2.21.4.6 Jet aircraft departure procedure:

od vzletu do / from take-off to 2700 ft AMSL / 1500 ft AAL	Vzletový výkon, klapky v poloze vzlet, stoupat $V_2 + 10$ kt (nebo podle limitů podélného sklonu letadla) Take-off power, take-off flaps, climb at $V_2 + 10$ kt (or as limited by body angle)
ve / at 2700 ft AMSL / 1500 ft AAL	Snižení výkonu na ne méně než stoupací a postupná akcelerace ve stoupání na rychlost SPD limit 250 kt pod FL 100, nebo rychlost cestovního stoupání (podle ATC) při postupném zasunutí klapek na 0°. Reduce engine power/thrust to not less than normal climb power/thrust and continue climb with gradual acceleration and retracting flaps to zero on schedule up to SPD limit 250 kt below FL 100, or climb speed (by ATC).

2.21.5 REVERZNÍ TAH

2.21.5.1 Reverzní tah při jiném než volnoběžném režimu může být v době od 2100 do 0500 (2000-0400) použit pouze, je-li to nutné, z bezpečnostních důvodů.

2.21.6 MOTOROVÉ ZKOUŠKY

2.21.6.1 Motorové zkoušky v jiném než volnoběžném režimu nejsou v době od 2100 do 0500 (2000-0400) povoleny.

2.21.6.2 Výjimku z ustanovení 2.21.6.1 tvoří motorové zkoušky prováděné v odůvodněných případech u letadel, která mají plánovaný odlet v nočních nebo ranních hodinách. V tomto případě mohou být motorové zkoušky v jiném než volnoběžném režimu prováděny i v době od 2100 do 2200 (2000-2100) a od 0400 do 0500 (0300-0400).

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

2.21.7 OMEZENÍ POUŽITÍ ZÁLOŽNÍHO ZDROJE ENERIE (APU)

2.21.7.1 Neprodleně po zastavení na stání (nejpozději 5 minut po zastavení) musí být k letadlu připojen vnější zdroj napájení 400 Hz a vypnuta jednotka APU.

2.21.5 REVERSE THRUST

2.21.5.1 Reverse thrust other than idle thrust shall only be used from 2100 to 0500 (2000-0400) if necessary due to safety reasons.

2.21.6 ENGINE TEST RUNS

2.21.6.1 Engine test runs in other than idle run-up are not permitted from 2100 to 0500 (2000-0400).

2.21.6.2 Exception from paragraph 2.21.6.1 is related to engine test runs carried out in important cases for aircraft the departure of which is planned in the night or morning hours. In such cases engine test runs can be carried out in other than idle run-up from 2100 to 2200 (2000-2100) and from 0400 to 0500 (0300-0400).

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

2.21.7 RESTRICTION OF AUXILIARY POWER UNIT (APU) USAGE

2.21.7.1 Forthwith after stopping on stand (at the latest 5 minute after stopping) an external power source 400 Hz shall be connected to an aircraft and APU shall be switched off.

2.21.7.2 Zapnutí jednotky APU je povoleno ne dříve než 20 minut před ETD.

2.21.7.3 Jestliže vnější zdroj napájení není k dispozici, je použití APU povoleno po celou dobu stání.

2.21.7.4 Jestliže vnější klimatizační jednotka není k dispozici, lze při době stání delší než 1 hodina používat APU dle potřeby.

## 2.21.8 MONITOROVÁNÍ HLUKU

2.21.8.1 V CTR Ruzyně je prováděn nepřetržitý monitoring hluku a letových tratí. Rozmístění měřicích stanic a výstupy z monitorovacího systému jsou zveřejněny na [www.prg.aero/hluk](https://www.prg.aero/hluk).

## 2.21.9 OMEZENÍ HLUKU PO DOBU TRVÁNÍ MOTOROVÉHO KLIDU

2.21.9.1 Z důvodu zajištění státně důležitých letů jsou provozovatelem letiště stanovena omezení po dobu trvání motorového klidu v prostoru odbavovací plochy JIH a přilehlých prostor podle kategorie státně důležitého letu.

