

## LKPR AD 2.20 PRAVIDLA PRO MÍSTNÍ PROVOZ

### 2.20.1 KOORDINOVANÉ LETIŠTĚ

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

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

☎ 220 116 057

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

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

Provozní doba: H24

*Poznámka: viz. GEN 1.2, bod 1.2.1.8*

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

### 2.20.2 ŘÍZENÍ LETADEL POHYBUJÍCÍCH SE NA POHYBOVÉ PLOŠE

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

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

2.20.2.3 Vjezd letadla do stání na vlastní pohon je povolen:

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

2.20.2.4 V případě provozu za nízké dohlednosti budou letadla po přistání zavedena vozidlem FOLLOW ME z přilehlé TWY na příslušné stání, kde jim bude dále poskytnuta služba řízení v místě stání.

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

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

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

## LKPR AD 2.20 LOCAL TRAFFIC REGULATIONS

### 2.20.1 CO-ORDINATED AIRPORT

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

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

☎ +420 220 116 057

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

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

Operational hours: H24

*Note: see GEN 1.2, paragraph 1.2.1.8*

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

### 2.20.2 CONTROL OF AIRCRAFT MOVING ON MOVEMENT AREA

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

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

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

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

2.20.2.4 In case of Low Visibility Operation, after landing, the aircraft will be guided by the FOLLOW ME car from the adjacent TWY to the relevant stand where they will be provided further service at the stand.

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

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

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

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

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

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

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

### 2.20.3 VIZUÁLNÍ NAVÁDĚCÍ SYSTÉM (VDGS)

### 2.20.3 VISUAL DOCKING GUIDANCE SYSTEM (VDGS)

2.20.3.1 Na stáních 1, 1A, 1B, 3, 3A, 3B, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 14, 14A, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 22, 22A, 22B, 23, 24, 24A, 24B, 26, 27, 28, 29, 30, 31 je provozován vizuální naváděcí systém na odbavovací ploše.

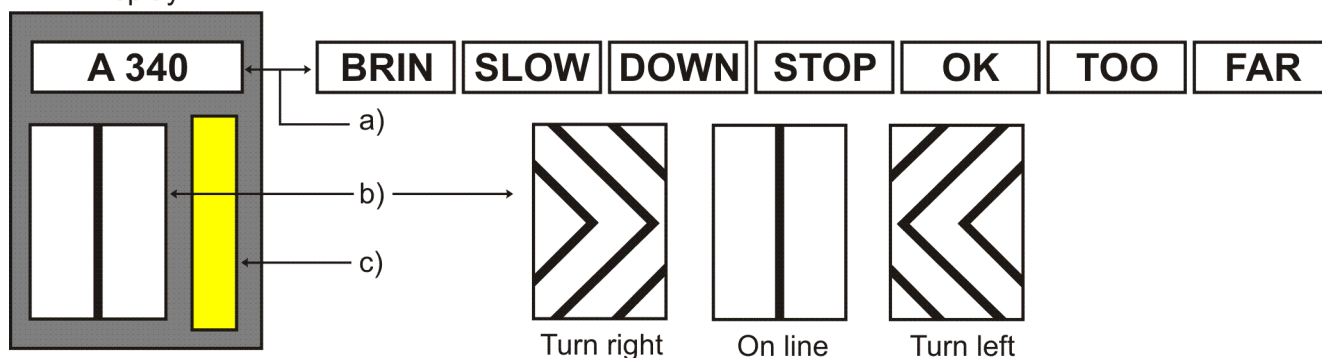
2.20.3.1 At stands 1, 1A, 1B, 3, 3A, 3B, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 14, 14A, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 22, 22A, 22B, 23, 24, 24A, 24B, 26, 27, 28, 29, 30, 31 the visual docking guidance system is operated on apron.

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

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

#### 2.20.3.3 Zobrazení Display

#### 2.20.3.3 Display



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

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

b) Indikátor směrového vedení.

b) Centre line beacon: side in guidance.

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

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

### 2.20.3.4 Pokyny

- 1) Zobrazuje-li display "STOP/BRIN", "STOP/označení stání letadla" nebo "STOP" je vjezd letadla do stání zakázán.
- 2) Sledujte vjezdové značení a indikátor směrového vedení.
- 3) Zkontrolujte, zda bliká správný typ letadla
- 4) Maximální rychlost pojíždění na stání je 11 km/h (6 KT). V případě vyšší rychlosti pojíždění není zaručena správná funkce systému pro navádění letadel na stání. Překročí-li rychlost pojíždějícího letadla 11 km/h (6 KT), displej zobrazí "SLOW/DOWN".
- 5) Indikátor vzdálenosti je celý žlutý, je-li letadlo vzdáleno alespoň 15 m od místa zastavení. Když je vzdálenost 13 m od místa zastavení, žlutá indikace vzdálenosti se začne od spodu zkracovat. Na displeji problikává pouze typ letadla.
- 6) **POZOR:** Jestliže předek letadla je na úrovni kabiny nástupního mostu a indikátor vzdálenosti neindikuje vzdálenost a současně problikává na displeji číslo linky, musí být letadlo okamžitě zastaveno.
- 7) **POZOR:** Zobrazí-li display "STOP" nebo zhasne-li indikátor směrového navádění nebo indikátor vzdálenosti, musí být letadlo okamžitě zastaveno.
- 8) Zpomalujte pohyb letadla tak, aby bylo letadlo zastaveno ve správné pozici.
- 9) Když je dosaženo místo zastavení, displej zobrazí "STOP" a následně "OK".
- 10) Překročí-li letadlo limit pro správné parkování, displej zobrazí "TOO/FAR". V takovém případě bude vyžádán posun letadla do správného místa zastavení.
- 11) Displej se automaticky vypne po zaparkování.
- 12) Směrové vedení je určeno pouze pro levou sedačku.

### 2.20.4 POJÍŽDĚNÍ

2.20.4.1 Pojíždění letadel s využitím vlastních motorů je povoleno pouze na pohybové ploše letiště (viz LKPR AD 2-19-1). Pojíždění mimo pohybovou plochu letiště je zakázáno.

2.20.4.2 Pro zahájení pojíždění na odbavovací ploše letiště se z bezpečnostních důvodů musí používat pouze minimální výkon motorů.

2.20.4.3 Objíždění ostatních letadel v blízkosti vyčkávacích míst je plně v odpovědnosti velitele letadla, protože bezpečný rozestup zde není zajištěn.

2.20.4.4 Po přistání na RWY 06/24 je zakázán výjezd po RWY 12, pokud to výslovně ATC nenařídí. Je zakázáno pojíždění letadel na RWY 12 po RWY 06/24, s výjimkou úseku mezi TWY L a TWY D.

2.20.4.5 Vyčkávací místo CAT I RWY 24 na TWY Z je způsobilé pro provoz letadel za meteorologických podmínek přízemní dohlednosti min 5 km a základny oblačnosti min 1000 ft. Za meteorologických podmínek horších než výše uvedená minima je toto vyčkávací místo použitelné pouze těmi odlétávajícími letadly, která byla předmětem odmrazení na DA 1 a u kterých se očekává schopnost odletu bez zdržení ze strany letové posádky.

### 2.20.3.4 Instructions

- 1) If "STOP/BRIN" is displayed, "STOP/aircraft stand designation" or "STOP" entry of aircraft to the stand is prohibited.
- 2) Follow lead-in line and the centre line beacon guidance.
- 3) Check correct aircraft type is flashing.
- 4) Maximum speed of taxiing to stand is 11 km/h (6 KT). If taxi speed is higher correct function of docking guidance system for aircraft parking is not guaranteed. If speed of taxiing aircraft exceeds 11 km/h (6 KT) the display shows "SLOW/DOWN".
- 5) Fully yellow coloured closing rate indicator indicates that aircraft position is at least 15 m to stop position. When distance is 13 m to stop position the yellow coloured closing rate indication starts to shorten from the bottom. Only aircraft type is flashing on the display.
- 6) **ATTENTION:** If the nose of aircraft is at level of bridge cab and distance indicator does not indicate distance and at the same time line number flashing on the display, the aircraft shall be stopped immediately.
- 7) **ATTENTION:** If "STOP" sign is displayed or the centre line beacon or the closing rate indicator are gone out the aircraft must be stopped immediately.
- 8) Slow down the moving of aircraft to stop the aircraft in right position.
- 9) When stop position is reached, display indicates "STOP" and "OK" subsequently.
- 10) If aircraft overshoots the limit for correct parking, display indicates "TOO/FAR". In that case the shifting of aircraft to the right stop position will be requested.
- 11) Display automatically shuts down after parking.
- 12) Azimuth Guidance only for left seat AVBL.

### 2.20.4 TAXIING

2.20.4.1 Taxiing of aircraft with usage of its own engines is allowed only on manoeuvring area (see LKPR AD 2-19-1). Taxiing outside manoeuvring area is prohibited.

2.20.4.2 Due to safety reasons for taxi-out on the apron use minimum power only.

2.20.4.3 Avoiding of other aircraft near the holding points is the full responsibility of the pilot-in-command, as a safe separation is not ensured here.

2.20.4.4 After landing on RWY 06/24 via RWY 12 is prohibited unless explicitly instructed by ATC to do so. There is prohibited taxiing of aircraft to RWY 12 along RWY 06/24 with exemption of the segment between TWY L and TWY D.

2.20.4.5 A holding point CAT I RWY 24 on TWY Z is certified for aircraft operations in meteorological conditions of prevailing visibility of min 5 km and of cloud base of min 1000 ft. This holding point is, in meteorological conditions worse than minima specified above, serviceable only by those departing aircraft which were subject of deicing at DA 1 and which capability of an aircrew's perspective undelayed departure is expected.

2.20.4.6 Omezení rychlosti pojiždění na max 15 kt platí v následujících úsecích:

- TWY D mezi TWY L a TWY J;
- TWY G mezi TWY L a TWY B;
- TWY H mezi TWY L a TWY B;
- TWY H1.

2.20.4.6 The taxi speed limit of max. 15 kt applies in the following sections:

- TWY D between TWY L and TWY J;
- TWY G between TWY L and TWY B;
- TWY H between TWY L and TWY B;
- TWY H1.

2.20.4.7 Pro následující TWY platí omezení na maximální rozpětí letadla:

2.20.4.7 There are restrictions of maximum aircraft wingspan for following TWYs:

TWY	kódové písmeno/code letter	MAX rozpětí/wingspan of ACFT
AA	D	52 m
A1 mezi stáními / between stands 1 a/and 3	D	52 m
B1	C	36 m
B2	C	36 m
TWY H mezi/between TWY L a/and TWY B2	C	36 m
H1	C	36 m
J BLUE	C	36 m
J ORANGE	C	36 m
L1	C	36 m
Q mezi TWY Q1 a výjezdem ze stání S19 / Q between TWY Q1 and S19 stand exit	C	36 m
Q1 mezi/between TWY Q a stání / and stand S9	C	29 m
Q1 mezi stáním / between stand S9 a odbavovací plochou / and apron Bell	B	19,5 m
Q2	C	36 m
Q3	C	36 m
Q4	B	24 m
Q5	C	29 m
S	C	36 m

2.20.4.8 Pojiždění po TWY A1 na stání 3 povoleno pro letadla maximálního rozpětí 68,5 m. Přetahy letadel po TWY A1 na stání 1 povoleny pro letadla maximálního rozpětí 65 m.

2.20.4.8 Taxiing via TWY A1 to stand 3 is allowed for aircraft with maximum wingspan 68,5 m. Towing of aircraft along TWY A1 to stand 1 is allowed for aircraft with maximum wingspan 65 m.

2.20.4.9 Pojiždění z TWY A na TWY H je pro letadla s rozpětím křídel větším než 36 m povoleno pouze ve směru od THR RWY 24. Pojiždění z TWY H na TWY A pro letadla s rozpětím křídel větším než 36 m povoleno pouze ve směru k THR RWY 24.

2.20.4.9 Taxiing from TWY A to TWY H is allowed for aircraft with a wingspan greater than 36 m only in the direction from THR RWY 24. Taxiing from TWY H to TWY A for aircraft with a wingspan greater than 36 m is allowed only in the direction towards THR RWY 24.

2.20.4.10 Pojiždění po TWY B2 na stání 12 povoleno pro letadla maximálního rozpětí 65 m.

2.20.4.10 Taxiing via TWY B2 to stand 12 is allowed for ACFT with wingspan up to 65 m.

2.20.4.11 Pojiždění ze stání 58 po TWY H směrem k TWY L a TWY F povoleno pro letadla maximálního rozpětí 65 m.

2.20.4.11 Taxiing from stand 58 via TWY H in the direction of TWY L and TWY F is allowed for ACFT with wingspan up to 65 m.

2.20.4.12 Použití TWY J BLUE a TWY J ORANGE je povoleno za podmínek VIS  $\geq$  400 m.

2.20.4.12 Usage of TWY J BLUE and TWY J ORANGE is allowed under the conditions VIS  $\geq$  400 m.

2.20.4.13 Použití TWY J BLUE a TWY J ORANGE v úseku mezi TWY G a TWY H je povoleno pouze v době mezi východem a západem slunce.

2.20.4.13 Usage of TWY J BLUE and TWY J ORANGE in segment between TWY G and TWY H is allowed only in time between sunrise and sunset.

2.20.4.14 TWY FF je uzavřena pro veškerý provoz letadel.

2.20.4.14 TWY FF is closed for all operation of aircraft.

2.20.4.15 Pro vrtulová letadla je za podmínek VIS  $\geq$  400 m povolen výjezd ze stání "NOSE-IN" režimem "POWER BACK". Procedura "POWER BACK" musí být provedena za asistence dvou pracovníků handlingové společnosti. Povolení platí pouze na:

2.20.4.15 "POWER BACK" from "NOSE-IN" stands is cleared for propeller aircraft when VIS  $\geq$  400 m. "POWER BACK" shall be provided with assistance of two workers of handling agent. The clearance is valid only for:

- 1) stání 50, 51 až 57, 58A, 58B, 60 až 64 a 70 až 75 pro letadla s MTOW MAX 30 t,
- 2) stání E3, E4 a E5A pro letadla s MTOW MAX 30 t,

- 1) stands 50, 51 to 57, 58A, 58B, 60 to 64 and 70 to 75 for aircraft with MTOW MAX 30 t,
- 2) stands E3, E4 and E5A for aircraft with MTOW MAX 30 t,

3) stání S25A a S26 pro letadla s MTOW MAX 141 t a s maximálním rozpětím křídel 45 m.

2.20.4.16 Pojíždění z TWY L na TWY P ve směru od TWY F nebo z TWY P na TWY L ve směru k TWY F povoleno pouze pro letadla s rozpětím do 36 m.

2.20.4.17 Na TWY Q mezi TWY Q1 a TWY Q5 je rychlost pojíždění letadel s rozpětím větším než 36 m omezena na 10 kt.

2.20.4.18 TWY Q2 a TWY Q v úseku mezi TWY R a TWY Q2 jsou použitelné pro letadla o rozpětí 36 až 69 m pouze v případě přiletu na stání S6A. TWY Q3 je použitelná pro letadla o rozpětí 36 až 69 m pouze v případě odletu ze stání S6A. Použití těchto TWYs letadly o rozpětí 36 až 69 m je možné pouze za aplikace zvláštních postupů provozovatele letiště.

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

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

## 2.20.5 PROVOZ KRITICKÝCH TYPŮ LETADEL

### 2.20.5.1 Kritické typy letadel

LKPR je běžně použitelné pro letadla do velikosti typu Boeing 747-400 (rozpětí 65 m, délka trupu 71 m). Za podmínek níže stanovených je povolen provoz typů Airbus 380, Airbus 340-600, Airbus 350-1000, Boeing 777-300/300ER, Boeing 747-8, Antonov 124, Lockheed C5.

### 2.20.5.2 RWY a postranní pásy RWY

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

### 2.20.5.3 TWY a postranní pásy TWY

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

### 2.20.5.4 Trasy pojíždění pro kritické typy letadel

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

### 2.20.5.5 Vedení vozidlem FOLLOW ME

Vedení vozidlem FOLLOW ME je povinné pro typy Airbus 380, Boeing 747-8, Antonov 124, Lockheed C5 pouze na pojezdových drahách na odbavovací ploše a pojezdových pruzích.

3) stands S25A and S26 for aircraft with MTOW MAX 141 t and with maximum wingspan 45 m.

2.20.4.16 Taxiing from TWY L to TWY P in direction from TWY F or from TWY P to TWY L in direction towards TWY F is cleared only for aircraft with wingspan up to 36 m.

2.20.4.17 Speed of taxiing of aircraft with wingspan more than 36 m is limited to 10 kt on TWY Q between TWY Q1 and TWY Q5.

2.20.4.18 TWY Q2 and TWY Q in segment between TWY R and TWY Q2 are usable for aircraft with wingspan from 36 to 69 m only in case of arrival to stand S6A. TWY Q3 is useable for aircraft with wingspan from 36 to 69 m only in case of departure from stand S6A. The usage of these TWYs by aircraft with wingspan from 36 to 69 m is possible only when special procedures of AD operator are applied.

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

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

## 2.20.5 OPERATIONS OF CRITICAL AIRCRAFT TYPES

### 2.20.5.1 Critical aircraft types

LKPR is available for aircraft up to size of Boeing 747-400 (wingspan 65 m, fuselage length 71 m). Under conditions described below operations of Airbus 380, Airbus 340-600, Airbus 350-1000, Boeing 777-300/300ER, Boeing 747-8, Antonov 124, Lockheed C5 are allowed.

### 2.20.5.2 RWY and RWY shoulders

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

### 2.20.5.3 TWY and TWY shoulders

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

### 2.20.5.4 Taxi routes for critical aircraft types

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

### 2.20.5.5 Marshalling

Marshalling is obligatory for Airbus 380, Boeing 747-8, Antonov 124, Lockheed C5 only on apron taxiways and on aircraft stand taxilane.

**2.20.5.6 Limit rychlosti pojiždění**

V obloucích TWY a na pojezdových drahách na odbavovací ploše a pojezdových pruzích je rychlost pojiždění omezena na 10 kt.

**2.20.5.7 Vzdálenost konce křídla od překážek**

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

**2.20.5.8 Nadjiždění v obloucích**

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

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

**2.20.5.10 Odmrazování**

Odmrazování a protinámrazové ošetření všech kritických typů letadel se provádí na DE-ICING AREA 2 a v případě typů A340-600, A350-1000 a B777-300/300 ER i na DE-ICING AREA 1. Odmrazení kritických typů letadel na DA2 je možné pouze v postavení ve směru příjezdu od TWY A1.

**2.20.6 PLNĚNÍ PALIVA DO LETADLA S CESTUJÍCÍMI NA PALUBĚ**

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

**2.20.7 MULTIPLE PUSH-BACK**

2.20.7.1 Pro letadla o rozpětí MAX 36 m včetně je pro účely zvýšení plynulosti, za striktní podmínky zachování povozní bezpečnosti, povoleno na TWY H1 a pojezdových pruzích s výjimkou TWY J aplikovat postupy "MULTIPLE PUSH-BACK".

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

2.20.7.3 Pro MULTIPLE PUSH-BACK se standardně používá systém příček zastavení PUSH. V případě že ATC určí koncovou pozici odlišnou od standardních postupů,

**2.20.5.6 Taxi speed limit**

In TWY curves and APN TWY and taxilanes, the taxi speed is limited to 10 kt.

**2.20.5.7 Wingtip clearance**

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

**2.20.5.8 Oversteering**

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

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

**2.20.5.10 De-icing**

De-icing and anti-icing treatment of all critical aircraft types is carried out on DE-ICING AREA 2, in case of A340-600, A350-1000 and B777-300/300 ER types also on DE-ICING AREA 1. De-icing of critical aircraft types on DA2 is possible only if standing in direction of arrival from TWY A1.

**2.20.6 FUELLING OF AIRCRAFT WITH PASSENGER ON BOARD**

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

**2.20.7 MULTIPLE PUSH-BACK**

2.20.7.1 In order to increase of operation fluency on the strict condition of operational safety preservation "MULTIPLE PUSH-BACK" conditions can be applied for aircraft with wingspan MAX 36 m on TWY H1 and taxiway strips except of TWY J.

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

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

oznámí ji posádce. Posádka předá informaci pozemnímu personálu.

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

## 2.20.8 ODMRAZOVÁNÍ LETADEL

2.20.8.1 Organizace provádějícími odmrazování letadel jsou:

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

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

- "DE-ICING AREA 1" na TWY Z před THR RWY 24
- "DE-ICING AREA 2" na TWY Z na úrovni TWY AA
- "DE-ICING AREA 3" na TWY AA
- "DE-ICING AREA 4" v prostoru stání 50 a 51 na odbavovací ploše SEVER
- "DE-ICING AREA 5" v prostoru stání 58 na odbavovací ploše SEVER
- "DE-ICING AREA 6" v prostoru stání 62 a 63 na odbavovací ploše SEVER
- TWY J na úrovni stání 53 a 54 (pouze v mimořádných případech)
- Odbavovací plocha VÝCHOD
- Prostor stání S1-S9 a S20-S25 (včetně alternativních stání S20A-S25A) na odbavovací ploše JIH (pouze ACFT o MTOW do 13 000 kg)

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

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

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

2.20.8.4 Provozní postupy

Posádka letadla musí oznámit žádost o odmrazování:

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

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

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

the crew. The crew passes this information to a ground personnel.

