

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

2021: 17, 20; 2022: 9, 16, 17; 2024: 2, 5, 6, 9.

1) Datum účinnosti

Tato AMDT nabývá účinnosti dne **28 NOV 24**. V tento den zařad'te do AIP ČR příložené strany.

2) Tato AIP AMDT obsahuje

- GEN - zkratka GA; aktualizace souhrnu národních předpisů; nová kapitola GEN 3.7; poplatky;
- ENR - ENR 3.4 přejmenována na ENR 3.3, ENR 3.5 na ENR 3.4;
- BRNO/Tuřany (LKTb) - letištní provozní minima;
- Čáslav (LKCV) - revize textu a map;
- Karlovy Vary (LKKV) - pravidla stání; nový vzhled mapy;
- Náměšť (LKNA) - opravy umístění popisků na mapách;
- Pardubice (LKPD) - revize textu; odstranění textového pole „MAX IAS = 185 kt“;
- PRAHA/Ruzyně (LKPR) - zrušení volacích znaků RUZYNE INFORMATION, RUZYNE APPROACH a PRAHA APPROACH, revize textu.

Z důvodu postupného přechodu na nový publikační systém jsou kompletně převydány kapitoly GEN 2.3, ENR 1.4, ENR 1.5, ENR 1.7, ENR 1.8, ENR 1.12, ENR 1.13, ENR 3.1, ENR 4.2, ENR 4.3, ENR 4.5, ENR 5.3, ENR 5.6 a textové strany letiště PRAHA/Ruzyně (LKPR).

1) Effective date

This AMDT becomes effective on **28 NOV 24**. Insert the attached pages into the AIP C.R. on this day.

2) This AIP AMDT includes

- GEN - abbreviation GA; update of summary of national regulations; new chapter GEN 3.7; charges;
- ENR - ENR 3.4 renamed to ENR 3.3, ENR 3.5 to ENR 3.4;
- BRNO/Tuřany (LKTb) - aerodrome operational minima;
- Čáslav (LKCV) - text and charts revision;
- Karlovy Vary (LKKV) - rules for standing; new chart design;
- Náměšť (LKNA) - charts label placement corrections;
- Pardubice (LKPD) - text revision; „MAX IAS = 185 kt“ textbox withdrawn;
- PRAHA/Ruzyně (LKPR) - withdrawal of callsigns RUZYNE INFORMATION, RUZYNE APPROACH and PRAHA APPROACH; text revision.

Due to the gradual transition to the new publishing system, chapters GEN 2.3, ENR 1.4, ENR 1.5, ENR 1.7, ENR 1.8, ENR 1.12, ENR 1.13, ENR 3.1, ENR 4.2, ENR 4.3, ENR 4.5, ENR 5.3, ENR 5.6 and text pages of airport PRAHA/Ruzyně (LKPR) are completely republished.

3) Zrušte následující strany

Destroy the following pages

GEN	GEN 0.3-1	3 OCT 24
	GEN 0.3-2	3 OCT 24
	GEN 0.4-1	31 OCT 24
	GEN 0.4-2	31 OCT 24
	GEN 0.4-3	31 OCT 24
	GEN 0.4-4	31 OCT 24
	GEN 0.4-5	31 OCT 24
	GEN 0.4-6	31 OCT 24
	GEN 0.4-7	31 OCT 24
	GEN 0.6-4	11 JUL 24
	GEN 1.6-1	7 SEP 23
	GEN 1.6-2	23 MAR 23
	GEN 1.6-3	3 OCT 24
	GEN 1.6-4	3 OCT 24
	GEN 1.6-5	1 DEC 22
	GEN 1.6-6	28 DEC 23
	GEN 1.6-7	28 DEC 23
	GEN 1.6-8	3 NOV 22
	GEN 1.6-9	7 SEP 23
	GEN 1.6-10	5 OCT 23
	GEN 2.2-11	25 JAN 24
	GEN 2.3-1	7 NOV 19
	GEN 2.3-2	16 OCT 14
	GEN 2.3-3	16 OCT 14
	GEN 2.3-4	13 JUL 23

Zařad'te následující strany

Insert the following pages

GEN	GEN 0.3-1	28 NOV 24
	GEN 0.3-2	28 NOV 24
	GEN 0.4-1	28 NOV 24
	GEN 0.4-2	28 NOV 24
	GEN 0.4-3	28 NOV 24
	GEN 0.4-4	28 NOV 24
	GEN 0.4-5	28 NOV 24
	GEN 0.4-6	28 NOV 24
	GEN 0.4-7	28 NOV 24
	GEN 0.6-4	28 NOV 24
	GEN 1.6-1	28 NOV 24
	GEN 1.6-2	28 NOV 24
	GEN 1.6-3	28 NOV 24
	GEN 1.6-4	28 NOV 24
	GEN 1.6-5	28 NOV 24
	GEN 1.6-6	28 NOV 24
	GEN 1.6-7	28 NOV 24
	GEN 1.6-8	28 NOV 24
	GEN 1.6-9	28 NOV 24
	GEN 1.6-10	28 NOV 24
	GEN 2.2-11	28 NOV 24
	GEN 2.3-1	28 NOV 24
	GEN 2.3-2	28 NOV 24
	GEN 2.3-3	28 NOV 24
	GEN 2.3-4	28 NOV 24

	GEN 2.3-5	(AIRAC 10/24) 28 NOV 24	GEN 2.3-5	28 NOV 24
	GEN 2.3-6	25 FEB 21	GEN 2.3-6	28 NOV 24
	GEN 2.3-7	25 FEB 24	GEN 2.3-7	28 NOV 24
	GEN 2.3-8	25 FEB 24	GEN 2.3-8	28 NOV 24
	-----	-----	GEN 3.7-1	28 NOV 24
	GEN 4.1-10	16 MAY 24	GEN 4.1-10	28 NOV 24
	GEN 4.2-2	01 JAN 24	GEN 4.2-2	28 NOV 24
	GEN 4.3-4	19 MAY 22	GEN 4.3-4	28 NOV 24
ENR	ENR 0.6-1	18 APR 24	ENR 0.6-1	28 NOV 24
	ENR 0.6-2	23 FEB 23	ENR 0.6-2	28 NOV 24
	ENR 0.6-3	13 JUL 23	ENR 0.6-3	28 NOV 24
	ENR 0.6-4	31 OCT 24	ENR 0.6-4	28 NOV 24
	ENR 1.4-1	18 MAY 23	ENR 1.4-1	28 NOV 24
	ENR 1.4-2	1 NOV 01	ENR 1.4-2	28 NOV 24
	ENR 1.4-3	29 JAN 98	-----	-----
	ENR 1.5-1	29 SEP 05	ENR 1.5-1	28 NOV 24
	ENR 1.5-2	26 APR 07	-----	-----
	ENR 1.7-1	5 MAR 15	ENR 1.7-1	28 NOV 24
	ENR 1.7-2	9 SEP 21	ENR 1.7-2	28 NOV 24
	ENR 1.7-3	21 MAY 20	ENR 1.7-3	28 NOV 24
	ENR 1.7-4	30 MAR 17	-----	-----
	ENR 1.8-1	11 OCT 18	ENR 1.8-1	28 NOV 24
	ENR 1.12-1	18 JUL 96	ENR 1.12-1	28 NOV 24
	ENR 1.12-2	18 JUL 96	ENR 1.12-2	28 NOV 24
	ENR 1.12-3	18 JUL 96	ENR 1.12-3	28 NOV 24
	ENR 1.12-4	18 JUL 96	-----	-----
	ENR 1.13-1	25 JUL 02	ENR 1.13-1	28 NOV 24
	ENR 3.1-1	4 NOV 21	ENR 3.1-1	28 NOV 24
	-----	-----	ENR 3.3-1	28 NOV 24
	ENR 3.4-1	4 NOV 21	ENR 3.4-1	28 NOV 24
	ENR 3.5-1	4 NOV 21	-----	-----
	ENR 4.2-1	19 JUL 18	ENR 4.2-1	28 NOV 24
	ENR 4.3-1	26 MAY 05	ENR 4.3-1	28 NOV 24
	ENR 4.5-1	26 MAY 05	ENR 4.5-1	28 NOV 24
	ENR 5.3-1	13 JUL 23	ENR 5.3-1	28 NOV 24
	ENR 5.3-2	13 JUL 23	ENR 5.3-2	28 NOV 24
	ENR 5.3-3	-----	ENR 5.3-3	28 NOV 24
AD	ENR 5.6-1	28 MAR 96	ENR 5.6-1	28 NOV 24
	AD 0.6-3	11 JUL 24	AD 0.6-3	28 NOV 24
	AD 0.6-6	3 OCT 24	AD 0.6-6	28 NOV 24
	AD 0.6-7	3 OCT 24	AD 0.6-7	28 NOV 24
	AD 0.6-12	13 JUL 23	AD 0.6-12	28 NOV 24
	AD 0.6-13	13 JUL 23	AD 0.6-13	28 NOV 24
	AD 0.6-15	13 JUL 23	AD 0.6-15	28 NOV 24
	AD 0.6-16	31 OCT 24	AD 0.6-16	28 NOV 24
	AD 2-LKTB-1-15	11 JUL 24	AD 2-LKTB-1-15	28 NOV 24
	AD 2-LKTB-1-16	03 OCT 24	AD 2-LKTB-1-16	28 NOV 24
	AD 2-LKTB-1-17	11 JUL 24	AD 2-LKTB-1-17	28 NOV 24
	AD 2-LKTB-1-18	11 JUL 24	AD 2-LKTB-1-18	28 NOV 24
	AD 2-LKTB-1-19	11 JUL 24	AD 2-LKTB-1-19	28 NOV 24
	AD 2-LKTB-1-20	11 JUL 24	AD 2-LKTB-1-20	28 NOV 24
	AD 2-LKTB-1-21	11 JUL 24	AD 2-LKTB-1-21	28 NOV 24
	AD 2-LKTB-1-22	11 JUL 24	AD 2-LKTB-1-22	28 NOV 24
	AD 2-LKTB-1-23	11 JUL 24	AD 2-LKTB-1-23	28 NOV 24
	AD 2-LKTB-1-24	11 JUL 24	AD 2-LKTB-1-24	28 NOV 24
	AD 2-LKTB-1-25	11 JUL 24	AD 2-LKTB-1-25	28 NOV 24
	AD 2-LKTB-1-26	11 JUL 24	AD 2-LKTB-1-26	28 NOV 24
	AD 2-LKTB-1-27	11 JUL 24	AD 2-LKTB-1-27	28 NOV 24
	-----	-----	AD 2-LKTB-1-28	28 NOV 24
	AD 2-LKCV-1-1	08 AUG 24	AD 2-LKCV-1-1	28 NOV 24
	AD 2-LKCV-1-4	08 AUG 24	AD 2-LKCV-1-4	28 NOV 24
	AD 2-LKCV-1-10	08 AUG 24	AD 2-LKCV-1-10	28 NOV 24
	AD 2-LKCV-1-11	08 AUG 24	AD 2-LKCV-1-11	28 NOV 24
	AD 2-LKCV-1-12	08 AUG 24	AD 2-LKCV-1-12	28 NOV 24
	AD 2-LKCV-1-13	08 AUG 24	AD 2-LKCV-1-13	28 NOV 24
	LKCV AD 2-19-1	18 APR 24	LKCV AD 2-19-1	28 NOV 24
	LKCV AD 2-19-2	18 APR 24	LKCV AD 2-19-2	28 NOV 24
	AD 2-LKCV-RNAV SID RWY 31	18 APR 24	AD 2-LKCV-RNAV SID RWY 31	28 NOV 24
	AD 2-LKCV-RNAV SID RWY 13	18 APR 24	AD 2-LKCV-RNAV SID RWY 13	28 NOV 24
	AD 2-LKCV-RNAV STAR RWY 31	18 APR 24	AD 2-LKCV-RNAV STAR RWY 31	28 NOV 24
	AD 2-LKCV-RNAV STAR RWY 13	18 APR 24	AD 2-LKCV-RNAV STAR RWY 13	28 NOV 24
	LKCV AD 2-37-1	18 APR 24	LKCV AD 2-37-1	28 NOV 24
	LKCV AD 2-37-2	18 APR 24	LKCV AD 2-37-2	28 NOV 24
	LKCV AD 2-37-3	18 APR 24	LKCV AD 2-37-3	28 NOV 24

LKCV AD 2-37-4	18 APR 24	LKCV AD 2-37-4	28 NOV 24
LKCV AD 2-37-5	18 APR 24	LKCV AD 2-37-5	28 NOV 24
LKCV AD 2-37-6	18 APR 24	LKCV AD 2-37-6	28 NOV 24
LKCV AD 2-37-7	18 APR 24	LKCV AD 2-37-7	28 NOV 24
LKCV AD 2-37-8	18 APR 24	LKCV AD 2-37-8	28 NOV 24
LKCV AD 2-43	18 APR 24	LKCV AD 2-43	28 NOV 24
AD 2-LKKV-1-8	31 OCT 24	AD 2-LKKV-1-8	28 NOV 24
AD 2-LKKV-1-9	03 OCT 24	AD 2-LKKV-1-9	28 NOV 24
AD 2-LKKV-1-10	03 OCT 24	AD 2-LKKV-1-10	28 NOV 24
AD 2-LKKV-1-11	03 OCT 24	AD 2-LKKV-1-11	28 NOV 24
AD 2-LKKV-1-12	03 OCT 24	AD 2-LKKV-1-12	28 NOV 24
AD 2-LKKV-1-13	03 OCT 24	AD 2-LKKV-1-13	28 NOV 24
AD 2-LKKV-1-14	03 OCT 24	AD 2-LKKV-1-14	28 NOV 24
AD 2-LKKV-1-15	03 OCT 24	AD 2-LKKV-1-15	28 NOV 24
AD 2-LKKV-1-16	31 OCT 24	AD 2-LKKV-1-16	28 NOV 24
AD 2-LKKV-1-17	03 OCT 24	AD 2-LKKV-1-17	28 NOV 24
AD 2-LKKV-1-18	03 OCT 24	AD 2-LKKV-1-18	28 NOV 24
AD 2-LKKV-1-19	03 OCT 24	AD 2-LKKV-1-19	28 NOV 24
AD 2-LKKV-1-20	03 OCT 24	AD 2-LKKV-1-20	28 NOV 24
-----	-----	AD 2-LKKV-1-21	28 NOV 24
LKKV AD 2-21	02 DEC 21	LKKV AD 2-21	28 NOV 24
LKNA AD 2-19-1	3 OCT 24	LKNA AD 2-19-1	28 NOV 24
LKNA AD 2-19-2	3 OCT 24	LKNA AD 2-19-2	28 NOV 24
LKNA AD 2-19-3	3 OCT 24	LKNA AD 2-19-3	28 NOV 24
AD 2-LKPD-1-6	03 OCT 24	AD 2-LKPD-1-6	28 NOV 24
LKPD AD 2-37-5	03 OCT 24	LKPD AD 2-37-5	28 NOV 24
AD 2-LKPR-1	3 NOV 22	AD 2-LKPR-1-1	28 NOV 24
AD 2-LKPR-2	12 OCT 17	AD 2-LKPR-1-2	28 NOV 24
AD 2-LKPR-3	8 OCT 20	AD 2-LKPR-1-3	28 NOV 24
AD 2-LKPR-4	8 AUG 24	AD 2-LKPR-1-4	28 NOV 24
AD 2-LKPR-5	16 MAY 24	AD 2-LKPR-1-5	28 NOV 24
AD 2-LKPR-6	16 MAY 24	AD 2-LKPR-1-6	28 NOV 24
AD 2-LKPR-7	13 JUN 24	AD 2-LKPR-1-7	28 NOV 24
AD 2-LKPR-8	3 OCT 24	AD 2-LKPR-1-8	28 NOV 24
AD 2-LKPR-9	26 JAN 23	AD 2-LKPR-1-9	28 NOV 24
AD 2-LKPR-10	11 AUG 22	AD 2-LKPR-1-10	28 NOV 24
AD 2-LKPR-11	30 NOV 23	AD 2-LKPR-1-11	28 NOV 24
AD 2-LKPR-12	8 AUG 24	AD 2-LKPR-1-12	28 NOV 24
AD 2-LKPR-13	25 JAN 24	AD 2-LKPR-1-13	28 NOV 24
AD 2-LKPR-14	3 NOV 22	AD 2-LKPR-1-14	28 NOV 24
AD 2-LKPR-15	22 FEB 24	AD 2-LKPR-1-15	28 NOV 24
AD 2-LKPR-16	13 JUN 24	AD 2-LKPR-1-16	28 NOV 24
AD 2-LKPR-17	13 JUL 23	AD 2-LKPR-1-17	28 NOV 24
AD 2-LKPR-18	22 FEB 24	AD 2-LKPR-1-18	28 NOV 24
AD 2-LKPR-19	8 AUG 24	AD 2-LKPR-1-19	28 NOV 24
AD 2-LKPR-20	5 SEP 24	AD 2-LKPR-1-20	28 NOV 24
AD 2-LKPR-21	30 NOV 23	AD 2-LKPR-1-21	28 NOV 24
AD 2-LKPR-22	5 SEP 24	AD 2-LKPR-1-22	28 NOV 24
AD 2-LKPR-23	15 JUN 23	AD 2-LKPR-1-23	28 NOV 24
AD 2-LKPR-24	25 MAR 18	AD 2-LKPR-1-24	28 NOV 24
AD 2-LKPR-25	29 DEC 22	AD 2-LKPR-1-25	28 NOV 24
AD 2-LKPR-26	11 OCT 18	AD 2-LKPR-1-26	28 NOV 24
AD 2-LKPR-27	27 FEB 20	AD 2-LKPR-1-27	28 NOV 24
AD 2-LKPR-28	21 MAR 24	AD 2-LKPR-1-28	28 NOV 24
AD 2-LKPR-29	21 APR 22	AD 2-LKPR-1-29	28 NOV 24
AD 2-LKPR-30	28 MAR 19	AD 2-LKPR-1-30	28 NOV 24
AD 2-LKPR-31	28 JAN 21	AD 2-LKPR-1-31	28 NOV 24
AD 2-LKPR-32	9 SEP 21	AD 2-LKPR-1-32	28 NOV 24
AD 2-LKPR-33	9 SEP 21	AD 2-LKPR-1-33	28 NOV 24
AD 2-LKPR-34	29 DEC 22	AD 2-LKPR-1-34	28 NOV 24
AD 2-LKPR-35	29 DEC 22	AD 2-LKPR-1-35	28 NOV 24
AD 2-LKPR-36	29 DEC 22	AD 2-LKPR-1-36	28 NOV 24
AD 2-LKPR-37	31 OCT 24	AD 2-LKPR-1-37	28 NOV 24
AD 2-LKPR-38	31 OCT 24	AD 2-LKPR-1-38	28 NOV 24
AD 2-LKPR-39	31 OCT 24	AD 2-LKPR-1-39	28 NOV 24
AD 2-LKPR-40	31 OCT 24	AD 2-LKPR-1-40	28 NOV 24
AD 2-LKPR-41	31 OCT 24	AD 2-LKPR-1-41	28 NOV 24
AD 2-LKPR-42	31 OCT 24	AD 2-LKPR-1-42	28 NOV 24
AD 2-LKPR-43	31 OCT 24	AD 2-LKPR-1-43	28 NOV 24
AD 2-LKPR-44	31 OCT 24	AD 2-LKPR-1-44	28 NOV 24
AD 2-LKPR-45	31 OCT 24	AD 2-LKPR-1-45	28 NOV 24
AD 2-LKPR-46	31 OCT 24	AD 2-LKPR-1-46	28 NOV 24
AD 2-LKPR-47	31 OCT 24	AD 2-LKPR-1-47	28 NOV 24
AD 2-LKPR-48	31 OCT 24	-----	-----

AD 2-LKPR-49	31 OCT 24	-----	-----
AD 2-LKPR-50	28 NOV 24	-----	-----
AD 2-LKPR-51	28 NOV 24	-----	-----
AD 2-LKPR-52	28 NOV 24	-----	-----
AD 2-LKPR-53	28 NOV 24	-----	-----
AD 2-LKPR-54	31 OCT 24	-----	-----
AD 2-LKPR-55	28 NOV 24	-----	-----
AD 2-LKPR-56	31 OCT 24	-----	-----
AD 2-LKPR-57	31 OCT 24	-----	-----
AD 2-LKPR-58	31 OCT 24	-----	-----
AD 2-LKPR-58	31 OCT 24	-----	-----
AD 2-LKPR-60	31 OCT 24	-----	-----
AD 2-LKPR-61	31 OCT 24	-----	-----
AD 2-LKPR-62	31 OCT 24	-----	-----
AD 2-LKPR-63	31 OCT 24	-----	-----
AD 2-LKPR-64	31 OCT 24	-----	-----
AD 2-LKPR-65	31 OCT 24	-----	-----
AD 2-LKPR-RNAV SID RWY 24 (AIRAC 10/24)	28 NOV 24	AD 2-LKPR-RNAV SID RWY 24	28 NOV 24
AD 2-LKPR-RNAV SID RWY 30 (AIRAC 10/24)	28 NOV 24	AD 2-LKPR-RNAV SID RWY 30	28 NOV 24
AD 2-LKPR-RNAV SID RWY 06 (AIRAC 10/24)	28 NOV 24	AD 2-LKPR-RNAV SID RWY 06	28 NOV 24
AD 2-LKPR-RNAV SID RWY 12 (AIRAC 10/24)	28 NOV 24	AD 2-LKPR-RNAV SID RWY 12	28 NOV 24
AD 2-LKPR-RNAV STAR RWY 24	3 NOV 22	AD 2-LKPR-RNAV STAR RWY 24	28 NOV 24
AD 2-LKPR-RNAV STAR RWY 30	3 NOV 22	AD 2-LKPR-RNAV STAR RWY 30	28 NOV 24
AD 2-LKPR-RNAV STAR RWY 06	3 NOV 22	AD 2-LKPR-RNAV STAR RWY 06	28 NOV 24
AD 2-LKPR-RNAV STAR RWY 12	3 NOV 22	AD 2-LKPR-RNAV STAR RWY 12	28 NOV 24
AD 2-LKPR-CAC	21 MAR 24	AD 2-LKPR-CAC	28 NOV 24

4) Ruční opravy: NIL

4) Hand amendments: NIL

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

5) Record this AIP AMDT to GEN 0.2.

6) Následující publikace jsou zahrnuty do této AIP AMDT a tím zrušeny:

6) The following publications have been incorporated in this AIP AMDT and therefore cancelled:

AIP SUP: NIL

AIP SUP: NIL

AIC: NIL

AIC: NIL

Následující NOTAMy jsou zahrnuty do této AIP AMDT a budou zrušeny NOTAMem.

The following NOTAMs are incorporated in this AIP AMDT. They will be cancelled by NOTAM.

NOTAM: NIL

NOTAM: NIL

7) Následující AIP SUP byly zrušeny NOTAMem: NIL

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

- KONEC -

- END -

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

<i>Strana / Page</i>	<i>Datum / Date</i>	<i>Strana / Page</i>	<i>Datum / Date</i>
ČÁST 1 - VŠEOBECNÉ INFORMACE (GEN)			
PART 1 - GENERAL (GEN)			
GEN 0			
GEN 0.1-1.....	28 DEC 23	GEN 1.7-2.....	5 OCT 23
GEN 0.1-2.....	11 AUG 22	GEN 1.7-3.....	5 OCT 23
GEN 0.2-1.....	25 JUL 13	GEN 1.7-4.....	5 OCT 23
GEN 0.2-2.....	25 JUL 13	GEN 1.7-5.....	5 OCT 23
GEN 0.2-3.....	1 MAR 18	GEN 1.7-6.....	5 OCT 23
GEN 0.2-4.....	1 MAR 18	GEN 1.7-7.....	5 OCT 23
GEN 0.2-5.....	6 OCT 22	GEN 1.7-8.....	5 OCT 23
GEN 0.2-6.....	6 OCT 22	GEN 1.7-9.....	5 OCT 23
GEN 0.3-1.....	28 NOV 24	GEN 1.7-10.....	5 OCT 23
GEN 0.3-2.....	28 NOV 24	GEN 1.7-11.....	5 OCT 23
GEN 0.4-1.....	28 NOV 24	GEN 1.7-12.....	13 JUN 24
GEN 0.4-2.....	28 NOV 24	GEN 1.7-13.....	5 OCT 23
GEN 0.4-3.....	28 NOV 24	GEN 1.7-14.....	5 OCT 23
GEN 0.4-4.....	28 NOV 24	GEN 1.7-15.....	5 OCT 23
GEN 0.4-5.....	28 NOV 24	GEN 1.7-16.....	5 OCT 23
GEN 0.4-6.....	28 NOV 24	GEN 1.7-17.....	5 OCT 23
GEN 0.4-7.....	28 NOV 24	GEN 1.7-18.....	5 OCT 23
GEN 0.5-1.....	1 DEC 22	GEN 1.7-19.....	13 JUN 24
GEN 0.6-1.....	3 OCT 24	GEN 1.7-20.....	5 OCT 23
GEN 0.6-2.....	5 OCT 23	GEN 1.7-21.....	5 OCT 23
GEN 0.6-3.....	3 OCT 24	GEN 1.7-22.....	5 OCT 23
GEN 0.6-4.....	28 NOV 24	GEN 1.7-23.....	5 OCT 23
GEN 1		GEN 1.7-24.....	5 OCT 23
GEN 1.1-1.....	14 JUL22	GEN 1.7-25.....	5 OCT 23
GEN 1.1-2.....	14 JUL22	GEN 1.7-26.....	5 OCT 23
GEN 1.1-3.....	14 JUL22	GEN 1.7-27.....	5 OCT 23
GEN 1.2-1.....	25 JAN 24	GEN 1.7-28.....	5 OCT 23
GEN 1.2-2.....	25 JAN 24	GEN 2	
GEN 1.2-3.....	25 JAN 24	GEN 2.1-1.....	11 AUG 22
GEN 1.2-4.....	3 OCT 24	GEN 2.1-2.....	11 AUG 22
GEN 1.2-5.....	31 OCT 24	GEN 2.1-3.....	11 AUG 22
GEN 1.2-6.....	25 JAN 24	GEN 2.2-1.....	25 JAN 24
GEN 1.2-7.....	25 JAN 24	GEN 2.2-2.....	25 JAN 24
GEN 1.2-8.....	25 JAN 24	GEN 2.2-3.....	25 JAN 24
GEN 1.2-9.....	25 JAN 24	GEN 2.2-4.....	28 NOV 24
GEN 1.2-10.....	25 JAN 24	GEN 2.2-5.....	5 SEP 24
GEN 1.2-11.....	25 JAN 24	GEN 2.2-6.....	5 SEP 24
GEN 1.2-12.....	25 JAN 24	GEN 2.2-7.....	25 JAN 24
GEN 1.2-13.....	25 JAN 24	GEN 2.2-8.....	25 JAN 24
GEN 1.2-14.....	25 JAN 24	GEN 2.2-9.....	11 JUL 24
GEN 1.2-15.....	25 JAN 24	GEN 2.2-10.....	25 JAN 24
GEN 1.2-16.....	25 JAN 24	GEN 2.2-11.....	28 NOV 24
GEN 1.2-17.....	25 JAN 24	GEN 2.2-12.....	25 JAN 24
GEN 1.2-18.....	3 OCT 24	GEN 2.2-13.....	25 JAN 24
GEN 1.2-19.....	3 OCT 24	GEN 2.2-14.....	25 JAN 24
GEN 1.2-20.....	25 JAN 24	GEN 2.2-15.....	25 JAN 24
GEN 1.3-1.....	11 AUG 22	GEN 2.2-16.....	25 JAN 24
GEN 1.3-2.....	11 AUG 22	GEN 2.2-17.....	25 JAN 24
GEN 1.4-1.....	11 AUG 22	GEN 2.2-18.....	25 JAN 24
GEN 1.4-2.....	11 AUG 22	GEN 2.2-19.....	28 NOV 24
GEN 1.5-1.....	26 JAN 23	GEN 2.2-20.....	25 JAN 24
GEN 1.5-2.....	8 SEP 22	GEN 2.2-21.....	25 JAN 24
GEN 1.5-3.....	29 DEC 22	GEN 2.2-22.....	25 JAN 24
GEN 1.5-4.....	29 DEC 22	GEN 2.2-23.....	25 JAN 24
GEN 1.6-1.....	28 NOV 24	GEN 2.2-24.....	25 JAN 24
GEN 1.6-2.....	28 NOV 24	GEN 2.2-25.....	28 NOV 24
GEN 1.6-3.....	28 NOV 24	GEN 2.2-26.....	28 NOV 24
GEN 1.6-4.....	28 NOV 24	GEN 2.2-27.....	25 JAN 24
GEN 1.6-5.....	28 NOV 24	GEN 2.2-28.....	25 JAN 24
GEN 1.6-6.....	28 NOV 24	GEN 2.2-29.....	25 JAN 24
GEN 1.6-7.....	28 NOV 24	GEN 2.2-30.....	25 JAN 24
GEN 1.6-8.....	28 NOV 24	GEN 2.2-31.....	25 JAN 24
GEN 1.6-9.....	28 NOV 24	GEN 2.2-32.....	5 SEP 24
GEN 1.6-10.....	28 NOV 24	GEN 2.3-1.....	28 NOV 24
GEN 1.7-1.....	5 OCT 23	GEN 2.3-2.....	28 NOV 24
		GEN 2.3-3.....	28 NOV 24
		GEN 2.3-4.....	28 NOV 24
		GEN 2.3-5.....(AMDT 446/24) 28 NOV 24
		GEN 2.3-6.....	28 NOV 24
		GEN 2.3-7.....	28 NOV 24

Strana / Page	Datum / Date	Strana / Page	Datum / Date
ENR 1.9-9	21 JUL 16	ENR 2.1-25	28 NOV 24
ENR 1.9-10	9 SEP 21	ENR 2.1-26	28 NOV 24
ENR 1.9-11	21 JUL 16	ENR 2.1-27	28 NOV 24
ENR 1.9-12	9 SEP 21	ENR 2.1-28	28 NOV 24
ENR 1.9-13	21 JUL 16	ENR 2.1-29	28 NOV 24
ENR 1.9-14	28 APR 16	ENR 2.1-30	28 NOV 24
ENR 1.9-15	15 SEP 16	ENR 2.1-31	28 NOV 24
ENR 1.9-16	28 APR 16	ENR 2.1-32	28 NOV 24
ENR 1.9-17	28 APR 16	ENR 2.2-1	13 JUL 23
ENR 1.9-18	29 DEC 22	ENR 2.2-2	13 JUL 23
ENR 1.9-19	29 DEC 22	ENR 2.2-3	13 JUL 23
ENR 1.9-20	21 JUL 16	ENR 2.2-4	13 JUL 23
ENR 1.9-21	25 MAR 21	ENR 2.2-5	28 NOV 24
ENR 1.10-1	14 JUL 22	ENR 2.2-6	13 JUL 23
ENR 1.10-2	14 JUL 22	ENR 3	
ENR 1.10-3	31 OCT 24	ENR 3.1-1	28 NOV 24
ENR 1.10-4	31 OCT 24	ENR 3.2-1	4 NOV 21
ENR 1.10-5	31 OCT 24	ENR 3.2-2	4 NOV 21
ENR 1.10-6	31 OCT 24	ENR 3.2-3	4 NOV 21
ENR 1.10-7	31 OCT 24	ENR 3.2-4	4 NOV 21
ENR 1.10-8	14 JUL 22	ENR 3.2-5	4 NOV 21
ENR 1.10-9	14 JUL 22	ENR 3.2-6	4 NOV 21
ENR 1.10-10	14 JUL 22	ENR 3.2-7	4 NOV 21
ENR 1.10-11	21 MAR 24	ENR 3.2-8	4 NOV 21
ENR 1.10-12	14 JUL 22	ENR 3.2-9	13 JUL 23
ENR 1.10-13	23 FEB 23	ENR 3.2-10	4 NOV 21
ENR 1.11-1	22 FEB 24	ENR 3.3-1	28 NOV 24
ENR 1.12-1	28 NOV 24	ENR 3.4-1	28 NOV 24
ENR 1.12-2	28 NOV 24	ENR 4	
ENR 1.12-3	28 NOV 24	ENR 4.1-1	28 NOV 24
ENR 1.13-1	28 NOV 24	ENR 4.1-2	28 NOV 24
ENR 1.14-1	28 MAR 96	ENR 4.2-1	28 NOV 24
ENR 1.14-2	14 APR 05	ENR 4.3-1	28 NOV 24
ENR 1.14-3	6 MAY 10	ENR 4.4-1	28 NOV 24
ENR 1.14-4	18 AUG 05	ENR 4.4-2	28 NOV 24
ENR 1.14-5	18 AUG 05	ENR 4.4-3	28 NOV 24
ENR 1.14-6	18 AUG 05	ENR 4.4-4	28 NOV 24
ENR 1.14-7	18 AUG 05	ENR 4.5-1	28 NOV 24
ENR 1.14-9	18 AUG 05	ENR 5	
ENR 1.14-10	18 AUG 05	ENR 5.1-1	3 NOV 22
ENR 1.14-11	18 AUG 05	ENR 5.1-2	3 NOV 22
ENR 1.14-13	18 AUG 05	ENR 5.1-3	3 NOV 22
ENR 1.14-14	18 AUG 05	ENR 5.1-4	3 NOV 22
ENR 1.14-15	18 AUG 05	ENR 5.1-5	3 NOV 22
ENR 1.14-17	27 APR 06	ENR 5.1-6	3 NOV 22
ENR 1.14-18	27 APR 06	ENR 5.1-7	7 SEP 23
ENR 1.14-19	26 MAR 20	ENR 5.1-8	3 NOV 22
ENR 1.14-20	13 JAN 11	ENR 5.1-9	29 DEC 22
ENR 1.14-21	13 JAN 11	ENR 5.1-10	7 SEP 23
ENR 2		ENR 5.2-1	29 DEC 22
ENR 2.1-1	28 NOV 24	ENR 5.2-2	29 DEC 22
ENR 2.1-2	28 NOV 24	ENR 5.2-3	29 DEC 22
ENR 2.1-3	28 NOV 24	ENR 5.2-4	29 DEC 22
ENR 2.1-4	28 NOV 24	ENR 5.2-5	29 DEC 22
ENR 2.1-5	28 NOV 24	ENR 5.2-6	29 DEC 22
ENR 2.1-6	28 NOV 24	ENR 5.2-7	18 MAY 23
ENR 2.1-7	28 NOV 24	ENR 5.2-8	18 MAY 23
ENR 2.1-8	28 NOV 24	ENR 5.2-9	18 MAY 23
ENR 2.1-9	28 NOV 24	ENR 5.2-10	18 MAY 23
ENR 2.1-10	28 NOV 24	ENR 5.2-11	18 MAY 23
ENR 2.1-11	28 NOV 24	ENR 5.2-12	18 MAY 23
ENR 2.1-12	28 NOV 24	ENR 5.2-13	18 MAY 23
ENR 2.1-13	28 NOV 24	ENR 5.2-14	18 MAY 23
ENR 2.1-14	28 NOV 24	ENR 5.2-15	7 SEP 23
ENR 2.1-15	28 NOV 24	ENR 5.2-16	18 MAY 23
ENR 2.1-16	28 NOV 24	ENR 5.2-17	18 MAY 23
ENR 2.1-17	28 NOV 24	ENR 5.2-18	18 MAY 23
ENR 2.1-18	28 NOV 24	ENR 5.2-19	18 MAY 23
ENR 2.1-19	28 NOV 24	ENR 5.2-20	18 MAY 23
ENR 2.1-20	28 NOV 24	ENR 5.2-21	18 MAY 23
ENR 2.1-21	28 NOV 24	ENR 5.2-22	18 MAY 23
ENR 2.1-22	28 NOV 24	ENR 5.2-23	18 MAY 23
ENR 2.1-23	28 NOV 24		
ENR 2.1-24	28 NOV 24		