2.21.9.2 V této době je ve vymezeném prostoru zakázáno spouštění a provoz pohonných jednotek letadel, APU (záložní zdroj energie) a používání GPU (pozemní letištní zdroj).

2.21.9.3 Posádky letadel jsou povinny dbát pokynů ATS při spouštění a provozu pohonných jednotek a poskytovatele handlingových služeb při spouštění a provozu APU a používání GPU.

2.21.7.2 APU switch on is not allowed earlier than 20 minute before ETD.

2.21.7.3 If external power source is not available APU can be used all the time of standing.

2.21.7.4 If external air handler is not available APU can be used as necessary when time of standing is longer than 1 hour.

## 2.21.8 NOISE MONITORING

2.21.8.1 Continuous monitoring of noise and flight routes is carried out at CTR Ruzyně. The locations of the measuring stations and the outputs of the monitoring system are published on <https://www.prg.aero/en/noise-air-traffic-and-noise-airport-operations>

## 2.21.9 NOISE ABATEMENT FOR THE DURATION OF PROHIBITION OF ENGINE START-UPS

2.21.9.1 For the reason of securing state important flights, restrictions are defined by the aerodrome operator for the duration of the prohibition of engine start-ups in the area of apron SOUTH and adjacent areas according to the category of state important flight.

2.21.9.2 During this period, engine start-up and running, APU (auxiliary power unit) and using GPU (ground power unit) is prohibited in the designated area.

2.21.9.3 The aircraft crews are obliged to follow the instructions of ATS during engine start-up and running, and the instructions of handling agents during APU start-up and running and GPU usage.

<b>Strana / Page</b>	<b>Název mapy / Chart name</b>
LKPR AD 2-37-10	RNP RWY 30 - Seznam a posloupnost traťových bodů; SBAS FAS Data Block. RNP RWY 30 - List and sequence of way points; SBAS FAS Data Block.
LKPR AD 2-37-11	Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO VOR RWY 30 Instrument Approach Chart - ICAO VOR RWY 30
LKPR AD 2-37-15	Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO ILS RWY 06 Instrument Approach Chart - ICAO ILS RWY 06
LKPR AD 2-37-17	Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO RNP RWY 06 Instrument Approach Chart - ICAO RNP RWY 06
LKPR AD 2-37-18	RNP RWY 06 - Seznam a posloupnost traťových bodů; SBAS FAS Data Block. RNP RWY 06 - List and sequence of way points; SBAS FAS Data Block.
LKPR AD 2-37-19	Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO NDB RWY 06 Instrument Approach Chart - ICAO NDB RWY 06
LKPR AD 2-37-21	Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO ILS RWY 12 Instrument Approach Chart - ICAO ILS RWY 12
LKPR AD 2-37-23	Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO RNP RWY 12 Instrument Approach Chart - ICAO RNP RWY 12
LKPR AD 2-37-24	RNP RWY 12 - Seznam a posloupnost traťových bodů; SBAS FAS Data Block. RNP RWY 12 - List and sequence of way points; SBAS FAS Data Block.
LKPR AD 2-37-25	Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO VOR RWY 12 Instrument Approach Chart - ICAO VOR RWY 12
AD 2-LKPR-VFRC	Mapa přiletů a odletů za VFR VFR Arrivals and Departures Chart
AD 2-LKPR-CAC	Mapa pro přiblížení okruhem Circling Approach Chart
LKPR AD 2-41	Oblasti s nebezpečnou koncentrací ptactva Bird Hazard Concentration Areas
LKPR AD 2-43	Mapa minimálních nadmořských výšek pro poskytování přehledových služeb ATC v prostoru CTA1 Praha, CTR Ruzyně a TMA Praha ATC Surveillance Minimum Altitude Chart within CTA1 Praha, CTR Ruzyně and TMA Praha.

Záměrně nepoužito  
Intentionally Left Blank