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

## 2.20.8 DE-ICING OF AIRCRAFT

2.20.8.1 Companies carrying out aircraft de-icing:

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

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

- "DE-ICING AREA 1" on TWY Z in front of THR RWY 24
- "DE-ICING AREA 2" on TWY Z on level of TWY AA
- "DE-ICING AREA 3" on TWY AA
- "DE-ICING AREA 4" in area of stands 50 and 51 on apron NORTH
- "DE-ICING AREA 5" in area of stand 58 on apron NORTH
- "DE-ICING AREA 6" in area of stands 62 and 63 on apron NORTH
- TWY J on level of stands 53 and 54 (only in exceptional cases)
- Apron EAST
- Area of stands S1-S9 and S20-S25 (including alternative stands S20A-S25A) on apron SOUTH (only ACFT with MTOW up to 13 000 kg)

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

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

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

2.20.8.4 Operational procedures

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

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

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

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

**2.20.9 HIGH INTENSITY RWY OPERATIONS - HIRO**

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

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

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

**2.20.9.4 Přílety**

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

TYPE CLASS	RWY 24		RWY 06		RWY 30	RWY 12	
MEDIUM-JET (LDA)	D RET* (2075 m)		L RET* (1558 m)	B (2448 m)	G (2099 m)	P (1690 m)	R (2535 m)
MEDIUM-PROP (LDA)	C (1309 m)	D RET* (2075 m)	L RET* (1558 m)		G (2099 m)	P (1690 m)	

\* Rapid Exit Taxiway

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

**2.20.9.5 Odlety**

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

TYPE CLASS	RWY 24	RWY 06	RWY 30	RWY 12
MEDIUM-JET (TORA)	THR (3715 m)	E (3077 m)	THR (3250 m)	I D (2757 m)
MEDIUM-PROP (TORA)	B (2557 m)	D (2266 m)	R (2590 m)	I G (2238 m)

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

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

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

**2.20.10 PŘÍČKY ZASTAVENÍ NA STÁNÍCH**

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

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

**2.20.9 HIGH INTENSITY RWY OPERATIONS - HIRO**

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

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

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

**2.20.9.4 Arrival**

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

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

**2.20.9.5 Departure**

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

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

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

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

**2.20.10 STOP LINES ON STANDS**

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

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



## LKPR AD 2.21 POSTUPY PRO OMEZENÍ HLUKU

## LKPR AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

## 2.21.1 OMEZENÍ LETŮ

## 2.21.1 FLIGHT RESTRICTIONS

**2.21.1.1 Letadla certifikovaná dle ICAO Annex 16/I, část II, Hlava 2 nebo letadla bez certifikace dle ICAO Annex 16/I, část II****2.21.1.1 Aircraft certified in accordance with ICAO Annex 16/I, Part II, Chapter 2 or aircraft without certification in accordance with ICAO Annex 16/I, Part II**

2.21.1.1.1 Vzlety a přistání nejsou povoleny.

2.21.1.1.1 Take-offs and landings are not permitted.

**2.21.1.2 Letadla certifikovaná dle ICAO Annex 16/I, část II, (mimo Hlavu 2)****2.21.1.2 Aircraft certified in accordance with ICAO Annex 16/I, Part II, (with exception of Chapter 2)**

2.21.1.2.1 Vzlety a přistání letadel s MTOW větší než 45 t s výjimkou letadel, která byla zařazena do seznamu povolených typů letadel pro noční provoz, nejsou v době od 2100 (2000) do 0500 (0400) povoleny.

2.21.1.2.1 Take-offs and landings of aircraft with MTOW greater than 45 t except aircraft included in the list of aircraft types permitted for night operation are not permitted from 2100 (2000) to 0500 (0400).

2.21.1.2.2 Vzlety a přistání letadel o MTOW větší než 45 t, zařazených do seznamu povolených typů letadel pro noční provoz v době od 2100 (2000) do 0500 (0400) jsou povoleny. Konkrétní letadlo musí navíc splňovat kritéria pro zařazení do jedné z hlukových kategorií 1 až 9 dle GEN 4.1.1.4. Počet plánovaných letů je omezen provozním omezením pro noční provoz.

2.21.1.2.2 Take-offs and landings of aircraft with MTOW greater than 45 t which are listed in the list of aircraft types permitted for night operation from 2100 (2000) to 0500 (0400) are permitted. Each particular aircraft is obliged to comply with standards for being listed in one of noise categories from 1 to 9 in accordance with GEN 4.1.1.4. The number of planned flights is restricted by traffic regulation for night operation.

2.21.1.2.3 Vzlety a přistání letadel o MTOW menší nebo rovné 45 t, jsou v době od 2100 (2000) do 0500 (0400) povoleny. Konkrétní letadlo musí navíc splňovat kritéria pro zařazení do jedné z hlukových kategorií 1 až 9 dle GEN 4.1.1.4. Počet plánovaných letů je omezen provozním omezením pro noční provoz.

2.21.1.2.3 Take-offs and landings of aircraft with MTOW less or equal to 45 t are permitted from 2100 (2000) to 0500 (0400). Each particular aircraft is obliged to comply with standards for being listed in one of noise categories from 1 to 9 in accordance with GEN 4.1.1.4. The number of planned flights is restricted by traffic regulation for night operation.

2.21.1.2.4 Výjimku pro letadla, která splňují kritéria pro zařazení do jedné z hlukových kategorií 1 až 9 dle GEN 4.1.1.4., ale která nejsou zařazena v seznamu povolených typů letadel pro noční provoz, může na základě žádosti provozovatele letadla udělit pouze provozovatel letiště. V žádosti provozovatel letadla doloží dokumenty dle GEN 4.1.1.4. Žádost musí být zaslána na adresu dle GEN 4.1.1.4.5.

2.21.1.2.4 Exemption for aircraft which comply with standards for being listed in one of noise categories from 1 to 9 in accordance with GEN 4.1.1.4, which are not listed in the list of aircraft permitted for night operation, can be granted only by the aerodrome operator upon the aircraft operator request. The aircraft operator shall append the documents according to GEN 4.1.1.4 to the request. The request shall be send to address according to GEN 4.1.1.4.5.

**SEZNAM POVOLENÝCH TYPŮ LETADEL PRO NOČNÍ PROVOZ (letadla dle IATA code)****LIST OF AIRCRAFT PERMITTED FOR NIGHT OPERATION (aircraft IATA code)**

141, 142, 143, 14X, 14Y, 14Z, 221, 223, 290, 295, 318, 319, 31B, 31N, 320, 321, 32A, 32B, 32N, 32Q, 332, 333, 338, 339, 342, 343, 345, 346, 351, 359, 388, 717, 734, 735, 736, 738, 739, 73C, 73E, 73G, 73H, 73J, 73W, 7M1, 7M7, 7M8, 7M9, 7S7, 7S8, 7S9, 74H, 74N, 752, 753, 75M, 75T, 75W, 762, 763, 764, 76W, 772, 773, 77L, 77W, 781, 788, 789, AB6, AR1, AR7, AR8, CC6, CCX (jen jedna verze nad / only one version over 45t MTOW), E90, E95, GJ6, S9S, SU7, SU9.

**2.21.1.3 Zpožděné vzlety a přistání****2.21.1.3 Delayed arrivals and departures**

2.21.1.3.1 Provedení zpožděných vzletů a přistání letadel je povoleno do 2200 (2100).

2.21.1.3.1 The execution of delayed departures and arrivals of aircraft is permitted till 2200 (2100).

2.21.1.3.2 Provedení zpožděných vzletů a přistání letadly, která jsou definována v bodech 2.21.1.2.2, 2.21.1.2.3 a 2.21.1.2.4 je povoleno H24.

2.21.1.3.2 The execution of delayed departures and arrivals of aircraft which are specified in para 2.21.1.2.2, 2.21.1.2.3 and 2.21.1.2.4 is permitted H24.

**2.21.1.4 Pravidla pro omezení nočních letů neplatí pro:**

- letadla, která se vrátí na letiště pro poruchu nebo meteorologickou situaci a letadla nucená provést nouzové přistání;
- lety, které dokončují, nebo navazují na přerušený let z důvodu návratu pro poruchu nebo meteorologickou situaci na letiště PRAHA/Ruzyně a z důvodu nuceného nouzového přistání;
- lety, za účelem dopravy hlav států a vládních členů královské rodiny a ministrů na jejich pracovních cestách;
- lety, za účelem pátrání a záchrany, autorizované kompetentním orgánem RCC;
- letadla provádějící lety letecké záchranné služby, včetně sekundárních a repatričních letů a lety bezprostředně související se záchranou lidského života;
- letadla Úřadu pro civilní letectví;
- lety, které jsou uskutečněny výhradně za účelem kontroly nebo ověřování zařízení, používaných nebo určených k použití jako pozemní navigační zařízení, s výjimkou letů sloužících k přemístění letadel, provádějících tuto činnost.

2.21.1.5 Výcvikové lety v době od 2100 do 0500 (2000-0400) nejsou na LKPR povoleny.

**2.21.2 PREFERENCE DRÁHOVÉHO SYSTÉMU A OMEZENÍ JEDNOTLIVÝCH RWY****2.21.2.1 RWY v používání se určuje v následujícím pořadí:**

RWY 24  
RWY 06  
RWY 30  
RWY 12

**2.21.2.2 RWY 12**

2.21.2.2.1 V době od 0500 do 2100 (0400-2000) jsou vzlety proudových letadel o MTOW větší než 7 t zakázány, s výjimkou dle [2.21.2.4](#) a [2.21.2.5](#).

2.21.2.2.2 V době od 2100 do 0500 (2000-0400) jsou vzlety a přistání letadel zakázány, s výjimkou dle [2.21.2.4](#) a [2.21.2.5](#).

**2.21.2.3 RWY 30**

2.21.2.3.1 V době od 0500 do 2100 (0400-2000) jsou přistání letadel o MTOW větší než 7 t zakázána, s výjimkou dle [2.21.2.4](#) a [2.21.2.5](#).

2.21.2.3.2 V době od 2100 do 0500 (2000-0400) jsou vzlety a přistání letadel zakázány, s výjimkou dle [2.21.2.4](#) a [2.21.2.5](#).

**2.21.2.4 Výjimky pro stanovení dráhy v používání**

Ustanovení [2.21.2.2](#) a [2.21.2.3](#) neplatí v případech, jestliže pro RWY 06/24 platí alespoň jedno z následujících:

- RWY 06/24 je mimo provoz;
- není v provozu ILS pro příslušnou RWY;

**2.21.1.4 The rules for night flight restrictions do not apply to:**

- aircraft returning to the aerodrome due to a failure or meteorological conditions and aircraft forced to carry out an emergency landing;
- flights finishing or extending interrupted flight due to a forced return caused by a failure or meteorological conditions to the PRAHA/Ruzyně Airport and due to an emergency landing;
- flights for the purpose of transport of heads of states and governments, royalty and ministers on their official missions;
- flights for purposes of search and rescue authorized by RCC unit;
- aircraft conducting air rescue service flights including secondary and repatriation flights and flights directly related to human life rescue;
- Civil Aviation Authority flights;
- flights carried out solely for the purpose of checking or verifying equipment used or intended for use as ground navigation aid, except flights for the purpose of relocating aircraft carrying out such an activity.

2.21.1.5 The training flights are not permitted from 2100 to 0500 (2000-0400) at the AD LKPR.

**2.21.2 RUNWAY SYSTEM PREFERENCE AND RESTRICTION OF PARTICULAR RWY'S****2.21.2.1 RWY in use will be determined in following order:**

RWY 24  
RWY 06  
RWY 30  
RWY 12

**2.21.2.2 RWY 12**

2.21.2.2.1 In time from 0500 to 2100 (0400-2000) departures of jet aircraft with MTOW more than 7 t are prohibited with the exception according to [2.21.2.4](#) and [2.21.2.5](#).

2.21.2.2.2 In time from 2100 to 0500 (2000-0400) departures and arrivals of aircraft are prohibited with the exception according to [2.21.2.4](#) and [2.21.2.5](#).

**2.21.2.3 RWY 30**

2.21.2.3.1 In time from 0500 to 2100 (0400-2000) arrivals of aircraft with MTOW more than 7 t are prohibited with the exception according to [2.21.2.4](#) and [2.21.2.5](#).

2.21.2.3.2 In time from 2100 to 0500 (2000-0400) departures and arrivals of aircraft are prohibited with the exception according to [2.21.2.4](#) and [2.21.2.5](#).

**2.21.2.4 Exceptions for determination of RWY in use**

Items [2.21.2.2](#) and [2.21.2.3](#) are not in force in case of one of the following items is valid for RWY 06/24:

- RWY 06/24 is out of service;
- ILS for the appropriate RWY is out of service;

- jsou nepříznivě ovlivněny podmínky na povrchu dráhy (například sněhem, rozbředlým sněhem, ledem, vodou, bahnem, gumou, olejem nebo jinými látkami) a hodnota RWYCC je nižší než 5;
- byl hlášen nebo předpovídán stříh větru, nebo jsou očekávány bouřky, které by ovlivnily přiblížení nebo odlet;
- boční složka větru, včetně nárazů, překračuje 15 kt (28 km/h);
- zadní složka větru, včetně nárazů, překračuje 5 kt (9 km/h);
- je vysoké riziko střetu letadla s ptáky nebo volně žijícími zvířaty

- the conditions on RWY surface are affected adversely (e.g. by snow, slush, ice, water, mud, rubber, oil or other contaminants) and the RWYCC value is lower than 5;
- wind shear has been reported or forecast, or storms are expected, which could affect approach or departure;
- cross-wind component, including gusts, exceeds 15 kt (28 km/h);
- tail-wind component, including gusts, exceeds 5 kt (9 km/h);
- there is a high risk of a bird strike or a collision with a wild animal.

### 2.21.2.5 Výjimky na žádost velitele letadla

### 2.21.2.5 Exceptions on request by the pilot-in-command

2.21.2.5.1 Ustanovení [2.21.2.2](#) a [2.21.2.3](#) neplatí v případech, jestliže:

2.21.2.5.1 Provisions [2.21.2.2](#) and [2.21.2.3](#) are not in force in case of:

- se jedná o let pro záchranu lidského života;
- se jedná o let pátrání a záchrany;
- se jedná o letadlo v nouzi;
- se jedná o letadlo Úřadu pro civilní letectví provádějící státní dozor;
- se jedná o letadlo provádějící letové ověření leteckých pozemních zařízení a postupů;
- při přistání na RWY 06/24 nastanou následující podmínky:
  - spodní základna oblačnosti je níže než 150 m (500 ft) nad výškou letiště, a/nebo je dohlednost menší než 1900 m;
  - přiblížení vyžaduje vertikální minima větší než 100 m (300 ft) nad výškou letiště, přičemž spodní základna oblačnosti je níže než 240 m (800 ft) nad výškou letiště, a/nebo je dohlednost menší než 3000 m;
- je při vzletu z RWY 06/24 dohlednost menší než 1900 m;

- flights for human life saving;
- flights for search and rescue;
- aircraft in emergency;
- aircraft of Civil Aviation Authority conducting a state supervision;
- aircraft carrying out flight checking aeronautical ground facilities and flight procedures;
- following conditions occur when landing on RWY 06/24:

- cloud base is below 150 m (500 ft) above the aerodrome elevation, and/or the visibility is below 1900 m;
- approach requires vertical minima more than 100 m (300 ft) above aerodrome elevation, whereas the cloud base is below 240 m (800 ft) above aerodrome elevation, and/or the visibility is below 3000 m;
- visibility is below 1900 m when taking off from RWY 06/24;

2.21.2.5.2 Velitel letadla může s ohledem na bezpečnost letu odmítnout dráhu přednostně nabízenou z hlukových důvodů. V takovém případě si provozovatel letiště vyhrazuje právo požádat provozovatele letadla dodatečně o zdůvodnění.

2.21.2.5.2 The pilot-in-command, considering flight safety, can refuse the RWY preferentially offered due to noise reasons. In that case the aerodrome operator reserves the right to request subsequently the substantiation by the aircraft operator.

2.21.2.5.3 V případě neoprávněného odmítnutí hlukově výhodné dráhy v používání na žádost velitele letadla si provozovatel letiště vyhrazuje právo postupovat dle AIP ČR GEN 4.1.1.6.

2.21.2.5.3 In case of unauthorised rejection of the noise convenient RWY in use by the request of the pilot-in-command, the aerodrome operator reserves the right to act according to AIP CR GEN 4.1.1.6.

## 2.21.3 PŘÍLETY

## 2.21.3 ARRIVALS

### 2.21.3.1 Přiblížení za viditelnosti země

### 2.21.3.1 Visual approach

2.21.3.1.1 Vizuelní přiblížení jsou zakázána.

2.21.3.1.1 Visual approaches are prohibited.

2.21.3.1.2 Výjimku z ustanovení [2.21.3.1.1](#) tvoří případy kdy:

2.21.3.1.2 The exceptions from item [2.21.3.1.1](#):

- se jedná o letadlo s MTOW 7000 kg nebo menší (kategorie light) v době od 0500 (0400) do 2100 (2000), které provádí vizuelní přiblížení na RWY 06, 12, 30 a ze severní strany prodloužené osy RWY 24;
- se jedná o letadlo v nouzi;
- se jedná o let pro záchranu lidského života;
- se jedná o let pátrání a záchrany;
- se jedná o letadlo Úřadu pro civilní letectví provádějící státní dozor;
- nejsou v provozu systémy pro ostatní způsoby přiblížení;

- aircraft with MTOW 7000 kg or less (category light) in time from 0500 (0400) to 2100 (2000) carrying out visual approach to RWY 06, 12, 30 and from north side of extended centre line of RWY 24;
- aircraft in emergency;
- flights for human life saving;
- flights for search and rescue;
- aircraft of Civil Aviation Authority executing state supervision;
- systems for other ways of approach are out of service;

- je hlášen nebo je předpovídán stříh větru nebo se očekávají význačné meteorologické jevy (např. bouřky), které by mohly ovlivnit ostatní způsoby přiblížení;
- je postup vyžádán velitelem letadla z důvodů bezpečnosti provedení letu;
- se jedná o letadlo provádějící letové ověření leteckých pozemních zařízení a postupů.

2.21.3.1.3 Letadlo provádějící vizuální přiblížení na RWY 06, 12 a 24 nesmí sestoupit pod výšku 2500 ft / 762 m AMSL před nalétnutím prodloužené osy RWY.

2.21.3.1.4 Letadlo provádějící vizuální přiblížení na RWY 30 nesmí sestoupit pod výšku 3500 ft / 1067 m AMSL před nalétnutím prodloužení osy RWY.

2.21.3.1.5 Gradient klesání na trati konečného přiblížení nesmí být menší než 3° (5,2 %).

### 2.21.3.2 Ostatní způsoby přiblížení

2.21.3.2.1 Postupy pro IFR lety jsou uvedeny v [2.22.4](#).

2.21.3.2.2 Gradient klesání při nepřesném přístrojovém přiblížení a přesném přístrojovém přiblížení nesmí být menší než je uvedeno v INSTRUMENT APPROACH CHART letiště Praha/Ruzyně.

2.21.3.2.3 V době od 2100 (2000) do 0500 (0400) může letadlo provádějící přístrojové přiblížení sestoupit pod výšku 4000 ft AMSL až po minutí FAF příslušné RWY a současně musí být usazeno na trati konečného přiblížení.

## 2.21.4 ODLETY

2.21.4.1 S ohledem na omezený výhled směrem k THR RWY zvažte použití TWY s ostrým úhlem pro nájezd na RWY před vzletem.

2.21.4.2 Po odpoutání stoupat s maximálním gradientem při zachování letové bezpečnosti.

2.21.4.3 Proudová letadla

2.21.4.3.1 RWY 06

Odklon od SID nebo od prodloužené osy RWY při jiném způsobu odletu stanoveném službou ATC je možný až po minutí výšky 5000 ft / 1530 m AMSL nebo až po minutí vzdálenosti 6,2 NM DME OKL, dle principu co nastane dříve.

2.21.4.3.2 RWY 24

Odklon od SID nebo od prodloužené osy RWY při jiném způsobu odletu stanoveném službou ATC je možný až po minutí výšky 5000 ft / 1530 m AMSL nebo až po minutí vzdálenosti 5,2 NM DME OKL, dle principu co nastane dříve.

2.21.4.3.3 RWY 30

Odklon od SID nebo od prodloužené osy RWY při jiném způsobu odletu stanoveném službou ATC je možný až po minutí výšky 5000 ft / 1530 m AMSL nebo až po minutí vzdálenosti 6,4 NM DME OKL, dle principu co nastane dříve.

2.21.4.3.4 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.

- wind shear is reported or forecasted or significant weather phenomena (e.g. thunderstorms) which could affect other ways of approach are expected;
- procedure is requested by pilot-in-command for reasons of safety flight execution.
- aircraft carrying out flight checking of aeronautical ground facilities and flight procedures

2.21.3.1.3 An aircraft performing visual approach to RWY 06, 12 and 24 shall not descend below 2500 ft / 762 m AMSL before establishing on extended centre line of RWY.

2.21.3.1.4 An aircraft performing visual approach to RWY 30 shall not descend below 3500 ft / 1067 m AMSL before establishing on extended centre line of RWY.

2.21.3.1.5 Descent gradient of final approach track shall not be less than 3° (5,2%).

### 2.21.3.2 Other ways of approach

2.21.3.2.1 Procedures for IFR flights are in [2.22.4](#).

2.21.3.2.2 Descend gradient for non-precision instrument approach and precision instrument approach shall not be less than gradient published in INSTRUMENT APPROACH CHART for aerodrome Praha/Ruzyně.

2.21.3.2.3 From 2100 (2000) to 0500 (0400) the aircraft performing instrument approach can descend below 4000 ft AMSL after passing FAF of corresponding RWY and contemporaneously must be established on final approach track.

## 2.21.4 DEPARTURES

2.21.4.1 With respect to the limited view of the THR RWY consider using the TWY in a sharp RWY entry angle prior to take-off.

2.21.4.2 After lift-off climb with maximum climb gradient considering flight safety.

2.21.4.3 Jet aircraft

2.21.4.3.1 RWY 06

Diversion from SID or from the RWY heading during departure given by ATC service is not possible until passing the altitude 5000 ft / 1530 m AMSL or until passing distance 6,2 NM DME OKL, under principle what comes first.

2.21.4.3.2 RWY 24

Diversion from SID or from the RWY heading during a departure given by ATC service is not possible until passing the altitude 5000 ft / 1530 m AMSL or until passing distance 5,2 NM DME OKL, under principle what comes first.

2.21.4.3.3 RWY 30

Diversion from SID or from the RWY heading during a departure given by ATC service is not possible until passing the altitude 5000 ft / 1530 m AMSL or until passing distance 6,4 NM DME OKL, under principle what comes first.

2.21.4.3.4 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.

2.21.4.4 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:

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).

2.21.4.4 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:

**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 ENERGIE (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.



**LKPR AD 2.22 LETOVÉ POSTUPY**

**2.22.1 VŠEOBECNĚ**

2.22.1.1 Výška základny oblačnosti se udává vzhledem k nadmořské výšce 1234 ft / 376 m. V případě, že při přistání nebo vzletu na RWY 24 bude letadlu předána výška základny oblačnosti změřená vzhledem k jiné nadmořské výšce, bude na to posádka zvlášť upozorněna.

2.22.1.2 Bez ohledu na minimální letové výšky na ATS trátech v CTR Ruzyně, letadlo nacházející se v CTR Ruzyně, může po souhlasu APP Praha letět ve vzdálenosti 5,4 NM DME OKL ve výšce 2600 ft.