Strana / Page	Datum / Date	Strana / Page	Datum / Date
ENR 5.2-24	18 MAY 23	AD 0.6-14	3 OCT 24
ENR 5.2-25	21 MAR 24	AD 0.6-15	28 NOV 24
ENR 5.3-1	28 NOV 24	AD 0.6-16	28 NOV 24
ENR 5.3-2	28 NOV 24	AD 0.6-17	5 SEP 24
ENR 5.3-3	28 NOV 24		
ENR 5.4-1	6 OCT 22	AD 1	
ENR 5.4-2	8 AUG 24	AD 1.1-1	31 OCT 24
ENR 5.4-3	8 AUG 24	AD 1.1-2	31 OCT 24
ENR 5.4-4	8 AUG 24	AD 1.1-3	31 OCT 24
ENR 5.4-5	8 AUG 24	AD 1.1-4	31 OCT 24
ENR 5.4-6	8 AUG 24	AD 1.1-5	31 OCT 24
ENR 5.4-7	8 AUG 24	AD 1.1-6	31 OCT 24
ENR 5.4-8	8 AUG 24	AD 1.1-7	31 OCT 24
ENR 5.4-9	8 AUG 24	AD 1.1-8	31 OCT 24
ENR 5.4-10	8 AUG 24	AD 1.2-1	25 JAN 24
ENR 5.4-11	8 AUG 24	AD 1.2-2	25 JAN 24
ENR 5.4-12	8 AUG 24	AD 1.2-3	25 JAN 24
ENR 5.4-13	8 AUG 24	AD 1.2-4	25 JAN 24
ENR 5.4-14	8 AUG 24	AD 1.2-5	25 JAN 24
ENR 5.4-15	8 AUG 24	AD 1.2-6	25 JAN 24
ENR 5.4-16	8 AUG 24	AD 1.2-7	25 JAN 24
ENR 5.4-17	(AMDT 441/24) 8 AUG 24	AD 1.2-8	25 JAN 24
ENR 5.4-18	8 AUG 24	AD 1.2-9	25 JAN 24
ENR 5.4-19	8 AUG 24	AD 1.3-AD INDEX CHART	2 DEC 21
ENR 5.4-20	8 AUG 24	AD 1.3-3	13 JUL 23
ENR 5.5-1	25 JAN 24	AD 1.3-4	11 AUG 22
ENR 5.5-2	25 JAN 24	AD 1.3-5	7 SEP 23
ENR 5.5-3	25 JAN 24	AD 1.3-6	16 MAY 24
ENR 5.5-4	25 JAN 24	AD 1.4-1	21 OCT 10
ENR 5.5-5	25 JAN 24	AD 1.5-1	22 APR 21
ENR 5.5-6	31 OCT 24		
ENR 5.5-7	25 JAN 24	AD 2	
ENR 5.5-8	25 JAN 24	BRNO/TUŘANY	
ENR 5.5-9	25 JAN 24	AD 2-LKTB-1-1	11 JUL 24
ENR 5.5-10	25 JAN 24	AD 2-LKTB-1-2	3 OCT 24
ENR 5.5-11	25 JAN 24	AD 2-LKTB-1-3	11 JUL 24
ENR 5.5-12	25 JAN 24	AD 2-LKTB-1-4	11 JUL 24
ENR 5.5-13	25 JAN 24	AD 2-LKTB-1-5	3 OCT 24
ENR 5.5-14	25 JAN 24	AD 2-LKTB-1-6	(AMDT 440/24) 11 JUL 24
ENR 5.5-15	25 JAN 24	AD 2-LKTB-1-7	11 JUL 24
ENR 5.5-16	25 JAN 24	AD 2-LKTB-1-8	8 AUG 24
ENR 5.5-17	25 JAN 24	AD 2-LKTB-1-9	11 JUL 24
ENR 5.5-18	25 JAN 24	AD 2-LKTB-1-10	3 OCT 24
ENR 5.5-19	25 JAN 24	AD 2-LKTB-1-11	11 JUL 24
ENR 5.5-20	31 OCT 24	AD 2-LKTB-1-12	11 JUL 24
ENR 5.6-1	28 NOV 24	AD 2-LKTB-1-13	11 JUL 24
		AD 2-LKTB-1-14	11 JUL 24
ENR 6		AD 2-LKTB-1-15	28 NOV 24
ENR 6.1-1 ERC	11 JUL 24	AD 2-LKTB-1-16	28 NOV 24
ENR 6.1-3 ERC	28 NOV 24	AD 2-LKTB-1-17	28 NOV 24
ENR 6.1-5 ERC	28 NOV 24	AD 2-LKTB-1-18	28 NOV 24
ENR 6.1-7 ERC	2 NOV 23	AD 2-LKTB-1-19	28 NOV 24
ENR 6.1-9 ERC	28 NOV 24	AD 2-LKTB-1-20	28 NOV 24
ENR 6.3-1-AREAS INDEX CHART	13 JUL 23	AD 2-LKTB-1-21	28 NOV 24
ENR 6.3-3-AREAS INDEX CHART	25 JAN 24	AD 2-LKTB-1-22	28 NOV 24
ENR 6.7-RFC	7 NOV 19	AD 2-LKTB-1-23	28 NOV 24
ENR 6.9-ATCSMA	7 SEP 23	AD 2-LKTB-1-24	28 NOV 24
		AD 2-LKTB-1-25	28 NOV 24
		AD 2-LKTB-1-26	28 NOV 24
		AD 2-LKTB-1-27	28 NOV 24
		AD 2-LKTB-1-28	28 NOV 24
		LKTB AD 2-19-1	21 MAR 24
		LKTB AD 2-19-2	13 JUL 23
		LKTB AD 2-20	21 MAR 24
		LKTB AD 2-21-1	31 OCT 24
		LKTB AD 2-21-3	21 MAR 24
		AD 2-LKTB-RNAV SID RWY 27	21 MAR 24
		AD 2-LKTB-RNAV SID RWY 09	21 MAR 24
		AD 2-LKTB-RNAV STAR RWY 27	11 JUL 24
		AD 2-LKTB-RNAV STAR RWY 09	21 MAR 24
		LKTB AD 2-31	21 MAR 24
		LKTB AD 2-37-1	5 SEP 24
		LKTB AD 2-37-3	5 SEP 24
		LKTB AD 2-37-4	5 SEP 24

**ČÁST 3 - LETIŠTĚ (AD)
PART 3-AERODROMES (AD)**

AD 0

AD 0.6-1	12 AUG 21
AD 0.6-2	11 JUL 24
AD 0.6-3	28 NOV 24
AD 0.6-4	3 OCT 24
AD 0.6-5	13 JUN 24
AD 0.6-6	28 NOV 24
AD 0.6-7	28 NOV 24
AD 0.6-8	8 AUG 24
AD 0.6-9	8 AUG 24
AD 0.6-10	3 OCT 24
AD 0.6-11	3 OCT 24
AD 0.6-12	28 NOV 24
AD 0.6-13	28 NOV 24



Strana / Page	Datum / Date	Strana / Page	Datum / Date
LKTB AD 2-37-5	5 SEP 24	AD 2-LKKV-1-8	28 NOV 24
LKTB AD 2-37-7	5 SEP 24	AD 2-LKKV-1-9	28 NOV 24
LKTB AD 2-37-9	5 SEP 24	AD 2-LKKV-1-10	28 NOV 24
LKTB AD 2-37-10	5 SEP 24	AD 2-LKKV-1-11	28 NOV 24
LKTB AD 2-37-11	5 SEP 24	AD 2-LKKV-1-12	28 NOV 24
LKTB AD 2-37-13	5 SEP 24	AD 2-LKKV-1-13	28 NOV 24
AD 2-LKTB-VFRC	21 MAR 24	AD 2-LKKV-1-14	28 NOV 24
LKTB AD 2-41	25 APR 96	AD 2-LKKV-1-15	28 NOV 24
LKTB AD 2-43	21 MAR 24	AD 2-LKKV-1-16	28 NOV 24
ČÁSLAV		AD 2-LKKV-1-17	28 NOV 24
AD 2-LKCV-1-1	28 NOV 24	AD 2-LKKV-1-18	28 NOV 24
AD 2-LKCV-1-2	8 AUG 24	AD 2-LKKV-1-19	28 NOV 24
AD 2-LKCV-1-3	8 AUG 24	AD 2-LKKV-1-20	28 NOV 24
AD 2-LKCV-1-4	28 NOV 24	AD 2-LKKV-1-21	28 NOV 24
AD 2-LKCV-1-5	3 OCT 24	LKKV AD 2-19	2 DEC 21
AD 2-LKCV-1-6	3 OCT 24	LKKV AD 2-21	28 NOV 24
AD 2-LKCV-1-7	3 OCT 24	LKKV AD 2-25	13 JUN 24
AD 2-LKCV-1-8	3 OCT 24	AD 2-LKKV-RNAV SID RWY 29	24 MAR 22
AD 2-LKCV-1-9	8 AUG 24	AD 2-LKKV-RNAV SID RWY 11	19 MAY 22
AD 2-LKCV-1-10	28 NOV 24	LKKV AD 2-31	24 MAR 22
AD 2-LKCV-1-11	28 NOV 24	AD 2-LKKV-RNAV STAR RWY 29	24 MAR 22
AD 2-LKCV-1-12	28 NOV 24	AD 2-LKKV-RNAV STAR RWY 11	24 MAR 22
AD 2-LKCV-1-13	28 NOV 24	LKKV AD 2-37-1	2 DEC 21
AD 2-LKCV-1-14	8 AUG 24	LKKV AD 2-37-3	2 DEC 21
LKCV AD 2-19-1	28 NOV 24	LKKV AD 2-37-4	4 NOV 21
LKCV AD 2-19-2	28 NOV 24	LKKV AD 2-37-5	2 DEC 21
AD 2-LKCV-RNAV SID RWY 31	28 NOV 24	LKKV AD 2-37-7	2 DEC 21
AD 2-LKCV-RNAV SID RWY 13	28 NOV 24	LKKV AD 2-37-8	(AMDT 400/21) 4 NOV 21
AD 2-LKCV-RNAV STAR RWY 31	28 NOV 24	LKKV AD 2-37-9	2 DEC 21
AD 2-LKCV-RNAV STAR RWY 13	28 NOV 24	AD 2-LKKV-VFRC	24 MAR 22
LKCV AD 2-37-1	28 NOV 24	LKKV AD 2-41	25 APR 96
LKCV AD 2-37-2	28 NOV 24	LKKV AD 2-43	7 SEP 23
LKCV AD 2-37-3	28 NOV 24	KBELY	
LKCV AD 2-37-4	28 NOV 24	AD 2-LKKB-1-1	8 AUG 24
LKCV AD 2-37-5	28 NOV 24	AD 2-LKKB-1-2	8 AUG 24
LKCV AD 2-37-6	28 NOV 24	AD 2-LKKB-1-3	8 AUG 24
LKCV AD 2-37-7	28 NOV 24	AD 2-LKKB-1-4	8 AUG 24
LKCV AD 2-37-8	28 NOV 24	AD 2-LKKB-1-5	8 AUG 24
AD 2-LKCV-VFRC	18 APR 24	AD 2-LKKB-1-6	8 AUG 24
LKCV AD 2-43	28 NOV 24	AD 2-LKKB-1-7	8 AUG 24
ČESKÉ BUDĚJOVICE		AD 2-LKKB-1-8	8 AUG 24
AD 2-LKCS-1-1	13 JUN 24	AD 2-LKKB-1-9	8 AUG 24
AD 2-LKCS-1-2	13 JUN 24	AD 2-LKKB-1-10	8 AUG 24
AD 2-LKCS-1-3	11 JUL 24	AD 2-LKKB-1-11	8 AUG 24
AD 2-LKCS-1-4	13 JUN 24	AD 2-LKKB-1-12	8 AUG 24
AD 2-LKCS-1-5	3 OCT 24	AD 2-LKKB-1-13	8 AUG 24
AD 2-LKCS-1-6	13 JUN 24	AD 2-LKKB-1-14	8 AUG 24
AD 2-LKCS-1-7	13 JUN 24	LKKB AD 2-19	8 AUG 24
AD 2-LKCS-1-8	13 JUN 24	AD 2-LKKB-RNAV STAR RWY 24	18 MAY 23
AD 2-LKCS-1-9	13 JUN 24	LKKB AD 2-37-1	(AMDT 441/24) 8 AUG 24
AD 2-LKCS-1-10	13 JUN 24	LKKB AD 2-37-3	(AMDT 441/24) 8 AUG 24
AD 2-LKCS-1-11	13 JUN 24	AD 2-LKKB-VFRC	18 MAY 23
AD 2-LKCS-1-12	13 JUN 24	LKKB AD 2-43	23 MAR 23
AD 2-LKCS-1-13	13 JUN 24	KUNOVICE	
AD 2-LKCS-1-14	13 JUN 24	AD 2-LKKU-1-1	28 NOV 24
LKCS AD 2-19-1	3 OCT 24	AD 2-LKKU-1-2	8 AUG 24
AD 2-LKCS-RNAV SID RWY 27	16 MAY 24	AD 2-LKKU-1-3	8 AUG 24
AD 2-LKCS-RNAV SID RWY 09	16 MAY 24	AD 2-LKKU-1-4	8 AUG 24
LKCS AD 2-31	13 JUL 23	AD 2-LKKU-1-5	8 AUG 24
AD 2-LKCS-RNAV STAR RWY 27	11 JUL 24	AD 2-LKKU-1-6	28 NOV 24
LKCS AD 2-37-1	31 OCT 24	AD 2-LKKU-1-7	8 AUG 24
LKCS AD 2-37-3	(AMDT 425/23) 13 JUL 23	AD 2-LKKU-1-8	8 AUG 24
LKCS AD 2-37-4	13 JUL 23	AD 2-LKKU-1-9	8 AUG 24
LKCS AD 2-41	13 JUL 23	AD 2-LKKU-1-10	8 AUG 24
LKCS AD 2-43	13 JUL 23	AD 2-LKKU-1-11	(AMDT 441/24) 8 AUG 24
KARLOVY VARY		AD 2-LKKU-1-12	8 AUG 24
AD 2-LKKV-1-1	3 OCT 24	AD 2-LKKU-1-13	8 AUG 24
AD 2-LKKV-1-2	3 OCT 24	AD 2-LKKU-1-14	8 AUG 24
AD 2-LKKV-1-3	3 OCT 24	LKKU AD 2-19-1	28 NOV 24
AD 2-LKKV-1-4	3 OCT 24	LKKU AD 2-19-2	9 SEP 21
AD 2-LKKV-1-5	3 OCT 24	AD 2-LKKU-RNAV SID RWY 20C	25 JAN 24
AD 2-LKKV-1-6	3 OCT 24	AD 2-LKKU-RNAV SID RWY 02C	25 JAN 24
AD 2-LKKV-1-7	31 OCT 24	AD 2-LKKU-RNAV STAR RWY 20C	25 JAN 24
		LKKU AD 2-37-1	15 JUN 23

Strana / Page	Datum / Date	Strana / Page	Datum / Date
LKKU AD 2-37-2	5 DEC 19	AD 2-LKMT-RNAV STAR RWY 04 - 1	28 NOV 24
LKKU AD 2-37-3	18 MAY 23	AD 2-LKMT-RNAV STAR RWY 04 - 2	28 NOV 24
AD 2-LKKU-VFRC	25 JAN 24	LKMT AD 2-37-1	28 NOV 24
NÁMEŠŤ		LKMT AD 2-37-2	28 NOV 24
AD 2-LKNA-1-1	3 OCT 24	LKMT AD 2-37-3	28 NOV 24
AD 2-LKNA-1-2	3 OCT 24	LKMT AD 2-37-4	28 NOV 24
AD 2-LKNA-1-3	3 OCT 24	LKMT AD 2-37-5	28 NOV 24
AD 2-LKNA-1-4	3 OCT 24	LKMT AD 2-37-6	28 NOV 24
AD 2-LKNA-1-5	3 OCT 24	LKMT AD 2-37-7	28 NOV 24
AD 2-LKNA-1-6	(AMDT 444/24) 3 OCT 24	LKMT AD 2-37-8	28 NOV 24
AD 2-LKNA-1-7	(AMDT 444/24) 3 OCT 24	LKMT AD 2-37-9	28 NOV 24
AD 2-LKNA-1-8	3 OCT 24	LKMT AD 2-37-10	28 NOV 24
AD 2-LKNA-1-9	3 OCT 24	LKMT AD 2-37-11	28 NOV 24
AD 2-LKNA-1-10	3 OCT 24	LKMT AD 2-37-12	28 NOV 24
AD 2-LKNA-1-11	3 OCT 24	LKMT AD 2-37-13	28 NOV 24
AD 2-LKNA-1-12	3 OCT 24	LKMT AD 2-37-14	28 NOV 24
AD 2-LKNA-1-13	3 OCT 24	AD 2-LKMT-VFRC - 1	28 NOV 24
AD 2-LKNA-1-14	3 OCT 24	AD 2-LKMT-VFRC - 2	28 NOV 24
AD 2-LKNA-1-15	3 OCT 24	LKMT AD 2-41	25 APR 96
AD 2-LKNA-1-16	3 OCT 24	LKMT AD 2-43	28 NOV 24
AD 2-LKNA-1-17	3 OCT 24	PARDUBICE	
AD 2-LKNA-1-18	3 OCT 24	AD 2-LKPD-1-1	3 OCT 24
AD 2-LKNA-1-19	3 OCT 24	AD 2-LKPD-1-2	3 OCT 24
AD 2-LKNA-1-20	3 OCT 24	AD 2-LKPD-1-3	3 OCT 24
LKNA AD 2-19-1	28 NOV 24	AD 2-LKPD-1-4	3 OCT 24
LKNA AD 2-19-2	28 NOV 24	AD 2-LKPD-1-5	3 OCT 24
LKNA AD 2-19-3	28 NOV 24	AD 2-LKPD-1-6	28 NOV 24
LKNA AD 2-20	3 OCT 24	AD 2-LKPD-1-7	3 OCT 24
AD 2-LKNA-SID RWY 30	3 OCT 24	AD 2-LKPD-1-8	3 OCT 24
AD 2-LKNA-SID RWY 12	3 OCT 24	AD 2-LKPD-1-9	3 OCT 24
AD 2-LKNA-STAR RWY 30	3 OCT 24	AD 2-LKPD-1-10	3 OCT 24
AD 2-LKNA-STAR RWY 12	3 OCT 24	AD 2-LKPD-1-11	3 OCT 24
LKNA AD 2-37-1	3 OCT 24	AD 2-LKPD-1-12	3 OCT 24
LKNA AD 2-37-2	3 OCT 24	AD 2-LKPD-1-13	3 OCT 24
LKNA AD 2-37-3	3 OCT 24	AD 2-LKPD-1-14	3 OCT 24
LKNA AD 2-37-4	3 OCT 24	AD 2-LKPD-1-15	3 OCT 24
LKNA AD 2-37-5	3 OCT 24	LKPD AD 2-19	8 AUG 24
LKNA AD 2-37-6	3 OCT 24	LKPD AD 2-20	21 MAR 24
AD 2-LKNA-VFRC	3 OCT 24	LKPD AD 2-21	18 MAY 23
LKNA AD 2-43	3 OCT 24	LKPD AD 2-25	13 JUN 24
OSTRAVA/MOŠNOV		AD 2-LKPD-RNAV SID RWY 27	3 OCT 24
AD 2-LKMT-1-1	28 NOV 24	AD 2-LKPD-RNAV SID RWY 09	3 OCT 24
AD 2-LKMT-1-2	28 NOV 24	AD 2-LKPD-RNAV STAR RWY 09-27	3 OCT 24
AD 2-LKMT-1-3	28 NOV 24	LKPD AD 2-37-1	3 OCT 24
AD 2-LKMT-1-4	28 NOV 24	LKPD AD 2-37-3	3 OCT 24
AD 2-LKMT-1-5	28 NOV 24	LKPD AD 2-37-4	3 OCT 24
AD 2-LKMT-1-6	28 NOV 24	LKPD AD 2-37-5	28 NOV 24
AD 2-LKMT-1-7	28 NOV 24	LKPD AD 2-37-6	3 OCT 24
AD 2-LKMT-1-8	28 NOV 24	LKPD AD 2-37-7	3 OCT 24
AD 2-LKMT-1-9	28 NOV 24	LKPD AD 2-37-8	3 OCT 24
AD 2-LKMT-1-10	28 NOV 24	LKPD AD 2-37-9	3 OCT 24
AD 2-LKMT-1-11	28 NOV 24	LKPD AD 2-37-11	3 OCT 24
AD 2-LKMT-1-12	28 NOV 24	LKPD AD 2-37-12	3 OCT 24
AD 2-LKMT-1-13	28 NOV 24	LKPD AD 2-37-13	3 OCT 24
AD 2-LKMT-1-14	28 NOV 24	LKPD AD 2-37-14	3 OCT 24
AD 2-LKMT-1-15	28 NOV 24	AD 2-LKPD-VFRC	8 AUG 24
AD 2-LKMT-1-16	28 NOV 24	LKPD AD 2-43	23 MAR 23
AD 2-LKMT-1-17	28 NOV 24	PRAHA/RUZYŇ	
AD 2-LKMT-1-18	28 NOV 24	AD 2-LKPR-1-1	28 NOV 24
AD 2-LKMT-1-19	28 NOV 24	AD 2-LKPR-1-2	28 NOV 24
AD 2-LKMT-1-20	28 NOV 24	AD 2-LKPR-1-3	28 NOV 24
LKMT AD 2-19-1	28 NOV 24	AD 2-LKPR-1-4	28 NOV 24
LKMT AD 2-19-2	24 MAY 18	AD 2-LKPR-1-5	28 NOV 24
LKMT AD 2-21-1	28 NOV 24	AD 2-LKPR-1-6	28 NOV 24
LKMT AD 2-21-3	28 NOV 24	AD 2-LKPR-1-7	28 NOV 24
LKMT AD 2-25	28 NOV 24	AD 2-LKPR-1-8	28 NOV 24
LKMT AD 2-27-1	23 OCT 08	AD 2-LKPR-1-9	28 NOV 24
AD 2-LKMT-RNAV SID RWY 22 - 1	28 NOV 24	AD 2-LKPR-1-10	28 NOV 24
AD 2-LKMT-RNAV SID RWY 22 - 2	28 NOV 24	AD 2-LKPR-1-11	28 NOV 24
AD 2-LKMT-RNAV SID RWY 04 - 1	28 NOV 24	AD 2-LKPR-1-12	28 NOV 24
AD 2-LKMT-RNAV SID RWY 04 - 2	28 NOV 24	AD 2-LKPR-1-13	28 NOV 24
LKMT AD 2-31	28 NOV 24	AD 2-LKPR-1-14	28 NOV 24
AD 2-LKMT-RNAV STAR RWY 22 - 1	28 NOV 24	AD 2-LKPR-1-15	28 NOV 24
AD 2-LKMT-RNAV STAR RWY 22 - 2	28 NOV 24	AD 2-LKPR-1-16	28 NOV 24



Strana / Page	Datum / Date	Strana / Page	Datum / Date
AD 2-LKPR-1-17.....	28 NOV 24	AD 2-LKVO-1-3.....	5 SEP 24
AD 2-LKPR-1-18.....	28 NOV 24	AD 2-LKVO-1-4.....	28 NOV 24
AD 2-LKPR-1-19.....	28 NOV 24	AD 2-LKVO-1-5.....	5 SEP 24
AD 2-LKPR-1-20.....	28 NOV 24	AD 2-LKVO-1-6.....	5 SEP 24
AD 2-LKPR-1-21.....	28 NOV 24	AD 2-LKVO-1-7.....	3 OCT 24
AD 2-LKPR-1-22.....	28 NOV 24	AD 2-LKVO-1-8.....	3 OCT 24
AD 2-LKPR-1-23.....	28 NOV 24	AD 2-LKVO-1-9.....	3 OCT 24
AD 2-LKPR-1-24.....	28 NOV 24	AD 2-LKVO-1-10.....	3 OCT 24
AD 2-LKPR-1-25.....	28 NOV 24	AD 2-LKVO-1-11.....	5 SEP 24
AD 2-LKPR-1-26.....	28 NOV 24	AD 2-LKVO-1-12.....	5 SEP 24
AD 2-LKPR-1-27.....	28 NOV 24	AD 2-LKVO-1-13.....	5 SEP 24
AD 2-LKPR-1-28.....	28 NOV 24	LKVO AD 2-19-1.....	5 SEP 24
AD 2-LKPR-1-29.....	28 NOV 24	AD 2-LKVO-SID RWY 10.....	28 DEC 23
AD 2-LKPR-1-30.....	28 NOV 24	AD 2-LKVO-SID RWY 28.....	28 DEC 23
AD 2-LKPR-1-31.....	28 NOV 24	AD 2-LKVO-RNAV STAR RWY 10-28.....(AMDT 432/23)	28 DEC 23
AD 2-LKPR-1-32.....	28 NOV 24	LKVO AD 2-37-1.....	28 DEC 23
AD 2-LKPR-1-33.....	28 NOV 24	LKVO AD 2-37-3.....	28 DEC 23
AD 2-LKPR-1-34.....	28 NOV 24	LKVO AD 2-37-5.....(AMDT 432/23)	28 DEC 23
AD 2-LKPR-1-35.....	28 NOV 24	LKVO AD 2-37-6.....	28 DEC 23
AD 2-LKPR-1-36.....	28 NOV 24	LKVO AD 2-37-7.....	28 DEC 23
AD 2-LKPR-1-37.....	28 NOV 24	LKVO AD 2-37-9.....(AMDT 432/23)	28 DEC 23
AD 2-LKPR-1-38.....	28 NOV 24	LKVO AD 2-37-10.....	28 DEC 23
AD 2-LKPR-1-39.....	28 NOV 24	LKVO AD 2-37-11.....	28 DEC 23
AD 2-LKPR-1-40.....	28 NOV 24	AD 2-LKVO-VFRC.....	28 DEC 23
AD 2-LKPR-1-41.....	28 NOV 24	LKVO AD 2-43.....	28 DEC 23
AD 2-LKPR-1-42.....	28 NOV 24		
AD 2-LKPR-1-43.....	28 NOV 24		
AD 2-LKPR-1-44.....	28 NOV 24		
AD 2-LKPR-1-45.....	28 NOV 24		
AD 2-LKPR-1-46.....	28 NOV 24		
AD 2-LKPR-1-47.....	28 NOV 24		
LKPR AD 2-19-1.....(AMDT 439/24)	13 JUN 24		
LKPR AD 2-19-2.....	13 JUN 24		
LKPR AD 2-20-1.....	5 SEP 24		
LKPR AD 2-21-1.....(AMDT 439/24)	13 JUN 24		
LKPR AD 2-21-5.....	13 JUN 24		
LKPR AD 2-21-7.....	3 NOV 22		
LKPR AD 2-21-9.....	3 NOV 22		
LKPR AD 2-25-1.....	13 JUN 24		
LKPR AD 2-25-3.....	13 JUN 24		
LKPR AD 2-25-5.....	3 OCT 24		
LKPR AD 2-27-1.....	22 MAY 97		
LKPR AD 2-27-3.....	3 MAY 12		
AD 2-LKPR-RNAV SID RWY 24.....(AMDT 446/24)	28 NOV 24		
AD 2-LKPR-RNAV SID RWY 30.....(AMDT 446/24)	28 NOV 24		
AD 2-LKPR-RNAV SID RWY 06.....(AMDT 446/24)	28 NOV 24		
AD 2-LKPR-RNAV SID RWY 12.....(AMDT 446/24)	28 NOV 24		
LKPR AD 2-31.....	29 DEC 22		
AD 2-LKPR-RNAV STAR RWY 24.....	28 NOV 24		
AD 2-LKPR-RNAV STAR RWY 30.....	28 NOV 24		
AD 2-LKPR-RNAV STAR RWY 06.....	28 NOV 24		
AD 2-LKPR-RNAV STAR RWY 12.....	28 NOV 24		
LKPR AD 2-37-1.....	16 MAY 24		
LKPR AD 2-37-3.....	16 MAY 24		
LKPR AD 2-37-4.....	5 DEC 19		
LKPR AD 2-37-5.....	3 NOV 22		
LKPR AD 2-37-7.....	3 NOV 22		
LKPR AD 2-37-9.....	16 MAY 24		
LKPR AD 2-37-10.....	5 DEC 19		
LKPR AD 2-37-11.....	16 MAY 24		
LKPR AD 2-37-15.....	3 NOV 22		
LKPR AD 2-37-17.....	3 NOV 22		
LKPR AD 2-37-18.....	5 DEC 19		
LKPR AD 2-37-19.....	3 NOV 22		
LKPR AD 2-37-21.....	3 NOV 22		
LKPR AD 2-37-23.....	3 NOV 22		
LKPR AD 2-37-24.....	5 DEC 19		
LKPR AD 2-37-25.....	3 NOV 22		
AD 2-LKPR-VFRC.....	18 APR 24		
AD 2-LKPR-CAC.....	28 NOV 24		
LKPR AD 2-41.....	14 SEP 17		
LKPR AD 2-43.....	23 MAR 23		
PRAHA/VODOCHODY			
AD 2-LKVO-1-1.....	28 NOV 24		
AD 2-LKVO-1-2.....	5 SEP 24		

Záměrně nepoužito
Intentionally Left Blank

1.7.31	DOC 8400 - Postupy pro letové navigační služby - ICAO zkratky a kódy (deváté vydání)	GEN 1.7-23	1.7.31	DOC 8400 Ð Procedures for Air Navigation Services - ICAO Abbreviations and Codes (Ninth Edition)	GEN 1.7-23
1.7.32	DOC 10066 - Postupy pro letové navigační služby - Správa leteckých informací (první vydání)	GEN 1.7-23	1.7.32	DOC 10066 - Procedures for Air Navigation Services - Aeronautical Information Management (First Edition)	GEN 1.7-23
1.7.33	Rozdíly od předpisů unijního práva	GEN 1.7-24	1.7-33	Differences from the union law regulations	GEN 1.7-24
1.7.34	Data, která nespĺňují požadavky na kvalitu	GEN 1.7-28	1.7-34	Data that do not meet quality requirements	GEN 1.7-28

GEN 2. TABULKY A KÓDY

GEN 2.1	Měřicí systém, značky letadel, svátky	GEN 2.1-1
2.1.1	Měřicí jednotky	GEN 2.1-1
2.1.2	Časový referenční systém	GEN 2.1-2
2.1.3	Horizontální referenční systém	GEN 2.1-2
2.1.4	Vertikální referenční systém	GEN 2.1-2
2.1.5	Státní příslušnost letadla a rejstříkové značky	GEN 2.1-3
2.1.6	Státní svátky	GEN 2.1-3
GEN 2.2	Zkratky používané v publikacích AIS	GEN 2.2-1
GEN 2.3.	Mapové značky	GEN 2.3-1
GEN 2.4	Směrovací značky míst	GEN 2.4-1
GEN 2.5	Seznam radionavigačních zařízení	GEN 2.5-1
GEN 2.6	Přepočítávací tabulky	GEN 2.6-1
GEN 2.7	Tabulky východů/západů Slunce	GEN 2.7-1
2.7.1	Všeobecné informace	GEN 2.7-1
2.7.2	Abecední seznam	GEN 2.7-1
2.7.3	Tabulka východů/západů slunce a občanského svítání/soumraku	GEN 2.7-1

GEN 3. SLUŽBY

GEN 3.1	Letecké informační služby	GEN 3.1-1
3.1.1	Odpovědná služba	GEN 3.1-1
3.1.2	Prostor působnosti	GEN 3.1-1
3.1.3	Letecké publikace	GEN 3.1-2
3.1.4	AIRAC Systém	GEN 3.1-4
3.1.5	Služba předletových informací na letištích	GEN 3.1-5
3.1.6	Elektronická data terénu a překážek	GEN 3.1-7
GEN 3.2	Letecké mapy	GEN 3.2-1
3.2.1	Odpovědné služby	GEN 3.2-1
3.2.2	Udržování leteckých map	GEN 3.2-1
3.2.3	Způsob distribuce	GEN 3.2-1
3.2.4	Seznam mapových sérií	GEN 3.2-1
3.2.5	Seznam map	GEN 3.2-4
3.2.6	Klad listů Letecké mapy světa (WAC) - ICAO 1:1 000 000	GEN 3.2-7
3.2.7	Topografické mapy	GEN 3.2-7
3.2.8	Opravy map, které nejsou součástí AIP	GEN 3.2-8
GEN 3.3	Letové provozní služby	GEN 3.3-1
3.3.1	Odpovědné služby	GEN 3.3-1
3.3.2	Oblast odpovědnosti	GEN 3.3-2
3.3.3	Druhy služeb	GEN 3.3-2
3.3.4	Koordinace mezi provozovatelem a letovou provozní službou	GEN 3.3-2
3.3.5	Minimálních letová výška	GEN 3.3-2
3.3.6	Seznam adres stanovišť letových provozních služeb	GEN 3.3-3
GEN 3.4	Spojovací služby	GEN 3.4-1
3.4.1	Odpovědné služby	GEN 3.4-1

GEN 2. TABLES AND CODES

GEN 2.1	Measuring system, aircraft markings, holidays	GEN 2.1-1
2.1.1	Units of measurement	GEN 2.1-1
2.1.2	Time reference system	GEN 2.1-2
2.1.3	Horizontal reference system	GEN 2.1-2
2.1.4	Vertical reference system	GEN 2.1-2
2.1.5	Aircraft nationality and registration marks	GEN 2.1-3
2.1.6	Public holidays	GEN 2.1-3
GEN 2.2	Abbreviations used in AIS publications	GEN 2.2-1
GEN 2.3	Chart symbols	GEN 2.3-1
GEN 2.4	Location indicators	GEN 2.4-1
GEN 2.5	List of radionavigation aids	GEN 2.5-1
GEN 2.6	Conversion tables	GEN 2.6-1
GEN 2.7	Sunrise/Sunset tables	GEN 2.7-1
2.7.1	General	GEN 2.7-1
2.7.2	Alphabetical index	GEN 2.7-1
2.7.3	Sunrise/sunset tables and twilight tables	GEN 2.7-1

GEN 3. SERVICES

GEN 3.1	Aeronautical Information Services	GEN 3.1-1
3.1.1	Responsible service	GEN 3.1-1
3.1.2	Area of responsibility	GEN 3.1-1
3.1.3	Aeronautical publications	GEN 3.1-2
3.1.4	AIRAC System	GEN 3.1-4
3.1.5	Pre-flight information service at aerodromes	GEN 3.1-5
3.1.6	Electronic terrain and obstacle data	GEN 3.1-7
GEN 3.2	Aeronautical charts	GEN 3.2-1
3.2.1	Responsible services	GEN 3.2-1
3.2.2	Maintenance of charts	GEN 3.2-1
3.2.3	Purchase arrangements	GEN 3.2-1
3.2.4	Aeronautical chart series available	GEN 3.2-1
3.2.5	List of aeronautical charts available	GEN 3.2-4
3.2.6	Index to the World Aeronautical Chart (WAC) - ICAO 1:1 000 000	GEN 3.2-7
3.2.7	Topographical charts	GEN 3.2-7
3.2.8	Corrections to charts not contained in AIP	GEN 3.2-8
GEN 3.3	AIR traffic services	GEN 3.3-1
3.3.1	Responsible services	GEN 3.3-1
3.3.2	Area of responsibility	GEN 3.3-2
3.3.3	Types of services	GEN 3.3-2
3.3.4	Coordination between the operator and ATS	GEN 3.3-2
3.3.5	Minimum flight altitude	GEN 3.3-2
3.3.6	ATS units address list	GEN 3.3-3
GEN 3.4	Communication services	GEN 3.4-1
3.4.1	Responsible services	GEN 3.4-1

3.4.2	Rozsah odpovědnosti	GEN 3.4-3	3.4.2	Area of responsibility	GEN 3.4-3
3.4.3	Druhy služeb	GEN 3.4-3	3.4.3	Types of service	GEN 3.4-3
3.4.4	Požadavky a podmínky	GEN 3.4-4	3.4.4	Requirements and conditions	GEN 3.4-4
3.4.5	Controller-Pilot Data Link Communications (CPDLC)	GEN 3.4-4	3.4.5	Controller-Pilot Data Link Communications (CPDLC)	GEN 3.4-4
GEN 3.5	Meteorologické služby	GEN 3.5-1	GEN 3.5	Meteorological services	GEN 3.5-1
3.5.1	Odpovědná služba	GEN 3.5-1	3.5.1	Responsible service	GEN 3.5-1
3.5.2	Oblast odpovědnosti	GEN 3.5-3	3.5.2	Area of responsibility	GEN 3.5-3
3.5.3	Meteorologická pozorování a hlášení	GEN 3.5-3	3.5.3	Meteorological observations and reports	GEN 3.5-3
3.5.4	Druhy služeb	GEN 3.5-9	3.5.4	Types of services	GEN 3.5-9
3.5.5	Oznámení požadovaná od provozovatelů	GEN 3.5-9	3.5.5	Notification required from operators	GEN 3.5-9
3.5.6	Hlášení z letadla	GEN 3.5-9	3.5.6	Aircraft reports	GEN 3.5-9
3.5.7	Služba VOLMET	GEN 3.5-10	3.5.7	VOLMET service	GEN 3.5-10
3.5.8	Výstražná služba (SIGMET a AIRMET)	GEN 3.5-10	3.5.8	SIGMET and AIRMET service	GEN 3.5-10
3.5.9	Jiné automatizované meteorologické služby	GEN 3.5-10	3.5.9	Other automated meteorological services	GEN 3.5-10
GEN 3.6	Pátrání a záchrana	GEN 3.6-1	GEN 3.6	Search and rescue	GEN 3.6-1
3.6.1	Odpovědná služba	GEN 3.6-1	3.6.1	Responsible service	GEN 3.6-1
3.6.2	Rozsah odpovědnosti	GEN 3.6-1	3.6.2	Area of responsibility	GEN 3.6-1
3.6.3	Druhy služeb	GEN 3.6-1	3.6.3	Types of services	GEN 3.6-1
3.6.4	Podmínky, za kterých jsou služby k dispozici	GEN 3.6-2	3.6.4	Conditions of availability	GEN 3.6-2
3.6.5	Postupy a používané signály	GEN 3.6-2	3.6.5	Procedures and signals used	GEN 3.6-2
GEN 3.7	Informační služby	GEN 3.7-1	GEN 3.7	Information services	GEN 3.7-1
3.7.1	Registr(y) SWIM / Přehled(y) informačních služeb	GEN 3.7-1	3.7.1	System-wide Information Management (SWIM) Registry(ies) / Information Service Overview(s)	GEN 3.7-1
GEN 4.	POPLATKY ZA POUŽITÍ LETIŠŤ/HELIPORTŮ A ZA LETOVÉ NAVIGAČNÍ SLUŽBY		GEN 4.	CHARGES FOR AERODROMES/HELIPORTS AND NAVIGATION SERVICES	
GEN 4.1	Poplatky za použití letišť/heliportů	GEN 4.1-1	GEN 4.1	Aerodrome/heliport charges	GEN 4.1-1
4.1.1	Přistávací poplatky	GEN 4.1-1	4.1.1	Landing charges	GEN 4.1-1
4.1.2	Parkovací poplatky	GEN 4.1-4	4.1.2	Parking charges	GEN 4.1-4
4.1.3	Poplatky za použití letišť cestujícími	GEN 4.1-6	4.1.3	Passenger service charges	GEN 4.1-6
4.1.4	Vybírání poplatků	GEN 4.1-7	4.1.4	Collecting of charges	GEN 4.1-7
4.1.5	Přistávací poplatky mimo publikovanou provozní dobu AD	GEN 4.1-7	4.1.5	Landing charges out of AD published operational hours	GEN 4.1-7
4.1.6	Sazby	GEN 4.1-7	4.1.6	Rates	GEN 4.1-7
4.1.7	Koordinační poplatek	GEN 4.1-10	4.1.7	Co-ordination fee	GEN 4.1-10
GEN 4.2	Poplatky za letové navigační služby	GEN 4.2-1	GEN 4.2	Air navigation services charges	GEN 4.2-1
4.2.1	Poplatky za přibližovací a letištní služby řízení letů	GEN 4.2-1	4.2.1	Terminal navigation charges	GEN 4.2-1
4.2.2	Poplatky za použití traťových služeb	GEN 4.2-3	4.2.2	Charges for the use of en-route navigation services	GEN 4.2-3
GEN 4.3	Poplatky za výcvikové lety	GEN 4.3-1	GEN 4.3	Charges for training flights	GEN 4.3-1
4.3.1	Výcvikové lety v TMA Praha, Brno, Karlovy Vary, Ostrava - povolování a účtování poplatků	GEN 4.3-1	4.3.1	Training flights in TMA Praha, Brno, Karlovy Vary, Ostrava - issuing of clearances and charges calculation	GEN 4.3-1
4.3.2	Poplatky za výcvikové lety	GEN 4.3-1	4.3.2	Charges for approach and aerodrome navigation services of the training flight	GEN 4.3-1
4.3.3	Poplatek za cvičná přistání	GEN 4.3-3	4.3.3	Charges for training landings	GEN 4.3-3
4.3.4	Výcvikové lety na letišti Kunovice	GEN 4.3-3	4.3.4	Training flights at airport Kunovice	GEN 4.3-3
4.3.6	Výcvikové lety na letišti Praha/Vodochody	GEN 4.3-3	4.3.6	Training flights at airport Praha/Vodochody	GEN 4.3-3
4.3.7	Výcvikové lety na letišti Pardubice	GEN 4.3-4	4.3.7	Training flights at airport Pardubice	GEN 4.3-4

**GEN 1.6 SOUHRN ZÁVAZNÝCH NÁRODNÍCH PŘEDPISŮ A
MEZINÁRODNÍCH DOHOD / ÚMLUV**

1.6.1 V České republice platí tyto obecně závazné právní předpisy, které se týkají mezinárodního civilního letectví:

- 1) Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění zákona č. 189/1999 Sb., zákona č. 146/2000 Sb., zákona č. 258/2002 Sb. a zákona č. 309/2002 Sb.
- 2) Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 108/1997 Sb., ve znění vyhlášky č. 101/1999 Sb., kterou se provádí zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů.
- 3) Vyhláška č. 17/1966 Sb., o leteckém přepravním řádu, ve znění vyhlášky č. 15/1971 Sb.