**2.22.2 LETIŠTNÍ PROVOZNÍ MINIMA**

RWY - druh přiblížení / RWY - type of approach	Provozní minima / Operating minima
RWY 12 - ILS	RVR 750 m

**2.22.3 PROVOZ PALUBNÍCH ODPOVÍDAČŮ MÓDU S, JE-LI LETADLO NA ZEMI**

2.22.3.1 Na letišti Praha/Ruzyně je v provozován přehledový systém A-SMGCS využívající odpovědi palubních odpovídačů módu-S.

2.22.3.2 Provozovatelé letadel zamýšlející využít letiště Praha/Ruzyně musí zajistit, aby palubní odpovídače módu S byly schopné provozu i v případě, kdy je letadlo na zemi.

Posádka letadla musí:

- zadat identifikaci letadla, pokud je tato funkce k dispozici. Nastavení musí odpovídat identifikaci uvedené v poli 7 podaného letového plánu ICAO nebo poznávací značce letadla, pokud letový plán nebyl podán;
- nastavit kód 2000 Módu A, pokud ATC nestanoví jinak;
- aktivovat odpovídač (XPNDR nebo ekvivalentní volba, například ON) nebo AUTO, je-li k dispozici:
  - při žádosti o vytlačení nebo pojíždění, podle toho co nastane dříve
  - po přistání do té doby, než je letadlo zaparkováno na stání
- deaktivovat odpovídač, pokud je letadlo zaparkováno na stání (OFF nebo ekvivalentní volba, například STBY).

**2.22.4 POSTUPY PRO IFR LETY**

**2.22.4.1 Vyčkávání**

2.22.4.1.1 Postupy pro vyčkávání jsou zobrazeny na mapách přiblížení podle přístrojů - ICAO.

**2.22.4.2 Přiblížení**

2.22.4.2.1 Rychlostní omezení

Pokud ATC nestanoví jinak, jsou velitelé letadel provádějící přiblížení na letišti LKPR, LKVO a LKKB povinni dodržovat rychlostní omezení 250 KT IAS pod FL 100.

**LKPR AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES**

**2.22.1 GENERAL**

2.22.1.1 Cloud base height related to the elevation 1234 ft / 376 m will be given. In case aircraft will land on or take-off from RWY 24 and the cloud base height related to the different elevation will be given, the flight crew will be specially advised upon it.

2.22.1.2 Regardless of minimum flight altitudes on ATS routes in CTR Ruzyně can operate after permission received from APP Praha at the distance 5,4 NM DME OKL at height 2600 ft.

**2.22.2 AERODROME OPERATING MINIMA**

RWY - druh přiblížení / RWY - type of approach	Provozní minima / Operating minima
RWY 12 - ILS	RVR 750 m

**2.22.3 OPERATION OF MODE S TRANSPONDERS WHEN THE AIRCRAFT IS ON THE GROUND**

2.22.3.1 An A-SMGCS surveillance system utilising Mode S transponders data is in operation at Praha/Ruzyně Airport.

2.22.3.2 Aircraft operators intending to use Praha/Ruzyně airport shall ensure that the Mode S transponders are able to operate when the aircraft is on the ground.

Flight crew shall:

- set the aircraft identification if such feature available. This setting shall correspond to identification filled in item 7 of filed ICAO flight plan or to the aircraft registration when no flight plan has been filed;
- select the Mode A 2000 code, unless otherwise instructed by ATC;
- activate transponder (XPNDR or the equivalent, e.g. ON) or AUTO if available:
  - at the request for push back or taxi, whichever is earlier
  - after landing continuously until the aircraft is parked on the stand
- deactivate transponder if the aircraft is parked on the stand (OFF or equivalent, e.g. STBY).

**2.22.4 PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS**

**2.22.4.1 Holding**

2.22.4.1.1 Holding procedures are shown on Instrument Approach Charts - ICAO.

**2.22.4.2 Approaches**

2.22.4.2.1 Speed restriction

Unless otherwise stated by ATC, pilots-in-command performing approaches to the airports LKPR, LKVO and LKKB are obliged to comply with the speed limits MAX 250 KT IAS below FL100.

Piloti mohou očekávat, že budou uplatňována následující omezení rychlosti:

- 220 KT v poloze po větru;
- 200 KT až 180 KT v poloze base leg/na posledním kurzu do LOC;
- 180 KT až 160 KT po usazení na LOC;
- následně 160 KT do 4 NM DME.

Všechna omezení rychlosti je třeba dodržovat s maximální tolerancí +/- 5 KT.

Tyto rychlosti jsou využívány za účelem aplikace rozstupů a za účelem využití dráhové kapacity a jsou povinné. V případě, že další vydané povolení nebude souviset s rychlostním omezením (např. povolení k přiblížení), jsou piloti povinni dodržovat naposledy vydané rychlostní omezení. Piloti jsou žádáni, aby oznámili ATC, že nejsou schopni nařízené rychlostní omezení splnit a musí oznámit, jaké rychlosti mohou dodržovat. V zájmu dodržení rozstupů jsou piloti žádáni, aby instrukce k úpravám rychlosti prováděli co nejrychleji a případné změny rychlosti související s provozním omezením letadla oznámili ATC.

2.22.4.2.2 Postupy pro standardní přístrojové přiblížení k bodům IAF jsou popsány na následujících stranách a zobrazeny na mapách STAR.

2.22.4.2.3 RNAV postupy

2.22.4.2.3.1 Pro RNAV příletové tratě se požaduje RNAV-1 certifikace.

2.22.4.2.3.2 Letadla necertifikovaná pro RNAV-1 navigaci mohou využívat STAR s certifikací RNAV-5. Letadla necertifikovaná pro RNAV jsou vystavena možnosti zpoždění nebo prodloužení tratě letu v obdobích nahromadění provozu.

2.22.4.2.3.3 Pouze velitel letadla nevybaveného pro RNAV-5 musí informovat ATC při prvním navázání spojení.

2.22.4.2.3.4 Pro letadla nevybavená pro RNAV je zachován nezbytný počet konvenčních postupů, nebo bude zajištěno vektorování.

2.22.4.2.4 Postupy pro počáteční, střední, konečné a nezdařené přiblížení, tj. od bodu IAF, jsou zobrazeny na mapách přiblížení podle přístrojů (IAC) - ICAO.

2.22.4.2.5 Radarové přiblížení - minimální nadmořské výšky pro radarové vektorování v prostoru CTR Ruzyně a TMA Praha - viz mapa LKPR AD 2-43.

Pilots should typically expect the following speed restrictions to be enforced:

- 220 KT on downwind;
- between 200 KT and 180 KT on base leg/heading intercepting the LOC;
- between 180 KT and 160 KT when first established on the LOC;
- and thereafter 160 KT to 4 NM DME.

All speed restrictions are to be flown with a maximum tolerance of +/- 5 KT.

These speed are applied for ATC separation and runway capacity purposes and are mandatory. In the event of a new (non-speed related) ATC clearance being issued (eg an instruction to descend on ILS), pilots are not absolved from a requirement to maintain a previously allocated speed. Aircraft unable to conform to these speeds should inform ATC and state what speeds will be used. In the interests of accurate spacing, pilots are requested to comply with speed adjustments as promptly as feasible within their own operational constraints, advising ATC if circumstances necessitate a change of speed for aircraft performance reasons.

2.22.4.2.2 Standard instrument approach procedures to IAF are described on the following pages and shown on Charts STAR.

2.22.4.2.3 RNAV procedures

2.22.4.2.3.1 RNAV-1 certification is required for RNAV arrival routes.

2.22.4.2.3.2 Aircraft not certified for RNAV-1 can also utilize STARs with certification for RNAV-5. Aircraft not certified for RNAV may incur delays and/or extended routing during peak periods.

2.22.4.2.3.3 Only a pilot-in-command of an aircraft not certified for RNAV-5 shall inform the ATC when establishing the first radio contact.

2.22.4.2.3.4 For aircraft not approved for RNAV operations, necessary number of conventional procedures or vectoring will be provided.

2.22.4.2.4 Initial, intermediate, final and missed approach procedures from IAF points are shown on Instrument Approach Charts - ICAO (IAC).

2.22.4.2.5 Radar approaches - minimum radar vectoring altitudes within CTR Ruzyně and TMA Praha - see chart LKPR AD 2-43.



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

2.22.4.2.7 V případě současného provozu ILS 24 a ILS 06 je automatické přistání zakázáno. Velitelé letadel budou informováni příslušnou službou ATC nebo vysláním ATIS.

2.22.4.2.8 Při přechodu z PRAHA RADAR na RUZYŇ RADAR, z důvodů snížení zátěže na kmitočtu, omezte navázání spojení pouze na RUZYŇ RADAR + volací znak. V případě zvláštní situace může PRAHA RADAR požadovat od pilotů při navázání spojení s RUZYŇ RADAR předání dodatečných informací.

2.22.4.2.9 Let IFR, který provádí vizuální přiblížení, musí, v případě nezdařeného přiblížení, provést postup pro nezdařené přiblížení, který je publikován na mapě přiblížení podle přístrojů pro stejnou dráhu, není-li jinak instruován ATC.

2.22.4.2.10 Z důvodu vyklízení letadla na konci příslušné RWY může dojít ke krátkodobému narušení integrity signálu ILS/LOC.

2.22.4.2.10.1 Piloti následujícího letadla obdrží od ATC informaci "Očekávejte krátkodobé rušení ILS".

2.22.4.2.10.2 Pokud ATC nestanoví jinak, vyklízení RWY 06 na TWY Z není povoleno.

### 2.22.4.3 Odlety

#### 2.22.4.3.1 Postupy Airport Collaborative Decision Making (A-CDM)

Postupy A-CDM se aplikují H24 a jsou závazné pro lety IFR, vyjma letů vrtulníků Policie ČR a letů s některým z následujících STS: MEDEVAC, SAR, HEAD, FFR.

Pokud let s STS/STATE nebo HUM požaduje přednost, musí uvést i STS/ATFMX.

##### 2.22.4.3.1.1 TOBT - Cílový čas ukončení pozemního odbavení letadla

TOBT je stanoveno po dohodě s handlingovou společností (GHA) a letové posádky a znamená připravenost ke spouštění motorů a následnému vytlačení/pojíždění.

Za zadávání a aktualizace TOBT je odpovědná GHA.

Hodnota TOBT nesmí být nižší než EOBT - 10 MIN.

Nejnižší hodnota aktualizace TOBT je + 5 MIN od aktuálního času.

TOBT je zobrazován na displeji VDGS

##### 2.22.4.3.1.2 TSAT - Cílový čas vydání povolení ke spouštění motorů

TSAT je stanoven ATC na základě:

- EOBT,
- dat vložených GHA - TOBT, místa a doby odmrazování,
- ATFCM omezení (CTOT),
- aktuální provozní situace.

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

2.22.4.2.7 In case of simultaneous operation of ILS 24 and ILS 06 the automatic landing is prohibited. Pilots in-command will be informed by appropriate ATC unit or by ATIS.

2.22.4.2.8 While being transferred from PRAHA RADAR to RUZYŇ RADAR, initial contact shall be restricted to RUZYŇ RADAR + CALL SIGN only in order to avoid frequency congestion. In specific situation PRAHA RADAR may request pilot to report additional information to RUZYŇ RADAR at initial contact.

2.22.4.2.9 The IFR flight conducting visual approach shall, in case of the missed approach, conduct missed approach procedure, which is published on instrument approach chart for the same runway, unless otherwise instructed from the ATC.

2.22.4.2.10 Due to aircraft vacating at the end of the RWY short-term interference of signal integrity ILS/LOC may happen.

2.22.4.2.10.1 Pilots of the following aircraft shall receive information from ATC "Expect short-time ILS interference".

2.22.4.2.10.2 Unless provided otherwise by ATC, vacating of the RWY 06 on TWY Z is not allowed.

### 2.22.4.3 Departures

#### 2.22.4.3.1 Airport Collaborative Decision Making (A-CDM) procedures

A-CDM procedures are applied H24 for IFR flights, except Police of the CR helicopter flights and flights with following STS: MEDEVAC, SAR, HEAD, FFR.

If flight with STS/STATE or HUM requires priority, FPL field 18 shall contain STS/ATFMX.

##### 2.22.4.3.1.1 Target Off-Block Time (TOBT)

TOBT is set after an agreement of ground handling agency (GHA) and flight crew and it means readiness for engine start up and immediate pushback/ taxi.

GHA is responsible for TOBT input and updates.

TOBT shall not be less than EOBT -10 MIN.

Lowest value of TOBT update is + 5 MIN from current time.

TOBT is indicated on VDGS display.

##### 2.22.4.3.1.2 Target Start-Up Approval Time (TSAT)

TSAT is determined by ATC based on:

- EOBT,
- data submitted by GHA - TOBT, de-icing stand and estimated de-icing time,
- ATFCM restriction (CTOT),
- current operational situation.

V intervalu TSAT - 5 / + 5 MIN je letová posádka povinná žádat o schválení ke spouštění motorů. Let bez povolení ke spouštění motorů je vyřazen z odletové sekvence v čase TSAT + 7 MIN. Pro opětovné zařazení do sekvence je nutné zadat novou hodnotu TOBT.

TSAT je zobrazován na displeji VDGS.

### 2.22.4.3.1.3 Provozní postupy

#### 1) Provozovatel letadla

Je povinen zajistit, aby v okamžiku podání FPL bylo EOBT nejdříve v čase zkoordinovaného letištního slotu (SOBT - 0 MIN) a nejpozději v čase SOBT + 10 MIN. Zároveň je povinen aktualizovat EOBT zprávou DLA v případě, že TOBT je větší než současné EOBT + 15 MIN.

#### 2) Handlingová společnost (GHA)

Zadáva a aktualizuje hodnotu TOBT a data odmrazování.

#### 3) Letová posádka

Musí oznamovat GHA všechny skutečnosti, které mohou ovlivnit TOBT.

Oznamuje GHA žádost o odmrazování a požadovaný rozsah odmrazení nejpozději 25 MIN před TOBT.

Musí požádat o vydání ATC povolení nejpozději s žádostí o schválení spouštění motorů.

V intervalu TSAT - 5 / + 5 MIN je letová posádka povinná žádat o schválení ke spouštění motorů.

#### 4) ATC

Stanovuje TSAT.

### 2.22.4.3.1.4 Doplnující informace

Podrobné informace jsou k dispozici na:

<https://www.prg.aero/collaborative-decision-making-cdm>,  
kontakt: cdm@prg.aero

### 2.22.4.3.2 ATC Povolení pro odlétávající letadla

1. **ATC povolení pro odlétávající letadla** (v tomto ustanovení dále jen "ATC povolení") lze získat prostřednictvím hlasové komunikace na příslušném kmitočtu nebo jako digitální DCL prostřednictvím ACARS po datových sítích SITA nebo ARINC s využitím standardu ARINC 623, a to cestou RUZYNE DELIVERY (nebo mimo jeho provozní dobu cestou RUZYNE GROUND nebo RUZYNE TOWER, viz AIP ČR LKPR AD 2.18).

ATC povolení je dostupné v době od **EOBT -30** minut do **TSAT +5** minut v případě, kdy se aplikují postupy A-CDM, nebo v době od **EOBT -30** minut do **EOBT +15** minut v případě, kdy se postupy A-CDM neaplikují.

S žádostí o ATC povolení je nutno oznámit:

- **typ letadla;**
- **číslo stání;**
- **identifikátor** přijaté platné informace **ATIS;**
- platné **QNH** (v případě žádosti prostřednictvím DCL oznámit až s žádostí ke spouštění pohonných jednotek);
- úmysl provést **odmrazení letadla**, pokud nejsou uplatňovány postupy A-CDM (v případě žádosti prostřednictvím DCL oznámit až s žádostí ke spouštění pohonných jednotek).

Flight crew shall request start-up approval within TSAT - 5 / + 5 MIN. Flight without start-up approval will be removed from departure sequence at TSAT + 7 MIN. For re-inclusion to the sequence it is necessary to input new TOBT.

TSAT is indicated on VDGS display.

### 2.22.4.3.1.3 Operational procedures

#### 1) Aircraft operator

Aircraft operator is obliged to ensure that at time of FPL filing, EOBT is within coordinated airport slot (SOBT) - 0 MIN and SOBT + 10 MIN. If the TOBT is greater than current EOBT + 15 MIN, the aircraft operator shall send DLA message.

#### 2) Ground Handling Agency (GHA)

GHA inputs and updates TOBT and de-icing data.

#### 3) Flight crew

Flight crew shall report all facts which can affect TOBT to GHA.

Flight crew shall report de-icing request to GHA at least 25 MIN prior to the TOBT.

Flight crew shall request ATC clearance no later than together with start-up approval request.

The flight crew shall request start-up approval within TSAT - 5 / + 5 MIN.

#### 1) ATC

ATC determines TSAT.

### 2.22.4.3.1.4 Additional information

More information available at:

<https://www.prg.aero/collaborative-decision-making-cdm>,  
contact: cdm@prg.aero

### 2.22.4.3.2 ATC clearance for departing aircraft

1. **ATC clearance for departing aircraft** (in this section referred to as the "ATC clearance" only) may be obtained via voice communication on relevant frequency or as a digital DCL via ACARS using SITA or ARINC data networks and ARINC 623 protocol standard on RUZYNE DELIVERY (or outside its operational hours on RUZYNE GROUND or RUZYNE TOWER, see AIP CR LKPR AD 2.18).

ATC clearance is available within the period from **EOBT - 30** minutes until **TSAT +5** minutes in case of application of A-CDM procedures or within the period from **EOBT -30** minutes until **EOBT +15** minutes in case A-CDM procedures are not applied.

With the ATC clearance request it is compulsory to report:

- **aircraft type;**
- **stand number;**
- **identifier** of received current **ATIS** information;
- current **QNH** (in case of request via DCL to report when engines start-up approval is being requested);
- **de-icing/anti-icing** intention in case A-CDM procedures are not applied (in case of request via DCL to report when engines start-up approval is being requested).

ATC povolení obsahuje následující v pořadí:

- **identifikaci letadla;**
- **mez povolení** (obvykle ADES);
- označení přidělené **SID**, pokud se aplikuje;
- povolenou **hladinu počátečního stoupání;**
- přidělený **kód SSR;**
- jiné informace, je-li relevantní.

Požadovaná cestovní hladina ani trať letu se neuvádí.

2. Požaduje se, aby posádky letadel, pokud zamýšlejí:

- odlet z jiné RWY, než RWY v používání nebo
- odmrazení letadla, kdy nejsou uplatňovány postupy A-CDM,

oznámily tento úmysl prostřednictvím hlasové komunikace na kmitočtu, na kterém lze aktuálně ATC povolení získat, a to před vlastní žádostí o ATC povolení.

V případě, kdy se aplikují postupy A-CDM, posádky letadel musí oznámit požadavek odletu z jiné RWY, než RWY v používání, nejpozději v čase **TOBT -20** minut.

3. ATC povolení pomocí DCL je dostupné pouze pro lety podle pravidel IFR (I) nebo lety v případě zahájení letu podle pravidel IFR (Y). V současné době je možná výměna pouze standardních zpráv, není možný přenos textu v otevřené řeči ze strany letové posádky.

Po odeslání žádosti o ATC povolení (**RCD** message) je posádka letadla povinná monitorovat kmitočet, na kterém lze aktuálně ATC povolení získat.

Získané ATC povolení (**CLD** message) musí letová posádka potvrdit (**CDA** message) do 5 minut od jejího přijetí, jinak celá transakce skončí neúspěšně.

Úspěšné dokončení transakce je indikováno zprávou **FSM** "**Clearance Confirmed.**"

Kdykoli letová posádka obdrží zprávu "**Revert to voice**", byla její žádost neúspěšná a musí přejít na hlasovou komunikaci na kmitočtu, na kterém lze aktuálně ATC povolení získat.

Pro dosažení vysoké úspěšnosti transakcí jsou letové posádky žádány, aby jejich zprávy obsahovaly pouze kódy ICAO včetně jejich adherence k údajům podaného letového plánu (viz ICAO Doc 4444, Appendix 2).

4. ATC povolení vydané pomocí hlasové komunikace nahrazuje ATC povolení (nebo jeho část) vydané pomocí DCL.

V případě jakýchkoliv pochybností o obdrženém ATC povolení pomocí DCL jsou letové posádky žádány o verifikaci tohoto ATC povolení, a to prostřednictvím hlasové komunikace na kmitočtu, na kterém lze aktuálně ATC povolení získat.

5. Povolení ke spouštění pohonných jednotek (včetně postupu cross-bleed) není součástí ATC povolení. Vydává se pouze pomocí hlasové komunikace na kmitočtu, na kterém lze aktuálně ATC povolení získat.

ATC clearance contains the following in the listed order:

- **aircraft identification;**
- **clearance limit** (usually ADES);
- assigned **SID** designator, if applicable;
- cleared **initial climb out level;**
- allocated **SSR code;**
- other information, if relevant.

Requested cruising level and route of flight are not being stated.

2. It is required, when flight crews intend:

- to depart from a RWY other than RWY-in-use or
- de-icing/anti-icing in case A-CDM procedures are not applied,

to report such intention via voice communication on the frequency on which the issuance of ATC clearance can be currently obtained and prior to their ATC clearance request.

In case A-CDM procedures are applied, flight crews shall report intention to depart from a RWY other than RWY-in-use at **TOBT -20** minutes at the latest.

3. ATC clearance via DCL is available only for flights according to IFR rules (I) or flights being initiated according to IFR rules (Y). Currently, DCL enables exchange of standard messages only, transmission of free-text option from the flight crew site is not available.

After sending the ATC clearance request (**RCD** message), the flight crew shall monitor the frequency on which the issuance of ATC clearance can be currently obtained.

Received ATC clearance (**CLD** message) shall be confirmed (**CDA** message) by the flight crew within 5 minutes from its reception, otherwise the whole transaction fails.

Successful transaction conclusion is indicated by **FSM** message: "**Clearance Confirmed.**"

Anytime the flight crew receives a "**Revert to voice**" message, its request failed and the flight crew shall revert to voice communication on the frequency, on which the issuance of ATC clearance can be currently obtained.

For achievement of high transaction success rate, the flight crews are urged to use ICAO designators only and with the adherence to filed flight plan data (ref. to ICAO Doc 4444, Appendix 2).

4. ATC clearance issued by voice communication replaces the ATC clearance (or its part) issued via DCL.

In case of any uncertainty about obtained ATC clearance via DCL, the flight crews are urged for its verification via voice communication on the frequency, on which the issuance of ATC clearance can be currently obtained.

5. Engines start-up approval (including a cross-bleed procedure) is not a part of ATC clearance. It is being issued only via voice communication on the frequency, on which the issuance of ATC clearance can be currently obtained.