1.6.2 V České republice byly vydány dále uvedené předpisy týkající se civilního letectví. Tyto předpisy jsou aplikací mezinárodních standardů a doporučených postupů ICAO a Společných leteckých předpisů (JAR). Případné odchylky od těchto předpisů jsou zveřejněny v části **GEN 1.7**.

1.6.2.1 Dle ustanovení § 102, odstavec 2 zákona č. 49/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů, mají Přílohy k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví (Letecké předpisy řady "L") povahu leteckých předpisů, přičemž předpisy JAR nemohou být v rozporu s předpisy řady "L". Letecké předpisy JAR představují podrobnější úpravu ustanovení Příloh k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví (Leteckých předpisů řady "L").

Jelikož harmonizace leteckých předpisů JAR s jednotlivými celosvětově platnými doplňky Příloh k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví probíhá v některých případech se zpožděním, platí přednostně ustanovení Leteckých předpisů řady "L", jichž se konkrétní změna dotýká, a to až do doby doplnění nebo vydání příslušného leteckého předpisu JAR.

1.6.2.2 Státní program bezpečnosti České republiky

Ministerstvo dopravy vydává Státní program bezpečnosti (SSP) jako samostatný dokument, který popisuje řízení provozní bezpečnosti letecké dopravy v České republice. Příprava, zveřejnění a dodržování SSP jsou obsaženy v příslušných ustanoveních leteckého předpisu L 19 (Hlava 3). Součástí SSP je Státní plán bezpečnosti (SPAS), který popisuje významná rizika ohrožující letecký provoz v České republice, určuje konkrétní strategii udržování vysoké úrovně bezpečnosti, a to včetně zahrnutí preventivních zmírňujících opatření na národní úrovni.

1.6.2.3 Letecké předpisy řady "L" podle ICAO. České předpisy "L" vycházejí z Annexů ICAO.

**GEN 1.6 SUMMARY OF NATIONAL REGULATIONS AND INTER-
NATIONAL AGREEMENTS / CONVENTIONS**

1.6.1 The following laws and juridical rules concerning international civil aviation are valid in the Czech Republic:

- 1) Act No. 49/1997 Coll. in wording Act No. 189/1999 Coll., Act No. 146/2000 Coll., Act No. 258/2002 Coll. and Act No. 309/2002 Coll. on civil aviation.
- 2) Decree of the Ministry of Transport and Communications No. 108/1997 Coll., in wording Decree No. 101/1999 Coll., implementing Act No. 49/1997 Coll., on civil aviation as amended by later regulations.
- 3) Decree No. 17/1966 Coll. on Air Carriage Rules in wording Decree No. 15/1971 Coll.

1.6.2 The following regulations concerning civil aviation have been issued in the Czech Republic. ICAO Standards and Recommended Practices and Procedures and Joint Aviation Requirements (JAR) are applied in these regulations. Contingent differences are published in part **GEN 1.7**.

1.6.2.1 According to provision of Section 102, paragraph 2 of Act No. 49/1997 Coll., as amended, Annexes to Convention on International Civil Aviation (aviation regulations "L" series) have the character of aviation regulations, whereas JAR regulations can not collide with the regulations "L" series. Aviation regulations JAR represent more detailed adjustment of provision of Annexes to Convention on International Civil Aviation (aviation regulations "L" series).

Since harmonization of aviation regulations JAR with particular worldwide valid supplements of Annexes to Convention on International Civil Aviation proceeds in some cases with delay, provision of Aviation regulations "L" series that the concrete amendment is concerned in holds good preferably, and that up to time of completion or publication of relevant aviation regulation JAR.

1.6.2.2 State Safety Programme of the Czech Republic

The Ministry of Transport issues the State Safety Programme State Safety Programme as a separate document that describes the operational safety management of air transport in the Czech Republic. The preparation, publication and compliance with the SSP are contained in the relevant provisions of the Czech Regulation „L 19“ (Chapter 3). Part of the SSP is the State Plan for Aviation Safety (SPAS) that describes significant risks threatening air traffic in the Czech Republic, determines specific strategy for maintaining a high level of safety, including the inclusion of preventive mitigating measures at the state level.

1.6.2.3 Czech regulations in accordance with ICAO. Czech regulations "L" series are based on ICAO Annexes.

Označení / Marking	Název předpisu / Name of Regulation	Číslo změny a opravy / No. of changes and corrections	Vydán / Issued	Účinnost / Effective
L1	Předpis o způsobilosti leteckého personálu civilního letectví / Personnel Licensing	1-167, 1-7/ČR	23.11.2006	23.11.2006
		8/ČR	30.08.2007	30.09.2007
		opr. k / corr. to 8/ČR	27.09.2007	30.09.2007
		168	27.09.2007	22.11.2007
		9/ČR	18.12.2008	18.12.2008
		opr. / corr. 1/ČR	09.04.2009	09.04.2009
		169 - část / part 1	22.10.2009	19.11.2009
		169 - část / part 2	06.05.2010	18.11.2010
		10/ČR	30.06.2011	30.06.2011
		170	15.12.2011	16.01.2012
		11/ČR	04.04.2013	04.04.2013
		12/ČR	19.09.2013	19.09.2013
		171	14.11.2013	14.11.2013

Označení / Marking	Název předpisu / Name of Regulation	Číslo změny a opravy / No. of changes and corrections	Vydán / Issued	Účinnost / Effective
L 2	Pravidla létání / Rules of the Air	1 - 44 1/ČR 2/ČR opr. / corr. 1/ČR 3/ČR 45 4/ČR 5/ČR 6/ČR 7/ČR 46 8/ČR opr. / corr. 2/ČR 47 + 9/ČR 10/ČR 11/ČR 12/ČR 48 + 13/ČR	13.11.2014 05.03.2015 10.12.2015 10.12.2015 26.05.2016 13.10.2016 12.10.2017 12.10.2017 09.11.2017 29.03.2018 13.09.2018 25.04.2019 17.06.2021 30.12.2021 24.03.2022 03.11.2022 23.03.2023 28.11.2024	04.12.2014 05.04.2015 10.12.2015 10.12.2015 26.05.2016 10.11.2016 12.10.2017 12.10.2017 16.11.2017 29.03.2018 08.11.2018 25.04.2019 17.06.2021 24.02.2022 24.03.2022 03.11.2022 23.03.2023 28.11.2024
L 3	Meteorologie / Meteorological Service for International Air Navigation	74 - část / part 2 75 76 1/ČR 77-A 2/ČR 77-B 3/ČR 78 + 4/ČR 5/ČR 79 80 81	23.10.2008 21.10.2010 17.10.2013 13.11.2014 13.10.2016 12.10.2017 29.03.2018 21.06.2018 11.10.2018 05.12.2019 05.11.2020 12.08.2021 28.11.2024	05.11.2008 18.11.2010 14.11.2013 04.12.2014 10.11.2016 12.10.2017 05.11.2020 21.06.2018 08.11.2018 02.01.2020 05.11.2020 12.08.2021 28.11.2024
L 4	Letecké mapy / Aeronautical Charts	54 55 56 + 1/ČR 57 58 59 60 2/ČR 61 62	20.11.2008 22.10.2009 23.09.2010 14.11.2013 18.09.2014 13.10.2016 11.10.2018 30.01.2020 05.11.2020 28.11.2024	20.11.2008 19.11.2009 18.11.2010 14.11.2013 13.11.2014 10.11.2016 08.11.2018 27.02.2020 04.11.2021 28.11.2024
L5	Předpis pro používání měřicích jednotek v letovém a pozemním provozu / Units of Measurement to be Used in Air and Ground Operations	1-17	21.10.2010	18.11.2010
L 6/I	Provoz letadel - Část I / Operation of Aircraft - Part I	1-35, 1-9/ČR, opr. / corr. 1-3/ČR 36 + 37-A 37-B + 10/ČR 38 39, 40-A + 11/ČR 41 + 12/ČR 13/ČR 42 + 43 44 45 46 40-B, 47 a / and 48 49	08.03.2012 14.11.2013 16.10.2014 03.03.2016 13.10.2016 27.04.2017 12.10.2017 18.07.2019 03.12.2020 04.11.2021 25.03.2021 03.11.2022 28.11.2024	10.04.2012 14.11.2013 13.11.2014 31.03.2016 10.11.2016 27.04.2017 12.10.2017 18.07.2019 03.12.2020 04.11.2021 25.03.2021 03.11.2022 28.11.2024



Označení / Marking	Název předpisu / Name of Regulation	Číslo změny a opravy / No. of changes and corrections	Vydán / Issued	Účinnost / Effective
L 6/II	Provoz letadel - Část II / Operation of Aircraft - Part II	27, 28	03.06.2010	18.11.2010
		29	16.12.2010	16.12.2010
		7/ČR	25.08.2011	25.08.2011
		30 + opr. / corr. 1/ČR	08.03.2012	10.04.2012
		31 + opr. / corr. 2/ČR	04.04.2013	04.04.2013
		32-A	14.11.2013	14.11.2013
		8/ČR	21.08.2014	21.08.2014
		32-B + 9/ČR	16.10.2014	13.11.2014
		opr. / corr. 3/ČR	23.07.2015	23.07.2015
		10/ČR	15.10.2015	15.10.2015
		33	03.03.2016	31.03.2016
		34-A + 11/ČR	13.10.2016	10.11.2016
		35 + 12/ČR + opr. / corr. 4/ČR	27.04.2017	27.04.2017
		36	18.07.2019	18.07.2019
		37	03.12.2020	03.12.2020
		38	04.11.2021	04.11.2021
		39	25.03.2021	25.03.2021
		40 a / and 34-B	03.11.2022	03.11.2022
		13/ČR	03.10.2024	03.10.2024
		41	28.11.2024	28.11.2024
L 6/III	Provoz letadel - Část III / Operation of Aircraft - Part III	1-4	15.10.1996	15.10.1996
		opr. / corr. 2	31.03.1997	31.03.1997
		5-6	01.07.2000	01.07.2000
		7	02.11.2000	02.11.2000
		8	26.10.2001	01.11.2001
		opr. / corr. 3	17.10.2002	28.11.2002
		9	11.12.2003	11.12.2003
		2/ČR	14.04.2005	01.06.2005
		10	24.11.2005	24.11.2005
		3/ČR	24.11.2005	24.11.2005
		11 + opr. / corr. 1/ČR	15.03.2007	15.03.2007
		4/ČR	15.03.2007	01.11.2006
		12	22.11.2007	22.11.2007
		5/ČR	25.09.2008	25.09.2008
		13	23.10.2008	20.11.2008
		opr. / corr. 2/ČR	02.07.2009	02.07.2009
		14 - část / part 1	19.11.2009	19.11.2009
		6/ČR	19.11.2009	19.11.2009
		15 (zpracovaná / incorporated 14 - část / part 2)	16.12.2010	16.12.2010
		7/ČR	16.12.2010	16.12.2010
		opr. / corr. 3/ČR	16.12.2010	16.12.2010
		8/ČR	25.08.2011	25.08.2011
		16	08.03.2012	10.04.2012
		17 + opr. / corr. 4/ČR	04.04.2013	04.04.2013
		18 A + opr. / corr. 5/ČR	14.11.2013	14.11.2013
		9/ČR	21.08.2014	21.08.2014
		18-B + 10/ČR	16.10.2014	13.11.2014
		19 + 11/ČR	03.03.2016	31.03.2016
		20 + 12/ČR	13.10.2016	10.11.2016
		21 + 13/ČR	27.04.2017	27.04.2017
22	18.07.2019	18.07.2019		
23	03.12.2020	03.12.2020		
24 a / and 20-B	03.11.2022	03.11.2022		
25	28.11.2024	28.11.2024		

Označení / Marking	Název předpisu / Name of Regulation	Číslo změny a opravy / No. of changes and corrections	Vydán / Issued	Účinnost / Effective
L 7	Poznávací značky letadel / Aircraft Nationality And Registration Marks	1-5, 1-2/ČR, opr. / corr. 1/ČR	31.05.2012	31.05.2012
		6	15.11.2012	15.11.2012
		7	03.11.2022	02.11.2023
L 8	Letová způsobilost letadel / Airworthiness of Aircraft	1-102	18.11.2010	16.12.2010
		103	15.12.2011	15.12.2011
		104 + opr. / corr. 1/ČR	14.11.2013	14.11.2013
		105-A	13.10.2016	10.11.2016
		106	11.10.2018	08.11.2018
		105-B	28.02.2019	28.02.2019
		107	05.11.2020	05.11.2020
		108	30.12.2021	24.02.2022
		109	06.10.2022	03.11.2022
L 8/A	Letová způsobilost letadel - Postupy / Airworthiness of Aircraft - Procedures	7	04.06.2009	03.07.2009
		8	23.09.2010	28.09.2010
		opr. / corr. 1	16.12.2010	16.12.2010
		9	26.06.2014	26.06.2014
		10	13.10.2016	13.10.2016
		11	17.08.2017	17.08.2017
		12	10.10.2019	10.10.2019
		13	03.10.2024	03.10.2024
L 9	Zjednodušení formalit / Facilitation	1-21	21.10.2010	18.11.2010
		22	17.11.2011	17.11.2011
		1/ČR	17.11.2011	17.11.2011
		2/ČR	12.01.2012	12.01.2012
		23	13.12.2012	28.02.2013
		24 + opr. / corr. 2/ČR	21.08.2014	21.08.2014
		25 + opr. / corr. 3/ČR	07.01.2016	25.02.2016
		26	01.02.2018	23.02.2018
		27	30.01.2020	21.02.2020
		28	25.03.2021	25.03.2021
		29	03.11.2022	18.11.2022
L 10/I	Předpis o civilní letecké telekomunikační službě, Svazek I - Radionavigační prostředky / Aeronautical Telecommunications Volume I - Radio Navigation Aids	1-79	25.11.2004	25.11.2004
		80	24.11.2005	24.11.2005
		81	23.11.2006	23.11.2006
		82	22.11.2007	22.11.2007
		84	22.10.2009	19.11.2009
		85	21.10.2010	18.11.2010
		86	20.10.2011	17.11.2011
		opr. / corr. 1/ČR	20.10.2011	17.11.2011
		87	20.09.2012	15.11.2012
		88, opr. / corr. 2/ČR	17.10.2013	14.11.2013
		89	16.10.2014	13.11.2014
		1/ČR	05.03.2015	05.03.2015
		90	13.10.2016	10.11.2016
		91	08.11.2018	08.11.2018
		92	05.11.2020	05.11.2020
93 + 2/ČR	02.11.2023	02.11.2023		



Označení / Marking	Název předpisu / Name of Regulation	Číslo změny a opravy / No. of changes and corrections	Vydán / Issued	Účinnost / Effective
L 10/II	Předpis o civilní letecké telekomunikační službě, Svazek II - Spojovací postupy / Aeronautical Telecommunications Volume II - Communication Procedures	1-78	14.10.2004	14.10.2004
		79	bez změn	no change
		80	24.11.2005	24.11.2005
		82	22.11.2007	22.11.2007
		opr. / corr. 1/ČR	24.09.2009	24.09.2009
		opr. / corr. 2/ČR	10.02.2011	10.02.2011
		89	16.10.2014	13.11.2014
		90	13.10.2016	10.11.2016
		1/ČR	12.10.2017	12.10.2017
		91	08.11.2018	08.11.2018
		2/ČR	25.04.2019	25.04.2019
		92	05.11.2020	05.11.2020
		opr. / corr. 3/ČR	01.12.2022	01.12.2022
93	28.11.2024	28.11.2024		
L 10/III	Předpis o civilní letecké telekomunikační službě, Svazek III - Komunikační systémy / Aeronautical Telecommunications Volume III - Communication Systems	1-79	25.11.2004	25.11.2004
		opr. / corr. 1/ČR	27.10.2005	27.10.2005
		80	24.11.2005	24.11.2005
		82	22.11.2007	22.11.2007
		1/ČR	25.09.2008	25.09.2008
		83	23.10.2008	20.11.2008
		opr. / corr. 2/ČR	12.03.2009	12.03.2009
		85	21.10.2010	18.11.2010
		2/ČR	20.10.2011	03.11.2011
		88, opr. / corr. 3/ČR	17.10.2013	14.11.2013
		90	13.10.2016	10.11.2016
91	02.12.2021	03.11.2022		
92	28.11.2024	28.11.2024		
L 10/IV	Předpis o civilní letecké telekomunikační službě, Svazek IV - Přehledový radar a protisrážkový systém / Aeronautical Telecommunications Volume IV - Collision Avoidance Systems	1-77	14.10.2004	14.10.2004
		82	22.11.2007	22.11.2007
		85	21.10.2010	18.11.2010
		89	16.10.2014	13.11.2014
		90	08.11.2018	08.11.2018
		91	06.10.2022	03.11.2022
L 10/V	Předpis o civilní letecké telekomunikační službě, Svazek V - Použití leteckých rádiových kmitočtů / Aeronautical Telecommunications Volume V - Spectrum Utilisation	1-88	17.10.2013	14.11.2013
		90	30.12.2021	24.02.2022
		1/ČR	28.11.2024	28.11.2024
L 10/VI	Předpis o civilní letecké telekomunikační službě, Svazek VI - Komunikační systémy a spojovací postupy související s C2 spojem systémů dálkově řízených letadel / Aeronautical Telecommunications Volume VI - Communication Systems and Procedures Relating to Remotely Piloted Aircraft Systems C2 Link		30.12.2021	26.11.2026

Označení / Marking	Název předpisu / Name of Regulation	Číslo změny a opravy / No. of changes and corrections	Vydán / Issued	Účinnost / Effective
L 11	Letové provozní služby / Air Traffic Services	1-39	01.10.1999	27.02.2000
		opr. / corr. 1	02.05.2000	02.05.2000
		40	07.03.2002	18.04.2002
		41	03.04.2003	01.05.2003
		42 + 1/ČR	05.02.2004	01.03.2004
		opr. k / corr. to 1/ČR	04.03.2004	04.03.2004
		2/ČR	01.06.2004	01.06.2004*
				01.06.2005**
		opr. / corr. 1/ČR	17.02.2005	17.02.2005
		opr. / corr. 2/ČR	14.04.2005	14.04.2005
		43	24.11.2005	24.11.2005
		44 + opr. / corr. 3/ČR	26.10.2006	23.11.2006
		3/ČR	27.09.2007	15.10.2007
		45	25.10.2007	22.11.2007
		46	23.10.2008	20.11.2008
		47 - část / part 1 + 4/ČR	22.10.2009	19.11.2009
		48 (obsahuje / includes 47 - část / part 2)	20.09.2012	15.11.2012
		5/ČR	27.06.2013	27.06.2013
		49	14.11.2013	14.11.2013
		6/ČR	29.05.2014	29.05.2014
		7/ČR	13.11.2014	04.12.2014
		50-A + opr. / corr. 4/ČR	13.10.2016	10.11.2016
		8/ČR	12.10.2017	12.10.2017
		9/ČR	29.03.2018	29.03.2018
		10/ČR + opr. / corr. 5/ČR	21.06.2018	21.06.2018
		51	13.09.2018	08.11.2018
		11/ČR	25.04.2019	25.04.2019
		52 + 12/ČR (obsahuje / includes 50-B)	05.11.2020	05.11.2020
		13/ČR	16.06.2022	16.06.2022
		14/ČR	23.03.2023	23.03.2023
15/ČR	28.12.2023	28.12.2023		
53 a / and 16/ČR	28.11.2024	28.11.2024		
L 12	Pátrání a záchrana v civilním letectví / Search and Rescue	1-17	25.11.2004	25.11.2004
		18	25.10.2007	22.11.2007
		19 a / and 1/ČR	28.11.2024	28.11.2024
L 13	Předpis o odborném zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů / Aircraft Accident and Incident Investigation	1-10	01.12.2001	01.12.2001
		opr. / corr. 1	01.01.2003	01.01.2003
		opr. / corr. 2	27.05.2004	27.05.2004
		opr. / corr. 3	19.08.2004	19.08.2004
		11 + 1/ČR	23.11.2006	23.11.2006
		2/ČR	02.08.2007	02.08.2007
		3/ČR	09.04.2009	01.05.2009
		12 - část / part 1	22.10.2009	19.11.2009
		4/ČR	06.05.2010	06.05.2010
		12 - část / part 2	06.05.2010	18.11.2010
		13	18.11.2010	16.12.2010
		5/ČR	02.06.2011	02.06.2011
		14	14.11.2013	14.11.2013
		15	15.09.2016	10.11.2016
		16	13.09.2018	08.11.2018
		17 + 18	08.10.2020	05.11.2020
		19 a / and 6/ČR	28.11.2024	28.11.2024



Označení / Marking	Název předpisu / Name of Regulation	Číslo změny a opravy / No. of changes and corrections	Vydán / Issued	Účinnost / Effective
L 14	Letiště / Aerodromes	10 - část / part 1 10 - část / part 2 1/ČR 2/ČR 11-A + 3/ČR 4/ČR 11-B + 5/ČR + opr. / corr. 1/ČR 12 + 13-A + 6/ČR + opr. / corr. 2/ČR 13-B 7/ČR + opr. / corr. 3/ČR 14 + 8/ČR + opr. / corr. 4/ČR 15 + 9/ČR 16 17 a / and 10/ČR	19.11.2009 25.08.2011 25.08.2011 25.07.2013 14.11.2013 05.03.2015 26.05.2016 10.11.2016 29.03.2018 29.03.2018 08.11.2018 03.12.2020 12.08.2021 03.11.2022	19.11.2009 25.08.2011 25.08.2011 25.07.2013 14.11.2013 05.03.2015 26.05.2016 10.11.2016 05.11.2020 29.03.2018 08.11.2018 03.12.2020 12.08.2021 03.11.2022
L 14 H	Heliporty / Heliports	9 + 1/ČR 2/ČR	31.12.2020 20.05.2021	31.12.2020 20.05.2021
L 15	Předpis o letecké informační službě / Aeronautical Information Services	34 35 36 + 1/ČR 2/ČR 3/ČR 37 + 4/ČR 5/ČR 38 39-A + 6/ČR 7/ČR 39-B 40 8/ČR 41 + 42 9/ČR 10/ČR 43	22.11.2007 22.10.2009 18.11.2010 09.12.2012 04.04.2013 14.11.2013 01.05.2014 18.09.2014 13.10.2016 09.11.2017 29.03.2018 08.11.2018 10.09.2020 05.11.2020 10.08.2023 28.12.2023 28.11.2024	22.11.2007 19.11.2009 18.11.2010 08.03.2012 09.05.2013 14.11.2013 01.05.2014 13.11.2014 10.11.2016 09.11.2017 05.11.2020 08.11.2018 10.09.2020 05.11.2020 10.08.2023 28.12.2023 28.11.2024
L 16/I	Ochrana životního prostředí, Svazek I - Hluk letadel / Environmental Protection Volume I - Aircraft Noise	1-7 opr. / corr. 1 8 9 10 11-A 11-B 12 13	15.03.2002 14.11.2002 27.10.2005 23.10.2008 26.07.2012 13.11.2014 11.12.2014 19.07.2018 22.04.2021	21.03.2002 01.12.2002 24.11.2005 20.11.2008 26.07.2012 13.11.2014 01.01.2015 01.01.2019 01.04.2022
L 16/II	Ochrana životního prostředí, Svazek II - Emise letadlových motorů / Environmental Protection Volume II - Aircraft Engine Emissions	1-5 6 7 8 + opr. / corr. 1/ČR 9 10	27.10.2005 23.10.2008 26.07.2012 11.12.2014 19.07.2018 22.04.2021	24.11.2005 20.11.2008 26.07.2012 01.01.2015 01.01.2019 01.04.2022
L 16/III	Ochrana životního prostředí, Svazek III - Emise CO2 letounů / Environmental Protection Volume III - Aeroplane CO2 Emissions	1	19.07.2018 22.04.2021	01.01.2019 01.04.2022
L 16/IV	Ochrana životního prostředí, Svazek IV - Program kompenzace a snižování emisí oxidu uhličitého v mezinárodním civilním letectví (CORSIA) / Environmental Protection Volume IV - Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA)	opr. / corr. 1/ČR	06.12.2018 24.02.2022	01.01.2019 24.02.2022

Označení / Marking	Název předpisu / Name of Regulation	Číslo změny a opravy / No. of changes and corrections	Vydán / Issued	Účinnost / Effective
L 17	Bezpečnost - Ochrana mezinárodního civilního letectví před protiprávními činy / Security - Safeguarding International Civil Aviation against Acts of Unlawful Interference	1-12	22.09.2011	01.11.2011
		13	27.06.2013	15.07.2013
		14	16.10.2014	14.11.2014
		1/ČR	15.09.2016	15.09.2016
		15	22.06.2017	03.08.2017
		16	11.10.2018	16.11.2018
		17	16.07.2020	30.07.2020
		18	03.11.2022	18.11.2022
L 18	Bezpečná přeprava nebezpečného zboží vzduchem / The Safe transport of Dangerous Goods by Air	1-8	24.11.2005	24.11.2005
		9	25.10.2007	01.12.2007
		10	20.10.2011	17.11.2011
		opr. / corr. 1/ČR	20.10.2011	17.11.2011
		11	17.10.2013	14.11.2013
		12	12.11.2015	12.11.2015
		1/ČR	11.10.2018	01.01.2019
		opr. / corr. 2/ČR opr. / corr. 3/ČR	06.12.2018 04.11.2021	01.01.2019 04.11.2021
L 19	Řízení bezpečnosti / Safety Management		17.10.2013	14.11.2013
		1	16.06.2022	16.06.2022
L 4444	Postupy pro letové navigační služby - Uspořádání letového provozu / Procedures for Air Navigation Services - Air Traffic Management	1-3	28.07.2013	29.08.2011
		4	20.09.2012	15.11.2012
		5, 6	13.11.2014	11.12.2014
		opr. / corr. 1/ČR	13.11.2014	11.12.2014
		opr. / corr. 1	08.01.2015	08.01.2015
		1/ČR	15.10.2015	15.10.2015
		opr. / corr. 2/ČR	04.02.2016	04.02.2016
		7-A + opr. / corr. 3/ČR	10.11.2016	22.06.2017
		2/ČR + opr. / corr. 4/ČR	12.10.2017	12.10.2017
		3/ČR + opr. / corr. 5/ČR	29.03.2018	29.03.2018
		4/ČR + opr. / corr. 6/ČR	21.06.2018	21.06.2018
		8	08.11.2018	08.11.2018
		opr. / corr. 7/ČR	08.10.2020	08.10.2020
		9 (obsahuje / includes 7-B)	05.11.2020	05.11.2020
		10 + 5/ČR	12.08.2021	12.08.2021
6/ČR	30.12.2021	24.03.2022		
7/ČR	19.05.2022	19.05.2022		
11	03.11.2022	03.11.2022		
12 a / and 8/ČR	28.11.2024	28.11.2024		
L 8168/I	Provoz letadel Svazek I - Letové postupy / Aircraft Operations Volume I - Flight Procedures	1-14	26.10.2006	23.11.2006
		1	30.08.2007	27.09.2007
		2	22.11.2007	22.11.2007
		3 + opr. / corr. 1/ČR	08.04.2010	06.05.2010
		4	16.12.2010	16.12.2010
		5, 6	16.10.2014	13.11.2014
		7 + 1/ČR	10.11.2016	10.11.2016
		2/ČR	12.10.2017	12.10.2017
		8	25.04.2019	25.04.2019
		9	03.12.2020	03.12.2020
		10	03.11.2022	03.11.2022
11	28.11.2024	28.11.2024		
L 8168/III	Provoz letadel Svazek III - Provozní postupy letadel / Aircraft Operations Volume III - Aircraft Operating Procedures		25.04.2019	25.04.2019
		1	04.11.2021	04.11.2021
		2	03.11.2022	03.11.2022
		3	28.11.2024	28.11.2024



Označení / Marking	Název předpisu / Name of Regulation	Číslo změny a opravy / No. of changes and corrections	Vydán / Issued	Účinnost / Effective
L 8400	Zkratky a kódy / ICAO Abbreviations and Codes	28 29 30 31 + opr. / corr. 1/ČR 32 + 1/ČR 33 2/ČR 34	14.02.2008 02.07.2009 10.02.2011 16.10.2014 10.11.2016 28.02.2019 30.12.2021 28.11.2024	14.02.2008 02.07.2009 10.02.2011 13.11.2014 10.11.2016 28.02.2019 24.03.2022 28.11.2024
L 7030	Evropské (EUR) regionální doplňkové postupy / European (EUR) Regional Supplementary Procedures	1 2 opr. / corr. 1/ČR 3 1 ČR 4 5 6	28.08.2008 11.02.2010 01.07.2010 10.02.2011 22.09.2011 23.08.2012 18.10.2012 27.06.2013 17.10.2013	01.10.2008 11.02.2010 01.07.2010 10.02.2011 01.11.2011 23.08.2012 15.11.2012 27.06.2013 17.10.2013
L Frazologie	Frazologie - Radiotelefonní postupy a letecká frazeologie a terminologie pro poskytování letových provozních služeb a provádění letů / Phraseology - Radiotelephony procedures and aeronautical phraseology for provision of air navigation services and execution of flights	1 2 3 4 5 6 7 + opr. / corr. 1 8 1/ČR opr. / corr. 1/ČR 9 2/ČR 10 + opr. / corr. 3/ČR opr. / corr. 4/ČR 11 12	22.11.2007 20.11.2008 11.02.2010 10.02.2011 17.11.2011 23.08.2012 25.07.2013 16.10.2014 04.02.2016 04.02.2016 29.03.2018 13.09.2018 30.12.2021 24.02.2022 01.12.2022 07.09.2023	22.11.2007 04.12.2008 11.02.2010 10.02.2011 17.11.2011 23.08.2012 25.07.2013 13.11.2014 04.02.2016 04.02.2016 29.03.2018 13.09.2018 24.03.2022 24.03.2022 01.12.2022 07.09.2023
L 10066	Postupy pro letové navigační služby - Správa leteckých informací / Procedures for Air Navigation Services -Aeronautical Information Management	1. vydání / 1st issue 1 + 2 3	15.08.2019 05.11.2020 28.11.2024	15.08.2019 05.11.2020 28.11.2024

* pro velké organizace

* for big organisations

** pro malé organizace

** for small organisations

Tučně kurzívou - předpis kompletně převidán**Bold Italic** - the regulation has been completely reissued

1.6.2.4 Letecké předpisy podle JAR

1.6.2.4 Czech Regulation in accordance with JAR

Označení / Marking	Název předpisu / Name of Regulation	Číslo změny a opravy / No. of changes and corrections	Vydán / Issued	Účinnost / Effective
JAR - 1	Definice a zkratky / Definitions and Abbreviations	5	15.01.2001	15.02.2001
JAR - 26	Dodatečné požadavky letové způsobilosti pro provoz / Additional Airworthiness Requirements for Operations	AMDT 1 AMDT 2 AMDT 3	28.06.2001 18.09.2003 22.12.2005 08.06.2006	01.10.2001 18.09.2003 22.12.2005 08.06.2007

Tučně kurzívou - předpis kompletně převidán**Bold Italic** - the regulation has been completely reissued

1.6.3 Mnohostranné úmluvy sjednané v civilním letectví, jejichž smluvní stranou je Česká republika:

1.6.3 Multilateral conventions concluded in civil aviation where the Czech Republic is the contracting party:

- Úmluva o mezinárodním civilním letectví (Chicago, 1944) č.147/1947 Sb. a č. 29/1957 Sb.
- Dohoda o tranzitu mezinárodních leteckých dopravních služeb (Chicago, 1944), č. 34/2006 Sb.m.s.
- Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě (Varšava, 1929), č. 243/1933 a 15/1935 Sb.

- Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on 7 December 1944
- International Air Services Transit Agreement signed at Chicago on 7 December 1944, No. 34/2006 Coll.
- Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air signed at Warsaw on 12 October 1929

- Protokol pozměňující a doplňující Varšavskou úmluvu (Haag, 1955), č. 15/1966 Sb.
- Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě, prováděné jinou osobou než smluvním dopravcem, doplňující Varšavskou úmluvu (Guadalajara, 1961), č. 27/1968 Sb.
- Úmluva o trestných a některých jiných činech spáchaných na palubě letadla (Tokio, 1963), č. 102/1984 Sb.
- Úmluva o potlačení protiprávního zmocnění se letadel (Haag, 1970), č. 96/1974 Sb.
- Úmluva o potlačování protiprávních činů ohrožujících bezpečnost civilního letectví (Montreal, 1971), č. 16/1974 Sb.
- Protokol o boji s protiprávními činy násilí na letištích sloužících mezinárodnímu civilnímu letectví doplňující Úmluvu o potlačování protiprávních činů ohrožujících bezpečnost civilního letectví, přijatou v Montrealu 23. září 1971, (Montreal, 24. 2. 1988)
- Úmluva o mezinárodním uznávání práv k letadlům přijatá v Ženevě 22. listopadu 1998. Publikována č. 254/1998 Sb.
- Úmluva o značkování plastických trhavin za účelem jejich detekce, sjednaná v Montrealu 1. března 1991
- Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě (Montreal, 1999), č. 123/2003 Sb.m.s.

1.6.4 Dvoustranné smlouvy upravující některé druhy letů:

- Smlouva mezi Českou republikou a Spolkovou republikou Německo o spolupráci policejních orgánů a orgánů působících při ochraně státních hranic v příhraničních oblastech;
- Smlouva mezi Českou republikou a Polskou republikou o spolupráci a vzájemné pomoci při katastrofách, živelných pohromách a jiných mimořádných událostech;
- Smlouva mezi Českou republikou a Rakouskou republikou o vzájemné pomoci při katastrofách a velkých haváriích č.139/2000 Sb.m.s.;
- Smlouva mezi Českou republikou a Slovenskou republikou o spolupráci a vzájemné pomoci při mimořádných událostech č.7/2001 Sb.m.s.;
- Smlouva mezi Českou republikou a Maďarskou republikou o spolupráci a vzájemné pomoci při katastrofách a závažných haváriích č.31/2001 Sb.m.s.;
- Smlouva mezi Českou republikou a Spolkovou republikou Německo o vzájemné pomoci při katastrofách a velkých haváriích č.10/2003 Sb.m.s.;
- Smlouva mezi Českou republikou a Slovenskou republikou o spolupráci v boji proti trestné činnosti, při ochraně veřejného pořádku a při ochraně státních hranic č.26/2005 Sb.m.s.;
- Smlouva mezi Českou republikou a Rakouskou republikou o policejní spolupráci a o druhém dodatku k Evropské úmluvě o vzájemné pomoci ve věcech trestních z 20. dubna 1959 č.65/2006 Sb.m.s.

- Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air signed at Warsaw on 12 October 1929 signed at The Hague on 28 September 1955.
- Convention, Supplementary to the Warsaw Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Performed by a Person Other than the Contracting Carrier signed at Guadalajara on 18 September 1961
- Convention on Offences and Certain Acts Committed on Board Aircraft signed at Tokyo on 14 September 1963
- Convention for the Suppression on Unlawful Seizure of Aircraft signed at The Hague on 16 December 1970
- Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation signed at Montreal on 23 September 1971
- Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on 23 September 1971 signed at Montreal on 24 February 1988
- Convention on the International Recognition of Rights in Aircraft, signed in Geneva on 22 November 1998. Publication No. 254/1998 Coll.
- Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, done at Montreal 1 March 1991
- Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air (Montreal, 1999), No. 123/2003 Coll.

1.6.4 Bilateral agreements governing certain types of flights:

- Agreement between the Czech Republic and the Federal Republic of Germany on cooperation of police forces and forces involved in border control in neighbouring regions;
- Agreement between the Czech Republic and the Polish Republic on cooperation and mutual assistance during catastrophes, natural disasters and other states of emergency;
- Agreement between the Czech Republic and the Austria Republic on mutual assistance during disasters and large-scale accidents, No. 139/2000 Coll.;
- Agreement between the Czech Republic and the Slovak Republic on cooperation and mutual assistance during emergencies, No. 7/2001 Coll.;
- Agreement between the Czech Republic and the Republic of Hungary on cooperation and mutual assistance during disasters and serious accidents, No. 31/2001 Coll.;
- Agreement between the Czech Republic and the Federal Republic of Germany on mutual assistance during disasters and large-scale accidents, No. 10/2003 Coll.;
- Agreement between the Czech Republic and the Slovak Republic on cooperation in combating crime, during protection of public order and state borders protection, No.26/2005 Coll.;
- Agreement between the Czech Republic and the Austria Republic on police cooperation and on the second Protocol to the European convention on mutual assistance in criminal matters signed 20 April 1959, No. 65/2006 Coll.



G

Zelený	G	Green
Země-vzduch	G/A	Ground-to-air
Země-vzduch a vzduch-země	G/A/G	Ground-to-air and air-to-ground
Všeobecné letectví	GA*	General aviation
Oblastní předpověď pro lety v nízkých hladinách	GAMET	Area forecast for low-level flights
Let prováděný v souladu s pravidly a postupy ICAO, bez ohledu na rezortní nebo státní příslušnost letadla	GAT	General air traffic
Systém řízení přiblížení ze země nebo přiblížení řízené ze země	GCA	Ground controlled approach system or ground controlled approach
Všeobecný, všeobecně	GEN	General
Zeměpisný nebo pravý, zeměpisný	GEO	Geographic or true
Němčina	GER*	German language
Pozemní pozemská stanice	GES	Ground earth station
Kluzák	GLD	Glider
Globální navigační satelitní systém na oběžné dráze (vyslovuje se "GLO-NAS")	GLONASS	Global orbiting navigation satellite system (to be pronounced "GLO-NAS")
Letištní mapa pro pojiždění (následováno jménem/ názvem)	GMC	Ground movement chart (followed by name/title)
Země	GND	Ground
Pozemní ověření	GNDCK	Ground check
Globální navigační satelitní systém	GNSS	Global navigation satellite system
Sestupový maják ILS, sestupová rovina	GP	Glide path
Globální systém určení polohy	GPS	Global positioning system
Pozemní energetická jednotka	GPU	Ground power unit
Kroupy	GR	Hail
Ortodroma (velká kružnice)	GRC*	Orthodrome (great circle)
Travnatá přistávací plocha	GRASS	Grass landing area
Štěrk	GRVL	Gravel
Traťová rychlost	GS	Ground speed
Malé kroupy a/nebo sněhové nebo námrazové krupky	GS	Small hail and/or snow pellets
Zvlnění geoidu	GUND	Geoid undulation

H

Oblast vysokého tlaku, tlaková výše nebo střed oblasti vysokého tlaku	H	High pressure area or the centre of high pressure
Nepřetržitá denní a noční služba	H24	Continuous day and night service
Světelná soustava indikace sestupové roviny pro vrtulníky	HAPI	Helicopter approach path indicator
Výstražný maják	HBN	Hazard beacon
Zaměřovací stanice pracující na krátkých vlnách	HDF	High frequency direction-finding station
Kurs nebo záhlaví	HDG	Heading
Vrtulník	HEL	Helicopter
Vrtulníková letecká záchranná služba	HEMS*	Helicopter Emergency Medical Service
Dekametrové vlny (3 000 až 30 000 kHz)	HF	High frequency (3 000 to 30 000 KHz)
Výška nebo výška nad ...	HGT	Height or height above ...
Od východu do západu slunce	HJ	Sunrise to sunset
Vyčkávání	HLDG	Holding
Od západu do východu slunce	HN	Sunset to sunrise
Služba je k dispozici podle potřeb provozu	HO	Service available to meet operational requirements
Den pracovního klidu	HOL	Holiday
Sanitní letadlo	HOSP	Hospital aircraft
Hektopascal	HPA	Hectopascal
Hodina, hodiny	HR	Hours
Služba je k dispozici v době pravidelných letů	HS	Service available during hours of scheduled operations
Hurikán	HURCN	Hurricane
Zaměřovací stanice pracující na krátkých a velmi krátkých vlnách (ve stejné poloze)	HVDF	High and very high frequency direction-finding stations (at the same location)
Těžký	HVY	Heavy
Silný (používá se k indikaci intenzity jevů počasí, např. HVY RA = silný déšť)	HVY	Heavy (used to indicate the intensity of weather phenomena, e. g. HVY RA=Heavy rain)
Doba činnosti není specifikována	HX	No specific working hours
Zákal	HZ	Haze
Hertz (cykly za sekundu)	HZ	Hertz (<i>cycle per second</i>)

GEN 2.3 MAPOVÉ ZNAČKY



GEN 2.3 CHART SYMBOLS

2.3.1 LETIŠTĚ

2.3.1 AERODROMES







2.3.1.1 SID, STAR a mapy přiblížení

2.3.1.1 SID, STAR and approach charts

LETIŠTĚ, NA KTERÉM SE PROVÁDĚJÍ PŘÍSTROJOVÉ PŘIBLIŽOVACÍ POSTUPY		THE AERODROME WITH INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES
OSTATNÍ LETIŠTĚ		OTHER AERODROMES










2.3.1.2 Ostatní mapy



2.3.1.2 Other charts

MEZINÁRODNÍ LETIŠTĚ S CIVILNÍM PROVOZEM		INTERNATIONAL CIVIL AD
VOJENSKÉ LETIŠTĚ		MILITARY AD
VOJENSKÉ LETIŠTĚ S MEZINÁRODNÍM CIVILNÍM PROVOZEM		MIL AD WITH INTERNATIONAL CIVIL OPERATION
VNITROSTÁTNÍ LETIŠTĚ S CIVILNÍM PROVOZEM		AD WITH CIVIL OPERATION
ZPEVNĚNÁ DRÁHA		PAVED RWY
NEZPEVNĚNÁ DRÁHA		UNPAVED RWY

2.3.1.3 Letištní mapy















2.3.1.3 Aerodrome charts

ZPEVNĚNÁ DRÁHA		HARD SURFACE RUNWAY
NEZPEVNĚNÁ DRÁHA		UNPAVED RUNWAY
DOJEZDOVÁ DRÁHA		STOPWAY
POJEZDOVÉ DRÁHY		TAXIWAYS
ODBAVOVACÍ (parkovací) PLOCHY		APRON (parking areas)
PROSTOR DOTYKU A ODPOUTÁNÍ VRTULNÍKŮ		TOUCHDOWN AND LIFT – OFF AREA
VYČKÁVACÍ MÍSTO RWY CAT II/III		RUNWAY HOLDING POINT CAT II/III
VYČKÁVACÍ MÍSTO RWY		RUNWAY HOLDING POINT
MEZILEHLÉ VYČKÁVACÍ MÍSTO OSVĚTLENÉ		INTERMEDIATE HOLDING POSITION LIGHTED

PŘÍČKA ZASTAVENÍ-JEDNOSMĚRNÁ		STOP BAR UNIDIRECTIONAL
PŘÍČKA ZASTAVENÍ-OBOUSMĚRNÁ		STOP BAR BI-DIRECTIONAL



2.3.2 LETIŠTNÍ ZAŘÍZENÍ A SVĚTLA

2.3.2 AERODROME INSTALLATIONS AND LIGHTS

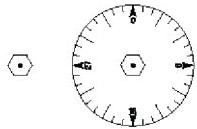



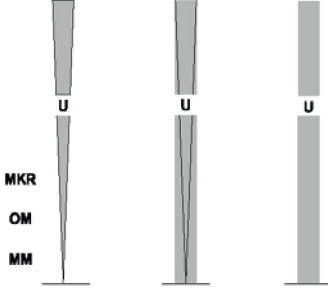
VZTAŽNÝ BOD LETIŠTĚ	 ARP	AERODROME REFERENCE POINT
POZOROVATELNA DRÁHOVÉ DOHLEDNOSTI	 RVR MID	RUNWAY VISUAL RANGE OBSERVATION SITE
METEOROLOGICKÁ ZAŘÍZENÍ	 Ceilometer	METEOROLOGY FACILITIES
SVĚTELNÉ NÁVĚSTIDLO		OMNIDIRECTIONAL LIGHT
PŘEKÁŽKOVÉ SVĚTLO		OBSTRUCTION LIGHT
ZÁBLESKOVÉ SVĚTLO		CONDENSER DISCHARGE LIGHT
KRÁTKÉ PŘÍČKY, NÁVĚSTIDLA DOTYKOVÉHO PÁSMÁ		BARETTE, TOUCHDOWN ZONE LIGHTS
VIZUÁLNÍ SESTUPOVÁ SOUSTAVA	 VASIS PAPI	VASIS, PAPI
UKAZATEL SMĚRU PŘISTÁNÍ		LANDING DIRECTION INDICATOR
NÁVĚSTNÍ PLOCHA	 LDI	SIGNAL AREA
UKAZATEL SMĚRU VĚTRU (neosvětlený)	 WDI	WIND DIRECTION INDICATOR (unlighted)
UKAZATEL SMĚRU VĚTRU (osvětlený)	 WDI	WIND DIRECTION INDICATOR (lighted)
LETIŠTNÍ ŘÍDÍCÍ VĚŽ	 TWR	CONTROL TOWER
ANTÉNY ZAŘÍZENÍ ILS LOC		ANTENNA FACILITY ILS LOC

2.3.3 RADIOVÁ ZAŘÍZENÍ

2.3.3 RADIO FACILITIES










NESMĚROVÝ RADIOMAJÁK (NDB)		NON – DIRECTIONAL RADIO BEACON (NDB)
KURZOVÝ MAJÁK ILS (LOC)		LOCALIZER (LOC)






VKV VŠESMĚROVÝ RADIOMAJÁK (VOR)		VHF OMNIDIRECTIONAL RADIO RANGE (VOR)
MĚŘIČ VZDÁLENOSTI (DME)		DISTANCE MEASURING EQUIPMENT (DME)
SDRUŽENÁ ZAŘÍZENÍ VOR A DME (VOR/DME)		COLLOCATED VOR AND DME COMBINATION (VOR/DME)
NÁVĚSTIDLO RADIOVÉ 75 MHz (MKR)		MARKER RADIO BEACON (MKR)
RADIONAVIGAČNÍ ZAŘÍZENÍ ZOBRAZOVANÁ V NÁRYSU		NAVIGATIONAL AIDS WHEN DEPICTED IN PROFILE FORM

2.3.4 VÝŠKOVÉ PŘEKÁŽKY






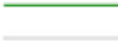
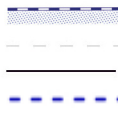



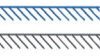

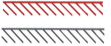


2.3.4 OBSTACLES

PŘEKÁŽKA		OBSTACLE
OSVĚTLENÁ PŘEKÁŽKA		LIGHTED OBSTACLE
SKUPINA PŘEKÁŽEK		GROUP OBSTACLES
OSVĚTLENÁ SKUPINA PŘEKÁŽEK		LIGHTED GROUP OBSTACLES
NADMOŘSKÁ VÝŠKA VRCHOLU VE ft/m		ELEVATION OF TOP IN ft/m
HRADY, ZÁMKY, ZŘÍCENINY		CASTLES, CHATEAUX, RUINS
KOSTELY, KLÁŠTERY, MEŠITY, ROZHLEDNY A VĚŽOVITÉ STAVBY, JEDNOTLIVÉ, SKUPINOVÉ		CHURCHES, MONASTERIES, MOSQUES; OBSERVATORIES AND LOWER BUILDINGS; SINGLE, GROUP
STOŽÁRY, VYSÍLAČE, PŘEVADĚČE; JEDNOTLIVÉ, SKUPINOVÉ		MASTS; TRANSCIVERS AND TRANSMITTERS; SINGLE; GROUP
KOMÍNY; VĚTRNÉ ELEKTRÁRNY, JEDNOTLIVÉ; SKUPINOVÉ		CHIMNEYS; WIND POWER PLANTS; SINGLE; GROUP
NADMOŘSKÁ VÝŠKA VRCHOLU PŘEKÁŽKY VE STOPÁCH		ELEVATION OF TOP (AMSL) OF OBSTACLE IN FEET
VÝŠKA PŘEKÁŽKY VE STOPÁCH		HEIGHT OF OBSTACLE (AGL) IN FEET





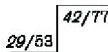
PŘEKÁŽKA URČUJÍCÍ OCA/OCH, ft/m		OBSTRUCTION DETERMINING OCA/OCH, ft/m
OSVĚTLENÁ PŘEKÁŽKA NAD 300 m AGL		OBSTACLE 300 m AGL AND HIGHER - LIGHTED
NEOSVĚTLENÁ PŘEKÁŽKA NAD 300 m AGL		OBSTACLE 300 m AGL AND HIGHER - UNLIGHTED

2.3.5 LETOVÉ A PROVOZNÍ SLUŽBY

2.3.5 AIR TRAFFIC SERVICES











HRANICE LETOVÉ INFORMAČNÍ OBLASTI (FIR)		FLIGHT INFORMATION REGION BOUNDARY (FIR)
STÁTNÍ HRANICE		FIR BOUNDARY
ŘÍZENÁ OBLAST (CTA)		CONTROL AREA (CTA)
VZDUŠNÝ PROSTOR VOLNÝCH TRATÍ (FRA)		FREE ROUTE AIRSPACE (FRA)
KONCOVÁ ŘÍZENÁ OBLAST (TMA)		TERMINAL CONTROL AREA (TMA)
OBLAST S POVINNÝM RÁDIOVÝM SPOJENÍM (RMZ)		RADIO MANDATORY ZONE (RMZ)
ŘÍZENÝ OKRSEK (CTR)		CONTROL ZONE (CTR)
LETIŠTNÍ PROVOZNÍ ZÓNA (ATZ)		AERODROME TRAFFIC ZONE (ATZ)
SECTORY		SECTORS
ZAKÁZANÉ PROSTORY (P)		PROHIBITED AREAS (P)
OMEZENÉ PROSTORY (R)		RESTRICTED AREAS (R)
NEBEZPEČNÉ PROSTORY (D)		DANGER AREAS (D)
DOČASNĚ VYHRAZENÉ PROSTORY (TSA)		TEMPORARY SEGREGATED AREA (TSA)
DOČASNĚ REZERVOVANÉ PROSTORY (TRA)		TEMPORARY RESERVED AREA (TRA)
DOČASNĚ REZERVOVANÉ PROSTORY URČENÉ PRO PROVOZ VŠEOBECNÉHO LETECTVÍ (TRA GA)		TEMPORARY RESERVED AREAS DESIGNATED FOR OPERATIONS OF GENERAL AVIATION (TRA GA)



ZÓNA S NESTANDARDNÍM PLÁNOVÁNÍM (NPZ)		NON - STANDARD PLANNING ZONE (NPZ)
RNAV TRATĚ		RNAV ROUTES
RNAV NOČNÍ TRATĚ		RNAV NIGHT ROUTES
PŘÍLETOVÉ A ODLETOVÉ TRATĚ		ARRIVAL AND DEPARTURE ROUTES
BOD PŘECHODU UDÁVAJÍCÍ NM/KM K ZAŘÍZENÍ		CHANGE-OVER POINT GIVING NM/KM TO RADIO AIDS





2.3.6 HLÁSNÉ A TRAŽOVÉ BODY


2.3.6 REPORTING POINTS AND WAYPOINTS

HLÁSNÝ BOD (POVINNÝ)		REPORTING POINT (COMPULSORY)
HLÁSNÝ BOD (NA VYŽÁDÁNÍ)		REPORTING POINT (ON REQUEST)
POVINNÝ VÝZNAČNÝ BOD FRA (FLY-BY)		FRA COMPULSORY SIGNIFICANT POINT (FLY-BY)
VÝZNAČNÝ BOD FRA (FLY-BY)		FRA SIGNIFICANT POINT (FLY-BY)
TRAŽOVÝ BOD NA VYŽÁDÁNÍ (FLY-BY)		WAYPOINT ON REQUEST (FLY-BY)
TRAŽOVÝ BOD POVINNÝ (FLY-BY)		WAYPOINT COMPULORY (FLY-BY)
TRAŽOVÝ BOD NA VYŽÁDÁNÍ (FLYOVER)		WAYPOINT ON REQUEST (FLYOVER)
TRAŽOVÝ BOD POVINNÝ (FLYOVER)		WAYPOINT COMPULORY (FLYOVER)
POVINNÝ NDB (FLY BY)		COMPULSORY NDB (FLY BY)
COMPULSORY VOR/DME (FLY BY)		COMPULSORY VOR/DME (FLY BY)

2.3.7 POSTUPY PŘIBLIŽENÍ


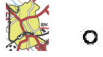



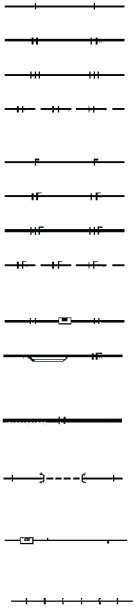
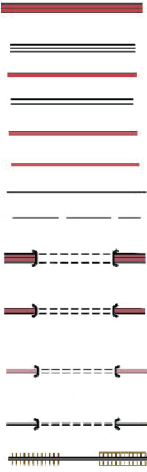

2.3.7 APPROACH PROCEDURES

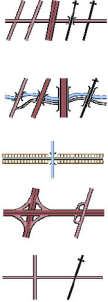
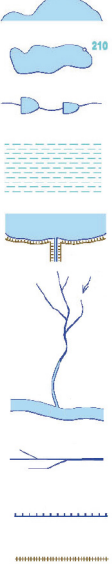



FIX KONEČNÉHO PŘIBLIŽENÍ		FINAL APPROACH FIX
VYČKÁVÁNÍ		HOLDING PATTERN
PŘIBLIŽOVACÍ POSTUP, PŘEDPISOVÁ ZATÁČKA		APPROACH PROCEDURE, PROCEDURE TURN
NEZDAŘENÉ PŘIBLIŽENÍ		MISSED APPROACH


JINÉ POSTUPY		OTHER PROCEDURES
--------------	---	------------------

2.3.8 TOPOGRAFICKÉ MAPY (VOC VFRC)

2.3.8 TOPOGRAPHICAL MAPS (VOC VFRC)

GEODETICKÉ BODY		GEODETIC POINTS
MĚSTA A VESNICE		TOWNS AND VILLAGES
BUDOVY, PEVNOSTI, HRADY, ZÁMKY, KOSTELY		BUILDINGS, CITADELS, CASTLES, CHURCHES
PRŮMYSLOVÉ A JINÉ TOPOGRAFICKÉ OBJEKTY		INDUSTRIAL AND OTHER TOPOGRAPHIC OBJECTS
STÁTNÍ HRANICE		BOUNDARY
DRÁŽNÍ KOMUNIKACE		RAILROADS
POZEMNÍ KOMUNIKACE		HIGHWAYS AND ROADS
POTRUBNÍ KOMUNIKACE		PIPELINES

<p>KŘÍŽENÍ KOMUNIKACÍ, MOSTY, PŘÍVOZY A BRODY</p>		<p>ROADS CROSSING, BRIDGES, FERRIES AND FORDS</p>
<p>VODSTVO</p>		<p>HYDROGRAPHY</p>
<p>PLAVEBNÍ KOMORY</p>		<p>LOCK CHAMBERS</p>
<p>HRÁZE</p>		<p>DAMS</p>
<p>TERÉNNÍ RELIÉF</p>		<p>TERRAIN RELIEF</p>

ROSTLINNÝ PŮDNÍ KRYT	 <p>The legend contains three symbols: a solid light green rectangle at the top; three small black symbols (a vertical line with a dot, a circle with a dot, and a vertical line with a dot) in the middle; a rectangle with vertical green lines at the bottom; and a rectangle with a blue and white stippled pattern at the very bottom.</p>	VEGETATION AND SOIL COVER
----------------------	--	---------------------------



GEN 3.7 INFORMAČNÍ SLUŽBY

GEN 3.7 INFORMATION SERVICES

3.7.1 Registr(y) SWIM / Přehled(y) informačních služeb

Rezervováno

3.7.1 System-wide Information Management (SWIM)
Registry(ies) / Information Service Overview(s)

Reserved

Záměrně nepoužito
Intentionally Left Blank

Letiště / Aerodrome	Přistávací / Landing		Parkovací / Parking	Použití AD cestujícími / Passenger service			Přistávací poplatek mimo publikovanou provozní dobu AD / Landing charge out of AD published operational hours
	INTL	DOM		Odlet / Departure		Transfer	
				INTL	DOM		
OSTRAVA/ Mošnov LKMT * , **	ACFT do/up to 100 t MTOW 360,00 ACFT od/from 101 t do/up to 200 t MTOW 150,00 (za každou další tunu nad 100 t MTOW) / (per each next tonne over 100 t MTOW) ACFT nad/over 200 t MTOW 90,00 (za každou další tunu nad 200 t MTOW) / (per each next tonne over 200 t MTOW)		odbavovací plocha / apron 17,00	490,00	490,00	300,00	NIL
	<p>Výcvikové lety: / Training flights: ACFT do/up to 15 t MTOW 180 CZK x MTOW ACFT od/from 15 do/up to 100 t MTOW 180 CZK x 15 t + 150 CZK x (MTOW - 15 t) ACFT nad/over 100 t MTOW 180 CZK x 15 t + 150 CZK x 85 t + 120 CZK x (MTOW - 100 t) ACFT do/up to 3t MTOW 125 CZK x MTOW (od OCT 1 do APR 30 při MNM 300 plných přistání + letmých přistání za kalendářní rok) / (from OCT 1 till APR 30 at MNM 300 full landing + touch- and-go per calendar year) 150 CZK x MTOW (od MAY 1 do SEP 30 při MNM 300 plných přistání + letmých přistání za kalendářní rok) / (from MAY 1 till SEP 30 at MNM 300 full landing + touch- and-go per calendar year) 100 CZK x MTOW (od OCT 1 do APR 30 při MNM 600 plných přistání + letmých přistání za kalendářní rok) / (from OCT 1 till APR 30 at MNM 600 full landing + touch- and-go per calendar year) 125 CZK x MTOW (od MAY 1 do SEP 30 při MNM 600 plných přistání + letmých přistání za kalendářní rok) / (from MAY 1 till SEP 30 at MNM 600 full landing + touch- and-go per calendar year)</p> <p>O přiznání této sazby je nutno žádat provozovatele letiště / AD operator shall be asked for an allotment of this rate.</p> <p>Pro/For ACFT nad/over 15 t MTOW: každé páté přistání zdarma / each fifth landing free of charge.</p> <p>Poplatek za použití světelných zabezpečovacích zařízení pro noční výcvikové lety 200 CZK / plné přistání, letmé přistání nebo přelet. / Charge for usage of lighting systems for night training flights is 200 CZK / full landing, touch-and-go or overflight.</p> <p>V době 2200-0400 (2100-0300) se sleva na výcvikové lety neposkytuje. / Discount is not provided to training flights at the time between 2200-0400 (2100-0300).</p>						

Letiště / Aerodrome	Přistávací / Landing		Parkovací / Parking	Použití AD cestujícími / Passenger service			Přistávací poplatek mimo publikovanou provozní dobu AD / Landing charge out of AD published operational hours	
	INTL	DOM		Odlet / Departure		Transfer		
				INTL	DOM			
Pardubice LKPD	240,00	240,00	v době / in time 0500 - 1900 14,00 v době / in time 1900 - 0500 7,00	320,00	320,00	NIL	informace / information O/R	
PRAHA/ Ruzyně LKPR *	Ceny přistávacích a parkovacích poplatků a s nimi spojený incentivní program letiště PRAHA/Ruzyně včetně podmínek pro jejich přiznání dopravci má provozovatel letiště, společnost Letiště Praha, a.s., za povinnost publikovat na svých oficiálních stránkách v sekci Pro firmy, Letecký obchod, Charges & Incentives. Web: http://www.prg.aero/b2b The airport operator, company Prague Airport, is obliged to publish landing and parking charges for PRAHA/Ruzyně airport and incentive scheme including conditions for its granting to airliners on their official web pages in B2B section, Aviation Business, Charges & Incentives. Web: http://www.prg.aero/b2b			Terminal 1 a Terminal 2 697,00* 697,00* 356,00* Terminal 3 1115,00* 1115,00* 565,00* * zahrnuje PRM (asistenční služby handicapovaným osobám) poplatek 15,00 CZK * includes PRM (assistance to persons with reduced mobility) charge 15,00 CZK				
PRAHA/ Vodochody LKVO	Poplatky jsou uvedeny v aktuálním ceníku provozovatele letiště, který je zveřejněn na internetových stránkách společnosti AERO Vodochody AEROSPACE a.s.: https://www.aero.cz/letiste/ Charges are listed in the airport operator's current price list published on the AERO Vodochody AEROSPACE a.s. website: https://www.aero.cz/en/airport/							

4.1.7 Koordinační poplatek

4.1.7.1 Koordinační poplatek je určený k zajištění financování koordinačních aktivit. Je účtován provozovateli letadla, který je v rámci pravidelné nebo nepravidelné letecké přepravy na mezinárodním civilním letišti PRAHA/Ruzyně povinen požádat o přidělení letištního slotu pro uskutečnění přistání nebo vzletu.

4.1.7.2 Výše koordinačního poplatku a informace o jeho platnosti jsou publikovány na oficiálních stránkách Slotová koordinace Česká republika v sekci Financing.

Web: www.slot-czech.cz

Koordinační poplatek je jménem Slotová koordinace Česká republika vybírán provozovatelem koordinovaného letiště.

4.1.7.3 Výjimky

Od poplatků jsou osvobozeny lety dle znění bodu **GEN 4.1 para 1.5** bez rozdílu, zda se jedná o přilet nebo odlet.

4.1.7 Co-ordination fee

4.1.7.1 The slot coordination fee is intended to provide funding for coordination activities. It is charged to an aircraft operator who is obliged to request the allocation of an airport slot for landing or take-off in the framework of regular or irregular air transport at the PRAHA/Ruzyně international airport.

4.1.7.2 The amount of slot co-ordination fee and information about its validity is published on official websites of Slot Coordination of the Czech Republic in section Financing.

Web: www.slot-czech.cz

The co-ordination fee is collected by coordinated airport operator on the behalf of Slot Coordination of the Czech Republic.

4.1.7.3 Exemptions

The flights mentioned in **GEN 4.1 para 1.5** are exempted from charges without difference whether they are arriving or departing.

GEN 4.2 POPLATKY ZA LETOVÉ NAVIGAČNÍ SLUŽBY

GEN 4.2 AIR NAVIGATION SERVICES CHARGES

4.2.1 POPLATKY ZA PŘIBLIŽOVACÍ A LETIŠTNÍ SLUŽBY
ŘÍZENÍ LETŮ

4.2.1.1 Základem pro výpočet poplatků za přibližovací a letištní služby řízení letů je certifikovaná maximální vzletová hmotnost (MTOW) letadla uvedená v letové příručce (AFM) předložené provozovatelem letadla.

4.2.1.2 Na letištích, kde přibližovací a letištní služby řízení letů zajišťuje Řízení letového provozu ČR, s.p. - PRAHA/Ruzyně, Karlovy Vary, BRNO/Tuřany, OSTRAVA/Mošnov - jsou poplatky stanoveny, účtovány a vybírány v souladu s Prováděcím Nařízením Komise (EU) 2019/317 ze dne 11. února 2019, kterým se stanoví systém sledování výkonnosti a systém poplatků v jednotném evropském nebi a kterým se ruší Prováděcí Nařízení (EU) č. 390/2013 a (EU) č. 391/2013. Letiště PRAHA/Ruzyně, Karlovy Vary, BRNO/Tuřany, a OSTRAVA/Mošnov tvoří jednotnou zónu zpoplatnění přibližovacích a letištních služeb s jednotnou sazbou poplatku za přibližovací a letištní služby. Za přiblížení a odlet letadla je vybírán jediný poplatek za přibližovací a letištní služby, poplatek je vybírán za každý přilet.

4.2.1.3 Na letištích, kde přibližovací a letištní služby řízení letů zajišťuje Řízení letového provozu ČR, s.p. - PRAHA/Ruzyně, Karlovy Vary, BRNO/Tuřany, OSTRAVA/Mošnov - se použije pro výpočet přibližovacích a letištních poplatků certifikovaná maximální vzletová hmotnost (MTOW) letadla uvedená v bodě **GEN 4.2 para 1.1**. Pokud má letadlo několik certifikovaných maximálních vzletových hmotností, použije se ta nejvyšší. Provozovatelé letadel deklarují složení své flotily a certifikovanou maximální vzletovou hmotnost každého ze svých letadel poskytovateli služeb, Řízení letového provozu ČR, s.p., kdykoliv nastane změna a nejméně jednou za rok. Provozovatelé letadel deklarují jakoukoli změnu ve složení své flotily nebo změny certifikovaných maximálních vzletových hmotností svých letadel k rukám Řízení letového provozu ČR, s.p. k poslednímu pracovnímu dni kalendářního měsíce, ve kterém došlo ke změně. Provozovatelé letadel, deklarující certifikovanou maximální vzletovou hmotnost daného letadla, poskytnou Řízení letového provozu ČR, s.p. letovou příručku tohoto letadla. Pokud provozovatel letadla neposkytne Řízení letového provozu ČR, s.p. letovou příručku v souladu s výše uvedeným, nebo pokud je Řízení letového provozu ČR, s.p. certifikovaná maximální letová hmotnost letadla neznámá, poplatek za přibližovací a letištní služby se vypočítává s přihlédnutím k hmotnosti nejtěžšího známého letadla stejného typu. Maximální vzletová hmotnost letadla pro účely výpočtu poplatku za přibližovací a letištní služby je vyjádřena jako číselný údaj v tunách zaokrouhlený na jedno desetinné místo.

4.2.1.4 Sazby

- 1) na letišti **PRAHA/Ruzyně**:
Letadla s maximální vzletovou hmotností vyšší než 2 tuny:
Za každou přibližovací jednotku (od 1 JAN 24): **Kč 6 542,91**
Přibližovací jednotka se rovná faktoru hmotnosti dotčeného letadla.
Faktor hmotnosti, vyjádřený jako číselný údaj zaokrouhlený na dvě desetinná místa, odpovídá jedné padesátině maximální certifikované vzletové hmotnosti letadla (MTOW) definované v bodě **GEN 4.2 para 1.3** umocněné na 0,7.
$$\text{Přibližovací jednotka} = (\text{MTOW v T.}/50)^{0,7}$$
- 2) na ostatních letištích, kde přibližovací a letištní služby řízení letů zajišťuje Řízení letového provozu ČR, s.p.:
Letadla s maximální vzletovou hmotností vyšší než 2 tuny:
Za každou přibližovací jednotku (od 1 JAN 20):
 - Karlovy Vary, BRNO/Tuřany, OSTRAVA/Mošnov:
Kč 6 800,00

4.2.1 TERMINAL NAVIGATION CHARGES

4.2.1.1 Basis for calculation of terminal navigation charges is the certificated maximum take-off weight (MTOW) of the aircraft as shown in Aircraft Flight Manual (AFM) provided by the aircraft operator.

4.2.1.2 At aerodromes where terminal navigation services are provided by the Air Navigation Services of the Czech Republic - i.e. PRAHA/Ruzyně, Karlovy Vary, BRNO/Tuřany, OSTRAVA/Mošnov - the charges are set, accounted and collected in accordance with the Commission Implementing Regulation (EU) No. 2019/317 of 11 February 2019 laying down a performance and charging scheme in the single European sky and repealing Implementing Regulations (EU) No. 390/2013 and (EU) No. 391/2013. Aerodromes PRAHA/Ruzyně, Karlovy Vary, BRNO/Tuřany and OSTRAVA/Mošnov form the single terminal navigation charging zone with the single rate of terminal navigation charge. For approach and departure of an aircraft a single charge for terminal navigation services is levied, counting unit is the landing.

4.2.1.3 At aerodromes where terminal navigation services are provided by the Air Navigation Services of the Czech Republic - i.e. PRAHA/Ruzyně, Karlovy Vary, BRNO/Tuřany, OSTRAVA/Mošnov - the certificated maximum take-off weight (MTOW) of the aircraft referred to in **GEN 4.2 para 1.1**, shall be used for calculation of terminal navigation charge. Where an aircraft has multiple certificated maximum take-off weights, the highest one shall be used. Aircraft operators shall declare the composition of their fleet and the certificated maximum take-off weight of each aircraft to the services provider, Air Navigation Services of the Czech Republic, whenever there is a change and at least annually. Aircraft operators shall declare any change in their fleet or in the certificated maximum take-off weight of their aircraft to Air Navigation Services of the Czech Republic by the last working day of the calendar month in which the change occurs. Aircraft operators declaring the certificated maximum take-off weight of given aircraft shall provide the Aircraft Flight Manual of that aircraft to Air Navigation Services of the Czech Republic. Where an aircraft operator has not provided the Aircraft Flight Manual to Air Navigation Services of the Czech Republic in accordance with the above or where the certificated maximum take-off weight is not known to Air Navigation Services of the Czech Republic, the terminal navigation charge shall be calculated by taking the weight of the heaviest aircraft of the same type known to exist. Maximum take-off weight of an aircraft used for terminal navigation charge calculation is expressed as a figure in metric tonnes taken to one decimal place.

4.2.1.4 Rates

- 1) at the airport **PRAHA/Ruzyně**:
Aircraft with the maximum take-off weight over 2 metric tonnes:
Per each terminal service unit (from 1 JAN 24): **CZK 6 542,91**
The terminal service unit shall be equal to the weight factor for the aircraft concerned.
The weight factor, expressed as a figure taken to two decimal places, shall be the quotient, obtained by dividing by fifty the number of metric tons in the maximum certificated take-off weight of the aircraft, referred to in **GEN 4.2 para 1.3**, to the power of 0,7.
$$\text{Terminal service unit} = (\text{MTOW in T.}/50)^{0,7}$$
- 2) at other airports, where terminal navigation services are provided by the Air Navigation Services of the CR.:
Aircraft with the maximum take-off weight over 2 metric tonnes:
Per each terminal service unit (from 1 JAN 20):
 - Karlovy Vary, BRNO/Tuřany, OSTRAVA/Mošnov:
CZK 6 800,00



Přibližovací jednotka se rovná faktoru hmotnosti dotčeného letadla.

Faktor hmotnosti, vyjádřený jako číselný údaj zaokrouhlený na dvě desetinná místa, odpovídá jedné padesátině maximální certifikované vzletové hmotnosti letadla (MTOW) definované v bodě **GEN 4.2 para 1.3** umocněné na 0,7.

Přibližovací jednotka = $(MTOW \text{ v T.}/50)^{0,7}$

3) na letišti **Kunovice**:

Jedná se o neveřejné letiště, poplatek je předmětem dohody s provozovatelem letiště.

4) na letišti **Pardubice**:

a) za každou (i započatou) tunu maximální vzletové hmotnosti letadla s maximální vzletovou hmotností vyšší než 2 tuny:

- mezinárodní provoz **Kč 105,00**
- vnitrostátní provoz **Kč 105,00**

b) paušální sazby za přibližovací a letištní služby řízení letů, poskytnuté letadlům do maximální vzletové hmotnosti 2 tuny včetně:

- mezinárodní provoz **Kč 150,00**
- vnitrostátní provoz **Kč 150,00**

5) na letišti **PRAHA/Vodochody**:

Poplatky jsou uvedeny v aktuálním ceníku provozovatele letiště, který je zveřejněný na internetových stránkách společnosti AERO Vodochody AEROSPACE a.s.: <https://www.aero.cz/letiste/>

The terminal service unit shall be equal to the weight factor for the aircraft concerned.