**2.22.4.3.3 Schválení ke spouštění motorů**

V intervalu TSAT - 5 / + 5 MIN je letová posádka povinná žádat o schválení ke spouštění motorů na kmitočtu RUZYNE DELIVERY / RUZYNE TOWER (dle jejich provozní doby).

Spouštění motorů musí být zahájeno neprodleně po schválení od ATC.

Neočekávané zdržení musí letová posádka neprodleně oznámit na příslušném kmitočtu a handlingové společnosti (GHA).

**Schválení ke spouštění motorů neznamená schválení k vytlačení!**

O schválení k vytlačení musí letová posádka požádat na kmitočtu RUZYNE GROUND / RUZYNE TOWER (dle jejich provozní doby). RUZYNE DELIVERY nebude vydávat instrukci k přeladění.

V případě, že letová posádka potřebuje provést spuštění motorů před TSAT z technického důvodu, požádá frází "ŽÁDÁM SPOUŠTĚNÍ MOTORŮ Z TECHNICKÝCH DŮVODŮ".

**2.22.4.3.4 Schválení k vytlačení a povolení k pojiždění**

O schválení k vytlačení nebo o povolení k pojiždění musí letová posádka požádat na kmitočtu RUZYNE GROUND / RUZYNE TOWER (dle jejich provozní doby).

Vytlačení a pojiždění musí být zahájeno neprodleně po schválení od ATC.

Neočekávané zdržení musí letová posádka neprodleně oznámit na příslušném kmitočtu a GHA.

**2.22.4.3.5 Postupy vzdáleného vyčkávání letadel před odletem**

Za účelem zajištění plynulosti provozu na pohybové ploše letiště, může být z provozních důvodů požadováno přemístění letadla z místa stání do jiné přidělené lokace, kde vyčkává na TSAT.

Pokud je letadlo připraveno a rozdíl mezi aktuálním časem a TSAT je větší než 15 MIN, je provozovatel letiště oprávněn vydat pokyn posádce letadla ke vzdálenému vyčkávání.

Následující tabulka definuje pozice na pohybových plochách letiště sloužící k aplikaci postupů vzdáleného vyčkávání letadel:

**Lokace pro vzdálené vyčkávání letadel**

Lokace / location	MAX rozpětí křídla / wingspan			
	36 M	52 M	65 M	80 M
Stání / stands	50 - 58B, 60 - 64	58	58	N/A
TWY	TWY AA	TWY AA	TWY Z (DA2)	N/A

**Obecná pravidla**

Přemístění letadla na přidělenou vzdálenou lokaci probíhá natažením tahačem, bez spuštěných pohonných jednotek.

Posádka letadla nevyžaduje povolení od TWR pro přemístění na vzdálenou lokaci, protože komunikace za tímto účelem je výhradně v odpovědnosti GHA.

Následně probíhá spouštění motorů podle požadavků [2.22.4.3.3](#).

**2.22.4.3.3 Start-up clearance**

Flight crew shall request start-up approval at TSAT - 5 / + 5 MIN on RUZYNE DELIVERY / RUZYNE TOWER frequency (according to its operational hours).

Start-up shall commence immediately after the approval.

Flight crew shall report unexpected delay on appropriate frequency and to GHA.

**Start-up approval does not mean push back approval!**

Flight crew shall request pushback approval on RUZYNE GROUND / RUZYNE TOWER frequency (according to its operational hours). No instruction for frequency change is issued by RUZYNE DELIVERY.

In case flight crew needs to start-up engines before TSAT due to technical reasons, it shall be requested using phrase "REQUEST START-UP DUE TO TECHNICAL REASONS".

**2.22.4.3.4 Pushback approval and taxi clearance**

Flight crew shall request pushback approval and taxi clearance on RUZYNE GROUND / RUZYNE TOWER frequency (according to its operational hours).

Pushback and taxi shall commence immediately after the approval/clearance.

Flight crew shall report unexpected delay on appropriate frequency and to GHA.

**2.22.4.3.5 Procedures for remote holding of aircraft before departure**

In order to ensure efficient operations it may be required to relocate aircraft waiting for TSAT to remote holding.

If aircraft is ready and difference between current time and TSAT is more than 15 MIN, the airport operator is authorized to order remote holding.

Following table defines locations for remote holding of aircraft:

**Location for a remote holding of aircraft****General rules**

Aircraft is relocated to remote hold solely by means of tow truck. The aircraft shall not have the engines running.

Flight crew does not need ATC approval nor clearance for the relocation to remote hold, as this process is in responsibility of GHA.

Once at the remote hold, start-up procedure shall comply with requirements defined in [2.22.4.3.3](#).

2.22.4.3.6 Piloti odlétávajících letadel musí po vzletu zůstat na kmitočtu TWR Ruzyně až do obdržení instrukce k přechodu na příslušný kmitočet stanoviště odpovědného za odlétávající letadla. Tato instrukce obsahuje pouze volací znak stanoviště (PRAHA RADAR).

Příslušný kmitočet je pak součástí postupů pro odlet publikovaných v mapách (SID a OMNIDIRECTIONAL AND VISUAL DEPARTURES).

V případě, kdy je z jakéhokoliv důvodu nutné použít jiný, než publikovaný kmitočet, bude příslušný kmitočet zahrnut do ATC odletového povolení získaného cestou hlasové komunikace nebo DCL.

Piloti jsou žádáni, aby po navázání spojení ohlásili:

- označení přidělené SID (trať nebo kurz, pokud se aplikuje);
- aktuální hladinu;
- povolenou hladinu počátečního stoupání.

2.22.4.3.7 Pokud ATC nestanoví jinak, jsou velitelé letadel odlétávajících z LKPR, LKVO a LKKB povinni dodržovat pod FL 100 následující rychlostní omezení:

- 1) Proudová letadla MAX IAS 250 KT
- 2) Vrtulová letadla MAX IAS 180 KT

2.22.4.3.8 Postupy pro odlety jsou popsány na následujících stranách a zobrazeny na mapách RNAV SID.

2.22.4.3.9 RNAV postupy

2.22.4.3.9.1 Pro RNAV odletové tratě se požaduje RNAV-1 certifikace. Separace na paralelních odletových tratích (např. RNAV SID z RWY 24 na sever) zajišťuje služba řízení.

2.22.4.3.9.2 Letadla necertifikovaná pro RNAV-1 navigaci mohou využívat SID s certifikací RNAV-5. Letadla necertifikovaná pro RNAV se vystavují možnosti zpoždění a/nebo prodloužení tratě letu v obdobích nahromadění provozu.

2.22.4.3.9.3 Pouze velitel letadla nevybaveného pro RNAV-5 musí informovat ATC při prvním navázání spojení.

2.22.4.3.9.4 Pro letadla nevybavená pro RNAV bude zajištěno vektorování.

2.22.4.3.10 Letadla nevybavená podle požadavku 2.22.4.3.9 pro RNAV odletové tratě budou radarově vektorována na výstupní body příslušných odletových tratí.

2.22.4.3.11 Letadla odlétávající směrem na OKG, RAPET, VARIK nebo RUDAP a stoupající do FL 280 nebo vyšší, musí nejpozději nad uvedenými body dosáhnout FL 280.

#### 2.22.4.3.12 Odlety letů IFR po tratích jiných než SID

Níže uvedené typy odletových postupů letů letadel letících podle pravidel letů podle přístrojů jsou stanoveny pro případ, kdy přístrojový odlet pomocí SID není možný nebo žádoucí.

##### 2.22.4.3.12.1 Vizualní odlety

###### a) Vizualní odlety za účelem vyhnutí se význačné oblačnosti

Vizuální odlety za účelem vyhnutí se význačné oblačnosti v prostoru vzletu a počátečního stoupání jsou povoleny pouze ve dne a pro všechna letadla do CAT H včetně.

2.22.4.3.6 When airborne, pilots of departing aircraft shall remain on frequency of TWR Ruzyně until they receive an instruction to transfer communication to relevant frequency of the unit responsible for departing aircraft. This instruction contains unit call sign only (PRAHA RADAR).

The relevant frequency is then a part of charted departure procedures (SID and OMNIDIRECTIONAL AND VISUAL DEPARTURES).

In case it is necessary, for any reason, to use frequency other than the published one, the relevant frequency will thereafter be included in ATC departure clearance obtained via voice or DCL.

After establishing contact, pilots are requested to report:

- assigned SID designator (track or heading if applicable);
- current level;
- cleared initial climb out level.

2.22.4.3.7 Unless otherwise stated by ATC, pilots in command performing departures from the airports LKPR, LKVO and LKKB are obliged to comply with the following speed restriction below FL 100:

- 1) Jet aircraft MAX IAS 250 KT
- 2) Propeller driven aircraft MAX IAS 180 KT

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

2.22.4.3.9 RNAV procedures

2.22.4.3.9.1 RNAV-1 certification is required for RNAV departure routes. Separation on parallel departure routes (for example RNAV SID from RWY 24 to the north) is provided by ATC service.

2.22.4.3.9.2 Aircraft not certified for RNAV-1 can also utilize SIDs with certification for RNAV-5. Aircraft not certified for RNAV may incur delays and/or extended routing during peak periods.

2.22.4.3.9.3 Only a pilot-in-command of an aircraft not certified for RNAV-5 shall inform the ATC when establishing the first radio contact.

2.22.4.3.9.4 For aircraft not approved for RNAV operations vectoring will be provided.

2.22.4.3.10 Aircraft not equipped in accordance with requirement 2.22.4.3.9 for RNAV departure routes will be radar vectored to exit points of relevant departure routes.

2.22.4.3.11 Aircraft departing towards OKG, RAPET, VARIK or RUDAP and climbing to FL 280, or above, must achieve FL 280 by aforesaid points.

#### 2.22.4.3.12 IFR departures other than via SID

IFR departure procedures described below are determined for the purpose of case when an instrument departure via SID is impossible or undesirable.

##### 2.22.4.3.12.1 Visual departures

###### a) Visual departures for adverse weather avoidance

Visual departures for the purpose of adverse weather avoidance during take-off and initial climb-out are permitted during the daytime and for all aircraft up to CAT H inclusive.

Letové povolení k provedení tohoto typu odletu lze vydat na základě žádosti pilota, nebo, je-li tak navrženo z iniciativy ATC a akceptováno pilotem.

#### b) Vizualní odlety za účelem zvýšení kapacity letiště

Vizualní odlety za účelem zvýšení kapacity letiště jsou povoleny pouze ve dne a pouze pro letadla s pístovými a jednomotorovými turboprotulovými pohonnými jednotkami do CAT B včetně a kategorie turbulence v úplavu Lehká letadla s pístovými a turbohřídelovými pohonnými jednotkami CAT H a kategorie turbulence v úplavu Lehká.

Letové povolení k provedení tohoto typu odletu lze vydat pouze z iniciativy ATC, přičemž musí být akceptováno pilotem.

#### K provedení vizualního odletu

- musí vzletové výkonové charakteristiky letadla umožnit zahájení zatáčky co nejdříve po vzletu,
- musí meteorologické podmínky ve směru vzletu a následného stoupání umožnit dodržení viditelnosti země až do minimální sektorové nadmořské výšky (MSA) nebo do Minimální nadmořské výšky pro poskytování přehledových služeb ATC (ATCSMA) podle toho, jak bude stanoveno v ATC povolení,
- je pilot odpovědný za dodržení bezpečné výšky nad překážkami až do takto stanovené nadmořské výšky,
- musí pilot před vzletem s tímto postupem souhlasit. Souhlasem se rozumí zopakování letového povolení,
- letová posádka by s ohledem na charakter vizualní fáze odletového postupu měla zvážít vhodnost použití techniky vzletu s redukováním tahem.

#### 2.22.4.3.12.2 Všesměrové odlety

##### a) Všesměrové odlety za účelem vyhnutí se význačné oblačnosti

Všesměrové odlety za účelem vyhnutí se význačné oblačnosti v prostoru vzletu a počátečního stoupání jsou povoleny ve dne i v noci a pro všechna letadla do CAT H včetně.

Letové povolení k provedení tohoto typu odletu lze vydat na základě žádosti pilota, nebo, je-li tak navrženo z iniciativy ATC a akceptováno pilotem.

##### b) Všesměrové odlety za účelem zvýšení kapacity letiště

Všesměrové odlety za účelem zvýšení kapacity letiště jsou povoleny pouze pro letadla s pístovými a jednomotorovými turboprotulovými pohonnými jednotkami do CAT B včetně a kategorie turbulence v úplavu Lehká a letadla s pístovými a turbohřídelovými pohonnými jednotkami CAT H a kategorie turbulence v úplavu Lehká.

Všesměrové odlety za účelem zvýšení kapacity letiště nejsou v době od 2100 (2000) do 0500 (0400) povoleny.

Letové povolení k provedení tohoto typu odletu lze vydat pouze z iniciativy ATC, přičemž musí být akceptováno pilotem.

ATC clearance to execute a visual departure may be issued upon request of the pilot or upon initiative of the ATC and accepted by the pilot.

#### b) Visual departures for airport capacity enhancement

Visual departures for the purpose of airport capacity enhancement are permitted only during the daytime and only for piston and single engine turboprop aircraft up to CAT B inclusive of wake turbulence category LIGHT and for piston and turboshaft aircraft of CAT H of wake turbulence category LIGHT.

ATC clearance to execute a visual departure may be issued only upon initiative of the ATC and accepted by the pilot.

#### To execute a visual departure

- the aircraft take-off performance characteristics shall allow to make an early turn after take-off as soon as possible,
- meteorological conditions in the direction of take-off and the following climb-out shall enable visual reference to terrain up to Minimum Sector Altitude (MSA) or ATC Surveillance Minimum Altitude (ATCSMA) stated in ATC clearance,
- the pilot shall be responsible for obstacle clearance until such specified altitude,
- the pilot prior to take-off shall agree to execute this procedure. The readback of the ATC clearance is considered as the agreement,
- with regard to specifics of a visual departure procedure, the flight crew should consider the suitability of the use of reduced thrust take-off technique.

#### 2.22.4.3.12.2 Omnidirectional departures

##### a) Omnidirectional departures for adverse weather avoidance

Omnidirectional departures for the purpose of adverse weather avoidance during take-off and initial climb-out are permitted during the daytime and night and for all aircraft up to CAT H inclusive.

ATC clearance to execute a visual departure may be issued upon request of the pilot or upon initiative of the ATC and accepted by the pilot.

##### b) Omnidirectional departures for airport capacity enhancement

Omnidirectional departures for the purpose of airport capacity enhancement are permitted only for piston and single engine turboprop aircraft up to CAT B inclusive and wake turbulence category LIGHT and for piston and turboshaft aircraft of CAT H and wake turbulence category LIGHT.

Omnidirectional departures for the purpose of airport capacity enhancement are not permitted from 2100 (2000) to 0500 (0400).

ATC clearance to execute an omnidirectional departure may be issued only upon initiative of the ATC and accepted by the pilot.

**K provedení všesměrového odletu:**

- může být první zatáčka po vzletu do požadovaného směru zahájena nejdříve po dosažení 1700 ft AMSL,
- musí být dodržen minimální gradient stoupání 5% do 3200 ft AMSL,
- musí být po průletu 3200 ft AMSL udržován minimální gradient 3,3% do 5000 ft AMSL,
- je pilot odpovědný za dodržení takto vydaného ATC povolení,
- pilot musí před vzletem s tímto postupem souhlasit. Souhlasem se rozumí zopakování letového povolení,
- letová posádka by s ohledem na předepsané gradienty stoupání měla zvážit vhodnost použití techniky vzletu s redukováným tahem.

**2.22.4.4 Přiblížení okruhem**

2.22.4.4.1 OCA pro jednotlivé RWY - viz mapa přiblížení okruhem.

2.22.4.4.2 Při přiblížení okruhem jsou stanoveny směry okruhů pro letadla kategorií A a B bez omezení. Letadla kategorie C nesmí narušit prostor, vyznačený na mapě přiblížení okruhem tmavším odstínem. Letadla kategorie D nesmí přiblížení okruhem provádět.

**2.22.4.5 Postupy za nízké dohlednosti (LVP)**

2.22.4.5.1 Popis zařízení

2.22.4.5.1.1 Dráha 24 je vybavena ILS a je schválena pro provoz za meteorologických podmínek CAT II a III a pro vzlety za nízké dohlednosti (LVTO).

2.22.4.5.2 Kritéria pro zahájení a ukončení postupů za nízké dohlednosti (LVP)

2.22.4.5.2.1 Postupy LVP budou zahájeny, jestliže je RVR v TDZ nebo MID nebo END 600 m a nižší nebo CLD BASE nižší než 250 ft.

2.22.4.5.2.2 Postupy LVTO budou zahájeny, jestliže RVR TDZ a/nebo MID a/nebo END klesne na 600 m a méně.

2.22.4.5.3 Podrobnosti o uvolnění RWY

2.22.4.5.3.1 Letadla přistávající na RWY 24 musí uvolnit RWY pouze na TWY C, D, E nebo F.

2.22.4.5.3.2 TWY pro uvolnění RWY 24 jsou vybavena střídavě zeleno/žlutými osovými návěstidly pojezdové dráhy označujícími hranice ochranného prostoru LOC.

2.22.4.5.4 Podrobnosti o použitelných vyčkávacích místech

2.22.4.5.4.1 Odlétávající letadla musí pro vzlet z RWY 24 používat vyčkávací místo CAT II/III na TWY A, Z nebo B.

2.22.4.5.5 Popis LVP

2.22.4.5.5.1 CAT II/III Přiblížení a Přistání

- a) Piloti budou vysíláním ATIS nebo RTF informováni o zahájení Postupů LVP nebo LVTO.
- b) Letadlo bude vektorováno do ILS nejméně 3 NM před FAF.

**To execute an omnidirectional departure:**

- an early turn after take-off can be executed after reaching 1700 ft AMSL as the earliest,
- a minimum climb gradient of 5% shall be maintained until 3200 ft AMSL,
- after passing 3200 ft AMSL a minimum climb gradient of 3,3% shall be maintained until 5000 ft AMSL,
- the pilot shall be responsible for adherence to such obtained ATC clearance,
- the pilot prior to take-off agree to execute this procedure. The readback of the ATC clearance is considered as the agreement,
- with regard to projected climb gradient of an omnidirectional departure procedure, the flight crew should consider the suitability of the use of reduced take-off technique.

**2.22.4.4 Visual manoeuvring (circling)**

2.22.4.4.1 OCA for each RWY - see the Circling Approach Chart.

2.22.4.4.2 The directions of circling for categories A and B are without restrictions. Category C aircraft are not authorized to enter the area shaded on the Circling Approach Chart. Category D aircraft are not authorized for circling approach.

**2.22.4.5 Low Visibility Procedures (LVP)**

2.22.4.5.1 Description of facilities

2.22.4.5.1.1 Runway 24 is equipped with ILS and is approved for CAT II and III operations and for Low Visibility Take-Off (LVTO).

2.22.4.5.2 Criteria for the initiation and termination of Low Visibility Procedures (LVP)

2.22.4.5.2.1 Low Visibility Procedures will be initiated if the RVR TDZ or MID or END is 600 m or less or CLD BASE is less than 250 ft.

2.22.4.5.2.2 Low Visibility Take-Off phase will be initiated if the RVR TDZ and/or MID and/or END decreases to 600 m and less.

2.22.4.5.3 Details of runway exits

2.22.4.5.3.1 Aircraft landing on Runway 24 must only exit via the taxiway C, D, E or F.

2.22.4.5.3.2 Runway exits for RWY 24 are equipped with alternate green and yellow TWY centreline lights indicating the boundaries of the localizer sensitive area.

2.22.4.5.4 Details of holding points to be used

2.22.4.5.4.1 Aircraft departing on Runway 24 shall use the CAT II/III holding points on taxiway A, Z or B.

2.22.4.5.5 Description of LVP

2.22.4.5.5.1 CAT II/III Approach and Landing

- a) Pilots will be informed by ATIS or RTF broadcasting about initiation of operation of LVP or LVTO procedures
- b) Aircraft will be vectored to intercept ILS at least 3 NM from FAF.

c) Během postupů LVP jsou aplikovány větší rozstupy mezi letadly na finále s cílem minimalizovat možnost rušení signálu ILS.

#### 2.22.4.5.5.2 Vzlety za nízké dohlednosti

Piloti, kteří budou provádět řízený vzlet, musí při spuštění motorů informovat ATC, aby bylo možné zajistit uvolnění ochranné zóny LOC.

#### 2.22.4.5.6 Další informace

2.22.4.5.6.1 Záblesková návěstidla pro RWY24 jsou při provozu LVP zapínána pouze na vyžádání.

2.22.4.5.6.2 Současný vstup na RWY 24 z TWY A a TWY B nebo TWY Z a TWY B při Provozu LVP nebo LVTO není povolen.

### 2.22.4.6 Aplikace "Snížených minim rozstupu mezi letadly využívajícími stejnou dráhu".

2.22.4.6.1 Snížená minima rozstupu mezi letadly využívajícími stejnou dráhu lze aplikovat na RWY 06, RWY 12, RWY 24, RWY 30.

2.22.4.6.2 Podmínky pro aplikaci "Snížených minim rozstupu mezi letadly využívajícími stejnou dráhu."

Snížená minima rozstupu mezi letadly využívajícími stejnou dráhu se mohou aplikovat za následujících podmínek:

- dohlednost 5 km a více a BKN-OVC 1000 ft AGL a více,
- složka zadního větru nesmí překročit 5 kt,
- brzdicí účinek nesmí být nepříznivě ovlivněn pokrytím dráhy sněhem, rozbředlým sněhem nebo vodou,
- následující letadlo obdrží informace o předcházejícím letadle,

a v případě aplikace v čase od 30 minut před místním západem slunce do 30 minut po místním východu slunce musí být:

- vhodný a provozuschopný přehledový systém ATS a
- k dispozici a v provozu osvětlení RWY a TWY.

2.22.4.6.3 Následující přistávající letadlo, kterékoliv kategorie, může minout práh RWY, jestliže předcházející letadlo:

- provedlo vzlet a minulo bod nejméně 2400 m od prahu RWY
- přistálo a minulo bod nejméně 2400 m od prahu RWY, je v pohybu a uvolní RWY bez pojiždění zpět po dráze, přičemž tento postup lze aplikovat pouze za denního světla od 30 minut po místním východu slunce do 30 minut před místním západem slunce.

2.22.4.6.4 Letadlu může být povolen vzlet, jestliže předcházející odlétávající letadlo je po vzletu a minulo bod ve vzdálenosti 2400 m nebo větší od polohy následujícího letadla.

2.22.4.6.4.1 Rozstup mezi dvěma následujícími odlétávajícími letadly musí být zajištěn okamžitě po vzletu druhého letadla.

c) During low visibility procedures additional separation on final is applied to minimize the possibility of interference ILS signal.

#### 2.22.4.5.5.2 Low Visibility Take-Off

Pilots wishing to conduct a guided take off must inform ATC on engine start-up in order to ensure that protection of the localizer sensitive area is provided.

#### 2.22.4.5.6 Other information

2.22.4.5.6.1 Strobe lighting for Runway 24 is turned on, when CAT II and III operations are in progress, only on request.

2.22.4.5.6.2 Simultaneous line-up Runway 24 from TWY A and TWY B or TWY Z and TWY B is not permitted in LVP or LVTO.

### 2.22.4.6 Application "Reduced runway separation minima between aircraft using the same runway".

2.22.4.6.1 Reduced runway separation minima between aircraft using the same runway will be applied for RWY 06, RWY 12, RWY 24 and RWY 30.

2.22.4.6.2 Conditions for the application of "Reduced runway separation minima between aircraft using the same runway."

Reduced runway separation minima shall only be applied if:

- visibility 5 km or more and BKN-OVC 1000 ft AGL or higher,
- tail wind component shall not exceed 5 kt,
- the braking action will not be adversely affected by runway deposits (e. g. snow, slush or water),
- the succeeding aircraft has obtained traffic information about the preceding aircraft,

if reduced runway separation minima are applied at time from 30 minutes before local sunset to 30 minutes after local sunrise:

- a suitable operational ATS surveillance system shall be available;
- RWY and TWY lighting at an aerodrome shall be available and operational.

2.22.4.6.3 A succeeding aircraft, any category, may cross the runway threshold when a preceding aircraft:

- is airborne and has passed a point at least 2400 m from the threshold of the runway.
- landed and has passed a point at least 2400 m from the threshold of the runway, is still in motion and will vacate the runway without backtracking - this procedure shall be applied during the hours of daylight from 30 minutes after local sunrise to 30 minutes before local sunset only.

2.22.4.6.4 An aircraft may be cleared for take-off when a preceding departing aircraft is airborne and has passed point at least 2400 m from the position of succeeding aircraft.

2.22.4.6.4.1 Separation shall be ensured between two succeeding departing aircraft immediately after take-off of the second aircraft.



#### 2.22.4.7 Výcvikové IFR lety

2.22.4.7.1 Z důvodu hustoty provozu pravidelné a nepravidelné dopravy na letišti Praha/Ruzyně jsou výcvikové IFR lety na letišti Praha/Ruzyně omezeny. Veškeré výcvikové IFR lety musí být koordinovány s APP Praha ☎ 220 374 548.

#### 2.22.4.7 Training IFR flights

2.22.4.7.1 Training IFR flights are restricted at the airport Praha/Ruzyně due to density of scheduled and non-scheduled operation at the airport. All training IFR flights have to be co-ordinated with APP Praha ☎ +420 220 374 548.

#### 2.22.5 PŘEHLEDOVÉ SLUŽBY ATS A POSTUPY

2.22.5.1 V CTA1 Praha, TMA Praha a CTR Ruzyně jsou poskytovány přehledové služby ATS. Radarová přiblížení se neprovádějí. Na provozní ploše letiště Praha/Ruzyně jsou poskytovány přehledové služby ATS prostřednictvím A-SMGCS.

2.22.5.2 Snížené minimum radarového rozstupu založeného na systémech ATS 3NM je aplikováno ve FIR do vzdálenosti 48 NM VOR/DME OKL, a to pouze ve FIR Praha.

##### 2.22.5.3 Přehledové systémy ATS

RSR, TAR, SSR, WAM, MLAT, SMR využity jakožto zdroje přehledové informace.

2.22.5.4 V CTA1 Praha, TMA Praha a CTR Ruzyně je přehledové krytí zajištěno v a nad minimálními nadmořskými výškami pro poskytování přehledových služeb ATC viz mapa LKPR AD 2-43.

#### 2.22.5 ATS SURVEILLANCE SERVICES AND PROCEDURES

2.22.5.1 In CTA1 Praha, TMA Praha and CTR Ruzyně ATS surveillance services are provided. Radar approaches are not conducted. On manoeuvring area of Praha/Ruzyně airport ATS surveillance services are not provided through A-SMGCS.

2.22.5.2 Reduced ATS surveillance systems separation minimum 3 NM is applied to a distance 48 NM VOR/DME OKL, and within FIR Praha only.

##### 2.22.5.3 ATS Surveillance systems

RSR, TAR, SSR, WAM, MLAT, SMR used as the surveillance information sources.

2.22.5.4 In CTA1 Praha, TMA Praha and CTR Ruzyně the surveillance coverage is ensured at and above of the ATC surveillance minimum altitudes, see chart LKPR AD 2-43.

#### 2.22.5.5 Meteorologický radar

##### 2.22.5.5.1 Krytí

Krytí meteorologických radarů, které jsou využívány APP Praha pro poskytování informací o význačné oblačnosti, je zajištěno v prostoru CTR Ruzyně a TMA Praha. Interval obnovy informace je 5 minut. Informace je k dispozici na stanovišti ATC s prodlevou 1 - 2 minuty po skončení měřicího cyklu meteorologického radaru.

#### 2.22.5.5 Weather radar

##### 2.22.5.5.1 Coverage

The coverage by weather radars which are used by APP Praha to provide information about significant clouds is ensured in the area of CTR Ruzyně and TMA Praha. Update rate of information is 5 minutes. Information is available on ATC unit in 1 - 2 minutes after completion of weather radar measurement cycle.

##### 2.22.5.5.2 Aplikace služeb

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

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

##### 2.22.5.5.2 An application of services

There is provided flight information service about significant weather in 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 final decision concern a suggested change of a flight plan.

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

#### 2.22.6 POSTUPY PRO VFR LETY

Z důvodu vysoké koncentrace letů v kontextu polohy a konfigurace LKPR a LKKB, vyžadující implementaci dodatečných mechanismů k udržení požadované míry bezpečnosti, plynulosti a hospodárnosti letů, mohou VFR lety očekávat výrazná omezení týkající se požadované trajektorie, hladiny a doby (její prodloužení) letu.

#### 2.22.6 PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS

VFR flights may expect significant restrictions regarding required trajectory, flight level and flight time (its extension) due to high traffic density in connection with position and configuration of LKPR and LKKB airports, which requires implementation of additional mechanisms to keep desired safety level, fluency and efficiency of flights.

### 2.22.6.1 Přílety

#### 2.22.6.1.1 Přílety do LKPR

Piloti zamýšlející přistání na LKPR jsou povinni získat letištní slot podle AIP ČR LKPR AD 2.20.1 (Koordinované letiště).

Pokud není službou ATS instruíováno jinak (například u letů VFR v noci), piloti zamýšlející vstoupit do CTR Ruzyně jsou žádáni, aby do CTR Ruzyně vstupovali vždy pod spodní hranici TMA Praha nebo pod spodní hranici TMA Vodochody a podle AIP ČR AD 2-LKPR-VFRC (Příletové tratě za VFR).

Piloti musí:

- nastavit kód **A2000** (pokud nebylo službou ATS instruíováno jinak) na odpovídající SSR podle AIP ČR ENR 1.6.2.4.5 (Kódy SSR) a dodržovat pravidla dle AIP ČR LKPR AD 2.22.3 (Provoz palubních odpovídáčů);

*Poznámka: Piloti jsou žádáni, aby oznámili případné udělení výjimky z požadavku na vybavení odpovídáčem v Módu S ELS dle AIP ČR GEN 1.5.1.3.3 (Výjimky).*

- navázat spojení na kmitočtu **Ruzyně RADAR 118,310 MHz** v souladu s AIP ČR ENR 1.2.1.10.1 (Předání údajů o letu VFR). Mimo provozní dobu navázat spojení na kmitočtu **Praha RADAR 127,580 MHz** v souladu s AIP ČR LKPR AD 2.18 (Spojovací zařízení, provozní doba);
- předat údaje o letu v souladu s AIP ČR ENR 1.2.1.10.2 (Předání údajů o letu VFR);
- potvrdit platnou informaci ATIS a zopakovat údaj QNH;
- po přijetí instrukce k přechodu na **RUZYŇ TWR** navázat pouze spojení. **Údaje o letu se nepředávají.**

#### Zvláštní postupy pro piloty vrtulníků letecké záchranné služby, Policie ČR a letů SAR

Piloti musí:

- nebylo-li službou ATS stanoveno jinak, nastavit kód na odpovídající SSR podle AIP ČR ENR 1.6.2.4.3 (Kódy SSR pro zvláštní účely) a dodržovat pravidla dle AIP ČR LKPR AD 2.22.3 (Provoz palubních odpovídáčů);
- navázat spojení na kmitočtu **Ruzyně RADAR 118,310 MHz** v souladu s AIP ČR ENR 1.2.1.10.1 (Předání údajů o letu VFR). Mimo provozní dobu navázat spojení na kmitočtu **Praha RADAR 127,580 MHz** v souladu s AIP ČR LKPR AD 2.18 (Spojovací zařízení, provozní doba);
- předat údaje o letu v souladu s AIP ČR ENR 1.2.1.10.2 (Předání údajů o letu VFR);
- potvrdit platnou informaci ATIS a zopakovat údaj QNH;
- v případě přijetí instrukce k přechodu na **RUZYŇ TWR** navázat pouze spojení. **Údaje o letu se nepředávají.**

### 2.22.6.1 Arrivals

#### 2.22.6.1.1 Arrivals to LKPR

Pilots intending to land at LKPR are obliged to obtain the airport slot in accordance with AIP ČR LKPR AD 2.20.1 (Coordinated airport).

Unless otherwise instructed by ATS (e.g. for night VFR flights), pilots intending to enter CTR Ruzyně are urged to provide the entry always below the lower limit of TMA Praha or below the lower limit of TMA Vodochody and with respect to AIP ČR AD 2-LKPR-VFRC (VFR arrival routes).

Pilots shall:

- select **SSR code A2000** (unless otherwise instructed by ATS) with respect to AIP ČR ENR 1.6.2.4.5 (SSR codes) and be compliant with AIP ČR LKPR AD 2.22.3 (Operation of mode S transponders);

*Note: Pilots are urged to report an exemption from the requirement to carry Mode S ELS, if granted, according to AIP ČR GEN 1.5.1.3.3 (Exemptions).*

- establish communication on frequency of **Ruzyně RADAR 118,310 MHz** in accordance with AIP ČR ENR 1.2.1.10.1 (Handover of information about VFR flight). Outside hours of operation establish communication on frequency of **Praha RADAR 127,580 MHz** in accordance with AIP ČR LKPR AD 2.18 (ATS Communication Facilities, Hours of operation);
- hand over information about flight in accordance with AIP ČR ENR 1.2.1.10.2 (Handover of information about VFR flight);
- confirm current ATIS information with QNH read back;
- when the instruction to transfer to **RUZYŇ TWR** received, establish communication only. **Information about flight are not handed over.**

#### Special procedures for pilots of helicopter emergency medical service, Police of the CR and SAR

Pilots shall:

- unless otherwise instructed by ATS, select SSR code with respect to AIP ČR ENR 1.6.2.4.3 (SSR codes for special purposes) and be compliant with AIP ČR LKPR AD 2.22.3 (Operation of mode S transponders);

- establish communication on frequency of **Ruzyně RADAR 118,310 MHz** in accordance with AIP ČR ENR 1.2.1.10.1 (Handover of information about VFR flight). Outside hours of operation establish communication on frequency of **Praha RADAR 127,580 MHz** in accordance with AIP ČR LKPR AD 2.18 (ATS Communication Facilities, Hours of operation);
- hand over information about flight in accordance with AIP ČR ENR 1.2.1.10.2 (Handover of information about VFR flight);
- confirm current ATIS information with QNH read back;
- in case the instruction to transfer to **RUZYŇ TWR** received, establish communication only. **Information about flight are not handed over.**

#### 2.22.6.1.1.1 Zkrácené přistání VFR letů na RWY 30

Postup slouží k umožnění současného provozu s provozem na RWY 06/24.

Požadavky:

- přistání mohou provádět pouze letadla do MTOW 7000 kg;
- rychlost letadla na konečném přiblížení odpovídá kategorii "A";
- přistání je možné provádět pouze mezi SR – SS;
- dohlednost je 5 km a více a oblačnost BKN-OVC 1500 ft a více;
- brzdící účinek nebude nepříznivě ovlivněn pokrytím dráhy sněhem, rozbředlým sněhem nebo vodou;
- letadlo po přistání uvolní RWY 30 nejpozději na TWY P.

V případě nutnosti provedení nezdařeného přiblížení je pilot povinen točit doleva nejpozději na úrovni TWY R, pokračovat na bod TANGO tak, aby nepřeletěl křižovatku RWY 30 a TWY P, a stoupat ne výše než 2500 ft AMSL.

#### 2.22.6.1.2 Přílety do místa v CTR Ruzyně mimo LKPR

Pokud není službou ATS instruuováno jinak (například u letů VFR v noci), piloti zamýšlející vstoupit do CTR Ruzyně jsou žádáni, aby do CTR Ruzyně vstupovali vždy pod spodní hranici TMA Praha nebo pod spodní hranici TMA Vodochody a podle AIP ČR AD 2-LKPR-VFRC (Příletové tratě za VFR).

Piloti musí:

- nastavit kód **A2000** (pokud nebylo službou ATS instruuováno jinak) na odpovídači SSR podle AIP ČR ENR 1.6.2.4.5 (Kódy SSR);

*Poznámka: Piloti jsou žádáni, aby oznámili případné udělení výjimky z požadavku na vybavení odpovídačem v Módu S ELS dle AIP ČR GEN 1.5.1.3.3 (Výjimky).*

- navázat spojení na kmitočtu **Ruzyně RADAR 118,310 MHz** v souladu s AIP ČR ENR 1.2.1.10.1 (Předání údajů o letu VFR). Mimo provozní dobu navázat spojení na kmitočtu **Praha RADAR 127,580 MHz** v souladu s AIP ČR LKPR AD 2.18 (Spojovací zařízení, provozní doba)
- předat údaje o letu v souladu s AIP ČR ENR 1.2.1.10.2 (Předání údajů o letu VFR);
- potvrdit platnou informace ATIS a zopakovat údaj QNH;
- v případě přijetí instrukce k přechodu na **RUZYŇ TWR** navázat pouze spojení. **Údaje o letu se nepředávají;**
- odevzdat hlášení o přistání některým z postupů uvedených v AIP ČR ENR 1.2.2.1 (Hlášení o přistání). K telefonickému hlášení na **TWR Ruzyně se použije číslo +420 220 374 048.**

#### 2.22.6.1.1.1 Short landing of VFR flights on RWY 30

Execution of short landing procedure enables simultaneous operations on RWY 06/24.

Requirements:

- landings can be provided by aircraft up to MTOW 7000 kg;
- final approach speed of aircraft corresponds with category "A";
- landing can be executed between SR - SS only;
- visibility 5 km or more and clouds BKN-OVC 1500 ft or more;
- braking action will not be adversely affected by runway deposits of snow, slush or water;
- aircraft vacates RWY 30 via TWY P at the latest.

In case of the need of missed approach, pilot shall turn left not later than abeam TWY R, proceed to waypoint TANGO, so as not to pass intersection RWY 30 and TWY P, and climb not higher than 2500 ft AMSL.

#### 2.22.6.1.2 Arrivals to destination in CTR Ruzyně outside LKPR

Unless otherwise instructed by ATS (e.g. for night VFR flights), pilots intending to enter CTR Ruzyně are urged to provide the entry always below the lower limit of TMA Praha or below the lower limit of TMA Vodochody and with respect to AIP ČR AD 2-LKPR-VFRC (VFR arrival routes).

Pilots shall:

- select SSR code **A2000** (unless otherwise instructed by ATS) with respect to AIP ČR ENR 1.6.2.4.5 (SSR codes);

*Note: Pilots are urged to report an exemption from the requirement to carry Mode S ELS, if granted, according to AIP ČR GEN 1.5.1.3.3 (Exemptions).*

- establish communication on frequency of **Ruzyně RADAR 118,310 MHz** in accordance with AIP ČR ENR 1.2.1.10.1 (Handover of information about VFR flight). Outside hours of operation establish communication on frequency of **Praha RADAR 127,580 MHz** in accordance with AIP ČR LKPR AD 2.18 (ATS Communication Facilities, Hours of operation);
- hand over information about flight in accordance with AIP ČR ENR 1.2.1.10.2 (Handover of information about VFR flight);
- confirm current ATIS information with QNH read back;
- in case the instruction to transfer to **RUZYŇ TWR** received, establish communication only. **Information about flight are not handed over;**
- handover the report of arrival in accordance with AIP ČR ENR 1.2.2.1 (Reports of arrival). Contact **TWR Ruzyně by telephone +420 220 374 048.**

**Zvláštní postupy pro piloty vrtulníků letecké záchranné služby, Policie ČR a letů SAR**

Piloti musí:

- nebylo-li službou ATS stanoveno jinak, nastavit kód na odpovídači SSR podle AIP ČR ENR 1.6.2.4.3 (Kódy SSR pro zvláštní účely);
- navázat spojení na kmitočtu **Ruzyně RADAR 118,310 MHz** v souladu s AIP ČR ENR 1.2.1.10.1 (Předání údajů o letu VFR). Mimo provozní dobu navázat spojení na kmitočtu **Praha RADAR 127,580 MHz** v souladu s AIP ČR LKPR AD 2.18 (Spojovací zařízení, provozní doba);
- předat údaje o letu v souladu s AIP ČR ENR 1.2.1.10.2 (Předání údajů o letu VFR);
- potvrdit platnou informaci ATIS a zopakovat údaj QNH;
- v případě přijetí instrukce k přechodu na **RUZYNĚ TWR** navázat pouze spojení. **Údaje o letu se nepředávají;**
- odevzdat hlášení o přistání některým z postupů uvedených v AIP ČR ENR 1.2.2.1 (Hlášení o přistání). K telefonickému hlášení na **TWR Ruzyně se použije číslo +420 220 374 048.**

**2.22.6.2 Odlety****2.22.6.2.1 Odlety z LKPR**

Piloti plánující odlet z LKPR jsou povinni získat letištní slot podle AIP ČR LKPR AD 2.20.1 (Koordinované letiště).

Pokud není službou ATC instruuováno jinak, piloti musí:

- navázat spojení na kmitočtu **Ruzyně DELIVERY 120,060 MHz** v souladu s AIP ČR ENR 1.2.1.10.1 (Předání údajů o letu VFR) za účelem získání ATC povolení pro odlétávající letadla a za účelem schválení spouštění pohonných jednotek;

*Poznámka 1: U letů bez letového plánu předloženého před letem lze ve výjimečných případech předat údaje o letu telefonicky na **TWR Ruzyně +420 220 374 198***

*Poznámka 2: Schválení spouštění pohonných jednotek není součástí ATC povolení pro odlétávající letadla*

- předat údaje o letu v souladu s AIP ČR ENR 1.2.1.10.2 (Předání údajů o letu VFR);
  - potvrdit platnou informaci ATIS a zopakovat údaj QNH;
  - nastavit kód odpovídače SSR a dodržovat pravidla podle AIP ČR LKPR AD 2.22.3 (Provoz palubních odpovídačů módu S).
- Poznámka: Piloti jsou žádáni, aby oznámili případně udělení výjimky z požadavku na vybavení odpovídačem v Módu S ELS dle AIP ČR GEN 1.5.1.3.3 (Výjimky)*

Pokud není službou ATC stanoveno jinak, piloti musí navázat spojení na kmitočtu **Ruzyně GROUND 121,910 MHz** za účelem získání povolení k pojiždění. Instrukce ke změně kmitočtu na Ruzyně GROUND se nevydává.

**Special procedures for pilots of helicopter emergency medical service, Police of the CR and SAR**

Pilots shall:

- unless otherwise instructed by ATS, select SSR code with respect to AIP ČR ENR 1.6.2.4.3 (SSR codes for special purposes);
- establish communication on frequency of **Ruzyně RADAR 118,310 MHz** in accordance with AIP ČR ENR 1.2.1.10.1 (Handover of information about VFR flight). Outside hours of operation establish communication on frequency of **Praha RADAR 127,580 MHz** in accordance with AIP ČR LKPR AD 2.18 (ATS Communication Facilities, Hours of operation);
- hand over information about flight in accordance with AIP ČR ENR 1.2.1.10.2 (Handover of information about VFR flight);
- confirm current ATIS information with QNH read back;
- in case the instruction to transfer to **RUZYNĚ TWR** received, establish communication only. **Information about flight are not handed over;**
- handover the report of arrival in accordance with AIP ČR ENR 1.2.2.1 (Reports of arrival). Contact **TWR Ruzyně by telephone +420 220 374 048.**

**2.22.6.2 Departures****2.22.6.2.1 Departures from LKPR**

Pilots planning to depart from LKPR are obliged to obtain the airport SLOT in accordance with AIP ČR LKPR AD 2.20.1 (Coordinated airport).

Unless otherwise instructed by ATC, pilots shall:

- establish communication on frequency of **Ruzyně DELIVERY 120,060 MHz** in accordance with AIP ČR ENR 1.2.1.10.1 (Handover of information about VFR flight) to obtain ATC clearance for departing aircraft and to obtain engines start-up approval;

*Note 1: Exceptionally, when no flight plan before departure has been filed, it is possible to hand over information about flight by telephone to **TWR Ruzyně +420 220 374 198***

*Note 2: Engines start-up approval is not a part of ATC clearance for departing aircraft*

- hand over information about flight in accordance with AIP ČR ENR 1.2.1.10.2 (Handover of information about VFR flight);
- confirm current ATIS information with QNH read back;
- select SSR code and be compliant with AIP ČR LKPR AD 2.22.3 (Operation of mode S transponders).

*Note: Pilots are urged to report an exemption from the requirement to carry Mode S ELS, if granted, according to AIP ČR GEN 1.5.1.3.3 (Exemptions)*

Unless otherwise stated by ATC, pilots shall establish communication on frequency of **Ruzyně GROUND 121,910 MHz** to obtain a taxi clearance. Instruction for frequency change to Ruzyně GROUND is not being issued.

Pokud není službou ATC stanoveno jinak, odlet je prováděn podle AIP ČR AD 2-LKPR-VFRC (Odletové tratě za VFR).