The weight factor, expressed as a figure taken to two decimal places, shall be the quotient, obtained by dividing by fifty the number of metric tons in the maximum certificated take-off weight of the aircraft, referred to in **GEN 4.2 para 1.3**, to the power of 0,7.

Terminal service unit = $(MTOW \text{ in T.}/50)^{0,7}$

3) at the airport **Kunovice**:

This is the private airport, the charges are subject of a settlement with the airport operator.

4) at the airport **Pardubice**:

a) per each tonne (including tonne initiated) of the maximum take-off weight of the aircraft with maximum take-off weight above 2 metric tonnes:

- international traffic **CZK 105,00**
- domestic traffic **CZK 105,00**

b) approach and aerodrome control lump rates provided to aircraft with the maximum take-off weight less than 2 metric tonnes included:

- international traffic **CZK 150,00**
- domestic traffic **CZK 150,00**

5) at the airport **PRAHA/Vodochody**:

Charges are listed in the airport operator's current price list published on the AERO Vodochody AEROSPACE a.s. website: <https://www.aero.cz/en/airport/>

4.2.1.5 Výjimky

Od poplatků jsou osvobozeny:

- lety provedené letadly, jejichž maximální povolená vzletová hmotnost je méně než 2 tuny; *
- letadla, která se vrátí pro poruchu nebo meteorologickou situaci na letiště vzletu a letadla nucená provést nouzové přistání;
- lety prováděné výhradně za účelem dopravy vládnoucích panovníků a jejich nejbližší rodiny, hlav států, předsedů vlád a vládních ministrů během jejich oficiálních cest; ve všech případech musí být tato skutečnost opodstatněna patřičným označením statusu nebo poznámkou v letovém plánu;
- lety za účelem pátrání a záchran, autorizované kompetentním orgánem RCC;
- lety prováděné v rámci Systému létajících středisek varování a řízení a vojenské lety letadel ozbrojených sil smluvních států Severoatlantické smlouvy, Rakouska a Brazílie, s výjimkou ČR;
- lety uskutečněné 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;
- letadla provádějící lety letecké záchranné služby včetně sekundárních a repatričních letů a lety bezprostředně související se záchranou lidského života;
- lety provedené celními a policejními orgány. *

* uvedené výjimky jsou uplatňovány na letištích, kde přibližovací a letištní služby zajišťuje Řízení letového provozu ČR, s.p..

4.2.1.5 Exemptions

Flights of the following aircraft are not subject to charges:

- flights performed by aircraft of which the maximum take-off weight authorised is less than two metric tonnes; *
- aircraft returning due to weather, mechanical or radio failure to the aerodrome of departure and aircraft which have executed a forced or emergency landing;
- flights performed exclusively for the transport, on official mission, of the reigning Monarch and his/her immediate family, Heads of State, Heads of Government, and Government Ministers; in all cases, this must be substantiated by the appropriate status indicator or remark on the flight plan;
- search and rescue flights authorised by a relevant RCC body;
- flight performed within Airborne Warning and Control System (AWACS) and military aircraft flights of the Parties to the North Atlantic Treaty, Austria and Brazil, with the exception of the C.R.;
- flights performed exclusively for the purpose of checking or testing equipment used or intended to be used as ground aids to air navigation, excluding positioning flights by the aircraft concerned;
- aircraft carrying out flights of air rescue services inclusive of secondary and repatriation flights and flights directly connected with human life rescue;
- customs and police flights. *

* these exemptions shall be applied on aerodromes, where terminal navigation services are provided by the Air Navigation Services of the Czech Republic.

4.2.1.6 Vybírání poplatků

Poplatky účtuje a vybírá subjekt, který přibližovací a letištní služby řízení letů zajišťuje a který zodpovídá za publikaci poplatků a způsob jejich vybírání.

Řízení letového provozu ČR, s.p. účtuje a vybírá poplatky na letištích: PRAHA/Ruzyně, Karlovy Vary, BRNO/Tuřany a OSTRAVA/Mošnov.

4.2.1.6 Collecting of Charges

Charges are accounted and collected by subject providing terminal navigation services and is responsible for their publication and the way of collecting.

Air Navigation Services of the Czech Republic accounts and collects terminal navigation charges at the following aerodromes: PRAHA/Ruzyně, Karlovy Vary, BRNO/Tuřany and OSTRAVA/Mošnov.



4.3.3 POPLATEK ZA CVIČNÁ PŘISTÁNÍ

4.3.3.1 Základem pro výpočet poplatku jsou platné sazby přistávacího poplatku pro mezinárodní a vnitrostátní provoz a účtují se za každé plné přistání nebo letný vzlet v době konání výcvikového letu stanoveným procentem sazby.

Provozovatel je povinen písemně oznámit provozovateli letiště počet přistání a letných vzletů provedených v průběhu celého cvičného letu, a to nejpozději do 24 hodin po ukončení letu.

Za použití světelného zabezpečovacího zařízení při cvičných průletech budou účtovány poplatky jako za cvičná přistání.

4.3.3.2 Vybírání poplatků

Poplatky za přistání letadla v době konání výcvikového letu a služby s tím související účtuje a vybírá provozovatel příslušného letiště, který je oprávněn poskytnout provozovateli letadla slevu.

4.3.4 VÝCVIKOVÉ LETY NA LETIŠTI BRNO/TUŘANY

4.3.4.1 Výcvikové přistávací poplatky jsou účtovány pouze za předpokladu, že je v rámci daného letu provedena místní letová činnost (MLČ).

4.3.4.2 Místní letovou činnost (MLČ) se rozumí letové aktivity vztahující se k opakovaným přistáním a vzletům, letným přistáním a vzletům a nízkým přiblížením (průletům) nad RWY.

4.3.4.3 Sazby přistávacích poplatků za výcvikové lety (za každé přistání/nízké přiblížení (průlet))

Plné přistání / Full stop	180,- CZK / t MTOW
Plné přistání s rozsvíceným světelným zabezpečovacím zařízením / Full stop with lighting system on	215,- CZK / t MTOW
Letmé přistání a vzlet / Touch and Go	145,- CZK / t MTOW
Letmé přistání a vzlet s rozsvíceným světelným zabezpečovacím zařízením / Touch and Go with lighting system on	215,- CZK / t MTOW
Nízké přiblížení (průlet) s rozsvíceným světelným zabezpečovacím zařízením / Low approach (pass) with lighting system on	215,- CZK / t MTOW

4.3.4.4 Ostatní poskytnuté služby jsou účtovány podle platného ceníku Letiště Brno a.s..

4.3.5 VÝCVIKOVÉ LETY NA LETIŠTI KUNOVICE

Jedná se o neveřejné letiště, poplatek je předmětem dohody s provozovatelem letiště.

4.3.6 VÝCVIKOVÉ LETY NA LETIŠTI PARDUBICE**4.3.6.1 Poplatky za přiblížovací a letištní navigační služby**

Základem pro výpočet poplatku je doba výcvikového letu a paušální sazba za 1 hodinu letu nebo její část a za 1 tunu MTOW letadla. Hodinová sazba je stanovena na **265,00 Kč za 1 tunu MTOW**.

4.3.6.2 Poplatky za cvičná přistání

Poplatek za cvičná přistání je účtován sazbou **240,00 Kč za 1 tunu MTOW** za každé plné přistání nebo letný vzlet včetně průletů v době konání výcvikového letu.

4.3.3 CHARGES FOR TRAINING LANDINGS

4.3.3.1 Calculation is based on valid rates of landing charges for international and domestic traffic and are counted for each full landing or touch-and-go landing during the training flight and on percentual rates.

The operator shall inform the Aerodrome Authority in a written form about the number of landings and touch-and-go landings performed during the training flight within 24 hours after completing the flight, at the latest.

Charges for lighting navigation aids used during the training overshoots are calculated as training landings.

4.3.3.2 Collecting of Charges

Landing charges at a time of training flights and related services are calculated and collected by the relevant aerodrome operator, who is responsible to give a discount to an aircraft operator.

4.3.4 TRAINING FLIGHTS AT AIRPORT BRNO/TUŘANY

4.3.4.1 Charges for training landings are charged only if within the given flight the local flight activity (LFA) is performed.

4.3.4.2 The local flight activity (LFA) means the flight activities related to repetitive landings and take-off, touch and go landings and low approaches (passes) over the RWY.

4.3.4.3 Rates of landing charges training flights (per each landing / low approach (pass))

4.3.4.4 Other services provided are charged according to the valid price list of Letiště Brno a.s..

4.3.5 TRAINING FLIGHTS AT AIRPORT KUNOVICE

This is the private airport, the charges are subject of a settlement with the airport operator.

4.3.6 TRAINING FLIGHTS AT AIRPORT PARDUBICE**4.3.6.1 Charges for approach and aerodrome navigation services**

Charges calculation is based on duration of the training flight and rate per 1 hour or its part and rate per 1 tonne of MTOW of the aircraft. Hour rate is **265,00 CZK per 1 tonne MTOW**.

4.3.6.2 Charges for training landing

Charge for training landing is **240,00 CZK per 1 tonne MTOW** for each full landing or touch-and-go landing including low pass during the training flight.

**4.3.7 VÝCVIKOVÉ LETY NA LETIŠTI PRAHA/
VODOCHODY**

**4.3.7 TRAINING FLIGHTS AT AIRPORT PRAHA/
VODOCHODY**

4.3.7.1 Poplatky za výcvikové lety

Poplatky jsou uvedeny v aktuálním ceníku provozovatele letiště, který je zveřejněný na internetových stránkách společnosti AERO Vodochody AEROSPACE a.s.: <https://www.aero.cz/letiste/>

4.3.7.1 Charges for training flights

Charges are listed in the airport operator's current price list published on the AERO Vodochody AEROSPACE a.s. website: <https://www.aero.cz/en/airport/>

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

ENR 0.

ENR 0.

ENR 0.1 ÚVOD - **Není aplikováno**
ENR 0.2 ZÁZNAM O AIP AMD - **Není aplikováno**
ENR 0.3 ZÁZNAM O AIP SUP - **Není aplikováno**
ENR 0.4 KONTROLNÍ SEZNAM STRAN - **Není aplikováno**
ENR 0.5 SEZNAM RUČNÍCH OPRAV - **Není aplikováno**

ENR 0.1 PREFACE - **Not applicable**
ENR 0.2 RECORD OF AIP AMENDMENTS - **Not applicable**
ENR 0.3 RECORD AIP SUPPLEMENTS - **Not applicable**
ENR 0.4 CHECKLIST OF AIP PAGES - **Not applicable**
ENR 0.5 LIST OF HAND AMENDMENTS - **Not applicable**

ENR 0.6 OBSAH ČÁSTI 2

ENR 0.6 TABLE OF CONTENTS TO PART 2

ENR 1. Všeobecná pravidla a postupy

ENR 1. General rules and procedures

ENR 1.1	Všeobecná pravidla	ENR 1.1-1	ENR 1.1	General rules	ENR 1.1-1
1.1.1	Provádění letů	ENR 1.1-1	1.1.1	Execution of flights	ENR 1.1-1
1.1.2	Poskytování letové informační a pohotovostní služby	ENR 1.1-2	1.1.2	Provision of flight information service and alerting service	ENR 1.1-2
1.1.3	Postupy při ztrátě radiového spojení letadlo-země	ENR 1.1-3	1.1.3	Air-ground radiocommunication failure procedures	ENR 1.1-3
1.1.4	Vypouštění paliva za letu	ENR 1.1-4	1.1.4	Fuel dumping procedures	ENR 1.1-4
1.1.5	Tankování letadel za letu v CTA Praha	ENR 1.1-4	1.1.5	The air refuelling of aircraft in CTA Praha	ENR 1.1-4
1.1.6	Skupinové lety	ENR 1.1-5	1.1.6	Formation flights	ENR 1.1-5
1.1.7	Pravidla pro provádění akrobatických letů	ENR 1.1-6	1.1.7	Rules for conducting of aerobatic flights	ENR 1.1-6
1.1.8	Pravidla pro shazování předmětů, rozprašování sypkých hmot a tekutin z civilních letadel	ENR 1.1-7	1.1.8	Rules for dropping of objects, spraying with loose material and liquids from civil aircraft	ENR 1.1-7
1.1.9	Využívání vzdušného prostoru ČR	ENR 1.1-8	1.1.9	Use of airspace of the Czech Republic	ENR 1.1-8
1.1.10	Pozorovací lety prováděné podle Smlouvy o otevřeném nebi	ENR 1.1-18	1.1.10	Observation flights conducted under the Treaty on Open Skies	ENR 1.1-18
1.1.11	Postupy pro nestandardní typy letů	ENR 1.1-18	1.1.11	Arrangements for particular non-standard types of flights	ENR 1.1-18
ENR 1.2	Pravidla pro lety za viditelnosti	ENR 1.2-1	ENR 1.2	Visual flight rules	ENR 1.2-1
1.2.1	Podmínky provádění VFR letů	ENR 1.2-1	1.2.1	Conditions of VFR flights execution	ENR 1.2-1
1.2.2	Postupy pro let za viditelnosti	ENR 1.2-3	1.2.2	VFR flight procedures	ENR 1.2-3
1.2.3	Postupy při provádění vnitrostátních policejních letů v ČR podle pravidel letu za viditelnosti (VFR)	ENR 1.2-8	1.2.3	Procedures for operating domestic flights in the CR according to visual flight rules (VFR)	ENR 1.2-8
1.2.4	Lety VFR v noci	ENR 1.2-8	1.2.4	Night VFR flights	ENR 1.2-8
1.2.5	Skupinové frekvence	ENR 1.2-10	1.2.5	Group frequencies	ENR 1.2-10
ENR 1.3	Pravidla pro let podle přístrojů	ENR 1.3-1	ENR 1.3	Instrument flight rules	ENR 1.3-1
1.3.1	Vybavení letadla	ENR 1.3-1	1.3.1	Aircraft equipment	ENR 1.3-1
1.3.2	Minimální hladiny	ENR 1.3-1	1.3.2	Minimum levels	ENR 1.3-1
1.3.3	Pravidla vztahující se k letům IFR	ENR 1.3-1	1.3.3	Rules applicable to IFR flights	ENR 1.3-1
1.3.4	Free Route Airspace (FRA)	ENR 1.3-1	1.3.4	Free Route Airspace (FRA)	ENR 1.3-1
1.3.5	Hlášení o poloze	ENR 1.3-5	1.3.5	Position report	ENR 1.3-5
1.3.6	Požadavky RVSM	ENR 1.3-5	1.3.6	RVSM requirements	ENR 1.3-5
1.3.7	Požadavky provozu ACAS	ENR 1.3-5	1.3.7	ACAS requirements	ENR 1.3-5
1.3.8	Postup pro nezdařené přiblížení IFR letu provádějícího vizuální přiblížení	ENR 1.3-4	1.3.8	Missed approach procedure for IFR flight conducting a visual approach	ENR 1.3-4
ENR 1.4	Klasifikace vzdušného prostoru ATS	ENR 1.4-1	ENR 1.4	ATS airspace classification	ENR 1.4-1
1.4.1	Klasifikace vzdušného prostoru	ENR 1.4-1	1.4.1	Classification of airspace	ENR 1.4-1
1.4.2	Upozornění pro uživatele vzdušného prostoru	ENR 1.4-2	1.4.2	Notice for airspace users	ENR 1.4-2

ENR 1.5	Postupy pro vyčkávání, přiblížení a odlet	ENR 1.5-1	ENR 1.5	Holding, approach and departure procedures	ENR 1.5-1
1.5.1	Všeobecně	ENR 1.5-1	1.5.1	General	ENR 1.5-1
1.5.2	Přílety	ENR 1.5-1	1.5.2	Arriving flights	ENR 1.5-1
1.5.3	Odlety	ENR 1.5-1	1.5.3	Departing flights	ENR 1.5-1
ENR 1.6	Přehledové služby a postupy ATS	ENR 1.6-1	ENR 1.6	ATS surveillance services and procedures	ENR 1.6-1
1.6.1	Primární radar	ENR 1.6-1	1.6.1	Primary radar	ENR 1.6-1
1.6.2	Sekundární přehledový radar (SSR)	ENR 1.6-2	1.6.2	Secondary surveillance radar (SSR)	ENR 1.6-2
1.6.3	Automatický závislý přehledový systém - vysílání (ADS-B)	ENR 1.6-5	1.6.3	Automatic dependent surveillance - broadcast (ADS-B)	ENR 1.6-5
1.6.4	Meteorologický radar	ENR 1.6-6	1.6.4	Weather radar	ENR 1.6-6
ENR 1.7	Postupy pro nastavení výškoměru	ENR 1.7-1	ENR 1.7	Altimeter setting procedures	ENR 1.7-1
1.7.1	Úvod	ENR 1.7-1	1.7.1	Introduction	ENR 1.7-1
1.7.2	Základní postupy pro nastavení výškoměru	ENR 1.7-1	1.7.2	Basic altimeter setting procedures	ENR 1.7-1
1.7.3	Popis oblasti pro nastavení výškoměru	ENR 1.7-2	1.7.3	Description of altimeter setting region	ENR 1.7-2
1.7.4	Postupy pro provozovatele a pro piloty	ENR 1.7-2	1.7.4	Procedures for operators and pilots)	ENR 1.7-2
1.7.5	Tabulka cestovních hladin	ENR 1.7-3	1.7.5	Table of cruising levels	ENR 1.7-3
ENR 1.8	Regionální doplňkové postupy (DOC 7030)	ENR 1.8-1	ENR 1.8	Regional supplementary procedures (DOC 7030)	ENR 1.8-1
ENR 1.9	Uspořádání toku letového provozu (ATFM)	ENR 1.9-1	ENR 1.9	Air traffic flow management (ATFM)	ENR 1.9-1
1.9.1	Struktura služby řízení toku, prostor působnosti, poskytované služby, umístění služeben a provozní doba	ENR 1.9-1	1.9.1	Air traffic flow management structure, services provided, location of units and hours of operation	ENR 1.9-1
1.9.2	Postupy pro přidělení časové mezery pro vzlet a dialog se systémem ETFMS	ENR 1.9-5	1.9.2	Time slot allocation procedures and dialogue with ETFMS subsystem	ENR 1.9-5
1.9.3	Postupy při výpadku systému ETFMS	ENR 1.9-18	1.9.3	ETFMS system - contingency procedures	ENR 1.9-18
1.9.4	Postupy při výpadku systému IFPS	ENR 1.9-19	1.9.4	IFPS - Contingency procedures	ENR 1.9-19
1.9.5	Postupy pro vzlet	ENR 1.9-20	1.9.5	Procedures applicable for departing flights	ENR 1.9-20
1.9.6	Postupy A-CDM - koordinace s NM	ENR 1.9-21	1.9.6	A-CDM procedures - coordination with NM	ENR 1.9-21
ENR 1.10	Plánování letů	ENR 1.10-1	ENR 1.10	Flight planning	ENR 1.10-1
1.10.1	Postupy pro předložení letového plánu na let podle pravidel VFR	ENR 1.10-1	1.10.1	VFR flight plan submission	ENR 1.10-1
1.10.2	Postupy pro předložení letových plánů podle pravidel IFR a kombinované VFR/IFR, IFR/VFR lety	ENR 1.10-2	1.10.2	Procedures for IFR flight plans and combined VFR/IFR, IFR/VFR flight plans submission	ENR 1.10-2
1.10.3	Letový plán podaný za letu (AFIL)	ENR 1.10-12	1.10.3	Flight plan filed in the air (AFIL)	ENR 1.10-12
1.10.4	Postupy pro označování letových plánů nahrazující dříve podané	ENR 1.10-12	1.10.4	Procedure for identification of replacement flight plans	ENR 1.10-12
ENR 1.11	Adresování zpráv letového plánu	ENR 1.11-1	ENR 1.11	Addressing of flight plan messages	ENR 1.11-1
1.11.1	Adresace IFR letů	ENR 1.11-1	1.11.1	Addressing of IFR flights	ENR 1.11-1
1.11.2	Adresace kombinovaných letů	ENR 1.11-1	1.11.2	Addressing of combined flights	ENR 1.11-1
1.11.3	Adresování zpráv o VFR letech stanovištím ATS v České republice	ENR 1.11-1	1.11.3	Addressing of Messages about VFR Flights to ATS Units in the Czech Republic	ENR 1.11-1
ENR 1.12	Zakročování proti civilnímu letadlu	ENR 1.12-1	ENR 1.12	Interception of civil aircraft	ENR 1.12-1
1.12.1	Postupy při zakročování	ENR 1.12-1	1.12.1	Intercepting procedures	ENR 1.12-1
1.12.2	Fráze používané letadlem proti kterému je zakročováno	ENR 1.12-1	1.12.2	Phrases for use by intercepted aircraft	ENR 1.12-1
1.12.3	Fráze používané zakročujícím letadlem	ENR 1.12-1	1.12.3	Phrases for use by intercepting aircraft	ENR 1.12-1
1.12.5	Postupy pro zakročování proti letadlům	ENR 1.12-2	1.12.5	Interception procedures	ENR 1.12-2
1.12.6	Vizuální signály	ENR 1.12-2	1.12.6	The visual signals	ENR 1.12-2
ENR 1.13	Protiprávní čin	ENR 1.13-1	ENR 1.13	Unlawful interference	ENR 1.13-1
1.13.1	Všeobecně	ENR 1.13-1	1.13.1	General	ENR 1.13-1
1.13.2	Postupy	ENR 1.13-1	1.13.2	Procedures	ENR 1.13-1
ENR 1.14	Incidenty v letovém provozu	ENR 1.14-1	ENR 1.14	Air traffic incidents	ENR 1.14-1
1.14.1	Definice incidentů v letovém provozu	ENR 1.14-1	1.14.1	Definition of air traffic incidents	ENR 1.14-1
1.14.2	Použití formuláře Hlášení incidentu v letovém provozu	ENR 1.14-1	1.14.2	Use of the Air Traffic Incident Report Form	ENR 1.14-1
1.14.3	Postupy hlášení událostí (včetně postupů za letu)	ENR 1.14-2	1.14.3	Reporting procedures (including in-flight procedures)	ENR 1.14-2

1.14.4	Účel hlášení a zacházení s formulářem	ENR 1.14-2	1.14.4	Purpose of reporting and handling of the form	ENR 1.14-2
1.14.5	Hlášení turbulence v úplavu v evropském RVSM vzdušném prostoru	ENR 1.14-7	1.14.5	European RVSM wake vortex report	ENR 1.14-7
1.14.6	Sledování činnosti palubního protisrážkového systému ACAS	ENR 1.14-11	1.14.6	Airborne collision avoidance system (ACAS) monitoring	ENR 1.14-11
1.14.7	Hlášení srážky s ptákem	ENR 1.14-15	1.14.7	Birdstrike report	ENR 1.14-15
1.14.8	Hlášení oslnění laserem	ENR 1.14-19	1.14.8	Laserstrike report	ENR 1.14-19
ENR 2. VZDUŠNÝ PROSTOR LETOVÝCH PROVOZNÍCH SLUŽEB			ENR 2. AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE		
ENR 2.1	FIR, UIR, CTA, TMA, MTMA, MCTR	ENR 2.1-1	ENR 2.1	FIR, UIR, CTA, TMA, MTMA, MCTR	ENR 2.1-1
ENR 2.2	Ostatní řízení vzdušné prostory	ENR 2.2-1	ENR 2.2	Other regulated airspace	ENR 2.2-1
2.2.1	Delegace poskytování ATS sousedním stanovištím ATC	ENR 2.1-1	2.2.1	ATS delegation to adjacent ATC units	ENR 2.2-1
2.2.2	Vzdušné prostory volných tratí (FRA) SEE FRA	ENR 2.2-4	2.2.2	Free Route Airspaces (FRA) SEE FRA	ENR 2.2-4
2.2.3	Zóny s nestandardním plánováním (NPZ)	ENR 2.2-5	2.2.3	Non-standard planning zones (NPZ)	ENR 2.2-5
2.2.4	Zóny s povinným rádiovým vybavením (RMZ)	ENR 2.2-6	2.2.4	Radio mandatory zone (RMZ)	ENR 2.2-6
ENR 3. TRATĚ LETOVÝCH PROVOZNÍCH SLUŽEB			ENR 3. ATS ROUTES		
ENR 3.1	Tratě konvenční navigace	ENR 3.1-1	ENR 3.1	Conventional navigation routes	ENR 3.1-1
ENR 3.2	Tratě prostorové navigace (RNAV)	ENR 3.2-1	ENR 3.2	Area navigation (RNAV) routes	ENR 3.2-1
ENR 3.3	Ostatní tratě	ENR 3.3-1	ENR 3.3	Other routes	ENR 3.3-1
ENR 3.4	Vyčkávání na trati	ENR 3.4-1	ENR 3.4	En-route holding	ENR 3.4-1
ENR 4. RADIONAVIGAČNÍ ZAŘÍZENÍ/SYSTÉMY			ENR 4. RADIO NAVIGATION AIDS/SYSTEMS		
ENR 4.1	Radionavigační zařízení - traťová	ENR 4.1-1	ENR 4.1	Radio navigation aids - en-route	ENR 4.1-1
4.1.1	Traťová zařízení	ENR 4.1-1	4.1.1	En-Route aids	ENR 4.1-1
4.1.2	Zařízení DME na civilních letištích	ENR 4.1-2	4.1.2	DME aids on civil aerodromes	ENR 4.1-2
ENR 4.2	Speciální navigační systémy	ENR 4.2-1	ENR 4.2	Special navigation systems	ENR 4.2-1
ENR 4.3	Globální navigační satelitní systém (GNSS)	ENR 4.3-1	ENR 4.3	Global navigation satellite system (GNSS)	ENR 4.3-1
ENR 4.4	Kódové označení význačných bodů	ENR 4.4-1	ENR 4.4	Name-code designators for significant points	ENR 4.4-1
ENR 4.5	Letecká pozemní návěstidla - traťová	ENR 4.5-1	ENR 4.5	Aeronautical ground lights - en-route	ENR 4.5-1
ENR 5. NAVIGAČNÍ VÝSTRAHY			ENR 5. NAVIGATION WARNINGS		
ENR 5.1	Zakázané, omezené a nebezpečné prostory	ENR 5.1-1	ENR 5.1	Prohibited, restricted and danger areas	ENR 5.1-1
5.1.1	Zakázané prostory	ENR 5.1-1	5.1.1	Prohibited areas	ENR 5.1-1
5.1.2	Omezené prostory	ENR 5.1-3	5.1.2	Restricted areas	ENR 5.1-3
5.1.3	Nebezpečné prostory	ENR 5.1-8	5.1.3	Danger areas	ENR 5.1-8
ENR 5.2	Prostory pro vojenský výcvik a cvičení a identifikační pásmo protivzdušné obrany	ENR 5.2-1	ENR 5.2	Military exercise and training areas and air defence identification zone	ENR 5.2-1
5.2.1	Dočasně vyhrazené prostory	ENR 5.2-1	5.2.1	Temporary segregated area	ENR 5.2-1
5.2.2	Dočasně rezervované prostory (TRA)	ENR 5.2-8	5.2.2	Temporary reserved area (TRA)	ENR 5.2-8
5.2.3	Rezervace vzdušného prostoru (TRA nebo TSA)	ENR 5.2-15	5.2.3	Airspace reservation (TRA or TSA)	ENR 5.2-15
5.2.4	Flight Plan Buffer Zones (FBZ)	ENR 5.2-15	5.2.4	Flight Plan Buffer Zones (FBZ)	ENR 5.2-15
5.2.5	Identifikační pásmo protivzdušné obrany (ADIZ)	ENR 5.2-25	5.2.5	Air defence identification zone (ADIZ)	ENR 5.2-25
ENR 5.3	Jiné činnosti nebezpečné povahy a jiná možná nebezpečí	ENR 5.3-1	ENR 5.3	Other activities of a dangerous nature and other potential hazards	ENR 5.3-1
5.3.1	Jiné činnosti nebezpečné povahy	ENR 5.3-1	5.3.1	Other activities of a dangerous nature	ENR 5.3-1
5.3.2	Jiná možná nebezpečí	ENR 5.3-1	5.3.2	Other potential hazards	ENR 5.3-1
ENR 5.4	Letecké překážky	ENR 5.4-1	ENR 5.4	Air navigation obstacles	ENR 5.4-1

ENR 5.5	Letecké sportovní a rekreační činnosti	ENR 5.5-1	ENR 5.5	Aerial sporting and recreational activities	ENR 5.5-1
5.5.1	Lety volných obsazených balonů v CTR Ruzyně a MCTR Kbely	ENR 5.5-1	5.5.1	Flights of free manned balloons in CTR Ruzyně and MCTR Kbely	ENR 5.5-1
5.5.2	Provádění výsadkové činnosti ve vzdušném prostoru ČR	ENR 5.5-1	5.5.2	Parachute jumping within the airspace of the Czech Republic	ENR 5.5-1
5.5.3	Provádění startů padákových a závěsných kluzáků pomocí navijáků a odvíjáků ve vzdušném prostoru ČR	ENR 5.5-5	5.5.3	Performing take-offs of parachute and hang gliders using tow winch in the airspace of the CR	ENR 5.5-5
5.5.4	Prostory pro létání v dlouhé vlně	ENR 5.5-6	5.5.4	Airspaces for long wave flying	ENR 5.5-6
5.5.5	Dočasně rezervované prostory pro místní provoz všeobecného letectví - TRA GA	ENR 5.5-7	5.5.5	Temporary reserved areas designated for operations of general aviation (TRA GA)	ENR 5.5-7
5.5.6	Provoz bezpilotních systémů (UAS) v rámci klubů a sdružení leteckých modelářů	ENR 5.5-20	5.5.6	Unmanned aircraft systems (UAS) operations within model aircraft clubs and associations	ENR 5.5-20
ENR 5.6	Migrace ptactva a oblasti s citlivou faunou	ENR 5.6-1	ENR 5.6	Bird migration and areas with sensitive fauna	ENR 5.6-1

ENR 6. MAPY

Traťová mapa (GND - FL 95)	ENR 6.1-1 ERC
Mapa vzdušného prostoru volných tratí ČR (FL 95 - FL 245)	ENR 6.1-3 ERC
Mapa vzdušného prostoru volných tratí ČR (FL 245 - FL 660)	ENR 6.1-5 ERC
Jihovýchodní evropský vzdušný prostor volných tratí	ENR 6.1-7 ERC
SEEFRA, BALTIC FRA, SECSI FRA	ENR 6.1.9 ERC
Mapa zakázaných, omezených, dočasně rezervovaných, dočasně vyhrazených a nebezpečných prostorů	ENR 6.3-1-AREAS INDEX CHART
Mapa dočasně rezervovaných prostorů určených pro provoz všeobecného letectví (TRA GA)	ENR 6.3-3-AREAS INDEX CHART
Rozmístění radiových zařízení	ENR 6.7-RFC
Mapa minimálních nadmořských výšek pro poskytování přehledových služeb ATC ve FIR Praha	ENR 6.9-ATCSMA

ENR 6. EN-ROUTE CHARTS

En-route chart (GND - FL 95)	ENR 6.1-1 ERC
Free Route Airspace of the Czech republic (FL 95 - FL 245)	ENR 6.1-3 ERC
Free Route Airspace of the Czech republic - (FL 245 - FL 660)	ENR 6.1-5 ERC
South East Europe Free Route Airspace	ENR 6.1-7 ERC
SEEFRA, BALTIC FRA, SECSI FRA	ENR 6.1.9 ERC
Prohibited, restricted temporary reserved, temporary segregated and danger areas index chart	ENR 6.3-1-AREAS INDEX CHART
Index chart of temporary reserved areas designated for operations of general aviation (TRA GA)	ENR 6.3-3-AREAS INDEX CHART
Radio facility chart	ENR 6.7-RFC
ATC Surveillance Minimum Altitude Chart within FIR Praha	ENR 6.9-ATCSMA

ENR 1.4 KLASIFIKACE VZDUŠNÉHO PROSTORU ATS

ENR 1.4 ATS AIRSPACE CLASSIFICATION

1.4.1 Klasifikace vzdušného prostoru

Vzdušný prostor je rozdělen do čtyř klasifikačních tříd C, D, E a G, které jsou srovnatelné s těmi, které doporučuje ICAO. Prostor klasifikovaný jako C, D, a E je řízený vzdušný prostor.

Třída C vzdušného prostoru zahrnuje:

- TMA PRAHA;
- vzdušný prostor nad FL 95 do FL 660

Třída D vzdušného prostoru zahrnuje:

- CTR/MCTR a TMA/MTMA všech letišť s výjimkou TMA PRAHA;

Třída E vzdušného prostoru zahrnuje:

- prostor mimo CTR/MCTR a TMA/MTMA nad 1000 ft AGL do FL 95.

Třída G vzdušného prostoru zahrnuje:

- s výjimkou CTR/MCTR vzdušný prostor od země do 1000 ft AGL;
- prostor TRA GA;
- ATZ České Budějovice.

1.4.1 Classification of airspace

The airspace is divided into four classifications C, D, E, and G which equate with those recommended by ICAO. Airspace classified as C, D and E is controlled airspace.

Class C airspace comprises:

- TMA PRAHA;
- airspace above FL 95 to FL 660.

Class D airspace comprises:

- CTR/MCTR and TMA/MTMA of all aerodromes with the exception of TMA PRAHA;

Class E airspace comprises:

- airspace outside CTR/MCTR and TMA/MTMA above 1000 ft AGL to FL 95.

Class G airspace comprises:

- with the exception of CTR/MCTR the airspace from ground to 1000 ft AGL;
- TRA GA airspace;
- ATZ České Budějovice.

Třída Class	Druh letu Type of flight	Zajišťování rozstupů Separation provided	Poskytovaná služba Service provided	Minima dohlednosti VMC a vzdálenosti od oblaků VMC visibility and distance from cloud minima	Omezení rychlosti Speed limitation	Požadavky na rádiové spojení Radio communication requirement	Podléhá letovému povolení Subject to an ATS clearance
C	IFR	IFR od / from IFR IFR od / from VFR	služba řízení letového provozu Air traffic control service	neuplatňují se not applicable	neuplatňují se not applicable	stálé obousměrné continuous two-way	Ano Yes
	VFR	VFR od / from IFR	služba řízení letového provozu pro zajištění rozstupů od IFR letů informace o provozu VFR (a na žádost i radu k vyhnutí) Air traffic control service for separation from IFR flights VFR traffic information (and traffic avoidance advice on request)	v a nad / at and above FL 100 8 km dohlednost / visibility, 1500 m horizontální a / horizontal and 1000 ft vertikální vzdálenost od oblačnosti / vertical distance from cloud pod / below FL 100 5 km dohlednost / visibility, 1500 m horizontální a / horizontal and 1000 ft vertikální vzdálenost od oblačnosti / vertical distance from cloud	250 KT IAS pod / below FL 100	stálé obousměrné continuous two-way	Ano Yes
D	IFR	IFR od / from IFR	služba řízení letového provozu včetně informace o VFR letech (a provozní informace vyhnout se provozu na žádost) Air traffic control service including traffic information about VFR flights (and traffic avoidance advice on request)	neuplatňují se not applicable	250 KT IAS pod / below FL 100	stálé obousměrné continuous two-way	Ano Yes
	VFR	nezajišťují se not provided	Informace o provozu mezi VFR a IFR lety (a na žádost provozní informace vyhnout se provozu) Traffic information between VFR and IFR flights (and traffic avoidance advice on request)	v a nad / at and above FL 100 8 km dohlednost / visibility, 1500 m horizontální a / horizontal and 1000 ft vertikální vzdálenost od oblačnosti / vertical distance from cloud pod / below FL 100 5 km dohlednost / visibility, 1500 m horizontální a / horizontal and 1000 ft vertikální vzdálenost od oblačnosti / vertical distance from cloud	250 KT IAS pod / below FL 100	stálé obousměrné continuous two-way	Ano Yes

Třída Class	Druh letu Type of flight	Zajišťování rozstupů Separation provided	Poskytovaná služba Service provided	Minima dohlednosti VMC a vzdálenosti od oblaků VMC visibility and distance from cloud minima	Omezení rychlosti Speed limitation	Požadavky na rádiové spojení Radio communication requirement	Podléhá letovému povolení Subject to an ATS clearance
E	IFR	IFR od / from IFR	služba řízení letového provozu včetně informace o VFR letech pokud je to proveditelné Air traffic control service including traffic information about VFR flights as far as practicable	neuplatňují se not applicable	250 KT IAS	stálé obousměrné continuous two-way	Ano Yes
	VFR	nezajišťují se not provided	Informace o provozu, pokud je to možné. Traffic information as far as possible.	5 km dohlednost / visibility, 1500 m horizontální a / horizontal and 1000 ft vertikální vzdálenost od oblačnosti / vertical distance from cloud	250 KT IAS	Ne No	Ne No
G	IFR	nezajišťují se not provided	letová informační služba flight information service	neuplatňují se not applicable	250 KT IAS	stálé obousměrné continuous two-way	Ne No
	VFR	nezajišťují se not provided	letová informační služba flight information service	1500 m dohlednost / visibility mimo oblačnost za dohlednosti země, při rychlostech, které umožní v čas spatřit jiný provoz nebo překážky a vyhnout se srážce s tím že podíl indikované rychlosti km/h a letové dohlednosti (km) nesmí být větší než 100; a za okolností, při kterých pravděpodobnost setkání s jiným provozem by měla být malá, např. v prostorech s malou hustotou provozu. clear of cloud in sight of surface, at speeds which allow to distinguish other activity or obstacles and to avoid collision with respect to the ratio of indicated speed km/h and flight visibility (km) which shall not be more than 100; and under the circumstances when probability of meeting other traffic should be low e.g. in the area with low density of traffic.	250 KT IAS	Ne No	Ne No

1.4.2 Upozornění pro uživatele vzdušného prostoru

Lety vojenských proudových letadel/rychlost vyšší než 250 KT:

Ve vzdušném prostoru, kde platí omezení rychlosti 250 KT, vojenská proudová letadla nebudou, s ohledem na jejich letové vlastnosti a povahu plněných úkolů, ve všech případech dodržovat výše uvedený rychlostní limit.