### Zvláštní postupy pro piloty vrtulníků letecké záchranné služby, Policie ČR a letů SAR

Piloti musí:

- navázat spojení na kmitočtu **Ruzyně TOWER 134,560 MHz** bezprostředně před vzletem. Schválení spouštění pohonných jednotek se nevyžaduje;
- nastavit kód na odpovídači SSR podle AIP ČR ENR 1.6.2.4.3 (Kódy SSR pro zvláštní účely) a dodržovat pravidla dle AIP ČR LKPR AD 2.22.3 (Provoz palubních odpovídačů módu S);
- předat údaje o letu (počáteční směr letu);
- potvrdit platnou informaci ATIS a zopakovat údaj QNH.

#### 2.22.6.2.2 Odlety z CTR Ruzyně mimo LKPR

Pokud není službou ATC instruuováno jinak, piloti musí:

- telefonicky kontaktovat **TWR Ruzyně +420 220 374 048** v souladu s AIP ČR ENR 1.2.1.10.1 (Předání údajů o letu VFR) za účelem získání ATC povolení pro odlétávající letadla;

*Poznámka: ATC povolení pro odlétávající letadla neznamená povolení ke vzletu*

- předat údaje o letu v souladu s AIP ČR ENR 1.2.1.10.2 (Předání údajů o letu VFR);

- nastavit kód na odpovídači SSR podle AIP ČR ENR 1.6.2.4.5 (Kódy SSR);

*Poznámka: Piloti jsou žádáni, aby oznámili případné udělení výjimky z požadavku na vybavení odpovídačem v Módu S ELS dle AIP ČR GEN 1.5.1.3.3 (Výjimky)*

- navázat spojení s příslušným stanovištěm ATC na kmitočtu, který jim byl předán současně s vydaným ATC povolením pro odlétávající letadla.

*Poznámka: Pokud navázání radiotelefonního spojení není z technických důvodů proveditelné, musí být vzlet zahájen v dohodnutém čase a spojení navázáno co nejdříve po vzletu*

Pokud není službou ATC stanoveno jinak, odlet je prováděn podle AIP ČR AD 2-LKPR-VFRC (Odletové tratě za VFR).

### Zvláštní postupy pro piloty vrtulníků letecké záchranné služby, Policie ČR a letů SAR

Piloti musí:

- nastavit kód na odpovídači SSR podle AIP ČR ENR 1.6.2.4.3 (Kódy SSR pro zvláštní účely);
- navázat spojení na kmitočtu **Ruzyně TOWER 134,560 MHz** bezprostředně před vzletem;

*Poznámka: Pokud navázání radiotelefonního spojení není z technických důvodů proveditelné, musí být spojení navázáno co nejdříve po vzletu*

Unless otherwise stated by ATC, departure is provided in accordance with AIP ČR AD 2-LKPR-VFRC (VFR Departure routes).

### Special procedures for pilots of helicopter emergency medical service, Police of the CR and SAR

Pilots shall:

- establish communication on frequency of **Ruzyně TOWER 134,560 MHz** immediately prior to departure. Engines start-up approval is not requested;
- select SSR code with respect to AIP ČR ENR 1.6.2.4.3 (SSR codes for special purposes) and be compliant with AIP ČR LKPR AD 2.22.3 (Operation of mode S transponders);
- hand over information about flight (initial routing);
- confirm current ATIS information with QNH read back.

#### 2.22.6.2.2 Departures from CTR Ruzyně outside LKPR

Unless otherwise instructed by ATC, pilots shall:

- contact **TWR Ruzyně by telephone +420 220 374 048** to obtain ATC clearance for departing aircraft, in accordance with AIP ČR ENR 1.2.1.10.1 (Handover of information about VFR flight);

*Note: ATC clearance for departing aircraft does not mean clearance for take-off*

- hand over information about flight in accordance with AIP ČR ENR 1.2.1.10.2 (Handover of information about VFR flight);

- select SSR code with respect to AIP ČR ENR 1.6.2.4.5 (SSR codes);

*Note: Pilots are urged to report an exemption from the requirement to carry Mode S ELS, if granted, according to AIP ČR GEN 1.5.1.3.3 (Exemptions)*

- establish communication with ATC unit on frequency handed over as part of ATC clearance for departing aircraft.

*Note: If radiotelephony communication is limited due to technical reasons, the departure shall be commenced at agreed time and radio contact shall be established as soon as possible when airborne*

Unless otherwise stated by ATC, departure is provided in accordance with AIP ČR AD 2-LKPR-VFRC (VFR Departure routes).

### Special procedures for pilots of helicopter emergency medical service, Police of the CR and SAR

Pilots shall:

- select SSR code with respect to AIP ČR ENR 1.6.2.4.3 (SSR codes for special purposes);
- establish communication on frequency of **Ruzyně TOWER 134,560 MHz** immediately prior to departure;

*Note: If radiotelephony communication is limited due to technical reasons, radio contact shall be established as soon as possible when airborne*

- předat údaje o letu (počáteční směr letu);
- potvrdit platnou informace ATIS a zopakovat údaj QNH.

### 2.22.6.3 Výcvikové lety

2.22.6.3.1 Výcvikovým letem se rozumí takový let, který slouží k získání nebo udržení průkazu způsobilosti letové posádky.

2.22.6.3.2 Z důvodu hustoty letového provozu jsou výcvikové lety omezeny.

2.22.6.3.3 Vyjma letů s přiděleným letištním slotem v případě zamýšleného přistání v LKPR viz AIP ČR AD 2 LKPR 2.22.6.1.1 (Přiletý), jsou akceptovány pouze následující činnosti:

- let po přiletové a odletové trati VFR;
- a případně přiblížení na RWY v LKPR bez přistání následované odletem.

2.22.6.3.4 Pokud není službou ATC stanoveno jinak, přilet a/nebo odlet musí být prováděn podle AIP ČR AD 2-LKPR-VFRC (Přiletové a odletové tratě VFR).

2.22.6.3.5 Lety musí být předem koordinovány telefonicky s **APP Praha +420 220 374 548**.

2.22.6.3.6 Provedení letu bude záležet na aktuální provozní situaci, přičemž se může lišit od předem zkoordinovaného postupu.

### 2.22.6.4 Podmínky povolování letů volných obsazených balonů v CTR Ruzyně a MCTR Kbely

2.22.6.4.1 Veškeré lety smí být prováděny pouze podle VFR, nebo jako zvláštní lety VFR.

2.22.6.4.2 Před vzletem balonu z místa, které je uvnitř CTR Ruzyně a/nebo MCTR Kbely, je velitel letu povinen vyžádat si letové povolení od příslušného stanoviště ATS (APP Praha nebo MTWR Kbely).

*Poznámka 1: MTWR Kbely lze kontaktovat telefonicky na čísle +420 973 207 157.*

*Poznámka 2: Zvláštní let VFR - viz definice v předpisu L 2.*

2.22.6.4.3 Před vstupem do CTR Ruzyně a/nebo MCTR Kbely za letu je velitel letu povinen vyžádat si vstupní povolení u příslušného stanoviště ATS nejpozději 3 minuty před vypočítaným časem přeletu hranice prostoru.

2.22.6.4.4 Podmínky vstupu do CTR Ruzyně/MCTR Kbely:

- obousměrné radiové spojení,
- vybavení odpovídačem SSR pracujícím v módech A a C,
- schválení trajektorie a hladiny letu a postupů pro ztrátu spojení příslušným stanovištěm ATS.

2.22.6.4.5 Lety balonů mohou být výrazně omezeny, je-li to nutné k udržení požadované míry bezpečnosti, plynulosti a hospodárnosti letů v CTR Ruzyně a MCTR Kbely.

- hand over information about flight (initial routing);
- confirm current ATIS information with QNH read back.

### 2.22.6.3 Training flights

2.22.6.3.1 Training flight is a flight being performed for the purpose of gaining or validation flight crew licence.

2.22.6.3.2 Training flights are limited due to air traffic density.

2.22.6.3.3 Except flights intending to land at LKPR and having allocated airport slot (see AIP ČR LKPR AD 2.22.6.1.1 - Arrivals, the only activities are accepted:

- flight via VFR Arrival and Departure route;
- and, if necessary, approach to the RWY at LKPR without landing followed by departure.

2.22.6.3.4 Unless otherwise stated by ATC, arrival and/or departure is provided in accordance with AIP ČR AD 2-LKPR-VFRC (VFR Arrival and Departure routes).

2.22.6.3.5 Flights shall be coordinated by telephone with **APP Praha +420 220 374 548** in advance.

2.22.6.3.6 Execution of the flight will depend on actual traffic situation, it might be different from previously coordinated procedure.

### 2.22.6.4 Conditions of issuing clearances to flights of free manned balloons in CTR Ruzyně and MCTR Kbely

2.22.6.4.1 All flights shall be carried out only according to VFR or as special VFR flights.

2.22.6.4.2 Prior to departure of balloons from an site inside of CTR Ruzyně and/or MCTR Kbely the pilot-in-command is obliged to request ATC clearance from appropriate ATS unit (APP Praha or MTWR Kbely).

*Note 1: It is possible to contact MTWR Kbely on telephone number +420 973 207 157.*

*Note 2: Special VFR flight - see definition in regulation L 2.*

2.22.6.4.3 Prior to entrance to CTR Ruzyně and/or MCTR Kbely during the flight the pilot-in-command is obliged to request entry clearance from appropriate ATS unit at least 3 minutes before calculated time of area border crossing.

2.22.6.4.4 Conditions of entry to CTR Ruzyně/MCTR Kbely:

- two-way radio contact,
- equipment with SSR transponder working in modes A and C,
- approval of trajectory and level of flight and communication failure procedures by appropriate ATS unit.

2.22.6.4.5 Flights of balloons may be restricted if necessary to keep desired safety level, fluency and efficiency of flights in CTR Ruzyně and MCTR Kbely.

**2.22.6.5 Nestandardní typy letů v CTR Ruzyně, TMA Praha a CTA 1 Praha**

2.22.6.5.1 Nestandardními typy letů (NSF) se rozumí, kromě činností uvedených v AIP ČR ENR 1.1.11.1.1, zejména foto lety, lety pro kontrolu energovodů a produktovodů apod.

2.22.6.5.2 Tyto lety jsou vždy předmětem žádosti o NSF viz. AIP ČR ENR 1.1.11.1.

2.22.6.5.3 Nad rámec schválené žádosti o NSF je nutné let před zahájením letu provést telefonickou koordinaci s **APP Praha +420 220 374 548**.

2.22.6.5.4 Provedení letu bude záležet na aktuální provozní situaci, přičemž se může lišit od předem zkoordinovaného postupu.

**2.22.6.6 Standardní vizuální příletové a odletové tratě na/z LKPR**

2.22.6.6.1 VFR standardní příletové a odletové tratě na/z letiště Praha/Ruzyně jsou znázorněny na Mapě příletů a odletů za VFR.

**2.22.6.5 Non-standard type of flights in CTR Ruzyně, TMA Praha a CTA 1 Praha**

2.22.6.5.1 Non-standard flight types (NSF) refer to activities beyond those specified in AIP CR ENR 1.1.11.1.1, particularly including activities such as aerial photography flights, flights for the inspection of power lines and pipelines, and similar operations.

2.22.6.5.2 These flights are subject of a request for NSF, see AIP CR ENR 1.1.11.1.

2.22.6.5.3 In addition to approved NSF request, it is necessary to coordinate the flight by telephone with **APP Praha +420 220 374 548 before its beginning**.

2.22.6.5.4 Execution of the flight will depend on actual traffic situation, it might be different from previously coordinated procedure.

**2.22.6.6 Standard visual arrival and departure routes to/from LKPR**

2.22.6.6.1 VFR entry and exit significant points to/from Praha/Ruzyně aerodrome are shown on VFR Arrivals and Departures Chart.

VFR vstupní a výstupní body do/z CTR LKPR/VFR entry and exit significant points to/from CTR LKPR		
Označení/Designation	Poloha/Location	Souřadnice/Coordinates
SIERRA	Beroun (dálniční most/ motorway bridge)	49 57 42 N 014 04 58 E
NOVEMBER	Velvary (silo/ silo)	50 16 06 N 014 14 21 E
WHISKY	Kačice (dálniční přejezd/ motorway flyover)	50 09 10 N 013 58 59 E
ECHO	Radotín (železniční stanice/ railway station)	49 59 10 N 014 21 41 E

2.22.7 SEZNAM TRAŤOVÝCH BODŮ

2.22.7 WAYPOINT LIST

Seznam traťových bodů / Way-point list		
PR402	50 02 17,81 N	014 00 55,69 E
PR403	49 51 23,47 N	014 09 33,64 E
PR404	49 40 02,98 N	014 32 41,81 E
PR405	50 11 57,78 N	013 50 31,95 E
PR406	50 18 39,63 N	013 55 59,77 E
PR407	50 20 36,56 N	014 02 28,19 E
PR409	50 33 47,47 N	014 47 01,93 E
PR411	49 58 31,41 N	014 15 51,73 E
PR412	49 42 54,74 N	014 43 24,10 E
PR511	49 54 02,32 N	013 28 55,38 E
PR512	50 04 38,03 N	013 50 24,45 E
PR513	50 10 58,18 N	014 11 23,04 E
PR516	50 22 31,71 N	014 31 44,85 E
PR517	50 17 36,46 N	014 15 08,94 E
PR518	50 13 04,78 N	014 18 26,23 E
PR521	50 00 40,82 N	014 13 49,41 E
PR522	49 48 57,20 N	014 50 36,19 E
PR523	50 03 03,62 N	014 21 47,30 E
PR530	50 08 11,56 N	014 39 03,31 E
PR531	50 17 15,97 N	014 32 32,54 E
PR532	50 12 43,82 N	014 35 48,23 E
PR571	49 59 50,34 N	014 47 59,29 E
PR572	50 04 22,85 N	014 44 45,62 E
PR573	49 59 29,06 N	014 28 14,97 E
PR574	50 04 01,02 N	014 24 59,47 E
PR619	50 08 38,54 N	014 22 02,32 E
PR621	50 21 57,50 N	014 08 23,70 E
PR622	50 24 21,98 N	014 05 54,70 E
PR625	50 10 19,35 N	014 27 40,88 E
PR626	49 59 09,31 N	014 29 49,09 E
PR627	49 36 53,31 N	014 40 26,15 E
PR631	50 11 12,65 N	014 30 40,40 E
PR632	50 24 32,94 N	014 17 03,43 E
PR633	50 13 05,31 N	014 37 01,03 E
PR634	50 13 44,10 N	013 41 14,04 E
PR635	49 59 06,31 N	014 39 38,94 E
PR637	50 15 40,64 N	014 45 48,41 E
PR707	49 53 52,35 N	013 33 21,70 E
PR711	50 23 10,48 N	014 38 21,84 E
PR712	50 16 59,83 N	014 31 32,01 E
PR718	49 50 40,66 N	014 24 01,12 E
PR719	49 57 15,66 N	014 20 50,47 E
PR721	49 45 40,80 N	014 57 09,06 E
PR722	49 51 41,06 N	014 53 25,50 E
PR723	50 04 10,21 N	014 45 36,76 E
PR740	49 55 48,83 N	013 57 45,19 E
PR741	50 04 50,89 N	013 51 08,37 E
PR742	50 00 19,91 N	013 54 27,10 E



Seznam traťových bodů / Way-point list		
PR807	49 51 50,53 N	014 16 20,06 E
PR808	49 41 32,39 N	014 37 18,21 E
PR813	50 11 50,08 N	014 03 35,81 E
PR814	50 07 23,07 N	013 58 25,68 E
PR815	50 13 49,78 N	013 59 25,84 E
PR816	50 21 05,62 N	013 58 53,88 E
PR817	49 58 06,00 N	013 58 51,00 E
PR818	50 22 28,64 N	014 10 15,62 E
PR819	50 25 55,18 N	014 39 15,96 E
PR840	50 10 43,35 N	014 15 22,30 E
PR854	49 57 22,39 N	014 08 18,82 E
PR855	49 54 26,19 N	013 52 58,78 E
PR856	50 07 34,46 N	014 39 32,11 E
PR858	50 20 13,63 N	014 30 27,42 E
PR860	49 57 20,79 N	014 33 31,40 E
PR861	50 10 41,57 N	014 48 58,68 E
PR901	49 51 44,09 N	014 11 25,39 E
PR902	49 55 48,27 N	014 23 57,81 E
PR903	49 43 54,82 N	014 48 05,16 E
PR904	49 47 52,62 N	014 52 46,80 E
PR905	49 57 17,86 N	014 46 25,19 E
PR906	49 53 19,27 N	014 41 43,75 E
PR912	49 57 14,58 N	014 33 44,54 E
PR913	49 51 59,12 N	014 31 40,39 E
PR914	50 08 22,30 N	014 23 43,82 E
PR915	50 03 16,03 N	014 34 13,90 E
PR950	49 50 50,03 N	014 52 37,39 E
PR951	50 00 47,78 N	014 39 16,88 E
PR952	50 06 43,30 N	014 27 07,97 E
PR953	49 58 44,71 N	014 17 47,75 E
PR954	50 05 56,00 N	014 02 54,19 E
PR956	50 00 05,12 N	013 48 30,62 E
PR957	50 22 13,53 N	014 26 50,26 E
PR958	50 12 26,11 N	014 15 19,54 E
PR960	50 10 41,95 N	013 52 57,01 E
PR961	50 18 42,62 N	014 02 15,30 E
PR962	50 14 42,39 N	013 57 35,78 E

2.22.8 RNAV STANDARDNÍ PŘÍSTROJOVÉ  
ODLETOVÉ TRATĚ (SID)2.22.8 RNAV STANDARD INSTRUMENT  
DEPARTURE ROUTES (SID)

## (RNAV SID) RWY 24

DUE TO NOISE ABATEMENT MNM ASC FROM RWY 24 5% up to 3200 ft

Označení Designation	Trať Track	Po vzletu / After take-off		Poznámky Remarks
		Stoupat do Climb to	Spojení Communication	
1	2	3	4	5
<b>BALTU 5A</b> BALTU FIVE ALPHA DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (240°) na PR402 (fly-by); točit doprava tratí 321° na PR405 (fly-by); točit doleva tratí 247° na BALTU.  Straight ahead (240°) to PR402 (fly-by); turn right track 321° to PR405 (fly-by); turn left track 247° to BALTU.	5000 ft AMSL	Po pokynu kontaktujte / When instructed contact PRAHA RADAR 120,530 (8,33 kHz Channel)	Letadla pokračující po BALTU směrem na VARIK, OKG nebo RAPET a stoupající do FL 280 nebo vyšší, musí nejpozději nad těmito body dosáhnout FL 280.  Aircraft proceeding after BALTU to VARIK, OKG or RAPET and climbing to FL 280 or higher, must reach FL 280 by these points.
<b>DOBEN 4A</b> DOBEN FOUR ALPHA DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (240°) na PR402 (fly-by); točit doleva tratí 223° na DOBEN;  Straight ahead (240°) to PR402 (fly-by); turn left track 223° to DOBEN.			
<b>VENOX 5A</b> VENOX FIVE ALPHA DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (240°) na PR402 (fly-by); točit doprava tratí 321° na PR405 (fly-by); točit doprava tratí 023° na PR406 (fly-by); pokračovat tratí 023° na VENOX.  Straight ahead (240°) to PR402 (fly-by); turn right track 321° to PR405 (fly-by); turn right track 023° to PR406 (fly-by); continue on track 023° to VENOX.			
<b>ARTUP 5A</b> ARTUP FIVE ALPHA DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (240°) na PR402 (fly-by); točit doprava tratí 321° na PR405 (fly-by); točit doprava tratí 023° na PR406 (fly-by); točit doprava tratí 060° na PR407 (fly-by); pokračovat tratí 060° na BAGRU(fly-by); pokračovat tratí 060° na PR409 (fly-by); točit doleva tratí 027° na ARTUP.  Straight ahead (240°) to PR402 (fly-by); turn right track 321° to PR405 (fly-by); turn right track 023° to PR406 (fly-by); turn right track 060° to PR407 (fly-by); continue track 060° to BAGRU (fly-by); continue track 060° to PR409 (fly-by); turn left track 027° to ARTUP.			Na BAGRU očekávejte FL 140 nebo vyšší. BAGRU expect at FL 140 or above.
<b>VOZ 4A</b> VOZICE FOUR ALPHA DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (240°) na PR402 (fly-by); točit doleva tratí 148° na PR403 (fly-by); točit doleva tratí 122° na PR404 (fly-by); pokračovat tratí 117° na VOZ VOR/DME.  Straight ahead (240°) to PR402 (fly-by); turn left track 148° to PR403 (fly-by); turn left track 122° to PR404 (fly-by); continue on track 117° to VOZ VOR/DME.			
<b>VENOX 4M</b> VENOX FOUR MIKE DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (240°); v 1700 FT AMSL točit doprava na PR407 (fly-by); točit doprava tratí 011° na VENOX.  Straight ahead (240°); at 1700 FT AMSL turn right to PR407 (fly-by); turn right track 011° to VENOX.			Použitelné pouze pro vrtulová letadla v době / only for propeller driven aircraft between 0500-2100 (0400-2000) UTC Minimální gradient stoupaní 10% do 3500 ft AMSL pro přestoupání TRAGA Kladno 3. Pokud nejste schopni, oznamte ATC nejpozději před vstupem na dráhu. / Minimum climb gradient 10% up to 3500 ft AMSL to overfly TRAGA Kladno 3. If unable advice ATC before entering the RWY at the latest.

(RNAV SID) RWY 24

DUE TO NOISE ABATEMENT MNM ASC FROM RWY 24 5% up to 3200 ft

Označení Designation	Trať Track	Po vzletu / After take-off		Poznámky Remarks
		Stoupat do Climb to	Spojení Communication	
1	2	3	4	5
<b>ARTUP 5M</b> ARTUP FIVE MIKE DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (240°); v 1700 FT AMSL točit doprava na PR407 (fly-by); točit doprava tratí 060° na BAGRU (fly-by); pokračovat tratí 060° na PR409 (fly-by); točit doleva tratí 027° na ARTUP.  Straight ahead (240°); at 1700 FT AMSL turn right to PR407 (fly-by); turn right track 060° to BAGRU (fly-by); continue track 060° to PR409 (fly-by); turn left track 027° to ARTUP.	5000 ft AMSL	Po pokynu kontaktujte / When instructed contact PRAHA RADAR 120,530 (8,33 kHz Channel)	Použitelné pouze pro vrtulová letadla v době / only for propeller driven aircraft between 0500-2100 (0400-2000) UTC Na BAGRU očekávejte FL 140 nebo vyšší. BAGRU expect at FL 140 or above.  Minimální gradient stoupání 10% do 3500 ft AMSL pro přestoupání TRAGA Kladno 3. Pokud nejste schopni, oznamte ATC nejpozději před vstupem na dráhu. / Minimum climb gradient 10% up to 3500 ft AMSL to overfly TRAGA Kladno 3. If unable advice ATC before entering the RWY at the latest.
<b>VOZ 4M</b> VOZICE FOUR MIKE DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (240°); v 1700 FT AMSL točit doleva na PR411 (fly-by); točit doleva tratí 126° na PR412 (fly-by); točit doprava tratí 147° na VOZ VOR/DME.  Straight ahead (240°); at 1700 FT AMSL turn left to PR411 (fly-by); turn left track 126° to PR412 (fly-by); turn right track 147° to VOZ VOR/DME.			