1.4.2 Notice for airspace users

The flights of military jet aircraft with speed higher than 250 KT:

In airspace where the speed limitation 250 KT is valid, military jet aircraft will not due to the flights characteristic of the aircraft and the mission and nature of objectives comply with the above mentioned speed limitation in all cases.



ENR 1.5 POSTUPY PRO VYČKÁVÁNÍ, PŘIBLÍŽENÍ A ODLET

ENR 1.5 HOLDING, APPROACH AND DEPARTURE PROCEDURES

1.5.1 VŠEOBECNĚ

1.5.1.1 Postupy pro přiblížení, vyčkávání a odlety jsou vypracovány v souladu s postupy obsaženými v ICAO DOC 8168 PANS-OPS/611, VOLUME II a INSTRUMENT FLIGHT PROCEDURES-CONSTRUCTION MANUAL FIRST EDITION – 1983.

1.5.1.2 Publikované, popř. přikázané postupy musí být přesně dodržovány. Nemůže-li pilot provést postupy tak, jak se požaduje, je povinen oznámit to stanovišti řízení letového provozu.

1.5.1.3 Posádky letadel vybavených přijímačem VOR jsou povinny při letu ve vzdušném prostoru ČR mít toto zařízení zapnuto tak, aby byly schopny kdykoliv na požádání příslušného stanoviště řízení letového provozu letět po určeném radiálu nebo oznámit intercepci radiálu určitého VOR.

1.5.1.4 Pokud není uvedeno jinak, jsou v ustanoveních o vyčkávání, přiblížení a odletech udávány nadmořské výšky vztahující se ke QNH příslušného letiště. Číselné hodnoty směrů jsou magnetické, zatímco směry zákresů jsou zeměpisné.

1.5.2 PŘÍLETY

1.5.2.1 Letadlu může být povoleno přejít na spojení s přibližovacími stanovištěm řízení nebo letištní řídicí věží i jinde než při přeletu hranice koncové řízené oblasti nebo řízeného okrsku. Pilot musí dodržovat letové povolení naposled přijaté od oblastního střediska řízení dokud neobdrží nové od přibližovacího stanoviště řízení nebo od letištní řídicí věže.

1.5.2.2 V TMA/CTR jsou velitelé letadel povinni po přeletu IAF dodržovat MAX IAS 210 KT, pokud ATC nestanoví jinak.

1.5.2.3 Radarové vektorování na trať konečného přiblížení může být provedeno na žádost velitele letadla nebo z rozhodnutí řídicího letového provozu.

1.5.3 ODLETY

1.5.3.1 Při odletu z neřízeného letiště nebo plochy si musí velitel letadla vyžádat letové povolení ke vstupu do prostoru třídy C nebo D.

1.5.3.2 Od velitele letadla vstupujícího na RWY se očekává, že bude připraven, po obdržení povolení ke vzletu od TWR, provést vzlet bez zdržení. Obdrží-li velitel letadla povolení vstoupit na RWY v používání a není připraven ke vzletu, je povinen na tuto skutečnost upozornit TWR před vstupem na RWY. V případě, že to řídicí považuje za nezbytné, může vydat instrukci "OKAMŽITÝ VZLET POVOLEN". Po vydání takovéto instrukce se od pilota očekává že:

- je-li na vyčkávacím místě, bude okamžitě pojíždět na RWY a provede vzlet bez zastavení
- je-li již na RWY provede vzlet bez zdržení.

1.5.3.3 Není-li vydána instrukce k pojíždění zpět po dráze a velitel letadla tak hodlá učinit, musí žádat o schválení pojíždění zpět po dráze před vstupem na RWY, nestanoví-li jinak místní postupy.

1.5.1 GENERAL

1.5.1.1 Approach, holding and departure procedures are based on those contained in ICAO DOC 8168 PANS-OPS/611, VOLUME II and INSTRUMENT FLIGHT PROCEDURES-CONSTRUCTION MANUAL FIRST EDITION – 1983.

1.5.1.2 It is essential to adhere exactly to the published (ordered) procedures. Pilots shall notify the ATC unit whenever they are unable to carry out the procedures as required.

1.5.1.3 It is compulsory for all aircraft equipped with VOR receiver to have it ready for immediate use during the operation within the airspace of the C.R. so as to be able to fly assigned radial or to report the interception of a radial of a specified VOR facility whenever an appropriate ATC unit requests so.

1.5.1.4 Unless otherwise stated, the altitudes are related to the relevant aerodrome QNH in the provisions concerning holding, approach and departure. Bearings expressed in numerical values are magnetic while bearings at drawings are true.

1.5.2 ARRIVING FLIGHTS

1.5.2.1 Aircraft may be cleared to contact the approach control unit or aerodrome control tower even elsewhere than on overflying the border of a TMA or CTR. The pilot shall adhere to the clearance last received from ACC until he/she obtains a new one from approach control unit or aerodrome control tower.

1.5.2.2 Pilots-in-command are obliged to comply with the speed limit MAX IAS 210 KT in a TMA/CTR after passing the IAF, unless stated otherwise in the ATC clearance.

1.5.2.3 Radar vectoring may be provided upon pilot-in-command request or upon air traffic controller decision.

1.5.3 DEPARTING FLIGHTS

1.5.3.1 When departing from an uncontrolled aerodrome or area the pilot-in-command shall request ATC clearance to enter airspace of C or D class.

1.5.3.2 The pilot-in-command entering the RWY is expected upon ATC take-off clearance obtained from TWR to take off without delay. If the pilot-in-command has received runway line-up clearance and is not ready for departure he/she is obliged to notify TWR about this fact before entering the runway. When controller considers it necessary he/she may issue instruction "CLEARED FOR IMMEDIATE TAKE-OFF". When given such instruction the pilot is expected to act as follows:

- at the holding point: taxi immediately on to the runway and commence take-off without stopping the aircraft
- if already lined up on the runway: take-off without delay.

1.5.3.3 If backtrack instruction has not been issued and the pilot-in-command intends to do so, he/she shall request backtrack approval before entering the runway, unless otherwise stated in local procedures.

Záměrně nepoužito
Intentionally Left Blank

ENR 1.7 POSTUPY PRO NASTAVENÍ VÝŠKOMĚRU

ENR 1.7 ALTIMETER SETTING PROCEDURES

1.7.1 ÚVOD

Používané postupy pro nastavení výškoměru všeobecně odpovídají postupům obsaženým v dokumentu L 8168.

1.7.1 INTRODUCTION

The altimeter setting procedures in use generally conform to those contained in ICAO Doc 8168.

1.7.2 ZÁKLADNÍ POSTUPY PRO NASTAVENÍ VÝŠKOMĚRU

1.7.2 BASIC ALTIMETER SETTING PROCEDURES

1.7.2.1 Všeobecně

Tyto postupy se vztahují na všechny lety. Výjimky a podmínky mohou být stanoveny příslušným stanovištěm ATS.

1.7.2.1 General

These procedures apply to all flights. Exceptions and conditions may be determined by the appropriate ATS unit.

Tyto postupy popisují metodu zajišťování příslušného vertikálního rozstupu mezi letadly a zajištění požadované vzdálenosti od terénu během všech fází letu. Tato metoda je založena na následujících ustanoveních:

These procedures describe the method for providing adequate vertical separation between aircraft and for providing required terrain clearance during all phases of the flight. This method is based on the following provisions:

1.7.2.2 Převodní nadmořská výška

1.7.2.2 Transition altitude

1.7.2.2.1 Převodní nadmořská výška je nadmořská výška, ve které nebo pod níž se vertikální poloha letadla řídí nadmořskými výškami, vyjma případů **ENR 1.7 para 2.5 c)**. Převodní nadmořská výška v celém FIR je 5000 ft (1500 m) AMSL, s výjimkou případu uvedeného v **ENR 1.7 para 2.2.2 a ENR 1.7 para 2.2.3**.

1.7.2.2.1 Transition altitude is the altitude at or below which the vertical position of an aircraft is controlled by reference to altitudes except as stated in **ENR 1.7 para 2.5 c)**. The transition altitude within all FIR is 5000 ft (1500 m) AMSL, except as stated in **ENR 1.7 para 2.2.2 and ENR 1.7 para 2.2.3**.

1.7.2.2.2 Mimo TMA, na tratích ATS, kde je publikovaná minimální letová nadmořská výška vyšší než 5000 ft AMSL, se převodní nadmořská výška pro lety IFR zvyšuje na hodnotu shodnou s touto minimální letovou nadmořskou výškou.

1.7.2.2.2 Outside a TMA on ATS routes where the published minimum flight altitude exceeds 5000 ft AMSL, the transition altitude for IFR flights is increased to the value identical with this minimum flight altitude.

1.7.2.2.3 Mimo TMA v horských oblastech, kde je terén vyšší než 4000 ft (1200 m) AMSL se převodní nadmořská výška pro všechny lety VFR a pro lety IFR letící mimo tratě ATS zvyšuje na nadmořskou výšku, která odpovídá výšce 1000 ft (300 m) AGL.

1.7.2.2.3 Outside a TMA in mountainous areas where terrain exceeds 4000 ft (1200 m) AMSL, the transition altitude for all VFR flights and for IFR flights outside ATS routes is increased to an altitude identical to the height 1000 ft (300 m) AGL.

1.7.2.3 Převodní hladina

1.7.2.3 Transition level

1.7.2.3.1 Převodní hladina je nejnižší použitelná letová hladina, nacházející se alespoň 1000 ft (300 m) nad převodní nadmořskou výškou.

1.7.2.3.1 Transition level is the lowest flight level available for use, located at least 1000 ft (300 m) above the transition altitude.

1.7.2.4 Převodní vrstva

1.7.2.4 Transition layer

1.7.2.4.1 Vzdušný prostor mezi převodní nadmořskou výškou a převodní hladinou se nazývá převodní vrstva. Horizontální let v převodní vrstvě není povolen vyjma zvláště povolených činností. (viz. **ENR 1.7 para 2.1**)

1.7.2.4.1 The airspace between the transition level and the transition altitude is called the transition layer. Level flight is not permitted within the transition layer except especially approved activities. (see **ENR 1.7 para 2.1**)

1.7.2.4.2 Minimální tloušťka převodní vrstvy je v souladu s ICAO Doc. 7030/5 stanovena na 1000 ft.

1.7.2.4.2 Minimum depth of transition layer is set to 1000 ft in accordance with ICAO Doc. 7030/5.

1.7.2.5 Vyjadřování vertikální polohy letadla

1.7.2.5 References to the vertical position

Vertikální polohy letadel musí být vyjadřovány:

The vertical position of aircraft shall be expressed in terms of:

- letovými hladinami u letu v nebo nad převodní hladinou;
- nadmořskými výškami při letu v nebo pod převodní nadmořskou výškou;
- výškami nad zemí při traťovém letu do 1000 ft (300 m) nad zemí;

- flight levels for flights at or above the transition level;
- altitudes for flights at or below transition altitude;
- heights above the ground for en-route flights up to 1000 ft (300 m) above ground;

Při průletu převodní vrstvou musí být vertikální poloha letadla vyjadřována:

While passing through the transition layer, vertical positions shall be expressed in term of:

- letovými hladinami při stoupání; a
- nadmořskými výškami při klesání.

- flight levels when climbing; and
- altitude when descending.

1.7.2.5.1 Jakmile bylo vydáno povolení na přiblížení a bylo zahájeno klesání na přistání, může být vertikální poloha letadla vyjadřována nadmořskou výškou (QNH) za předpokladu, že se neočekává horizontální let nad převodní nadmořskou výškou.

1.7.2.5.1 When a clearance for approach has been issued and the descent for landing has been started, the vertical position of an aircraft can be expressed in terms of altitude (QNH), provided, that no horizontal flight is expected above the transition altitude.

1.7.2.6 Změna z nadmořské výšky na letové hladiny a naopak

1.7.2.6 The change in reference from altitude to flight levels and vice versa

Změna z nadmořské výšky na letové hladiny a naopak se provádí:

The change in reference from altitude to flight levels and vice versa is made:

- v převodní nadmořské výšce při stoupání; a

- at the transition altitude when climbing; and



2) v převodní hladině při klesání.

2) at the transition level when descending.

1.7.3 Popis oblasti pro nastavení výškoměru

Při letu v nebo pod převodní nadmořskou výškou musí být na výškoměrech nastaven následující tlak:

a) QNH řízeného letiště

- v CTR, TMA a v ATZ, jejíž horní hranici nebo její část tvoří spodní hranice TMA,
- pod spodní hranicí TMA, jež je definována nadmořskou výškou (AMSL)*

*Poznámka 1: * Spodní hranice TMA definovaná nadmořskou výškou (AMSL) je vždy vztažena ke QNH řízeného letiště, kterému TMA náleží.*

*Poznámka 2: * Jedná se o lety ve vzdušném prostoru pod spodní hranicí TMA, jež by při nesprávném nastavení tlaku mohly neúmyslně způsobit nežádoucí narušení TMA nebo nevhodné zobrazení údajů tlakové nadmořské výšky na přehledových systémech ATS.*

b) regionální (oblastní) QNH nebo QNH nejbližšího neřízeného letiště

- v ostatních případech.

Poznámka: Regionální (oblastní) QNH je předpověď minimální hodnoty QNH ve FIR PRAHA během stanoveného časového období.

1.7.3 Description of altimeter setting region

During flight at or below the transition altitude the following pressure shall be set on altimeters:

a) QNH of the controlled aerodrome

- within a CTR, TMA and within such an ATZ whose upper limit or its part is identical with lower limit of the TMA,
- below the TMA lower limit which is defined by altitude (AMSL)*.

*Note 1: * Lower limit of a TMA defined by altitude (AMSL) is always related to the QNH of the controlled aerodrome to which the TMA belongs.*

*Note 2: * It concerns flights in the airspace just below the lower limit of a TMA, during which it could come to unintended and undesirable penetration of a TMA or which could cause an improper pressure altitude data display on the ATS surveillance systems, when the pressure is set up incorrectly.*

c) regional QNH or QNH of the nearest uncontrolled aerodrome

- in other cases.

Note: Regional QNH is a forecast of the QNH minimum value within FIR PRAHA for a specified time period.

1.7.4 Postupy pro provozovatele a pro piloty

1.7.4.1 Informace o letištním QNH, teplotě a převodní hladině v koncové řízené oblasti jsou uvedeny ve vysíláních ATIS nebo předávány příslušným stanovištěm ATS. Regionální QNH je uvedeno v meteorologických vysíláních a na žádost je k dispozici na stanovištích ATS.

1.7.4.2 Hodnoty QNH jsou uváděny v hektopascálech. Na vyžádání se poskytuje QNH v milimetrech Hg. Údaje o minimálních letových nadmořských výškách jsou uvedeny na příslušných mapách.

1.7.4.3 Lety VFR do nadmořské výšky 5000 ft (1500 m) AMSL nebo do výšky 1000 ft (300 m) nad zemí (AGL), v případě, že je tato hladina výše než 5000 ft (1500 m) AMSL, musí mít na výškoměru nastaveno QNH v souladu s ENR 1.7 para 3.

1.7.4.4 Pilot je odpovědný za korekce nastavení výškoměru jak jsou popsány v L 8168. Jestliže je letadlo povoleno ATC do nadmořské výšky, kterou velitel letadla shledá neakceptovatelnou z důvodu nízké teploty nebo jakéhokoliv jiného důvodu, potom musí požadovat náhradní nadmořskou výšku. Jestliže taková žádost není přijata, ATC bude považovat povolení za akceptované a předpokládat že podle něho bude postupováno.

1.7.4.5 Když je let IFR vektorován za pomoci přehledového systému ATS, nejnižší hladinou přidělitelnou ATC je minimální nadmořská výška pro poskytování přehledových služeb ATC (ATCSMA), která vždy zajistí požadovanou bezpečnou výšku nad překážkami, a to i s ohledem na efekt nízké teploty, je-li to žádoucí.

1.7.4.6 Vertikální rozstupy

1.7.4.6.1 Vertikální rozstup se zajišťuje přidělováním rozdílných hladin v souladu s předpisy Letové provozní služby (L 11) a Postupy pro letové navigační služby – Uspořádání letového provozu (L 4444).

1.7.4.6.2 Pod převodní nadmořskou výškou jsou přidělovány nadmořské výšky vztažené k tlaku přepočítanému na střední hladinu moře (QNH).

1.7.4.6.3 Nad převodní nadmořskou výškou jsou přidělovány letové hladiny podle tabulky cestovních hladin Dodatku 3 k předpisu Pravidla létání (L 2).

1.7.4.7 Plánování

Hladiny letu se v letovém plánu vyjadřují:

- a) letovými hladinami u letu v nebo nad nejnižší použitelnou letovou hladinou nebo nad převodní nadmořskou výškou;

1.7.4 Procedures for operators and pilots

1.7.4.1 Information on the aerodrome QNH, temperature and transition level in a TMA is provided in ATIS broadcasts or transmitted by the appropriate ATS unit. Regional QNH is provided in MET broadcasts and is available on request from the ATS units.

1.7.4.2 QNH values are given in hectopascals. QNH in millimetres Hg is provided on request. Minimum flight altitudes are published on appropriate charts.

1.7.4.3 VFR flights up to an altitude of 5000 ft (1500 m) AMSL or up to a height of 1000 ft (300 m) AGL, if this level exceeds 5000 ft (1500 m) AMSL, shall set the altimeter to the QNH in accordance with ENR 1.7 para 3.

1.7.4.4 The pilot is responsible for corrections to altimeter settings as described in ICAO Doc 8168 (PANS-OPS). If an aircraft is cleared by ATC to an altitude which the pilot-in-command finds unacceptable due to low temperature or any other operational requirement then the pilot-in-command shall request an alternative altitude. If such a request is not received ATC will consider that the clearance has been accepted and will be complied with.

1.7.4.5 When an IFR flight is being vectored by means of the ATS surveillance system, the minimum level assignable by ATC is the ATC surveillance minimum altitude (ATCSMA), which always ensures the required obstacle clearance and whenever necessary, with respect to the low temperature effect.

1.7.4.6 Vertical separations

1.7.4.6.1 Vertical separation is provided by assignment of different levels in accordance with ICAO Annex 11 (Air Traffic Services) and ICAO Doc 4444 Procedures for Air Navigation Services – Air Traffic Management.

1.7.4.6.2 Below the transition altitude shall be assigned altitudes which are referenced to the calculated mean sea level pressure (QNH).

1.7.4.6.3 Above the transition altitude shall be assigned cruising levels in accordance with ICAO Annex 2 (Rules of the Air) Appendix 3.

1.7.4.7 Flight planning

Levels at which a flight is to be conducted shall be specified in a flight plan:

- a) flight levels for flights at or above the lowest usable flight level or above transition altitude;



- b) nadmořskými výškami při letu v převodní nadmořské výšce nebo pod ní, nebo při letu pod nejnižší použitelnou letovou hladinou;
c) zkratkou VFR pro neřízené lety VFR.

- b) altitudes for flights at transition altitude or below, or for flights below the lowest usable flight level;
c) abbreviation VFR for uncontrolled VFR flights.

1.7.5 Tabulka cestovních hladin

1.7.5.1 Všechny traťové lety se musí uskutečnit v cestovních hladinách, které odpovídají letěné trati podle Tabulky cestovních hladin.

TABULKA CESTOVNÍCH HLADIN

1.7.5 Table of cruising levels

1.7.5.1 All en-route flights shall be operated in cruising levels corresponding to the flown track according to Table of cruising levels.

TABLE OF CRUISING LEVELS

MAGNETICKÁ TRÁŤ / MAGNETIC TRACK											
Od 000° do 179° / from 000° to 179°						Od 180° do 359° / from 180° to 359°					
IFR			VFR			IFR			VFR		
FL	m	ft	FL	m	ft	FL	m	ft	FL	m	ft
-	900	3000	-	1050	3500	-	1200	4000	-	1350	4500
50	1500	5000	55	1700	5500	60	1850	6000	65	2000	6500
70	2150	7000	75	2300	7500	80	2450	8000	85	2600	8500
90	2750	9000	95	2900	9500	100	3050	10000	105	3200	10500
110	3350	11000	115	3500	11500	120	3650	12000	125	3800	12500
130	3950	13000	135	4100	13500	140	4250	14000	145	4400	14500
150	4550	15000	155	4700	15500	160	4900	16000	165	5050	16500
170	5200	17000	175	5350	17500	180	5500	18000	185	5650	18500
190	5800	19000	195	5950	19500	200	6100	20000	205	6250	20500
210	6400	21000	215	6550	21500	220	6700	22000	225	6850	22500
230	7000	23000	235	7150	23500	240	7300	24000	245	7450	24500
250	7600	25000	255	7750	25500	260	7900	26000	265	8100	26500
270	8250	27000	275	8400	27500	280	8550	28000	285	8700	28500
290	8850	29000				300	9150	30000			
310	9450	31000				320	9750	32000			
330	10050	33000				340	10350	34000			
350	10650	35000				360	10950	36000			
370	11300	37000				380	11600	38000			
390	11900	39000				400	12200	40000			
410	12500	41000				430	13100	43000			
450	13700	45000				470	14350	47000			
490	14950	49000				510	15550	51000			
atd.	atd.	atd.	atd.	atd.	atd.	atd.	atd.	atd.	atd.	atd.	atd.
etc..	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.

FL 50 a FL 55 je použitelná při QNH \geq 1051 hPa
FL 60 a FL 65 je použitelná při QNH \geq 1014 hPa
FL 70 a FL 75 je použitelná při QNH \geq 978 hPa

FL 50 and FL 55 available at QNH \geq 1051 hPa
FL 60 and FL 65 available at QNH \geq 1014 hPa
FL 70 and FL 75 available at QNH \geq 978 hPa

Převodní hladiny podle platného QNH

Transition levels according to the current QNH

QNH v hPa / QNH in hPa	Převodní hladina / Transition level
\geq 1051	50
1014 - 1050	60
978 - 1013	70
\leq 977	80

Mimo TMA, tam kde je minimální letová nadmořská výška výše než 5000 ft AMSL, je převodní hladina pro lety IFR nejnižší použitelná letová hladina. Nejnižší použitelná letová hladina na tratích ATS je na vyžádání k dispozici na příslušných stanovištích ATS.

Outside of a TMA where there is the minimum flight altitude higher than the altitude 5000 ft AMSL, the transition level for IFR flights is the lowest flight level available for use. The lowest flight level available for use on ATS routes may be obtained on request from the appropriate ATS units.

Záměrně nepoužito
Intentionally Left Blank

ENR 1.8 REGIONÁLNÍ DOPLŇKOVÉ POSTUPY

1.8.1 Regionální doplňkové postupy (L 7030) jsou uplatňovány ve shodě s ICAO Doc 7030.

1.8.2 Vzdušný prostor ve FIR Praha mezi FL 290 a FL 410 včetně, jak je popsán v **ENR 2.1**, je EUR RVSM vzdušný prostor. V tomto vzdušném prostoru musí být minimum vertikálního rozstupu:

- a) 1000 ft (300 m) mezi RVSM schválenými letadly;
- b) 2000 ft (600 m) mezi:
 - a) RVSM neschválenými státními letadly a jakýmkoliv jinými letadly letícími v EUR RVSM vzdušném prostoru;
 - b) skupinovými lety státních letadel a jakýmkoliv jinými letadly letícími v EUR RVSM vzdušném prostoru.

ENR 1.8 REGIONAL SUPPLEMENTARY PROCEDURES

1.8.1 Regional Supplementary Procedures (L 7030) are applied in accordance with ICAO Doc 7030.

1.8.2 As described in **ENR 2.1**, the airspace within the FIR PRAHA between FL 290 and FL 410 inclusive, is the EUR RVSM airspace. Within this airspace the vertical separation minimum shall be:

- a) 1000 ft (300 m) between RVSM approved aircraft;
- b) 2000 ft (600 m) between:
 - a) non-RVSM approved State aircraft and any other aircraft operating within the EUR RVSM airspace;
 - b) formation flights of State aircraft and any other aircraft operating within the EUR RVSM airspace.

Záměrně nepoužito
Intentionally Left Blank

ENR 1.12 ZAKROČOVÁNÍ PROTI CIVILNÍMU LETADLU

ENR 1.12 INTERCEPTION OF CIVIL AIRCRAFT

1.12.1 Postupy při zakročování

1.12.1.1 Následující postupy a vizuální signály se používají nad územím České republiky v případě zakročování proti letadlu. Letadlo proti kterému zakročuje jiné letadlo musí okamžitě:

- sledovat instrukce předávané zakročujícím letadlem, uposlechnout a odpovídat na vizuální návěsti v souladu s postupy uvedenými v Dodatku 1 ICAO Annexu 2,
- informovat, je-li to možné, příslušné stanoviště letových provozních služeb,
- pokusit se navázat radiové spojení se zakročujícím letadlem nebo s příslušným stanovištěm řídicím zakročování, pomocí všeobecného volání na tísňovém kmitočtu 121,500 MHz s udáním své identifikace a povahy letu,
- je-li vybaveno odpovídačem sekundárního radaru nastavit mód A kód 7700, pokud neobdrží jiné instrukce od příslušného stanoviště letových provozních služeb.

1.12.1.2 Jestliže se v průběhu zakročování podaří navázat obousměrné radiové spojení na tísňovém kmitočtu, avšak korespondenci nelze provést ve společném jazyce, musí být proveden pokus předat základní instrukce pomocí dvakrát vysílaných frází a výslovností.

1.12.2 Fráze používané letadlem proti kterému je zakročováno

1.12.1 Intercepting procedures

1.12.1.1 Following procedures and visual signals are applied in the territory of the CR. in the event of intercepting aircraft. An aircraft which is intercepted by another aircraft shall immediately:

- follow the instructions given by the intercepting aircraft, interpreting and responding to visual signals in accordance with the specifications in ICAO Annex 2 Appendix 1.
- notify, if possible, the appropriate air traffic services unit,
- attempt to establish radiocommunication with the intercepting aircraft or with the appropriate intercept control unit, by making a general call on the emergency frequency 121.500 MHz, giving the identity of the intercepted aircraft and the nature of the flight,
- if equipped with SSR transponder, select Mode A, Code 7700, unless otherwise instructed by the appropriate air traffic services unit.

1.12.1.2 If radio contact is established during the interception but communication in a common language is not possible, attempts shall be made to convey instructions, acknowledgement of instructions and essential information by using the phrases and pronunciation in the following table, transmitting each phrase twice.

1.12.2 Phrases for use by intercepted aircraft

Fráze / Phrase	Výslovnost / Pronunciation	Význam / Meaning
Call Sign	Kól Sajn	Moje volací značka je My call sign is
Wilco	Vilkou	Rozumím, provedu Understood, Will comply
Cannot	Kennot	Nemohu provést Unable to comply
Repeat	Ripít	Opakuji Vaše instrukce Repeat your instruction
Am Lost	Em Lost	Polohu neznám Position unknown
Mayday	Médé	Jsem v tísni I am in distress
Hijack	Haj-Džek	Jsem předmětem nezákonného zásahu I have been hijacked
Land (název místa / place name)	Lend	Žádám přistát v (název místa) I request to land at (place name)
Descend	Disend	Žádám klesat I require descent

1.12.3 Fráze používané zakročujícím letadlem

1.12.3 Phrases for use by intercepting aircraft

Fráze / Phrase	Výslovnost / Pronunciation	Význam / Meaning
Call Sign	Kól Sajn	Jaká je Vaše volací značka What is your call sign
Follow	Folou	Následujte mě Follow me
Descent	Disend	Klesejte na přistání Descend for landing
You Land	Jú Lend	Přistaňte na tomto letišti Land at this aerodrome
Proceed	Prosíd	Můžete pokračovat You may proceed

Poznámka 1: Podmínky nemusí být vždy vhodné pro použití fráze "HIJACK".

Poznámka 2: Předávaná volací značka je značka používaná při radiovém spojení se stanovišti letových provozních služeb a odpovídající identifikaci letadla uvedeném v letovém plánu.

1.12.4 Jestliže se instrukce, předávané letadlu pomocí radiového spojení z jakýchkoliv zdrojů liší od instrukcí předávaných zakročujícím letadlem pomocí vizuální návěsti, letadlo proti kterému je zakročováno musí okamžitě žádat o vyjasnění a přitom se i nadále řídit vizuálními instrukcemi předávanými zakročujícím letadlem.

1.12.4.1 Jestliže se v průběhu zakročování podaří navázat oboustranné spojení na tísňovém kmitočtu 121.500 MHz, musí letadlo proti kterému je zakročováno, okamžitě potvrdit předávané instrukce.

1.12.4.2 Vizuální signály používané při zakročování jsou popsány v ENR 1.12 para 6.

1.12.5 Postupy pro zakročování proti letadlům

1.12.5.1 Nad územím České republiky jsou při zakročování proti letadlům uplatňovány dále uvedené postupy a signály:

1.12.5.2 Ve vzdušném prostoru České republiky bude zakročováno proti letadlům, která:

- létají v zakázaných či omezených prostorech;
- neuposlechla pokynů stanoviště řízení letového provozu;
- provádějí zakázanou činnost.

1.12.6 Vizuální signály jsou podrobně popsány v následující tabulce.

Note 1: Circumstances may not always permit nor make desirable to use the phrase "HIJACK".

Note 2: The call sign required to be given is that used in radiotelephony communications with air traffic service units and corresponding to the aircraft identification in the flight plan.

1.12.4 If any instructions received by radio from any sources conflict with those given by the intercepting aircraft by visual signals, the intercepted aircraft shall request immediate clarification while continuing to comply with visual instructions given by the intercepting aircraft.

1.12.4.1 If radio contact is established during interception on emergency frequency 121.500 MHz, an aircraft which is intercepted has to confirm immediately instructions given by intercepting aircraft.

1.12.4.2 The visual signals for use in the event of interception are detailed in ENR 1.12 para 6.

1.12.5 Interception procedures

1.12.5.1 The following procedures and visual signals apply over the CR. territory in the event of interception of aircraft:

1.12.5.2 Aircraft operating in the airspace of the CR. will be intercepted when:

- flying within prohibited and restricted areas;
- not conforming themselves to instructions of ATC;
- engaged in prohibited activity.

1.12.6 The visual signals are detailed in the following table.

Signály podávané zakročujícím letadlem a odpovědi narušitele <i>Signals initiated by intercepting aircraft and responses by intercepted aircraft</i>				
Série <i>Series</i>	Návěsti ZAKROČUJÍCÍHO letadla <i>INTERCEPTING Aircraft Signals</i>	Význam <i>Meaning</i>	Odpovědi letadla NARUŠITELE <i>INTERCEPTED Aircraft Responds</i>	Význam <i>Meaning</i>
1	<p>DEN nebo NOC - Kývání z křídla na křídlo a rozsvěcování polohových světel v nepravidelných intervalech (a přistávacích světel u vrtulníků) prováděné v poloze mírně nad a před letadlem a zpravidla vlevo od letadla narušitele (a nebo vpravo v případě, že narušitelem je vrtulník). Po potvrzení mírná zatáčka na úrovni letadla, zpravidla doleva do požadovaného kursu letu (nebo vpravo v případě vrtulníku).</p> <p><i>Poznámka 1: Meteorologické podmínky nebo konfigurace terénu mohou způsobit, že zakročující letadlo musí zaujmout polohu mírně nad a před letadlem a vpravo od letadla narušitele a následnou zatáčku provést doprava.</i></p> <p><i>Poznámka 2: Jestliže letadlo narušitel nemůže udržovat rychlost zakročujícího letadla, zakročující letadlo provede sérii vyčkávacích okruhů a kývá křídly vždy, když míjí letadlo narušitele.</i></p> <p>DAY or NIGHT - Rocking aircraft and flashing navigational lights at irregular intervals (at landing lights in the case of a helicopter) from a position slightly above and ahead of, and normally to the left of, the intercepted aircraft (or to the right if the intercepted aircraft is a helicopter) and, after acknowledgement, a slow level turn, normally to the left, (or to the right in the case of a helicopter) on the desired heading.</p> <p><i>Note 1: Meteorological conditions or terrain may require the intercepting aircraft to reverse the positions and direction of turn given above in Series 1.</i></p> <p><i>Note 2: If the intercepted aircraft is not able to keep the intercepting aircraft, the latter is expected to fly a series of race-track patterns and rock the aircraft each time it passes intercepted aircraft.</i></p>	<p>Jste narušitel. Následujte mne.</p> <p>You have been intercepted. Follow me.</p>	<p>DEN nebo NOC - Kývání z křídla na křídlo, zhasínání a rozsvěcování polohových světel v nepravidelném intervalu a následování.</p> <p><i>Poznámka: Další postupy pro letadlo narušitele jsou uvedeny v předpisu L 2, Hlava 3, ustanovení 3.8.</i></p> <p>DAY or NIGHT - Rocking aircraft, flashing navigational lights at irregular intervals and following.</p> <p><i>Note: Additional action required to be taken by intercepted aircraft is prescribed in ICAO Annex 2, Chapter 3, para 3.8</i></p>	<p>Rozumím, provedu.</p> <p>Understood, will comply.</p>



Signály podávané zakročujícím letadlem a odpovědi narušitele Signals initiated by intercepting aircraft and responses by intercepted aircraft				
Série Series	Návěsti ZAKROČUJÍCÍHO letadla INTERCEPTING Aircraft Signals	Význam Meaning	Odpovědi letadla NARUŠITELE INTERCEPTED Aircraft Responds	Význam Meaning
2	DEN nebo NOC - Ostrý odpoutávací manévř od letadla narušitele sestávající ze stoupavé zatáčky o 90 stupňů nebo více, bez křižování směru letadla narušitele. DAY or NIGHT - An abrupt break away manoeuvre from the intercepted aircraft consisting of a climbing turn of 90 degrees or more without crossing the line of the intercepted aircraft.	Můžete pokračovat. You may proceed.	DEN nebo NOC - Kývání z křídla na křídlo. DAY or NIGHT - Rocking the aircraft.	Rozumím, provedu. Understood, will comply.
3	DEN nebo NOC - Okruh nad letištěm, vysunutí podvozku, stálé rozsvícení přistávacích světlometů a přelet přistávací dráhy ve směru přistání nebo je-li letadlo narušitele vrtulník, přeletět prostor jeho přistání. DAY or NIGHT - Lowering landing gear, showing steady landing lights and overflying runway in use or, if the intercepted aircraft is a helicopter, overflying the helicopter landing area. In the case of helicopters, the intercepting helicopter makes a landing approach, coming to hover near to the landing area.	Přistaňte na tomto letišti. Land at this aerodrome.	DEN nebo NOC - Vysunutí podvozku, stálé zapnutí přistávacích světlometů, následování zakročujícího letadla a jestliže po přeletu dráhy se přistání považuje za bezpečné, pokračovat na přistání. DAY or NIGHT - Lowering landing gear, showing steady landing lights and following the intercepting aircraft and, if after overflying the runway in use or helicopter landing area, landing is considered safe, proceeding to land.	Rozumím, provedu. Understood, will comply.

Návěsti letadla narušitele a odpovědi zakročujícího letadla Signals initiated by intercepted aircraft and responses by intercepting aircraft				
Série Series	Návěsti letadla NARUŠITELE INTERCEPTED Aircraft Signals	Význam Meaning	Odpovědi ZAKROČUJÍCÍHO letadla INTERCEPTING Aircraft Responds	Význam Meaning
4	DEN nebo NOC - Zasunutí podvozku, přerušované světlo přistávacích světlometů při průletu nad přistávací dráhou ve výšce vyšší než 1000 ft, avšak maximálně 2000 ft nad letištěm a pokračování po okruhu nad letištěm. V případě vrtulníku přelet nad místem přistání ve výšce vyšší než 170 ft, avšak maximálně 330 ft. Není-li možno použít přerušované světlo přistávacích světlometů, jakákoliv jiná přerušovaná světla. DAY or NIGHT - Raising landing gear and flashing landing lights while passing over runway in use or helicopter landing area at a height exceeding 1000 ft (but not exceeding 2000 ft). In the case of a helicopter, at a height 170 ft but not exceeding 330 ft above the aerodrome level, and continuing to circle runway in use or helicopter landing area. If unable to flash landing lights, flash any other lights available.	Určené letiště nevyhovuje pro přistání Aerodrome you have designated is inadequate.	DEN nebo NOC - Je-li žádoucí, aby letadlo narušitele sledovalo zakročující letadlo na jiné letišti, zasune toto podvozok a použije návěsti Série 1 stanovených pro zakročující letadla. Je-li rozhodnuto uvolnit letadlo narušitele, použije zakročující letadlo návěsti Série 2 stanovených pro zakročující letadla. DAY or NIGHT - If it is desired that the intercepted aircraft follow the intercepting aircraft to an alternate aerodrome, the intercepting aircraft raises its landing gear and uses the Series 1 signals prescribed for intercepting aircraft. If it is decided to release the intercepted aircraft, the intercepting aircraft uses the Series 2 signals prescribed for intercepting aircraft.	Rozumím, následujte mne. Rozumím, můžete pokračovat. Understood, follow me. Understood, you may proceed.
5	DEN nebo NOC - Pravidelné rozsvěcování a zhasínání všech světel, která jsou k dispozici, takovým způsobem, aby byl rozdíl od světel zábleskových. DAY or NIGHT - Regular switching on and off of all available lights but in such a manner as to be distinct from flashing lights.	Nemohu provést. Cannot comply.	DEN nebo NOC - Použití návěstí Série 2 předepsaných pro zakročující letadla. DAY or NIGHT - Use Series 2 signals prescribed for intercepting aircraft.	Rozumím. Understood.
6	DEN nebo NOC - Nepravidelné rozsvěcování a zhasínání všech světel, která jsou k dispozici. DAY or NIGHT - Irregular flashing of all available lights.	Jsem v tísni. In distress.	DEN nebo NOC - Použití návěstí Série 2 předepsaných pro zakročující letadla. DAY or NIGHT - Use Series 2 signals prescribed for intercepting aircraft.	Rozumím. Understood.