(RNAV SID) RWY 30

DUE TO NOISE ABATEMENT MNM ASC FROM RWY 30 5% up to 3200 ft

Označení Designation	Trať Track	Po vzletu / After take-off		Poznámky Remarks	
		Stoupat do Climb to	Spojení Communication		
1	2	3	4	5	
<b>BALTU 4B</b> BALTU FOUR BRAVO DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (302°) na PR815 (fly-by); točit doleva tratí 247° na BALTU.  Straight ahead (302°) to PR815 (fly-by); turn left track 247° to BALTU.	5000 ft AMSL	Po pokynu kontaktujte / When instructed contact PRAHA RADAR 120,530 (8,33 kHz Channel)	Letadla pokračující po BALTU směrem na VARIK, OKG nebo RAPET a stoupající do FL 280 nebo vyšší, musí nejpozději nad těmito body dosáhnout FL 280.  Aircraft proceeding after BALTU to VARIK, OKG or RAPET and climbing to FL 280 or higher, must reach FL 280 by these points.	
<b>DOBEN 5B</b> DOBEN FIVE BRAVO DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (302°) na PR813 (fly-by); točit doleva tratí 212° na PR814 (fly-by); točit doleva tratí 174° na PR817 (fly-by); točit doprava tratí 230° na DOBEN.  Straight ahead (302°) to PR813 (fly-by); turn left track 212° to PR814 (fly-by); turn left track 174° to PR817 (fly-by); turn right track 230° to DOBEN.				
<b>VENOX 4B</b> VENOX FOUR BRAVO DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (302°) na PR815 (fly-by); točit doprava tratí 352° na PR816 (fly-by); točit doprava tratí 021° na VENOX.  Straight ahead (302°) to PR815 (fly-by); turn right track 352° to PR816 (fly-by); turn right track 021° to VENOX.				

## (RNAV SID) RWY 30

DUE TO NOISE ABATEMENT MNM ASC FROM RWY 30 5% up to 3200 ft

Označení Designation	Trať Track	Po vzletu / After take-off		Poznámky Remarks
		Stoupat do Climb to	Spojení Communication	
1	2	3	4	5
<b>ARTUP 5B</b> ARTUP FIVE BRAVO DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (302°) na PR815 (fly-by); točit doprava tratí 352° na PR816 (fly-by); točit doprava tratí 074° na PR818 (fly-by); pokračujte tratí 074° na PR819 (fly-by); točit doleva tratí 027° na ARTUP.  Straight ahead (302°) to PR815 (fly-by); turn right track 352° to PR816 (fly-by); turn right track 074° to PR818 (fly-by); continue on track 074° to PR819 (fly-by); turn left track 027° to ARTUP.	5000 ft AMSL	Po pokynu kontaktujte / When instructed contact PRAHA RADAR 120,530 (8,33 kHz Channel)	Použitelné pouze pro vrtulová letadla v době / only for propeller driven aircraft between 0500-2100 (0400-2000) UTC
<b>VOZ 4B</b> VOZICE FOUR BRAVO DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (302°) na PR813 (fly-by); točit doleva tratí 212° na PR814 (fly-by); točit doleva tratí 151° na PR403 (fly-by); točit doleva tratí 122° na PR404 (fly-by); pokračovat tratí 117° na VOZ VOR/DME.  Straight ahead (302°) to PR813 (fly-by); turn left track 212° to PR814 (fly-by); turn left track 151° to PR403 (fly-by); turn left track 122° to PR404 (fly-by); continue track 117° to VOZ VOR/DME.			
<b>VOZ 4N</b> VOZICE FOUR NOVEMBER DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (302°); v 1700 ft AMSL točit doleva na PR807 (fly-by); točit doleva tratí 122° na PR808 (fly-by); pokračovat tratí 129° na VOZ VOR/DME.  Straight ahead (302°); at 1700 ft AMSL turn left to PR807 (fly-by); turn left track 122° to PR808 (fly-by); continue track 129° to VOZ VOR/DME.			
<b>VENOX 4N</b> VENOX FOUR NOVEMBER DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (302°); v 1700 ft AMSL točit doprava (direct to fix) na PR840 (fly-by); točit doleva tratí 340° na PR818 (fly-by); pokračovat tratí 348° na VENOX.  Straight ahead (302°); at 1700 ft AMSL turn right (direct to fix) to PR840 (fly-by); turn left track 340° to PR818 (fly-by); continue on track 348° to VENOX.			
<b>ARTUP 4N</b> ARTUP FOUR NOVEMBER DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (302°); v 1700 ft AMSL točit doprava (direct to fix) na PR840 (fly-by); točit doleva tratí 340° na PR818 (fly-by); točit doprava tratí 074° na PR819 (fly-by); točit doleva tratí 027° na ARTUP.  Straight ahead (302°); at 1700 ft AMSL turn right to PR818 (fly-by); turn right (direct to fix) to PR840 (fly-by); turn left track 340° to PR818 (fly-by); turn right track 074° to PR819 (fly-by); turn left track 027° to ARTUP.			

## (RNAV SID) RWY 06

DUE TO NOISE ABATEMENT MNM ASC FROM RWY 06 5% up to 3200 ft

Označení Designation	Trať Track	Po vzletu / After take-off		Poznámky Remarks
		Stoupat do Climb to	Spojení Communication	
1	2	3	4	5
<b>BALTU 8E</b> BALTU EIGHT ECHO DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (060°) na PR631 (fly-by); točit doleva tratí 322° na PR632 (fly-by); točit doleva tratí 240° na PR621 (fly-by); pokračovat tratí 240° na PR634 (fly-by); pokračovat tratí 234° na BALTU.  Straight ahead (060°) to PR631 (fly-by); turn left track 322° to PR632 (fly-by); turn left track 240° to PR621 (fly-by); continue on track 240° to PR634 (fly-by); continue track 234° to BALTU.	5000 ft AMSL	Po pokynu kontaktujte / When instructed contact PRAHA RADAR  120,530 (8,33 kHz Channel)	Letadla pokračující po BALTU směrem na VARIK, OKG nebo RAPET a stoupající do FL 280 nebo vyšší, musí nejpozději nad těmito body dosáhnout FL 280.  Aircraft proceeding after BALTU to VARIK, OKG or RAPET and climbing to FL 280 or higher, must reach FL 280 by these points.
<b>DOBEN 8E</b> DOBEN EIGHT ECHO DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (060°) na PR631 (fly-by); točit doleva tratí 322° na PR632 (fly-by); točit doleva tratí 240° na PR621 (fly-by); pokračovat tratí 240° na PR634 (fly-by); točit doleva tratí 185° na DOBEN.  Straight ahead (060°) to PR631 (fly-by); turn left track 322° to PR632 (fly-by); turn left track 240° to PR621 (fly-by); continue on track 240° to PR634 (fly-by); turn left track 185° to DOBEN.			
<b>VENOX 4E</b> VENOX FOUR ECHO DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (060°) na PR631 (fly-by); točit doleva tratí 322° na PR632 (fly-by); pokračovat tratí 322° na VENOX.  Straight ahead (060°) to PR631 (fly-by); turn left track 322° to PR632 (fly-by); continue on track 322° to VENOX.			
<b>ARTUP 5E</b> ARTUP FIVE ECHO DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (060°) na PR637 (fly-by); točit doleva tratí 007° na ARTUP.  Straight ahead (060°) to PR637 (fly-by); turn left track 007° to ARTUP.			
<b>VOZ 4E</b> VOZICE FOUR ECHO DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (060°) na PR633 (fly-by); točit doprava tratí 168° na PR635 (fly-by); pokračovat tratí 158° na VOZ VOR/DME.  Straight ahead (060°) to PR633 (fly-by); turn right track 168° to PR635 (fly-by); continue track 158° to VOZ VOR/DME.			
<b>VOZ 4D</b> VOZICE FOUR DELTA DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (060°) na PR625 (fly-by); točit doprava tratí 168° na PR626 (fly-by); pokračovat tratí 158° na PR627 (fly-by); točit doleva tratí 117° na VOZ VOR/DME.  Straight ahead (060°) to PR625 (fly-by); turn right track 168° to PR626 (fly-by); continue track 158° to PR627 (fly-by); turn left track 117° to VOZ VOR/DME.			Použitelné pouze pro vrtulová letadla. / Only for propeller driven aircraft.  Minimální gradient stoupání 7% to 4000 ft AMSL pro přestoupání CTR/TMA Kbely. Pokud nejste schopni, oznamte ATC nejpozději před vstupem na dráhu. / Minimum climb gradient 7% up to 4000 ft AMSL to overfly CTR/TMA Kbely. If unable advise ATC before entering the RWY at the latest.

(RNAV SID) RWY 06

DUE TO NOISE ABATEMENT MNM ASC FROM RWY 06 5% up to 3200 ft

Označení Designation	Trať Track	Po vzletu / After take-off		Poznámky Remarks
		Stoupat do Climb to	Spojení Communication	
1	2	3	4	5
<b>VENOX 7D</b> VENOX SEVEN DELTA DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (060°) na PR619 (fly-by); točit doleva tratí 322° na PR621 (fly-by); pokračovat tratí 322° na PR622 (fly-by); točit doprava tratí 004° na VENOX.  Straight ahead (060°) to PR619 (fly-by); turn left track 322° to PR621 (fly-by); continue on track 322° to PR622 (fly-by); turn right track 004° to VENOX.	5000 ft AMSL	Po pokynu kontaktujte / When instructed contact PRAHA RADAR  120,530 (8,33 kHz Channel)	Použitelné pouze pro vrtulová letadla. / Only for propeller driven aircraft.  Minimální gradient stoupání 10% to 4000 ft AMSL pro přestoupání CTR/TMA Vodochody. Pokud nejste schopni, oznamte ATC nejpozději před vstupem na dráhu. / Minimum climb gradient 10% up to 4000 ft AMSL to overfly CTR/TMA Vodochody. If unable advice ATC before entering the RWY at the latest.
<b>DOBEN 7D</b> DOBEN SEVEN DELTA DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (060°) na PR619 (fly-by); točit doleva tratí 322° na PR621 (fly-by); točit doleva tratí 240° na PR634 (fly-by); točit doleva tratí 185° na DOBEN.  Straight ahead (060°) to PR619 (fly-by); turn left track 322° to PR621 (fly-by); turn left track 240° to PR634 (fly-by); turn left track 185° to DOBEN.			
<b>BALTU 7D</b> BALTU SEVEN DELTA DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (060°) na PR619 (fly-by); točit doleva tratí 322° na PR621 (fly-by); točit doleva tratí 240° na PR634 (fly-by); pokračovat tratí 234° na BALTU.  Straight ahead (060°) to PR619 (fly-by); turn left track 322° to PR621 (fly-by); turn left track 240° to PR634 (fly-by); continue on track 234° to BALTU.			

(RNAV SID) RWY 12

DUE TO NOISE ABATEMENT MNM ASC FROM RWY 12 8% up to 3200 ft

Označení Designation	Trať Track	Po vzletu / After take-off		Poznámky Remarks
		Stoupat do Climb to	Spojení Communication	
1	2	3	4	5
<b>BALTU 6H</b> BALTU SIX HOTEL DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (122°) na PR626 (fly-by); točit doleva tratí 032° na PR856 (fly-by); točit doleva tratí 330° na UTORO (fly-by); pokračovat tratí 330° na PR858 (fly-by); točit doleva tratí 254° na PR634 (fly-by); točit doleva tratí 234° na BALTU.  Straight ahead (122°) to PR626 (fly-by); turn left track 032° to PR856 (fly-by); turn left track 330° to UTORO (fly-by); continue track 330° to PR858 (fly-by); turn left track 254° to PR634 (fly-by) turn left track 234° to BALTU.	5000 ft AMSL	Po pokynu kontaktujte / When instructed contact PRAHA RADAR  120,530 (8,33 kHz Channel)	Na UTORO očekávejte FL 140 nebo vyšší. Letadla pokračující po BALTU směrem na VARIK, OKG nebo RAPET a stoupající do FL 280 nebo vyšší, musí nejpozději nad těmito body dosáhnout FL 280.  UTORO expect at FL 140 or above. Aircraft proceeding after BALTU to VARIK, OKG or RAPET and climbing to FL 280 or higher, must reach FL 280 by these points.
<b>DOBEN 6H</b> DOBEN SIX HOTEL DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (122°) na PR626 (fly-by); točit doleva tratí 032° na PR856 (fly-by); točit doleva tratí 330° na UTORO (fly-by); pokračovat tratí 330° na PR858 (fly-by); točit doleva tratí 254° na PR634 (fly-by); točit doleva tratí 185° na DOBEN.  Straight ahead (122°) to PR626 (fly-by); turn left track 032° to PR856 (fly-by); turn left track 330° to UTORO (fly-by); continue track 330° to PR858 (fly-by) turn left track 254° to PR634 (fly-by); turn left track 185° to DOBEN.			Na UTORO očekávejte FL 140 nebo vyšší. UTORO expect at FL 140 or above.
<b>VENOX 4H</b> VENOX FOUR HOTEL DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (122°) na PR626 (fly-by); točit doleva tratí 032° na PR856 (fly-by); točit doleva tratí 330° na UTORO (fly-by); pokračovat tratí 330° na PR858 (fly-by) točit doleva tratí 308° na VENOX.  Straight ahead (122°) to PR626 (fly-by); turn left track 032° to PR856 (fly-by); turn left track 330° to UTORO (fly-by); continue track 330° to PR858 (fly-by); turn left track 308° to VENOX.			Na UTORO očekávejte FL 140 nebo vyšší. UTORO expect at FL 140 or above.
<b>ARTUP 4H</b> ARTUP FOUR HOTEL DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (122°) na PR860 (fly-by); točit doleva tratí 032° na PR861 (fly-by); točit doleva tratí 001° na ARTUP.  Straight ahead (122°) to PR860 (fly-by); turn left track 032° to PR861 (fly-by); turn left track 001° to ARTUP.			
<b>VOZ 4H</b> VOZICE FOUR HOTEL DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (122°) na PR626 (fly-by); točit doprava tratí 147° na PR412 (fly-by); pokračujte tratí 147° na VOZ VOR/DME.  Straight ahead (122°) to PR626 (fly-by); turn right track 147° to PR412 (fly-by); continue on track 147° to VOZ VOR/DME.			



## (RNAV SID) RWY 12

DUE TO NOISE ABATEMENT MNM ASC FROM RWY 12 8% up to 3200 ft

Označení Designation	Trať Track	Po vzletu / After take-off		Poznámky Remarks
		Stoupat do Climb to	Spojení Communication	
1	2	3	4	5
<b>VOZ 5G</b> VOZICE FIVE GOLF DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (122°); v 1700 FT AMSL točit doprava na PR411 (fly-by); točit doleva tratí 145° na PR404 (fly-by); točit doleva tratí 117° na PR627 (fly-by); pokračujte tratí 117° na VOZ VOR/DME.  Straight ahead (122°); at 1700 FT AMSL turn right to PR411 (fly-by); turn left track 145° to PR404 (fly-by); turn left track 117° to PR627 (fly-by); continue on track 117° to VOZ VOR/DME.	5000 ft AMSL	Po pokynu kontaktujte / When instructed contact PRAHA RADAR  120,530 (8,33 kHz Channel)	Pouze pro vrtulová letadla v době / only for propeller driven aircraft between 0500-2100 (0400-2000) UTC
<b>DOBEN 4G</b> DOBEN FOUR GOLF DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (122°); v 1700 FT AMSL točit doprava na PR854 (fly-by); pokračovat tratí 249° na PR855 (fly-by); pokračovat tratí 233° na DOBEN.  Straight ahead (122°); at 1700 FT AMSL turn right to PR854 (fly-by); continue track 249° to PR855 (fly-by); continue track 233° to DOBEN.			Pouze pro vrtulová letadla v době / only for propeller driven aircraft between 0500-2100 (0400-2000) UTC
<b>VOZ 4Q</b> VOZICE FOUR QUEBEC DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (122°); v 1700 ft AMSL točit doprava na PR411 (fly-by); točit doleva tratí 126° na PR412 (fly-by); točit doprava tratí 147° na VOZ VOR/DME.  Straight ahead (122°); at 1700 ft AMSL turn right to PR411 (fly-by); turn left track 126° to PR412 (fly-by); turn right track 147° to VOZ VOR/DME.			Pouze vrtulová letadla v době mezi 0500-2100 (0400-2000) UTC, je-li v používání RWY 24  Only for propeller driven aircraft between 0500-2100 (0400-2000) UTC, when RWY 24 is in use.
<b>VOZ 4K</b> VOZICE FOUR KILO DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (122°) na PR626 (fly-by); točit doprava tratí 158° na PR627 (fly-by) točit doleva tratí 117° na VOZ VOR/DME.  Straight ahead (122°) to PR626 (fly-by); turn right track 158° to PR627 (fly-by); turn left track 117° to VOZ VOR/DME.			Pouze vrtulová letadla v době mezi 0500-2100 (0400-2000) UTC, je-li v používání RWY 06  Only for propeller driven aircraft between 0500-2100 (0400-2000) UTC, when RWY 06 is in use.

## 2.22.9 VŠESMĚROVÉ ODLETY

## 2.22.9 OMNIDIRECTIONAL DEPARTURES

RWY	Textový popis / Textual description	Po vzletu / After take-off Spojení Communication	Poznámky / Remarks
1	2	3	4
<b>24 / 30 / 06 / 12</b>	Stoupat ve směru vzletu, minimální výška zatáčky 1700 ft AMSL.  Climb straight ahead, minimum turn altitude 1700 ft AMSL.	Po pokynu kontaktujte / When instructed contact  PRAHA RADAR  120,530 (8,33 kHz Channel)	1) Minimální gradient stoupaní 5% do 3200 ft AMSL. Minimum climb gradient 5% up to 3200 ft AMSL.  2) Po vzletu stoupat tak rychle, jak je možné alespoň do 2800 ft AMSL. After take off climb as rapidly as practicable to at least 2800 ft AMSL.  3) Technika vzletu s redukováným tahem není doporučena. Reduce thrust take-off technique not recommended



2.22.10 RNAV STANDARDNÍ PŘÍSTROJOVÉ  
PŘÍLETOVÉ TRATĚ (STAR)

2.22.10 RNAV STANDARD INSTRUMENT ARRIVAL  
ROUTES (STAR)

(RNAV STAR) RWY 24

Význačné body Significant points	MAG trat'/track	Vzdálenost/Distance NM	MNM IFR výška/altitude ft	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5
<b>LOMKI 8S</b> LOMKI EIGHT SIERRA ARRIVAL				
LOMKI				
PR511	089°	9,4	5000	Pokud neobdržíte jiné instrukce po ERASU pokračujte tratí 060° pro vektorování.  Unless otherwise instructed, after ERASU continue on track 060°, vectoring will be provided.
PR512	048°	17,5	5000	
PR513	060°	14,9	4000	
PR518	060°	5,0	4000	
ERASU	060°	7,3	4000	
ERASU	060°	7,3	4000	
<b>APRAQ 2S</b> APRAQ TWO SIERRA ARRIVAL				
APRAQ				
PR521	006°	22,2	5000	Pokud neobdržíte jiné instrukce po RATEV pokračujte tratí 060° pro vektorování.  Unless otherwise instructed, after RATEV continue on track 060°, vectoring will be provided.
PR574	060°	7,9	4000	
RATEV	060°	7,3	4000	
<b>GOLOP 4S</b> GOLOP FOUR SIERRA ARRIVAL				
GOLOP				
PR516	169°	12,7	5000	Pokud neobdržíte jiné instrukce po ERASU pokračujte tratí 060° pro vektorování.  Unless otherwise instructed, after ERASU continue on track 060°, vectoring will be provided.
PR517	240°	11,7	4000	
PR518	150°	5,0	4000	
ERASU	060°	7,3	4000	
<b>VLM 4S</b> VLASIM FOUR SIERRA ARRIVAL				
VLM VOR/DME				
PR522	303°	11,0	5000	Pokud neobdržíte jiné instrukce po RATEV pokračujte tratí 060° pro vektorování.  Unless otherwise instructed, after RATEV continue on track 060°, vectoring will be provided.
PR571	346°	11,0	4000	
PR572	331°	5,0	4000	
PR573	240°	11,7	4000	
PR574	330°	5,0	4000	
RATEV	060°	7,3	4000	

## (RNAV STAR) RWY 30

Význačné body Significant points	MAG trať/track	Vzdálenost/Distance NM	MNM IFR výška/altitude ft	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5
<b>LOMKI 9R</b> LOMKI NINE ROMEO ARRIVAL				
LOMKI				Pokud neobdržíte jiné instrukce po ARVEG pokračujte tratí 122° pro vektorování. Unless otherwise instructed, after ARVEG continue on track 122°, vectoring will be provided.
PR511	089°	9,4	5000	
PR512	048°	17,5	5000	
PR914	075°	21,8	5000	
PR915	122°	8,5	5000	
ARVEG	122°	5,5	5000	
<b>GOLOP 5R</b> GOLOP FIVE ROMEO ARRIVAL				
GOLOP				Pokud neobdržíte jiné instrukce po ARVEG pokračujte tratí 122° pro vektorování. Unless otherwise instructed, after ARVEG continue on track 122°, vectoring will be provided.
BAGRU	208°	11,1	5000	
PR914	168°	17,7	5000	
PR915	122°	8,5	5000	
ARVEG	122°	5,5	5000	
<b>APRAQ 2R</b> APRAQ TWO ROMEO ARRIVAL				
APRAQ				
PR901	007°	13,1	5000	
PR902	059°	9,1	5000	
PR913	123°	6,3	5000	
PR903	122°	13,4	5000	
PR904	033°	5,0	5000	
PR904	302°	5,9	5000	
KENOK				
<b>VLM 5R</b> VLASIM FIVE ROMEO ARRIVAL				
VLM VOR/DME				
PR904	303°	9,2	5000	
KENOK	302°	5,9	5000	

(RNAV STAR) RWY 06

Význačné body Significant points	MAG trať/track	Vzdálenos/Distance NM	MNM IFR výška/altitude ft	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5
<b>LOMKI 8T</b> LOMKI EIGHT TANGO ARRIVAL				
LOMKI				
PR707	089°	12,2	5000	
BAROX	060°	7,1	5000	
<b>APRAQ 2T</b> APRAQ TWO TANGO ARRIVAL				
APRAQ				
PR718	038°	16,0	5000	Pokud neobdržíte jiné instrukce po AKEVA pokračujte tratí 240° pro vektorování.  Unless otherwise instructed, after AKEVA continue on track 240°, vectoring will be provided.
PR719	338°	6,9	4000	
PR521	302°	5,7	4000	
AKEVA	240°	8,0	4000	
<b>VLM 5T</b> VLASIM FIVE TANGO ARRIVAL				
VLM VOR/DME				
PR721	303°	5,6	5000	Pokud neobdržíte jiné instrukce po AKEVA pokračujte tratí 240° pro vektorování.  Unless otherwise instructed, after AKEVA continue on track 240°, vectoring will be provided.
PR722	333°	6,5	5000	
PR723	333°	13,5	5000	
PR523	261°	15,4	4000	
PR521	240°	5,7	4000	
AKEVA	240°	8,0	4000	
<b>GOLOP 4T</b> GOLOP FOUR TANGO ARRIVAL				
GOLOP				
PR711	150°	13,2	5000	Pokud neobdržíte jiné instrukce po KUVIX pokračujte tratí 240° pro vektorování.  Unless otherwise instructed, after KUVIX continue on track 240°, vectoring will be provided.
PR712	210°	7,6	5000	
PR513	240°	14,3	4000	
KUVIX	240°	10,9	4000	

(RNAV STAR) RWY 12

Význačné body Significant points	MAG trať/track	Vzdálenos/Distance NM	MNM IFR výška/altitude ft	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5
<b>LOMKI 7P</b> LOMKI SEVEN PAPA ARRIVAL				
LOMKI	089°	12,2	5000	Pokud neobdržíte jiné instrukce po SOMIS pokračujte tratí 302° pro vektorování.  Unless otherwise instructed, after SOMIS continue on track 302°, vectoring will be provided.
PR707	053°	11,6	5000	
PR956	053°	11,0	4000	
PR954	302°	4,5	4000	
SOMIS				
<b>APRAQ 2P</b> APRAQ TWO PAPA ARRIVAL				
APRAQ	014°	21,0	5000	Pokud neobdržíte jiné instrukce po SOMIS pokračujte tratí 302° pro vektorování.  Unless otherwise instructed, after SOMIS continue on track 302°, vectoring will be provided.
PR953	302°	12,0	4000	
PR954	302°	4,5	4000	
SOMIS				
<b>VLM 5P</b> VLASIM FIVE PAPA ARRIVAL				
VLM VOR/DME				Pokud neobdržíte jiné instrukce po EVEMI pokračujte tratí 302° pro vektorování.  Unless otherwise instructed, after EVEMI continue on track 302°, vectoring will be provided.
PR950	314°	11,3	5000	
PR951	314°	13,2	5000	
PR952	302°	9,8	4000	
PR958	302°	9,5	4000	
EVEMI	302°	7,0	4000	
<b>GOLOP 4P</b> GOLOP FOUR PAPA ARRIVAL				
GOLOP	183°	13,1	5000	Pokud neobdržíte jiné instrukce po EVEMI pokračujte tratí 302° pro vektorování.  Unless otherwise instructed, after EVEMI continue on track 302°, vectoring will be provided.
PR957	212°	12,3	4000	
PR958	302°	7,0	4000	
EVEMI				

**LKPR AD 2.23 DOPLŇUJÍCÍ INFORMACE**

**LKPR 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 migrations with potential hazard to air traffic:

- a) Jarní tahy ptactva probíhají od poloviny února do začátku května.
- b) Podzimní tahy probíhají od konce srpna do konce listopadu.

- a) Spring migration period of birds is from the middle of February until the beginning of May.
- b) Autumn migration period is from the end of August until the end of November.

2.23.1.2 Místa největšího ohrožení způsobená přelety ptáků jsou vyznačena v mapě LKPR AD 2-41 - OBLASTI VÝSKYTU PTACTVA.

2.23.1.2 Localities with the greatest hazard from the bird movements are indicated in chart LKPR AD 2-41 - BIRD HAZARD CONCENTRATION AREAS.

**2.23.2 POSTUPY PRO PROVÁDĚNÍ LETŮ NAD PRAHOU**

**2.23.2 PROCEDURES FOR EXECUTING OF FLIGHTS OVER PRAHA**

2.23.2.1 Tento článek stanovuje podmínky pro provádění letů nad městem Praha za účelem snížení zatížení životního prostředí leteckým hlukem, emisemi a vibracemi a minimalizace rizika možných škod způsobených důsledky vysazení pohonné jednotky.

2.23.2.1 This article determines conditions for execution of flights over the city in order to reduce an impact of aircraft noise, emissions and vibrations on the environment and to minimise possible damage caused by engine failure.

2.23.2.2 Veškeré lety smějí být prováděny pouze v souladu s implementovanou třídou vzdušného prostoru CTR Ruzyně, TMA Praha, MCTR Kbely a MTMA Kbely a příslušnými ustanoveními předpisu L 2 Pravidla létání, zejména 3.1.1, 3.1.2 a 4.6 a), přičemž vodní plochy, hřiště, parky a dopravní komunikace se nepovažují za nouzové plochy.

2.23.2.2 All flights shall be carried out only in accordance with the established class of the airspace of CTR Ruzyně, TMA Praha, MCTR Kbely and MTMA Kbely and appropriate paragraphs of regulation L 2 Rules of the air, primarily 3.1.1, 3.1.2 and 4.6 a). Water, playgrounds, parks and roads are not considered as areas for emergency landing.

2.23.2.3 Navíc byl zřízen prostor s omezeným režimem vstupu LK R9, konstruovaný tak, aby v případě vysazení pohonné jednotky u letu prováděného v/nad jeho horní hranicí bylo možné bezpečně dosáhnout plochy mimo hustě zastavěná obydlí.

2.23.2.3 In addition, a restricted area LK R9 has been established, designed in such a way that in case of an engine failure during flights at/above its upper level, an area outside densely populated places could be safely reached.

**2.23.3 ODCHYLKY OD CERTIFIKAČNÍ PŘEDPISOVÉ ZÁKLADNY STANOVENÉ NAŘÍZENÍM KOMISE (EU) Č. 139/2014**

**2.23.3 TYPE-CERTIFICATION BASIS DEVIATIONS LAID DOWN BY COMMISSION REGULATION (EC) NO 139/2014**

2.23.3.1 Tabulka certifikačních odchylek:

2.23.3.1 Certification deviation table:

Specifikace Specification	Popis odchylky Deviation description	Typ odchylky Deviation type	Platnost Validity
CS ADR-DSN.B.165 Objekty na pásech RWY Objects on RWY strips	Nedostatečné ošetření vertikálních ploch pod povrchem země u objektů umístěných v pásu RWY 06/24. Insufficient treatment of vertical surfaces below the ground surface for objects located on the strip RWY 06/24.	DAAD 01	2024
	Nedostatečné ošetření vertikálních ploch pod povrchem země u objektů umístěných v pásu RWY 12/30. Insufficient treatment of vertical surfaces below the ground surface for objects located on the strip RWY 12/30.		

Specifikace Specification	Popis odchylky Deviation description	Typ odchylky Deviation type	Platnost Validity
CS ADR-DSN.D.240 Pojezdové dráhy všeobecně Taxiways general	TWY F mezi TWY G a TWY H1 svou šířkou 22 m neodpovídá provozovaným letadlům s OMGWS od 9 m až do, ale ne včetně 15 m. TWY F between TWY G and TWY H1 with its width 22 m does not correspond to the operated aircraft with OMGWS from 9 m up to but not including 15 m.	DAAD 03 DAAD 04	2024
CS ADR-DSN.D.245 Šířka pojezdových drah Width of taxiways	TWY L mezi TWY F a TWY P svou šířkou 22 m neodpovídá provozovaným letadlům s OMGWS od 9 m až do, ale ne včetně 15 m. TWY L between TWY F and TWY P with its width 22 m does not correspond to the operated aircraft with OMGWS from 9 m up to but not including 15 m.		
	TWY Z mezi TWY A1 a TWY B svou šířkou 22 m neodpovídá provozovaným letadlům s OMGWS od 9 m až do, ale ne včetně 15 m. TWY Z between TWY A1 and TWY B with its width 22 m does not correspond to the operated aircraft with OMGWS from 9 m up to but not including 15 m.		
CS ADR-DSN.D.250 Oblouky pojezdových drah Taxiways curves	TWY C - Předepsané bezpečné vzdálenosti vnějšího okraje hlavního podvozku letadel kódového písmene E k okraji TWY (4 m) je možné dosáhnout pouze pomocí oversteeringu. TWY C - Required safe distances of the outer edge of the main landing gear of code E aircraft to the edge of TWY (4 m) can only be achieved by oversteering.	DAAD 05	2024
	TWY D - určená pro kritické typy letadel. Předepsané bezpečné vzdálenosti vnějšího okraje hlavního podvozku letadel kódového písmene E a F k okraji TWY (4 m) je možné dosáhnout pouze pomocí oversteeringu. TWY D - designed for critical types of aircraft. Required safe distances of the outer edge of the main landing gear of code E and code F aircraft to the edge of TWY (4 m) can only be achieved by oversteering.		
	TWY Z - určená pro kritické typy letadel. Předepsané bezpečné vzdálenosti vnějšího okraje hlavního podvozku letadel kódového písmene E a F k okraji TWY (4 m) je možné dosáhnout pouze pomocí oversteeringu. TWY Z - designed for critical types of aircraft. Required safe distances of the outer edge of the main landing gear of code E and code F aircraft to the edge of TWY (4 m) can only be achieved by oversteering.		
CS ADR-DSN.D.255 Napojení a křižovatky pojezdových drah Junction and intersection of taxiways	Vzdálenost 4 m mezi vnějším kolem hlavního podvozku a okrajem TWY v křížení TWY D x TWY F je možné dosáhnout pouze pomocí oversteeringu. A distance of 4 m between the outer wheel of main undercarriage and the edge of TWY at TWY D x TWY F intersection can only be achieved by oversteering.	DAAD 06	2024
	Vzdálenost 4 m mezi vnějším kolem hlavního podvozku a okrajem TWY v křížení TWY F x TWY L je možné dosáhnout pouze pomocí oversteeringu. A distance of 4 m between the outer wheel of main undercarriage and the edge of TWY at TWY F x TWY L intersection can only be achieved by oversteering.		
	Vzdálenost 4 m mezi vnějším kolem hlavního podvozku a okrajem TWY v křížení TWY Z x APN EAST je možné dosáhnout pouze pomocí oversteeringu. A distance of 4 m between the outer wheel of main undercarriage and the edge of TWY at TWY Z x APN EAST intersection can only be achieved by oversteering.		
CS ADR-DSN.D.340 Umístění vyčkávacích ploch, vyčkávacích míst RWY, mezilehlých vyčkávacích míst a vyčkávacích míst na komunikacích Location of holding bays, runway-holding positions, intermediate holding positions, and road-holding positions	ACFT na vyčkávacím místě CAT I RWY 24 na TWY Z penetruje přibližovací plochu RWY 24. ACFT in holding position CAT I RWY 24 on TWY Z penetrates approach area RWY 24.	DAAD 08	2027
CS ADR-DSN.J.480 Runway pro přesné přiblížení Precision approach runway	ACFT na vyčkávacím místě CAT I RWY 24 na TWY Z penetruje přibližovací plochu RWY 24. ACFT in holding position CAT I RWY 24 on TWY Z penetrates approach area RWY 24.	DAAD 09	2027

Specifikace Specification	Popis odchylky Deviation description	Typ odchylky Deviation type	Platnost Validity
CS ADR-DSN.M.630 Světelná soustava pro přesné přiblížení I. kategorie Approach lighting system for precision approach CAT I	RWY 06 není vybavena ALS CAT I délky 900 m, ale pouze 480 m LIH. RWY 06 is not equipped ALS CAT I with length 900 m but only 480 m LIH.	DAAD 11	2023
CS ADR-DSN.M.655 Ochranné plochy pro PAPI Obstacle protection surface for PAPI	ACFT na vyčkávacím místě CAT I RWY 24 penetruje ochrannou plochu pro PAPI 24. ACFT in holding position CAT I RWY 24 penetrates PAPI 24 protection area.	DAAD 12	2027
CS ADR-DSN.M.710 Osová návěstidla pojezdové dráhy Taxiway centre line lights	TWY G mezi RWY 30 a TWY L není vybavena osovými návěstidly. TWY G between RWY 30 and TWY L is not equipped with centre line lights.	DAAD 13	2024
	TWY J BLUE a J ORANGE nejsou vybaveny osovými návěstidly. TWY J BLUE and J ORANGE are not equipped with centre line lights.		
	TWY L mezi TWY F a TWY Q není vybavena osovými návěstidly. TWY L between TWY F and TWY Q is not equipped with centre line lights.		
	TWY P není vybavena osovými návěstidly. TWY P is not equipped with centre line lights.		
	TWY Q mezi TWY P a TWY Q2 není vybavena osovými návěstidly. TWY Q between TWY P and TWY Q2 is not equipped with centre line lights.		
	TWY Q1 není vybavena osovými návěstidly. TWY Q1 is not equipped with centre line lights.		
CS ADR-DSN.B.205 Provozní plocha radiovýškoměru Radio altimeter operating area	Některé části provozní plochy radiovýškoměru obou dvou RWYs mají svahy mírně vyšší, než je požadováno. Some parts of radio altimeter operating area for both RWYs have its slopes slightly higher than required.	ELOS 02	
CS ADR-DSN.L.520 Všeobecně - barva a zvyraznění General - color and conspicuity	Osové značení TWY J BLUE a J ORANGE neodpovídá předpisovým požadavkům. Poznávací značení stání letadla svou modrou barvou neodpovídá předpisovým požadavkům. A centre line markings of TWY J BLUE and J ORANGE do not comply with regulation requirements. The aircraft stand identification in its blue color does not comply with the regulation requirements.	ELOS 07	
CS ADR-DSN.L.535 Prahové značení Threshold marking	Prahové značení RWY 12 neodpovídá předpisovým požadavkům. Threshold markings RWY 12 does not comply with regulation requirements.	ELOS 08	
CS ADR-DSN.L.590 Značení stání letadla Aircraft stand marking	Příčky zastavení s délkou 2,2 m neodpovídají předpisovým požadavkům. Stop bars with the length of 2,2 m are not in accordance with regulation requirements.	ELOS 09	
CS ADR-DSN.B.060 Podélné sklony na RWY Longitudinal slopes on RWY	Podélné sklony RWY 24 v poslední čtvrtině a RWY 30 v první a poslední čtvrtině délky RWY přesahují předpisový požadavek 0,8%. Longitudinal slopes of RWY 24 in its final quarter and RWY 30 in initial and final quarter of RWY length exceed the regulation requirement of 0,8%.	SC 01	
CS ADR-DSN.B.065 Změny podélného sklonu na RWY Longitudinal slope changes on RWY	Minimální poloměr oblouku 30 000 m není splněn na RWY 06/24 (v křížení s TWY L a RWY 12) a na RWY 12/30 (v křížení s TWY R). Minimum curve radius of 30 000 m is not met on RWY 06/24 (in intersection with TWY L and RWY 12) and on RWY 12/30 (in intersection with TWY R).	SC 02	



Specifikace Specification	Popis odchylky Deviation description	Typ odchylky Deviation type	Platnost Validity
CS ADR-DSN.B.075 Vzdálenost mezi změnami sklonů na RWY Distance between slope changes on RWY	Vzdálenost mezi změnami sklonů je v jednom případě každé RWY menší, než je vyžadováno předpisem. A distance between slope changes is in one case per each RWY shorter than required by the regulation.	SC 03	
CS ADR-DSN.B.080 Příčné sklony na RWY Transverse slopes on RWY	Příčné sklony na části RWY 12/30 neodpovídají předpisové toleranci 1,0 % až 1,5 %. Transverse slopes on part of RWY 12/30 are not in accordance with required tolerance 1,0% to 1,5%.	SC 04	
CS ADR-DSN.B.130 Sklony postranních pásů RWY Slopes on RWY shoulders	V některých místech RWY 12/30 překračuje předpisem stanovenou hodnotu 2,5 %. In some parts of RWY 12/30 the value 2,5% required by the regulation is exceeded.	SC 05	
CS ADR-DSN.C.230 Sklony koncových bezpečnostních ploch Slopes on RWY end safety areas	Menší část terénu v RESA u všech RWYs mírně penetruje přibližovací plochu. Způsobeno přirozenou topografií terénu. Minor part of terrain in RESA within all RWYs slightly penetrates the approach area. It is caused by the natural terrain topography.	SC 06	
CS ADR-DSN.D.265 Podélné sklony pojezdových drah Longitudinal slopes on taxiways	Podélné sklony TWY L a TWY Q1 překračují předpisem stanovenou hodnotu 1,5 %. Longitudinal slopes of TWY L and TWY Q1 exceed 1,5% required by the regulation.	SC 07	
CS ADR-DSN.D.280 Příčné sklony pojezdových drah Transverse slopes on taxiways	Příčné sklony TWY L, P, Q a Q1 překračují předpisem stanovenou hodnotu 1,5 %. Transverse slopes of TWY L, P, Q and Q1 exceed 1,5% required by the regulation.	SC 08	
CS ADR-DSN.D.330 Sklony pásů pojezdových drah Slopes on taxiway strips	Sklony pásů pojezdových drah na TWY L, P, Q a Q1 překračují předpisem stanovenou hodnotu. Slopes on taxiways strips on TWY L, P, Q and Q1 exceed the value required by the regulation.	SC 09	
CS ADR-DSN.E.360 Sklony odbavovacích ploch Slopes on aprons	Sklon na stání 24B a na odbavovací ploše JIH překračuje předpisem stanovenou hodnotu 1%. Slope on stand 24B and on apron SOUTH exceed 1% required by the regulation.	SC 10	

## LKPR AD 2.24 MAPY VZTAHUJÍCÍ SE K LETIŠTI

LKPR AD 2.24 CHARTS RELATED TO THE  
AERODROME

Strana / Page	Název mapy / Chart name
LKPR AD 2-19-1	Letištní mapa - ICAO Aerodrome chart - ICAO
LKPR AD 2-19-2	Letištní mapa - ICAO Aerodrome chart - ICAO
LKPR AD 2-20-1	Trasy poježdění pro A340-600, A350-1000, A380, AN124, B747-8, B777-300/300ER, C5 Taxi Routes for A340-600, A350-1000, A380, AN124, B747-8, B777-300/300ER, C5
LKPR AD 2-21-1	Mapa pro stání/zajištění letadla - ICAO Aircraft Parking/Docking Chart ICAO
LKPR AD 2-21-5	Mapa pro stání a poježdění letadel na APN Jih Parking Stands and Taxiing on Apron South
LKPR AD 2-21-7	Mapa pro stání a poježdění letadel na APN Východ Parking Stands and Taxiing on Apron East
LKPR AD 2-21-9	Mapa pro stání a poježdění letadel na APN Bell Helicopter Parking Stands and Taxiing on Apron of Bell Helicopter
LKPR AD 2-25-1	Letištní překážková mapa - ICAO Typ A RWY 24 Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A RWY 24
LKPR AD 2-25-3	Letištní překážková mapa - ICAO Typ A RWY 30 Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A RWY 30
LKPR AD 2-27-1	Terénní mapa pro přesné přiblížení -ICAO RWY 24 Precision Approach Terrain Chart - ICAO RWY 24
LKPR AD 2-27-3	Terénní mapa pro přesné přiblížení -ICAO RWY 30 Precision Approach Terrain Chart - ICAO RWY 30
AD 2-LKPR-RNAV SID RWY 24	Mapa RNAV standardních přístrojových odletů - ICAO (RNAV SID) RWY 24 RNAV Standard Departure Chart - Instrument - ICAO (RNAV SID) RWY 24
AD 2-LKPR-RNAV SID RWY 30	Mapa RNAV standardních přístrojových odletů - ICAO (RNAV SID) RWY 30 RNAV Standard Departure Chart - Instrument - ICAO (RNAV SID) RWY 30
AD 2-LKPR-RNAV SID RWY 06	Mapa RNAV standardních přístrojových odletů - ICAO (RNAV SID) RWY 06 RNAV Standard Departure Chart - Instrument - ICAO (RNAV SID) RWY 06
AD 2-LKPR-RNAV SID RWY 12	Mapa RNAV standardních přístrojových odletů - ICAO (RNAV SID) RWY 12 RNAV Standard Departure Chart - Instrument - ICAO (RNAV SID) RWY 12
LKPR AD 2-31	Mapa všesměrových a vizuálních odletů Omnidirectional and visual departures chart
AD 2-LKPR-RNAV STAR RWY 24	Mapa RNAV standardních přístrojových příletů - ICAO (RNAV STAR) RWY 24 RNAV Standard Arrival Chart - Instrument - ICAO (RNAV STAR) RWY 24
AD 2-LKPR-RNAV STAR RWY 30	Mapa RNAV standardních přístrojových příletů - ICAO (RNAV STAR) RWY 30 RNAV Standard Arrival Chart - Instrument - ICAO (RNAV STAR) RWY 30
AD 2-LKPR-RNAV STAR RWY 06	Mapa RNAV standardních přístrojových příletů - ICAO (RNAV STAR) RWY 06 RNAV Standard Arrival Chart - Instrument - ICAO (RNAV STAR) RWY 06
AD 2-LKPR-RNAV STAR RWY 12	Mapa RNAV standardních přístrojových příletů - ICAO (RNAV STAR) RWY 12 RNAV Standard Arrival Chart - Instrument - ICAO (RNAV STAR) RWY 12
LKPR AD 2-37-1	Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO ILS RWY 24 Instrument Approach Chart - ICAO ILS RWY 24
LKPR AD 2-37-3	Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO RNP RWY 24 Instrument Approach Chart - ICAO RNP RWY 24
LKPR AD 2-37-4	RNP RWY 24 - Seznam a posloupnost traťových bodů; SBAS FAS Data Block. RNP RWY 24 - List and sequence of way points; SBAS FAS Data Block.
LKPR AD 2-37-5	Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO NDB RWY 24 Instrument Approach Chart - ICAO NDB RWY 24
LKPR AD 2-37-7	Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO ILS RWY 30 Instrument Approach Chart - ICAO ILS RWY 30

Strana / Page	Název mapy / Chart name
LKPR AD 2-37-9	Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO RNP RWY 30 Instrument Approach Chart - ICAO RNP RWY 30
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 příletů 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.