Záměrně nepoužito
Intentionally Left Blank

ENR 1.13 PROTIPRÁVNÍ ČIN

ENR 1.13 UNLAWFUL INTERFERENCE

1.13.1 VŠEOBECNĚ

1.13.1.1 Následující postupy jsou zamýšleny jako vodítko, které letadlo použije v případech, kdy je předmětem protiprávního činu a nemůže o této skutečnosti informovat stanoviště letových provozních služeb.

1.13.2 POSTUPY

1.13.2.1 Pokud si závažnost situace na palubě letadla nevyžaduje jiný postup, musí se velitel letadla pokusit pokračovat v letu po přidělené trati a v přidělené cestovní hladině nejméně do té doby, než bude moci uvědomit stanoviště letových provozních služeb nebo až letadlo bude v dosahu radaru.

1.13.2.2 Jestliže se letadlo, které je předmětem protiprávního činu, musí odchýlit od přidělené trati nebo musí opustit přidělenou cestovní hladinu, aniž by mělo možnost navázat spojení s letovou provozní službou, musí pilot, kdykoliv je to možné:

- a) pokusit se vysílat na tísňovém VKV kmitočtu a na dalších příslušných kmitočtech, pokud si situace na palubě nevyžaduje jiný postup. Pokud je to vhodné a situace to umožňuje, mohou být použita i jiná zařízení, jako např. odpovídače sekundárního radaru, přenos dat (Mód S) atd.,
- b) pokračovat v hladině, která se liší od cestovních hladin obvykle používaných pro IFR lety v daném prostoru buď o 1000 ft / 300 m nad FL 410 nebo 500 ft / 150 m v/nebo pod FL 410.

Poznámka: Činnost posádky letadla, vůči kterému je zakročováno v době, kdy je předmětem protiprávního činu je předepsána v Doplňku B Pravidel létání (Annex 2 - L 2).

1.13.1 GENERAL

1.13.1.1 The following procedures are intended as guidance for use by aircraft when unlawful interference occurs and the aircraft is unable to notify an ATS unit of this fact.

1.13.2 PROCEDURES

1.13.2.1 Unless considerations aboard the aircraft dictate otherwise, the pilot-in-command should attempt to continue flying on the assigned track and the assigned cruising level at least until able to notify an ATS unit or within radar coverage.

1.13.2.2 When an aircraft subjected to an act of unlawful interference must depart from its assigned track or its assigned cruising level without being able to make radiotelephony contact with ATS, the pilot-in-command should, whenever possible:

- a) attempt to broadcast warnings on the VHF emergency frequency and other appropriate frequencies, unless considerations aboard the aircraft dictate otherwise. Other equipment such as on-board transponders, data links, etc., should also be used when it is advantageous to do so and circumstances permit, and
- b) if no applicable regional procedures have been established, proceed at a level which differs from the cruising levels normally used for IFR flights in the area by 1000 ft / 300 m if above FL 410 or by 500 ft / 150 m if below FL 410.

Note: Action to be taken by an aircraft which is intercepted while being subject to an act of unlawful interference is prescribed in ICAO Annex 2 Rules of the Air Attachment B.

Záměrně nepoužito
Intentionally Left Blank

ENR 1. TRATĚ LETOVÝCH PROVOZNÍCH SLUŽEB
ENR 1. ATS ROUTES

ENR 3.1 TRATĚ KONVENČNÍ NAVIGACE

NIL

ENR 3.1 CONVENTIONAL NAVIGATION ROUTES

NIL

Záměrně nepoužito
Intentionally Left Blank

ENR 3.3 OSTATNÍ TRATĚ

REZERVOVÁNO

ENR 3.3 OTHER ROUTES

RESERVED

Záměrně nepoužito
Intentionally Left Blank

ENR 3.4 VYČKÁVÁNÍ NA TRATI

3.4.1 Vyčkávání na trati se provádí jen na pokyn stanovišť letových provozních služeb, nebo s jeho souhlasem.

ENR 3.4 EN-ROUTE HOLDING

3.4.1 En-route holdings may be used only on the base of instruction or permission from ATC units.

Záměrně nepoužito
Intentionally Left Blank

ENR 4.2 SPECIÁLNÍ NAVIGAČNÍ SYSTÉMY

NIL

ENR 4.2 SPECIAL NAVIGATION SYSTEMS

NIL

Záměrně nepoužito
Intentionally Left Blank

ENR 4.3 GLOBÁLNÍ NAVIGAČNÍ SATELITNÍ SYSTÉM (GNSS)

ENR 4.3 GLOBAL NAVIGATION SATELLITE SYSTEM (GNSS)

REZERVOVÁNO

RESERVED

Záměrně nepoužito
Intentionally Left Blank

ENR 4.5 LETECKÁ POZEMNÍ NÁVĚSTIDLA – TRAŽOVÁ

Není aplikováno

ENR 4.5 AERONAUTICAL GROUND LIGHTS - EN-ROUTE

Není aplikováno

Záměrně nepoužito
Intentionally Left Blank

ENR 5.3 JINÉ ČINNOSTI NEBEZPEČNÉ POVAHY A JINÁ MOŽNÁ NEBEZPEČÍ

ENR 5.3 OTHER ACTIVITIES OF A DANGEROUS NATURE AND OTHER POTENTIAL HAZARDS

5.3.1 Jiné činnosti nebezpečné povahy

5.3.1.1 Rizika identifikovaná na národní úrovni, která by mohla ovlivnit bezpečnost leteckého provozu v České republice, jsou popsána ve Státním plánu bezpečnosti (<https://www.caa.cz/wp-content/uploads/2023/05/Statni-planbezpecnosti-2023-2025.pdf>) (Kapitola 5 – Ostatní národní rizika).

5.3.1.2 Zeměpisné zóny UAS

Úřad pro civilní letectví může stanovit zeměpisnou zónu UAS opatřením obecné povahy na základě zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví.

5.3.1.2.1 Omezení nebo zákaz bezpilotního létání v zeměpisné zóně UAS

Zeměpisná zóna UAS může být zřízena s cílem omezit nebo zakázat lety bezpilotních letadel.

5.3.1.2.2 Výjimka z požadavků na bezpilotní letectví v zeměpisné zóně UAS

Zeměpisná zóna UAS může být zřízena pro vlastní činnosti provozovatele nebo pro společné činnosti několika provozovatelů nebo pro veřejné použití. V takové zóně jsou bezpilotní letadla osvobozena od jednoho nebo více požadavků „otevřené“ kategorie, jak je uvedeno v prováděcím nařízení pro provoz bezpilotních letadel.

5.3.1.2.3 Publikace informací o zeměpisných zónách UAS

Zeměpisné zóny UAS stanovené opatřením obecné povahy, které nemají dopad na letectví s posádkou na palubě, lze nalézt na internetových stránkách Úřadu pro civilní letectví: <https://www.caa.cz/provoz/bezpilotni-letadla/zemepisne-zony/>.

Zeměpisné zóny UAS, které mají dopad na provoz letadel s posádkou na palubě, jsou uvedeny v části ENR 5.1 AIP.

5.3.2 Jiná možná nebezpečí

5.3.2.1 Meteorologické sondážní balóny

ČHMÚ, Oddělení aerologických a přízemních pozorování Praha-Libuš a Vojenský geografický a hydrometeorologický úřad (VGHMÚř), Oddělení radiosondážního průzkumu a meteorologie Prostějov, provádějí nad územím ČR pravidelnou sondáž atmosféry pomocí meteorologických sondážních balónů.

Podle níže uvedených specifikací v ustanovení **ENR 5.3.2.1.1** se v případě používaných meteorologických balónů a příslušných sond jedná o neobsazené volné balóny kategorie „lehké“. Tyto balóny, používané výhradně pro meteorologické účely, představují dle studií ICAO pro letadla minimální nebezpečí a proto se oznamování a koordinace mezi provozovatelem balónů a příslušným úřadem ATS nepožaduje.

5.3.1 Other activities of a dangerous nature

5.3.1.1 Safety issues potentially posing hazard to air operations in the Czech Republic are identified and described in the State Plan for Aviation Safety (<https://www.caa.cz/wp-content/uploads/2023/05/Statni-plan-bezpecnosti-2023-2025.pdf>) (Chapter 5 – Other Risks at the State Level).

5.3.1.2 UAS geographical zones

The Civil Aviation Authority may establish a UAS geographical zone by a general measure based on Act No. 49/1997 Coll., on Civil Aviation.

5.3.1.2.1 Restriction or prohibition of unmanned aviation in a UAS geographical zone

A UAS geographical zone may be established to restrict or prohibit unmanned aircraft operations.

5.3.1.2.2 Exemption from unmanned aviation requirements in a UAS geographical zone

UAS geographical zone may be established for the operator's own activities or for joint activities by several operators, or for public use. In such a zone, unmanned aircraft are exempt from one or more of the 'open' category requirements as specified in the Implementing Regulation for unmanned aircraft operations.

5.3.1.2.3 Publication of information on UAS geographical zones

UAS geographical zones established by a general measure irrelevant to manned aircraft operations can be found on the Civil Aviation Authority's website: <https://www.caa.cz/provoz/bezpilotni-letadla/zemepisne-zony/>.

UAS geographical zones that are relevant to manned aircraft operations are published in Section ENR 5.1 of the AIP.

5.3.2 Other potential hazards

5.3.2.1 Meteorological sounding balloons

Over the territory of the Czech Republic CHMI, Upper Air Department Praha-Libus and Military Geographic and Hydrometeorological Office (MGHO), Section of Radio Sounding and Meteorology Prostějov, carry out routine soundings of the atmosphere by means of meteorological sounding balloons.

According to specifications given in **ENR 5.3.2.1.1** below used meteorological balloons and respective sondes fall into the "light" category of unmanned free balloons. These balloons, used exclusively for meteorological purposes, are perceived by ICAO as posing little risk to aircraft and therefore notification and coordination between operator of meteorological balloons and the appropriate ATS authority is not required.

5.3.2.1.1 Místa vypouštění balónů, výška sondáže, režim měření (standardní časy vypouštění), specifikace sond a balónů

5.3.2.1.1 Sites of release, vertical limit, schedule (standard times of releases), specifications of sondes and balloons

<i>Jméno stanice / Station Name:</i>	Praha-Libuš
<i>Zeměpisná šířka / Latitude:</i>	50° 00' 29" N
<i>Zeměpisná délka / Longitude:</i>	014° 26' 50" E
<i>Výška nad mořem / Elevation:</i>	304,24 m
<i>Výška sondáže / Vertical limit:</i>	cca 30 km (100 000 FT) / circa 100 000 ft (30 km)
<i>Režim měření / Schedule:</i>	<p>- radiosondáž / radiosounding - 0530, 1115, 2315 UTC - denně / daily, 1730 UTC příležitostně dle potřeby / occasionally as needed (v případě nutnosti se výstup může opakovat až do + 90 minut po standardním čase každého z termínů) / (if necessary, re-launch is possible within 90 minutes after standard time of each term)</p> <p>- radiosondáž s přídavným technickým zařízením / radiosounding with additional technical equipment - 1115 UTC pondělí, středa a pátek v období leden - duben (v případě potřeby se výstup může opakovat 1115 UTC - úterý, čtvrtek v období leden - duben) / - 1115 UTC Monday, Wednesday and Friday from January to April (if necessary re-launch 1115 UTC - Tuesday, Thursday from January to April)</p>
Radiosonda (standardní) / Radiosonde (standard)	
<i>Rozměry / Dimensions:</i>	280 x 65 x 105 mm
<i>Hmotnost / Mass:</i>	do / up to 100 g
Radiosonda s přídavným technickým zařízením / Radiosonde with additional technical equipment	
<i>Rozměry / Dimensions:</i>	do / up to 190 x 190 x 260 mm
<i>Hmotnost / Mass:</i>	do / up to 600 g
Balón / Balloon:	vodíkem plněný, šedobílý / hydrogen-filled, off-white, 800 - 1200 g



<i>Jméno stanice / Station Name:</i>	Prostějov
<i>Zeměpisná šířka / Latitude:</i>	49° 27' 09" N
<i>Zeměpisná délka / Longitude:</i>	017° 08' 05" E
<i>Výška nad mořem / Elevation:</i>	216,00 m
<i>Výška sondáže / Vertical limit:</i>	cca 30 km (100 000 ft) / circa 100 000 ft (30 km)
<i>Režim měření / Schedule:</i>	- radiosondáž / radiosounding - 1115, 2315 UTC - denně / daily (v případě nutnosti se výstup může opakovat až do + 90 minut po standardním čase) / (if necessary, re-launch is possible within 90 minutes after standard time) - sondáž radioaktivity / radioactivity sounding - 1115 UTC - druhé úterý v lednu, dubnu, červenci a říjnu, event. podle potřeby / the second Tuesday of January, April, July and October or as required
Radiosonda (standardní) / Radiosonde (standard)	
<i>Rozměry / Dimensions:</i>	220 x 80 x 75 mm
<i>Hmotnost / Mass:</i>	cca / circa 250 - 290 g
Sonda pro měření radioaktivity / Radioactivity sonde:	
<i>Rozměry / Dimensions:</i>	220 x 90 x 95 mm
<i>Hmotnost / Mass:</i>	cca / circa 305 - 345 g
Balón / Balloon:	vodíkem plněný, šedobílý, 350 - 800 g / hydrogen-filled, off-white, 350 - 800 g

5.3.2.1.2 Postupy týkající se zvláštních případů vypouštění meteorologických balónů

Zvláštní případy vypouštění meteorologických balónů, např. při provádění mimořádných pozorování, se oznamují vydáním NOTAMu.

5.3.2.1.2 Procedures concerning special cases of releases of sounding balloons

Special cases of releases of sounding balloons, e.g. when making special observations, are notified by NOTAM.

Záměrně nepoužito
Intentionally Left Blank

ENR 5.6 MIGRACE PTACTVA A OBLASTI S CITLIVOU FAUNOU

ENR 5.6 BIRD MIGRATION AND AREAS WITH SENSITIVE FAUNA

REZERVOVÁNO

RESERVED

Záměrně nepoužito
Intentionally Left Blank

2.22.6	Seznam traťových bodů	AD 2-LKTB-1-20	2.22.6	Waypoint list	AD 2-LKTB-1-20
2.22.7	RNAV Standardní přístrojové odletové tratě (SID)	AD 2-LKTB-1-21	2.22.7	RNAV Standard departure routes - instrument (SID)	AD 2-LKTB-1-21
2.22.8	Všesměrové odlety	AD 2-LKTB-1-22	2.22.8	Omnidirectional departures	AD 2-LKTB-1-22
2.22.9	RNAV Standardní přístrojové přiletové tratě (STAR)	AD 2-LKTB-1-23	2.22.9	RNAV Standard arrival routes - instrument (STAR)	AD 2-LKTB-1-23
LKTB AD 2.23	Doplňující informace	AD 2-LKTB-1-26	LKTB AD 2.23	Additional information	AD 2-LKTB-1-26
2.23.1	Výskyt ptactva na/v blízkosti letiště	AD 2-LKTB-1-26	2.23.1	Bird concentrations on/in the vicinity of airport	AD 2-LKTB-1-26
2.23.2	Odchytky od certifikační předpisové základny stanovené Nařízením komise (EU) č. 139/2014	AD 2-LKTB-1-26	2.23.2	Type-certification basis deviations laid down by Commission Regulation (EC) No 139/2014	AD 2-LKTB-1-26
LKTB AD 2.24	Mapy vztahující se k letišti	AD 2-LKTB-1-28	LKTB AD 2.24	Charts related to the aerodrome	AD 2-LKTB-1-28

LKCV - ČÁSLAV

LKCV - ČÁSLAV

LKCV AD 2.1	Směrovací značka a název letiště	AD 2-LKCV-1-1	LKCV AD 2.1	Aerodrome location indicator and name	AD 2-LKCV-1-1
LKCV AD 2.2	Zeměpisné a administrativní údaje o letišti	AD 2-LKCV-1-1	LKCV AD 2.2	Aerodrome geographical and administrative data	AD 2-LKCV-1-1
LKCV AD 2.3	Provozní doby	AD 2-LKCV-1-1	LKCV AD 2.3	Operational hours	AD 2-LKCV-1-1
LKCV AD 2.4	Služby a zařízení pro pozemní odbavení letadel	AD 2-LKCV-1-2	LKCV AD 2.4	Handling services and facilities	AD 2-LKCV-1-2
LKCV AD 2.5	Zařízení pro cestující	AD 2-LKCV-1-2	LKCV AD 2.5	Passenger facilities	AD 2-LKCV-1-2
LKCV AD 2.6	Záchranné a požární služby	AD 2-LKCV-1-2	LKCV AD 2.6	Rescue and fire fighting services	AD 2-LKCV-1-2
LKCV AD 2.7	Sezonní použitelnost - čištění	AD 2-LKCV-1-2	LKCV AD 2.7	Seasonal availability - clearing	AD 2-LKCV-1-2
LKCV AD 2.8	Údaje o odbavovacích plochách, pojezdových drahách a umístění kontrolních bodů	AD 2-LKCV-1-3	LKCV AD 2.8	Aprons, taxiways and check locations/positions data	AD 2-LKCV-1-3
LKCV AD 2.9	Systém vedení a řízení pohybu na ploše a značení	AD 2-LKCV-1-3	LKCV AD 2.9	Surface movement guidance and control system and markings	AD 2-LKCV-1-3
LKCV AD 2.10	Letištní překážky	AD 2-LKCV-1-4	LKCV AD 2.10	Aerodrome obstacles	AD 2-LKCV-1-4
LKCV AD 2.11	Poskytované meteorologické informace	AD 2-LKCV-1-4	LKCV AD 2.11	Meteorological information provided	AD 2-LKCV-1-4
LKCV AD 2.12	Fyzikální vlastnosti drah	AD 2-LKCV-1-5	LKCV AD 2.12	Runway physical characteristics	AD 2-LKCV-1-5
LKCV AD 2.13	Vyhlášené délky	AD 2-LKCV-1-7	LKCV AD 2.13	Declared distances	AD 2-LKCV-1-7
2.13.1	Vzlet z křižovatky	AD 2-LKCV-1-7	2.13.1	Intersection take-off	AD 2-LKCV-1-7
LKCV AD 2.14	Přibližovací a dráhová světelná soustava	AD 2-LKCV-1-7	LKCV AD 2.14	Approach and runway lighting	AD 2-LKCV-1-7
LKCV AD 2.15	Ostatní osvětlení, náhradní zdroj elektrické energie	AD 2-LKCV-1-7	LKCV AD 2.15	Other lighting, secondary power supply	AD 2-LKCV-1-7
LKCV AD 2.16	Přistávací plochy pro vrtulníky	AD 2-LKCV-1-8	LKCV AD 2.16	Helicopter landing area	AD 2-LKCV-1-8
LKCV AD 2.17	Vzdušný prostor letových provozních služeb	AD 2-LKCV-1-8	LKCV AD 2.17	ATS airspace	AD 2-LKCV-1-8
LKCV AD 2.18	Spojovací zařízení letových provozních služeb	AD 2-LKCV-1-8	LKCV AD 2.18	ATS communication facilities	AD 2-LKCV-1-8
LKCV AD 2.19	Radionavigační a přistávací zařízení	AD 2-LKCV-1-9	LKCV AD 2.19	Radio navigation and landing aids	AD 2-LKCV-1-9
LKCV AD 2.20	Pravidla pro místní provoz	AD 2-LKCV-1-9	LKCV AD 2.20	Local traffic regulations	AD 2-LKCV-1-9
2.20.1	Časové relace organizování letové směny	AD 2-LKCV-1-9	2.20.1	Flying time frame	AD 2-LKCV-1-9
2.20.2	Místní omezení letového provozu	AD 2-LKCV-1-9	2.20.2	Local traffic restrictions	AD 2-LKCV-1-9
2.20.3	Postupy při ztrátě spojení	AD 2-LKCV-1-9	2.20.3	Radio communication failure proc	AD 2-LKCV-1-9
2.20.4	Výcvikové lety	AD 2-LKCV-1-9	2.20.4	Training flights	AD 2-LKCV-1-9
LKCV AD 2.21	Postupy pro omezení hluku	AD 2-LKCV-1-10	LKCV AD 2.21	Noise abatement procedures	AD 2-LKCV-1-10
2.21.1	Omezení letových postupů	AD 2-LKCV-1-10	2.21.1	Flight procedures restriction	AD 2-LKCV-1-10
2.21.2	Omezení pozemního provozu a zkoušek letecké techniky	AD 2-LKCV-1-10	2.21.2	Ground operations and testing restriction	AD 2-LKCV-1-10
LKCV AD 2.22	Letové postupy	AD 2-LKCV-1-10	LKCV AD 2.22	Flight procedures	AD 2-LKCV-1-10
2.22.1	Všeobecně	AD 2-LKCV-1-10	2.22.1	General	AD 2-LKCV-1-10
2.22.2	Postupy pro IFR lety	AD 2-LKCV-1-10	2.22.2	Procedures for IFR flights	AD 2-LKCV-1-10
2.22.3	Radarové postupy	AD 2-LKCV-1-11	2.22.3	Radar procedures	AD 2-LKCV-1-11
2.22.4	Postupy pro VFR lety	AD 2-LKCV-1-12	2.22.4	Procedures for VFR flights	AD 2-LKCV-1-12
2.22.5	Seznam traťových bodů	AD 2-LKCV-1-12	2.22.5	Waypoint list	AD 2-LKCV-1-12
2.22.6	Standardní přístrojové odletové tratě (SID)	AD 2-LKCV-1-12	2.22.6	Standard Instrument Departure Routes (SID)	AD 2-LKCV-1-12
2.22.7	Standardní přístrojové přiletové tratě (STAR)	AD 2-LKCV-1-13	2.22.7	Standard Instrument Arrival Routes (STAR)	AD 2-LKCV-1-13
LKCV AD 2.23	Doplňující informace	AD 2-LKCV-1-13	LKCV AD 2.23	Additional information	AD 2-LKCV-1-13
2.23.1	Výskyt ptactva na/v blízkosti letiště	AD 2-LKCV-1-13	2.23.1	Bird concentrations in the vicinity of the airport	AD 2-LKCV-1-13
LKCV AD 2.24	Mapy vztahující se k letišti	AD 2-LKCV-1-14	LKCV AD 2.24	Charts related to the aerodrome	AD 2-LKCV-1-14

LKCS - ČESKÉ BUDĚJOVICE

LKCS AD 2.1	Směrovací značka a název letiště	AD 2-LKCS-1-1
LKCS AD 2.2	Zeměpisné a administrativní údaje o letišti	AD 2-LKCS-1-1
LKCS AD 2.3	Provozní doby	AD 2-LKCS-1-1
LKCS AD 2.4	Služby a zařízení pro pozemní odbavení letadel	AD 2-LKCS-1-2
LKCS AD 2.5	Zařízení pro cestující	AD 2-LKCS-1-2
LKCS AD 2.6	Záchrané a protipožární služby	AD 2-LKCS-1-2
LKCS AD 2.7	Hodnocení a hlášení stavu povrchu dráhy a sněhový plán	AD 2-LKCS-1-3
LKCS AD 2.8	Údaje o odbavovacích plochách, pojezdových drahách a umístění kontrolních bodů	AD 2-LKCS-1-3
LKCS AD 2.9	Systém vedení a řízení pohybu na ploše a značení	AD 2-LKCS-1-3
LKCS AD 2.10	Letištní překážky	AD 2-LKCS-1-4
LKCS AD 2.11	Poskytované meteorologické informace	AD 2-LKCS-1-4
LKCS AD 2.12	Fyzikální vlastnosti drah	AD 2-LKCS-1-5
LKCS AD 2.13	Vyhlášené délky	AD 2-LKCS-1-5
2.13.1	Vzlet z křižovatky	AD 2-LKCS-1-5
LKCS AD 2.14	Přiblížovací a dráhová světelná soustava	AD 2-LKCS-1-5
LKCS AD 2.15	Ostatní osvětlení, náhradní zdroj elektrické energie	AD 2-LKCS-1-6
LKCS AD 2.16	Přistávací plochy pro vrtulníky	AD 2-LKCS-1-6
LKCS AD 2.17	Vzdušný prostor letových provozních služeb	AD 2-LKCS-1-6
LKCS AD 2.18	Spojovací zařízení ATS	AD 2-LKCS-1-7
LKCS AD 2.19	Radionavigační a přistávací zařízení	AD 2-LKCS-1-7
LKCS AD 2.20	Pravidla pro místní provoz	AD 2-LKCS-1-7
LKCS AD 2.21	Postupy pro omezení hluku	AD 2-LKCS-1-7
LKCS AD 2.22	Letové postupy	AD 2-LKCS-1-8
2.22.1	Všeobecně	AD 2-LKCS-1-8
2.22.2	Postupy pro IFR lety	AD 2-LKCS-1-8
2.22.3	Radarové postupy	AD 2-LKCS-1-10
2.22.4	Postupy pro VFR lety	AD 2-LKCS-1-10
2.22.5	Seznam traťových bodů	AD 2-LKCS-1-10
2.22.6	Standardní přístrojové odletové tratě (SID)	AD 2-LKCS-1-11
2.22.7	Všesměrové odlety	AD 2-LKCS-1-12
2.22.8	Standardní přístrojové přiletové tratě (STAR)	AD 2-LKCS-1-12
LKCS AD 2.23	Doplňující informace	AD 2-LKCS-1-13
2.23.1	Výskyt ptactva na/v blízkosti letiště	AD 2-LKCS-1-13
2.23.2	Denní intervaly zvýšeného výskytu ptáků	AD 2-LKCS-1-13
LKCS AD 2.24	Mapy vztahující se k letišti	AD 2-LKCS-1-14
LKCS AD 2.25	Narušení plochy úseku vizuálního přiblížení (VSS)	AD 2-LKCS-1-14

LKCS - ČESKÉ BUDĚJOVICE

LKCS AD 2.1	Aerodrome location indicator and name	AD 2-LKCS-1-1
LKCS AD 2.2	Aerodrome geographical and administrative data	AD 2-LKCS-1-1
LKCS AD 2.3	Operational hours	AD 2-LKCS-1-1
LKCS AD 2.4	Handling services and facilities	AD 2-LKCS-1-2
LKCS AD 2.5	Passenger facilities	AD 2-LKCS-1-2
LKCS AD 2.6	Rescue and fire fighting services	AD 2-LKCS-1-2
LKCS AD 2.7	Runway surface condition assessment and reporting and snow plan	AD 2-LKCS-1-3
LKCS AD 2.8	Aprons, taxiways and check locations/positions data	AD 2-LKCS-1-3
LKCS AD 2.9	Surface movement guidance and control system and markings	AD 2-LKCS-1-3
LKCS AD 2.10	Aerodrome obstacles	AD 2-LKCS-1-4
LKCS AD 2.11	Meteorological information provided	AD 2-LKCS-1-4
LKCS AD 2.12	Runway physical characteristics	AD 2-LKCS-1-5
LKCS AD 2.13	Declared distances	AD 2-LKCS-1-5
2.13.1	Intersection take-off	AD 2-LKCS-1-5
LKCS AD 2.14	Approach and runway lighting	AD 2-LKCS-1-5
LKCS AD 2.15	Other lighting, secondary power supply	AD 2-LKCS-1-6
LKCS AD 2.16	Helicopter landing area	AD 2-LKCS-1-6
LKCS AD 2.17	ATS airspace	AD 2-LKCS-1-6
LKCS AD 2.18	ATS communication facilities	AD 2-LKCS-1-7
LKCS AD 2.19	Radio navigation and landing aids	AD 2-LKCS-1-7
LKCS AD 2.20	Local traffic regulations	AD 2-LKCS-1-7
LKCS AD 2.21	Noise abatement procedures	AD 2-LKCS-1-7
LKCS AD 2.22	Flight procedures	AD 2-LKCS-1-8
2.22.1	General	AD 2-LKCS-1-8
2.22.2	Procedures for IFR flights	AD 2-LKCS-1-8
2.22.3	Radarc procedures	AD 2-LKCS-1-10
2.22.4	Procedures for VFR flights	AD 2-LKCS-1-10
2.22.5	Waypoint list	AD 2-LKCS-1-10
2.22.6	Standard Instrument Departure Routes (SID)	AD 2-LKCS-1-11
2.22.7	Omnidirectional departures	AD 2-LKCS-1-12
2.22.8	Standard Instrument Arrival Routes (STAR)	AD 2-LKCS-1-12
LKCS AD 2.23	Additional information	AD 2-LKCS-1-13
2.23.1	Bird concentrations at/in the vicinity of aerodrome	AD 2-LKCS-1-13
2.23.2	Day intervals of increased incidence	AD 2-LKCS-1-13
LKCS AD 2.24	Charts related to the aerodrome	AD 2-LKCS-1-14
LKCS AD 2.25	Visual segment surface (VSS) penetration	AD 2-LKCS-1-14

LKKV - KARLOVY VARY

LKKV AD 2.1	Směrovací značka a název letiště	AD 2-LKKV-1-1
LKKV AD 2.2	Zeměpisné a administrativní údaje o letišti	AD 2-LKKV-1-1
LKKV AD 2.3	Provozní doby	AD 2-LKKV-1-1
LKKV AD 2.4	Služby a zařízení pro pozemní odbavení letadel	AD 2-LKKV-1-2
LKKV AD 2.5	Zařízení pro cestující	AD 2-LKKV-1-2
LKKV AD 2.6	Záchranné a požární služby	AD 2-LKKV-1-2
LKKV AD 2.7	Hodnocení a hlášení stavu povrchu dráhy a sněhový plán	AD 2-LKKV-1-3
LKKV AD 2.8	Údaje o odbavovacích plochách, pojezdových drahách a umístění kontrolních bodů	AD 2-LKKV-1-3
LKKV AD 2.9	Systém vedení a řízení pohybu na ploše a značení	AD 2-LKKV-1-4
LKKV AD 2.10	Letištní překážky	AD 2-LKKV-1-4
LKKV AD 2.11	Poskytované meteorologické informace	AD 2-LKKV-1-4
LKKV AD 2.12	Fyzikální vlastnosti vzletových a přistávacích drah	AD 2-LKKV-1-5
LKKV AD 2.13	Vyhlášené délky	AD 2-LKKV-1-5
2.13.1	Vzlet z křižovatky	AD 2-LKKV-1-5
LKKV AD 2.14	Přibližovací a dráhový světelný systém	AD 2-LKKV-1-6
LKKV AD 2.15	Ostatní osvětlení, náhradní zdroj elektrické energie	AD 2-LKKV-1-6
LKKV AD 2.16	Přistávací plochy pro vrtulníky	AD 2-LKKV-1-6
LKKV AD 2.17	Vzdušný prostor letových provozních služeb	AD 2-LKKV-1-7
LKKV AD 2.18	Spojovací zařízení letových provozních služeb	AD 2-LKKV-1-7
LKKV AD 2.19	Radionavigační a přistávací zařízení	AD 2-LKKV-1-7
LKKV AD 2.20	Pravidla pro místní letový provoz	AD 2-LKKV-1-8
LKKV AD 2.21	Postupy pro omezení hluku	AD 2-LKKV-1-10
LKKV AD 2.22	Letové postupy	AD 2-LKKV-1-10
2.22.1	Všeobecně	AD 2-LKKV-1-10
2.22.2	Postupy pro IFR lety	AD 2-LKKV-1-11
2.22.3	Přehledové služby ATS a postupy	AD 2-LKKV-1-13
2.22.4	Postupy pro VFR lety	AD 2-LKKV-1-13
2.22.5	Snížená minima rostupů na dráze	AD 2-LKKV-1-14
2.22.6	Seznam traťových bodů	AD 2-LKKV-1-15
2.22.7	RNAV Standardní přístrojové odletové tratě (RNAV SID)	AD 2-LKKV-1-16
2.22.8	Všesměrové odlety	AD 2-LKKV-1-17
2.22.9	RNAV standardní přístrojové přiletové tratě (RNAV STAR)	AD 2-LKKV-1-18
LKKV AD 2.23	Doplňující informace	AD 2-LKKV-1-19
2.23.1	Výskyt ptactva na/v blízkosti letiště	AD 2-LKKV-1-19

LKKV - KARLOVY VARY

LKKV AD 2.1	Aerodrome location indicator and name	AD 2-LKKV-1-1
LKKV AD 2.2	Aerodrome geographical and administrative data	AD 2-LKKV-1-1
LKKV AD 2.3	Operational hours	AD 2-LKKV-1-1
LKKV AD 2.4	Handling services and facilities	AD 2-LKKV-1-2
LKKV AD 2.5	Passenger facilities	AD 2-LKKV-1-2
LKKV AD 2.6	Rescue and fire fighting services	AD 2-LKKV-1-2
LKKV AD 2.7	Runway surface condition assessment and reporting and snow plan	AD 2-LKKV-1-3
LKKV AD 2.8	Aprons, taxiways and check locations/positions data	AD 2-LKKV-1-3
LKKV AD 2.9	Surface movement guidance and control system and markings	AD 2-LKKV-1-4
LKKV AD 2.10	Aerodrome obstacles	AD 2-LKKV-1-4
LKKV AD 2.11	Meteorological information provided	AD 2-LKKV-1-4
LKKV AD 2.12	Runway physical characteristics	AD 2-LKKV-1-5
LKKV AD 2.13	Declared distances	AD 2-LKKV-1-5
2.13.1	Intersection take-off	AD 2-LKKV-1-5
LKKV AD 2.14	Approach and runway lighting	AD 2-LKKV-1-6
LKKV AD 2.15	Other lighting, secondary power supply	AD 2-LKKV-1-6
LKKV AD 2.16	Helicopter landing area	AD 2-LKKV-1-6
LKKV AD 2.17	ATS airspace	AD 2-LKKV-1-7
LKKV AD 2.18	ATS communication facilities	AD 2-LKKV-1-7
LKKV AD 2.19	Radio navigation and landing aids	AD 2-LKKV-1-7
LKKV AD 2.20	Local traffic regulations	AD 2-LKKV-1-8
LKKV AD 2.21	Noise abatement procedures	AD 2-LKKV-1-10
LKKV AD 2.22	Flight procedures	AD 2-LKKV-1-10
2.22.1	General	AD 2-LKKV-1-10
2.22.2	Procedures for IFR flights	AD 2-LKKV-1-11
2.22.3	ATS surveillance services and procedures	AD 2-LKKV-1-13
2.22.4	Procedures for VFR flights	AD 2-LKKV-1-13
2.22.5	Reduced runway separation minima	AD 2-LKKV-1-14
2.22.6	Waypoint list	AD 2-LKKV-1-15
2.22.7	RNAV standard departure routes - instrument (RNAV SID)	AD 2-LKKV-1-16
2.22.8	Všesměrové odlety	AD 2-LKKV-1-17
2.22.9	RNAV standard arrival routes - instrument (RNAV STAR)	AD 2-LKKV-1-18
LKKV AD 2.23	Additional information	AD 2-LKKV-1-19
2.23.1	Bird concentrations on/in the vicinity of airport	AD 2-LKKV-1-19

2.23.2	Odchyly od certifikační předpisové základny stanovené Nařízením komise (EU) č.139/2014	AD 2-LKKV-1-19	2.23.1	Type-certification basis deviations laid down by Commission Regulation (EC) No.139/2014	AD 2-LKKV-1-19
LKKV AD 2.24	Mapy vztahující se k letišti	AD 2-LKKV-1-21	LKKV AD 2.24	Charts related to the aerodrome	AD 2-LKKV-1-21

LKKB - KBELY

LKKB AD 2.1	Směrovací značka a název letiště	AD 2-LKKB-1-1
LKKB AD 2.2	Zeměpisné a administrativní údaje o letišti	AD 2-LKKB-1-1
LKKB AD 2.3	Provozní doby	AD 2-LKKB-1-1
LKKB AD 2.4	Služby a zařízení pro pozemní odbavení letadel	AD 2-LKKB-1-2
LKKB AD 2.5	Zařízení pro cestující	AD 2-LKKB-1-2
LKKB AD 2.6	Záchranné a požární služby	AD 2-LKKB-1-2
LKKB AD 2.7	Sezonní použitelnost - čištění	AD 2-LKKB-1-2
LKKB AD 2.8	Údaje o odbavovacích plochách, pojezdových drahách a umístění kontrolních bodů	AD 2-LKKB-1-3
LKKB AD 2.9	Systém vedení a řízení pohybu na ploše a značení	AD 2-LKKB-1-3
LKKB AD 2.10	Letištní překážky	AD 2-LKKB-1-3
LKKB AD 2.11	Poskytované meteorologické informace	AD 2-LKKB-1-4
LKKB AD 2.12	Fyzikální vlastnosti drah	AD 2-LKKB-1-5
LKKB AD 2.13	Vyhlášené délky	AD 2-LKKB-1-5
2.13.1	Vzlet u křižovatky	AD 2-LKKB-1-6
LKKB AD 2.14	Přibližovací a dráhová světelná soustava	AD 2-LKKB-1-6
LKKB AD 2.15	Ostatní osvětlení, náhradní zdroj elektrické energie	AD 2-LKKB-1-6
LKKB AD 2.16	Přistávací plochy pro vrtulníky	AD 2-LKKB-1-6
LKKB AD 2.17	Vzdušný prostor letových provozních služeb	AD 2-LKKB-1-7
LKKB AD 2.18	Spojovací zařízení letových provozních služeb	AD 2-LKKB-1-7
LKKB AD 2.19	Radionavigační a přistávací zařízení	AD 2-LKKB-1-7
LKKB AD 2.20	Pravidla pro místní letový provoz	AD 2-LKKB-1-8
2.20.1	Postupy ATS	AD 2-LKKB-1-8
2.20.2	Pravidla pro organizování místního letového provozu	AD 2-LKKB-1-8
LKKB AD 2.21	Postupy pro omezení hluku	AD 2-LKKB-1-8
2.21.2	Omezení letových postupů	AD 2-LKKB-1-9
2.21.3	Omezení zkoušek letecké techniky	AD 2-LKKB-1-9
LKKB AD 2.22	Letové postupy	AD 2-LKKB-1-9
2.22.1	Všeobecně	AD 2-LKKB-1-9
2.22.2	Postupy pro IFR lety	AD 2-LKKB-1-9
2.22.3	Postupy pro VFR lety	AD 2-LKKB-1-12
2.22.4	Meteorologická minima letiště	AD 2-LKKB-1-13
LKKB AD 2.23	Doplňující informace	AD 2-LKKB-1-13
2.23.1	Ornitologická situace	AD 2-LKKB-1-13
2.23.2	Postupy pro provádění letů nad Prahou	AD 2-LKKB-1-14
LKKB AD 2.24	Mapy vztahující se k letišti	AD 2-LKKB-1-14

LKKB - KBELY

LKKB AD 2.1	Aerodrome location indicator and name	AD 2-LKKB-1-1
LKKB AD 2.2	Aerodrome geographical and administrative data	AD 2-LKKB-1-1
LKKB AD 2.3	Operational hours	AD 2-LKKB-1-1
LKKB AD 2.4	Handling services and facilities	AD 2-LKKB-1-2
LKKB AD 2.5	Passenger facilities	AD 2-LKKB-1-2
LKKB AD 2.6	Rescue and fire fighting services	AD 2-LKKB-1-2
LKKB AD 2.7	Seasonal availability - clearing	AD 2-LKKB-1-2
LKKB AD 2.8	Aprons, taxiways and check locations/positions data	AD 2-LKKB-1-3
LKKB AD 2.9	Surface movement guidance and control system and markings	AD 2-LKKB-1-3
LKKB AD 2.10	Aerodrome obstacles	AD 2-LKKB-1-3
LKKB AD 2.11	Meteorological information provided	AD 2-LKKB-1-4
LKKB AD 2.12	Runway physical characteristics	AD 2-LKKB-1-5
LKKB AD 2.13	Declared distances	AD 2-LKKB-1-5
2.13.1	Intersection Take-off	AD 2-LKKB-1-6
LKKB AD 2.14	Approach and runway lighting	AD 2-LKKB-1-6
LKKB AD 2.15	Other lighting, secondary power supply	AD 2-LKKB-1-6
LKKB AD 2.16	Helicopter landing area	AD 2-LKKB-1-6
LKKB AD 2.17	ATS airspace	AD 2-LKKB-1-7
LKKB AD 2.18	ATS communication facilities	AD 2-LKKB-1-7
LKKB AD 2.19	Radio navigation and landing aids	AD 2-LKKB-1-7
LKKB AD 2.20	Local traffic regulations	AD 2-LKKB-1-8
2.20.1	ATS procedures	AD 2-LKKB-1-8
2.20.2	Local air traffic management regulations	AD 2-LKKB-1-8
LKKB AD 2.21	Noise abatement procedures	AD 2-LKKB-1-8
2.21.2	Flight procedures restriction	AD 2-LKKB-1-9
2.21.3	Ground testing restriction	AD 2-LKKB-1-9
LKKB AD 2.22	Flight procedures	AD 2-LKKB-1-9
2.22.1	General	AD 2-LKKB-1-9
2.22.2	Procedures for IFR flights	AD 2-LKKB-1-9
2.22.3	Procedures for VFR flights	AD 2-LKKB-1-12
2.22.4	Aerodrome meteorological minima	AD 2-LKKB-1-13
LKKB AD 2.23	Additional information	AD 2-LKKB-1-13
2.23.1	Ornithological situation	AD 2-LKKB-1-13
2.23.2	Procedures for flights above Prague	AD 2-LKKB-1-14
LKKB AD 2.24	Charts related to the aerodrome	AD 2-LKKB-1-14

LKNA AD 2.23	Doplňující informace	AD 2-LKNA-1-19	LKNA AD 2.23	Additional Information	AD 2-LKNA-1-19
2.23.1	Výskyt ptactva na/v blízkosti letiště	AD 2-LKNA-1-19	2.23.1	Birdconcentrations in vicinity of airport	AD 2-LKNA-1-19
LKNA AD 2.24	Mapy vztahující se k letišti	AD 2-LKNA-1-20	LKNA AD 2.24	Charts related to the AD	AD 2-LKNA-1-20

LKMT - OSTRAVA/MOŠNOV

LKMT AD 2.1	Směrovací značka a název letiště	AD 2-LKMT-1-1
LKMT AD 2.2	Zeměpisné a administrativní údaje o letišti	AD 2-LKMT-1-1
LKMT AD 2.3	Provozní doby	AD 2-LKMT-1-1
LKMT AD 2.4	Služby a zařízení pro pozemní odbavení letadel	AD 2-LKMT-1-2
LKMT AD 2.5	Zařízení pro cestující	AD 2-LKMT-1-2
LKMT AD 2.6	Záchranné a požární služby	AD 2-LKMT-1-2
LKMT AD 2.7	Hodnocení a hlášení stavu povrchu dráhy a sněhový plán	AD 2-LKMT-1-3
LKMT AD 2.8	Údaje o odbavovacích plochách, pojezdových drahách a umístění kontrolních bodů	AD 2-LKMT-1-3
LKMT AD 2.9	Systém vedení a řízení pohybu na ploše a značení	AD 2-LKMT-1-4
LKMT AD 2.10	Letištní překážky	AD 2-LKMT-1-4
LKMT AD 2.11	Poskytované meteorologické informace	AD 2-LKMT-1-4
LKMT AD 2.12	Fyzikální vlastnosti vzletových a přistávacích drah	AD 2-LKMT-1-5
LKMT AD 2.13	Vyhlášené délky	AD 2-LKMT-1-5
LKMT AD 2.14	Přibližovací a dráhová světelná soustava	AD 2-LKMT-1-5
LKMT AD 2.15	Ostatní osvětlení, náhradní zdroj elektrické energie	AD 2-LKMT-1-6
LKMT AD 2.16	Přistávací plocha pro vrtulníky	AD 2-LKMT-1-6
LKMT AD 2.17	Vzdušný prostor letových provozních služeb	AD 2-LKMT-1-7
LKMT AD 2.18	Spojovací zařízení letových provozních služeb	AD 2-LKMT-1-7
LKMT AD 2.19	Radionavigační a přistávací zařízení	AD 2-LKMT-1-7
LKMT AD 2.20	Pravidla pro místní provoz	AD 2-LKMT-1-8
2.20.1	Řízení letadel na pohybové ploše	AD 2-LKMT-1-8
2.20.2	Plnění paliva do letadel s cestujícími na palubě	AD 2-LKMT-1-9
2.20.3	Výcvikové lety	AD 2-LKMT-1-9
2.20.4	Provoz kritických typů letadel	AD 2-LKMT-1-9
2.20.5	Koordinace místní letové činnosti se stanovištěm ATS	AD 2-LKMT-1-10
LKMT AD 2.21	Postupy pro omezení hluku	AD 2-LKMT-1-11
LKMT AD 2.22	Letové postupy	AD 2-LKMT-1-11
2.22.1	Všeobecně	AD 2-LKMT-1-11
2.22.2	Postupy pro IFR lety	AD 2-LKMT-1-11
2.22.3	Přehledové služby ATS a postupy	AD 2-LKMT-1-14
2.22.4	Postupy pro VFR lety	AD 2-LKMT-1-15
2.22.5	Snížená minima rozstupu na dráze	AD 2-LKMT-1-15
2.22.6	Seznam traťových bodů	AD 2-LKMT-1-17
2.22.7	Všesměrové odlety	AD 2-LKMT-1-17

LKMT - OSTRAVA/MOŠNOV

LKMT AD 2.1	Aerodrome location indicator and name	AD 2-LKMT-1-1
LKMT AD 2.2	Aerodrome geographical and administrative data	AD 2-LKMT-1-1
LKMT AD 2.3	Operational hours	AD 2-LKMT-1-1
LKMT AD 2.4	Handling services and facilities	AD 2-LKMT-1-2
LKMT AD 2.5	Passenger facilities	AD 2-LKMT-1-2
LKMT AD 2.6	Rescue and fire fighting services	AD 2-LKMT-1-2
LKMT AD 2.7	Runway surface condition assessment and reporting and snow plan	AD 2-LKMT-1-3
LKMT AD 2.8	Aprons, taxiways and check locations/positions data	AD 2-LKMT-1-3
LKMT AD 2.9	Surface movement guidance and control system and markings	AD 2-LKMT-1-4
LKMT AD 2.10	Aerodrome obstacles	AD 2-LKMT-1-4
LKMT AD 2.11	Meteorological information provided	AD 2-LKMT-1-4
LKMT AD 2.12	Runway physical characteristics	AD 2-LKMT-1-5
LKMT AD 2.13	Declared distances	AD 2-LKMT-1-5
LKMT AD 2.14	Approach and runway lighting	AD 2-LKMT-1-5
LKMT AD 2.15	Other lighting, secondary power supply	AD 2-LKMT-1-6
LKMT AD 2.16	Helicopter landing area	AD 2-LKMT-1-6
LKMT AD 2.17	ATS airspace	AD 2-LKMT-1-7
LKMT AD 2.18	ATS communication facilities	AD 2-LKMT-1-7
LKMT AD 2.19	Radio navigation and landing aids	AD 2-LKMT-1-7
LKMT AD 2.20	Local traffic regulations	AD 2-LKMT-1-8
2.20.1	Control of aircraft on movement area	AD 2-LKMT-1-8
2.20.2	Fuelling of aircraft with passengers on board	AD 2-LKMT-1-9
2.20.3	Training flights	AD 2-LKMT-1-9
2.20.4	Operations of critical aircraft types	AD 2-LKMT-1-9
2.20.5	Coordination of local flight activity with ATS unit	AD 2-LKMT-1-10
LKMT AD 2.21	Noise abatement procedures	AD 2-LKMT-1-11
LKMT AD 2.22	Flight procedures	AD 2-LKMT-1-11
2.22.1	General	AD 2-LKMT-1-11
2.22.2	Procedures for IFR flights	AD 2-LKMT-1-11
2.22.3	ATS surveillance services and procedures	AD 2-LKMT-1-14
2.22.4	Procedures for VFR flights	AD 2-LKMT-1-15
2.22.5	Reduced Runway Separation Minima	AD 2-LKMT-1-15
2.22.6	Waypoint list	AD 2-LKMT-1-17
2.22.7	Omnidirectional departures	AD 2-LKMT-1-17

LKMT AD 2.23	Doplňující informace	AD 2-LKMT-1-17	LKMT AD 2.23	Additional information	AD 2-LKMT-1-17
2.23.1	Výskyt ptactva na/v blízkosti letiště	AD 2-LKMT-1-17	2.23.1	Bird concentrations on/in the vicinity of airport	AD 2-LKMT-1-17
2.23.2	Odchylky od certifikační předpisové základny stanovené Nařízením komise (EU) č. 139/2014	AD 2-LKMT-1-18	2.23.2	Type-certification basis deviations laid down by Commission Regulation (EC) No 139/2014	AD 2-LKMT-1-17
LKMT AD 2.24	Mapy vztahující se k letišti	AD 2-LKMT- 1-19	LKMT AD 2.24	Charts related to the aerodrome	AD 2-LKMT-1-19

LKPD - PARDUBICE

LKPD AD 2.1	Směrovací značka a název letiště	AD 2-LKPD-1-1
LKPD AD 2.2	Zeměpisné a administrativní údaje o letišti	AD 2-LKPD-1-1
LKPD AD 2.3	Provozní doby	AD 2-LKPD-1-1
LKPD AD 2.4	Služby a zařízení pro pozemní odbavení letadel	AD 2-LKPD-1-2
LKPD AD 2.5	Zařízení pro cestující	AD 2-LKPD-1-2
LKPD AD 2.6	Záchranné a požární služby	AD 2-LKPD-1-2
LKPD AD 2.7	Hodnocení a hlášení stavu povrchu dráhy a sněhový plán	AD 2-LKPD-1-3
LKPD AD 2.8	Údaje o odbavovacích plochách, pojezdových drahách a umístění kontrolních bodů	AD 2-LKPD-1-3
LKPD AD 2.9	Systém vedení a řízení pohybu na ploše a značení	AD 2-LKPD-1-3
LKPD AD 2.10	Překážky v prostoru letiště	AD 2-LKPD-1-4
LKPD AD 2.11	Poskytované meteorologické informace	AD 2-LKPD-1-4
LKPD AD 2.12	Fyzikální vlastnosti vzletových a přistávacích drah	AD 2-LKPD-1-4
LKPD AD 2.13	Vyhlášené délky	AD 2-LKPD-1-5
2.13.1	Vzlet z křižovatky	AD 2-LKPD-1-5
LKPD AD 2.14	Přibližovací a dráhová světelná soustava	AD 2-LKPD-1-5
LKPD AD 2.15	Ostatní osvětlení, náhradní zdroj elektrické energie	AD 2-LKPD-1-6
LKPD AD 2.16	Přistávací plochy pro vrtulníky	AD 2-LKPD-1-6
LKPD AD 2.17	Vzdušný prostor letových provozních služeb	AD 2-LKPD-1-6
LKPD AD 2.18	Spojovací zařízení letových provozních služeb	AD 2-LKPD-1-7
LKPD AD 2.19	Radionavigační a přistávací zařízení	AD 2-LKPD-1-7
LKPD AD 2.20	Pravidla pro místní provoz	AD 2-LKPD-1-7
LKPD AD 2.21	Postupy pro omezení hluku	AD 2-LKPD-1-9
LKPD AD 2.22	Letové postupy	AD 2-LKPD-1-10
2.22.1	Všeobecně	AD 2-LKPD-1-10
2.22.2	Postupy pro IFR lety	AD 2-LKPD-1-10
2.22.3	Postupy pro VFR lety	AD 2-LKPD-1-12
2.22.4	Seznam traťových bodů	AD 2-LKPD-1-12
2.22.5	Standardní přístrojové odletové tratě (SID)	AD 2-LKPD-1-13
2.22.6	Standardní přístrojové odletové tratě (STAR)	AD 2-LKPD-1-13
LKPD AD 2.23	Doplňující informace	AD 2-LKPD-1-14
2.23.1	Výskyt ptactva na/v blízkosti letiště	AD 2-LKPD-1-14
2.23.2	Odchyly od certifikační předpisové základny stanovené Nařízením komise (EU) č. 139/2014	AD 2-LKPD-1-14
LKPD AD 2.24	Mapy vztahující se k letišti	AD 2-LKPD-1-15

LKPD - PARDUBICE

LKPD AD 2.1	Aerodrome location indicator and name	AD 2-LKPD-1-1
LKPD AD 2.2	Aerodrome geographical and administrative data	AD 2-LKPD-1-1
LKPD AD 2.3	Operational hours	AD 2-LKPD-1-1
LKPD AD 2.4	Handling services and facilities	AD 2-LKPD-1-2
LKPD AD 2.5	Passenger facilities	AD 2-LKPD-1-2
LKPD AD 2.6	Rescue and fire fighting services	AD 2-LKPD-1-2
LKPD AD 2.7	Runway surface condition assessment and reporting and snow plan	AD 2-LKPD-1-3
LKPD AD 2.8	Aprons, taxiways and check locations data	AD 2-LKPD-1-3
LKPD AD 2.9	Surface movement guidance and control system and markings	AD 2-LKPD-1-3
LKPD AD 2.10	Aerodrome obstacles	AD 2-LKPD-1-4
LKPD AD 2.11	Meteorological information provided	AD 2-LKPD-1-4
LKPD AD 2.12	Runway physical characteristics	AD 2-LKPD-1-4
LKPD AD 2.13	Declared distances	AD 2-LKPD-1-5
2.13.1	Intersection take-off	AD 2-LKPD-1-5
LKPD AD 2.14	Approach and runway lighting	AD 2-LKPD-1-5
LKPD AD 2.15	Other lighting, secondary power supply	AD 2-LKPD-1-6
LKPD AD 2.16	Helicopter landing area	AD 2-LKPD-1-6
LKPD AD 2.17	ATS airspace	AD 2-LKPD-1-6
LKPD AD 2.18	ATS communication facilities	AD 2-LKPD-1-7
LKPD AD 2.19	Radio navigation and landing aids	AD 2-LKPD-1-7
LKPD AD 2.20	Local traffic regulations	AD 2-LKPD-1-7
LKPD AD 2.21	Noise abatement procedures	AD 2-LKPD-1-9
LKPD AD 2.22	Flight procedures	AD 2-LKPD-1-10
2.22.1	General	AD 2-LKPD-1-10
2.22.2	Procedures for IFR flights	AD 2-LKPD-1-10
2.22.3	Procedures for VFR flights	AD 2-LKPD-1-12
2.22.4	Waypoint list	AD 2-LKPD-1-12
2.22.5	Standard Instrument Departure Routes (SID)	AD 2-LKPD-1-13
2.22.6	Standard Instrument Arrival Routes (STAR)	AD 2-LKPD-1-13
LKPD AD 2.23	Additional information	AD 2-LKPD-1-14
2.23.1	Bird concentrations on/in the vicinity of airport	AD 2-LKPD-1-14
2.23.2	Type-certification basis deviations laid down by Commission Regulation (EC) No 139/2014	AD 2-LKPD-1-14
LKPD AD 2.24	Charts related to the aerodrome	AD 2-LKPD-1-15

LKPR - PRAHA/RUZYŇ

LKPR - PRAHA/RUZYŇ

LKPR AD 2.1	Směrovací značka a název letiště	AD 2-LKPR-1-1	LKPR AD 2.1	Aerodrome location indicator and name	AD 2-LKPR-1-1
LKPR AD 2.2	Zeměpisné a administrativní údaje o letišti	AD 2-LKPR-1-1	LKPR AD 2.2	Aerodrome geographical and administrative data	AD 2-LKPR-1-1
LKPR AD 2.3	Provozní doby	AD 2-LKPR-1-1	LKPR AD 2.3	Operational hours	AD 2-LKPR-1-1
LKPR AD 2.4	Služby a zařízení pro pozemní odbavení letadel	AD 2-LKPR-1-2	LKPR AD 2.4	Handling services and facilities	AD 2-LKPR-1-2
LKPR AD 2.5	Zařízení pro cestující	AD 2-LKPR-1-3	LKPR AD 2.5	Passenger facilities	AD 2-LKPR-1-3
LKPR AD 2.6	Záchrané a požární služby	AD 2-LKPR-1-3	LKPR AD 2.6	Rescue and fire fighting services	AD 2-LKPR-1-3
LKPR AD 2.7	Hodnocení a hlášení stavu povrchu dráhy a sněhový plán	AD 2-LKPR-1-3	LKPR AD 2.7	Runway surface condition assessment and reporting and snow plan	AD 2-LKPR-1-3
LKPR AD 2.8	Údaje o odbavovacích plochách, pojezdových drahách a umístění kontrolních bodů	AD 2-LKPR-1-4	LKPR AD 2.8	Aprons, taxiways and check locations/positions data	AD 2-LKPR-1-4
LKPR AD 2.9	Systém vedení a řízení pohybu na ploše a značení	AD 2-LKPR-1-4	LKPR AD 2.9	Surface movement guidance and control system and markings	AD 2-LKPR-1-4
LKPR AD 2.10	Letištní překážky	AD 2-LKPR-1-5	LKPR AD 2.10	Aerodrome obstacles	AD 2-LKPR-1-5
LKPR AD 2.11	Poskytované meteorologické informace	AD 2-LKPR-1-5	LKPR AD 2.11	Meteorological information provided	AD 2-LKPR-1-5
LKPR AD 2.12	Fyzikální vlastnosti drah	AD 2-LKPR-1-6	LKPR AD 2.12	Runway physical characteristics	AD 2-LKPR-1-6
LKPR AD 2.13	Vyhlášené délky	AD 2-LKPR-1-6	LKPR AD 2.13	Declared distances	AD 2-LKPR-1-6
2.13.1	Vzlet z křižovatky	AD 2-LKPR-1-6	2.13.1	Intersection take-off	AD 2-LKPR-1-6
LKPR AD 2.14	Přibližovací a dráhová světelná soustava	AD 2-LKPR-1-7	LKPR AD 2.14	Approach and runway lighting	AD 2-LKPR-1-7
LKPR AD 2.15	Ostatní osvětlení, náhradní zdroj elektrické energie	AD 2-LKPR-1-7	LKPR AD 2.15	Other lighting, secondary power supply	AD 2-LKPR-1-7
LKPR AD 2.16	Přistávací plocha pro vrtulníky	AD 2-LKPR-1-8	LKPR AD 2.16	Helicopter landing area	AD 2-LKPR-1-8
LKPR AD 2.17	Vzdušný prostor letových provozních služeb	AD 2-LKPR-1-8	LKPR AD 2.17	ATS airspace	AD 2-LKPR-1-8
LKPR AD 2.18	Spojovací zařízení letových provozních služeb	AD 2-LKPR-1-9	LKPR AD 2.18	ATS communication facilities	AD 2-LKPR-1-9
LKPR AD 2.19	Radionavigační a přistávací zařízení	AD 2-LKPR-1-9	LKPR AD 2.19	Radio navigation and landing aids	AD 2-LKPR-1-9
LKPR AD 2.20	Pravidla pro místní provoz	AD 2-LKPR-1-10	LKPR AD 2.20	Local traffic regulations	AD 2-LKPR-1-10
2.20.1	Koordinované letiště	AD 2-LKPR-1-10	2.20.1	Co-ordinated airport	AD 2-LKPR-1-10
2.20.2	Řízení letadel pohybujících se na pohybové ploše	AD 2-LKPR-1-10	2.20.2	Control of aircraft moving on movement area	AD 2-LKPR-1-10
2.20.3	Systém pro navádění letadel na stání - APIS ++	AD 2-LKPR-1-11	2.20.3	Docking guidance system for aircraft parking stands - APIS ++	AD 2-LKPR-1-11
2.20.4	Pojíždění	AD 2-LKPR-1-12	2.20.4	Taxiing	AD 2-LKPR-1-12
2.20.5	Provoz kritických typů letadel	AD 2-LKPR-1-14	2.20.5	Operation of critical aircraft types	AD 2-LKPR-1-14
2.20.6	Plnění paliva do letadla s cestujícími na palubě	AD 2-LKPR-1-14	2.20.6	Fueling of aircraft with passenger on board	AD 2-LKPR-1-14
2.20.7	Multiple PUSH-BACK	AD 2-LKPR-1-15	2.20.7	Multiple PUSH-BACK	AD 2-LKPR-1-15
2.20.8	Odmrazování letadel	AD 2-LKPR-1-15	2.20.8	De-icing of aircraft	AD 2-LKPR-1-15
2.20.9	High intensity RWY operations - HIRO	AD 2-LKPR-1-16	2.20.9	High intensity RWY operations - HIRO	AD 2-LKPR-1-16
2.20.10	Příčky zastavení na stáních	AD 2-LKPR-1-16	2.20.10	Stop lines on stands	AD 2-LKPR-1-16
LKPR AD 2.21	Postupy pro omezení hluku	AD 2-LKPR-1-16	LKPR AD 2.21	Noise abatement procedures	AD 2-LKPR-1-16
2.21.1	Omezení letů	AD 2-LKPR-1-16	2.21.1	Flight restrictions	AD 2-LKPR-1-16
2.21.2	Preference dráhového systému a omezení jednotlivých RWY	AD 2-LKPR-1-18	2.21.2	Runway system preference and restriction of particular RWY's	AD 2-LKPR-1-18
2.21.3	Přílety	AD 2-LKPR-1-19	2.21.3	Arrivals	AD 2-LKPR-1-19

2.21.4	Odlety	AD 2-LKPR-1-19	2.21.4	Departures	AD 2-LKPR-1-19
2.21.5	Reverzní tah	AD 2-LKPR-1-20	2.21.5	Reverse thrust	AD 2-LKPR-1-20
2.21.6	Motorové zkoušky	AD 2-LKPR-1-20	2.21.6	Engine test runs	AD 2-LKPR-1-20
2.21.7	Omezení použití záložního zdroje energie (APU)	AD 2-LKPR-1-20	2.21.7	Restriction of auxiliary power unit (APU) usage	AD 2-LKPR-1-20
2.21.8	Monitorování hluku	AD 2-LKPR-1-21	2.21.8	Noise monitoring	AD 2-LKPR-1-21
2.21.9	Omezení hluku po dobu trvání motorového klidu	AD 2-LKPR-1-21	2.21.9	Noise abatement for the duration of prohibition of engine start-ups	AD 2-LKPR-1-21
LKPR AD 2.22	Letové postupy	AD 2-LKPR-1-21	LKPR AD 2.22	Flight procedures	AD 2-LKPR-1-21
2.22.1	Všeobecně	AD 2-LKPR-1-21	2.22.1	General	AD 2-LKPR-1-21
2.22.2	Letištní provozní minima	AD 2-LKPR-1-21	2.22.2	Aerodrome operating minima	AD 2-LKPR-1-21
2.22.3	Provoz palubních odpovídačů módu S, je-li letadlo na zemi	AD 2-LKPR-1-21	2.22.3	Operation of mode S transponders when the aircraft is on the ground	AD 2-LKPR-1-21
2.22.4	Postupy pro IFR lety	AD 2-LKPR-1-22	2.22.4	Procedures for IFR flights	AD 2-LKPR-1-22
2.22.5	Přehledové služby ATS a postupy	AD 2-LKPR-1-29	2.22.5	ATS surveillance services and procedures	AD 2-LKPR-1-29
2.22.6	Postupy pro VFR lety	AD 2-LKPR-1-30	2.22.6	Procedures for VFR flights	AD 2-LKPR-1-30
2.22.7	Seznam traťových bodů	AD 2-LKPR-1-34	2.22.7	Waypoint list	AD 2-LKPR-1-34
2.22.8	RNAV Standardní přístrojové odletové tratě (SID)	AD 2-LKPR-1-36	2.22.8	RNAV Standard Instrument Departure Routes (SID)	AD 2-LKPR-1-36
2.22.9	Všesměrové a vizuální odlety	AD 2-LKPR-1-40	2.22.9	Omnidirectional and visual departures	AD 2-LKPR-1-40
2.22.10	RNAV Standardní přístrojové přiletové tratě (STAR)	AD 2-LKPR-1-40	2.22.10	RNAV Standard Instrument Arrival Routes (STAR)	AD 2-LKPR-1-40
LKPR AD 2.23	Doplňující informace	AD 2-LKPR-1-43	LKPR AD 2.23	Additional information	AD 2-LKPR-1-43
2.23.1	Výskyt ptactva na/v blízkosti letiště	AD 2-LKPR-1-43	2.23.1	Bird concentrations on/in the vicinity of airport	AD 2-LKPR-1-43
2.23.2	Postupy pro provádění letů nad Prahou	AD 2-LKPR-1-43	2.23.2	Procedures for executing of flights over Praha	AD 2-LKPR-1-43
2.23.3	Odchyly od certifikační předpisové základny stanovené Nařízením komise (EU) č. 139/2014	AD 2-LKPR-1-43	2.23.3	Type-certification basis deviations laid down by Commission Regulation (EC) No 139/2014	AD 2-LKPR-1-43
LKPR AD 2.24	Mapy vztahující se k letišti	AD 2-LKPR-1-46	LKPR AD 2.24	Charts related to the aerodrome	AD 2-LKPR-1-46

LKTB AD 2.22 LETOVÉ POSTUPY

LKTB AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

2.22.1 VŠEOBECNĚ

2.22.1.1 Výška základny oblačnosti se udává vzhledem k nadmořské výšce THR RWY 27.

2.22.1.2 Travnatá dráha je označována podle směru pro přistání nebo vzletu jako:

- RWY 08 nebo
- RWY 26

2.22.1.3 RWY 08/26 je použitelná pouze ve dne pro lety VFR (a zvláštní lety VFR).

2.22.1.4 Ve vysílání ATIS nebude použití RWY 08/26 jako dráhy v používání samostatně vysíláno. Piloti jsou žádáni, aby úmysl použít RWY 08/26 pro přistání ohlásili po navázání spojení s ACC Praha nebo TWR a pro vzlet při žádosti o spuštění motorů nebo pojiždění. Údaje o stavu a použitelnosti RWY 08/26 se aktualizují NOTAMem a nejsou součástí vysílání ATIS.

2.22.1.5 Letadlo po přistání na RWY 08/26, pokud neobdrží povolení k pojiždění, musí tuto dráhu uvolnit na vyznačenou vyčkávací plochu nebo TWY W. Vyčkávací plocha a TWY W jsou vytyčeny jižně RWY 08/26. Uvolnění RWY 08/26 musí pilot ohlásit TWR.

2.22.1.6 Provoz záchranných vrtulníků, viz odst. **LKTB AD 2.22.4 para 3**

2.22.1.7 Výcvikové lety mohou být z důvodu vyšší hustoty letového provozu omezeny. Výcvikové lety do 2000 kg MTOW v době od 1030 do 1230 (0930 – 1130) mohou být na LKTB z důvodu nižší kapacity ATC výrazně omezeny.

2.22.1.8 Krátkodobé přerušení poskytování ATS stanovištěm TWR

Během publikované provozní doby Tuřany TWR může docházet ke krátkodobému přerušení poskytování ATS stanovištěm TWR (zpravidla do 10 minut). Lety VFR, zejména provádějí-li se bez podaného letového plánu, mohou očekávat zdržení při vydávání letových povolení. Dočasné přerušení poskytování ATS se oznamuje vysláním informace ATIS (131.105 MHz):

"Tuřany Tower is temporarily closed, all traffic to CTR Tuřany is prohibited, stand by for Tuřany Tower reopening."

Během dočasného přerušení se letadlům zakazuje vstup do CTR Tuřany až do obnovení poskytování ATS, vyčkávání se provádí mimo CTR Tuřany. Podrobné informace o předpokládané délce přerušení poskytování ATS lze získat za letu na PRAHA INFORMATION (136.175 MHz), PRAHA RADAR (127.350 MHz) nebo na AD LKTB (pracovišti odbavení letů).

2.22.1.9 Letištní provozní minima

2.22.1 GENERAL

2.22.1.1 Cloud base height is related to THR RWY 27 elevation.

2.22.1.2 The grass RWY is designated according to the direction of landing or take-off as:

- RWY 08 or
- RWY 26

2.22.1.3 RWY 08/26 is available only HJ for VFR flights (and special VFR flights).

2.22.1.4 Information about the availability of RWY 08/26 as "RWY in use" will not be particularly broadcasted in ATIS. Pilots who intend to use RWY 08/26 for landing are requested to report it on initial contact with ACC Praha or TWR and for take-off when requesting start-up or taxi clearance. Information about the actual condition and availability of RWY 08/26 are disseminated by NOTAM and not included in ATIS information.

2.22.1.5 Aircraft, after landing on the RWY 08/26, unless cleared to taxi, have to vacate the RWY to the marked holding bay or TWY W. Holding bay and TWY W are located south of RWY 08/26. Pilots have to report "RWY vacated" to TWR.

2.22.1.6 Operation of medical helicopters, see. **LKTB AD 2.22.4 para 3**

2.22.1.7 Training flights can expect delays and restrictions in their intended local flight activity due to higher air traffic density. Training flights up to 2000 kg MTOW can expect extensive delays and restrictions in their intended local flight activity at LKTB in the period from 1030 to 1230 (0930 – 1130) due to limited ATC capacity.

2.22.1.8 Temporary suspension of ATS provision by TWR

Turany TWR provisions of ATS may be interrupted with short notice during published operational hours of TWR (usually up to 10 minutes). VFR flights, especially when operated without flight plan, may expect delay in issuing ATC clearances. Temporary suspension of ATS provision is announced by broadcasting information by means of ATIS (131.105 MHz):

"Tuřany Tower is temporarily closed, all traffic to CTR Tuřany is prohibited, stand by for Tuřany Tower reopening."

During temporary suspension of ATS provision, all aircraft shall avoid entering CTR Turany and wait outside the CTR Turany for reopening of ATS provision. For detailed information about duration of the ATS provision suspension, inflight aircraft may contact PRAHA INFORMATION (136.275 MHz), PRAHA RADAR (127.350 MHz) and aircraft positioned on AD may contact the handling office.

2.22.1.9 Aerodrome operating minima

RWY	RVR (m)	
	vzlet / take-off	přistání / landing
27	550	550
09	550	800

Poznámka: Postupy LVP (včetně LVTO) nejsou aplikovány.

Note: LVP procedures (including LVTO) are not applied.

2.22.2 POSTUPY PRO IFR LETY**2.22.2.1 Vyčkávání**

2.22.2.1.1 Postupy pro vyčkávání jsou zobrazeny na mapách přiblížení podle přístrojů (IAC) – ICAO.

2.22.2.2 Přiblížení

2.22.2.2.1 Postupy pro standardní přístrojové přiblížení k bodu IAF jsou popsány na následujících stranách a zobrazeny na mapách STAR. Postupy pro počáteční, střední, konečné a nezdařené přiblížení, tj. od bodu IAF, jsou zobrazeny na mapách přiblížení podle přístrojů (IAC) – ICAO. Postupy platí i pro přelety na travnatou RWY.

2.22.2 PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS**2.22.2.1 Holding**

2.22.2.1.1 Holding procedures are shown on ICAO Instrument Approach Charts.

2.22.2.2 Approach

2.22.2.2.1 Standard instrument approach procedures to IAF are described on the following pages and shown on STAR charts. Initial, intermediate, final and missed approach procedures from the IAF are shown on Instrument Approach Charts (IAC) – ICAO. These procedures are valid for arrivals to the grass RWY as well.



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

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

Poznámka: Dostupnost signálu DME/DME není zaručena.

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

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

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

2.22.2.2.7 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.

2.22.2.3 Odlety

2.22.2.3.1 Postupy pro odlet jsou popsány a zobrazeny na mapách SID.

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

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

Poznámka: Dostupnost signálu DME/DME není zaručena.

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

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

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

2.22.2.3.7 Velitelé letadel musí navázat spojení s TUŘANY GROUND (TUŘANY TWR) za účelem získání schválení k spuštění motorů, předání údajů o letu podle **ENR 1.2 para 1.10.2**, obdržení letového povolení a schválení pojiždění.

Piloti vrtulníků letecké záchranné služby, SAR a Policie ČR předávají údaje o letu co nejdříve před vzletem na kmitočtu TUŘANY VĚŽ, kde obdrží ATC povolení.

2.22.2.3.8 Piloti odlétávajících letadel podle IFR z letiště BRNO/TUŘANY zůstávají po vzletu na kmitočtu TUŘANY VĚŽ až do pokynu TUŘANY TWR k přechodu na příslušný kmitočet PRAHA RADAR, uvedeném v textovém popisu SID.

2.22.2.3.9 Odlety 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.

2.22.2.3.9.1 Vizualní odlety

Vizuální odlety jsou povoleny pouze ve dne.

Letové povolení k provedení vizuálního odletu lze vydat na základě žádosti pilota nebo z iniciativy ATC, přičemž musí být akceptováno pilotem.

K provedení vizuálního odletu

- musí vzletové výkonové charakteristiky letadla umožnit zahájení zatáčky co nejdříve po vzletu;

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

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

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

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

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

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

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

2.22.2.3 Departures

2.22.2.3.1 Departure procedures are described and shown on SID charts.

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

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

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

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

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

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

2.22.2.3.7 Pilots-in-command shall establish radio contact with TURANY GROUND (TURANY TWR) for the purpose of obtaining clearance for start up of engines, handover of information about flight according to **ENR 1.2 para 1.10.2**, obtaining of ATC clearance and taxi approval.

Pilots of helicopters of aeronautical rescue service, SAR and Police of the CR pass information of the flight as soon as possible before departure on FREQ of TURANY TWR where they will obtain an ATC clearance.

2.22.2.3.8 Pilots of aircraft departing according to IFR from aerodrome BRNO/TUŘANY remain on frequency TURANY TOWER after take off until instruction to change to relevant frequency PRAHA RADAR, referred to SID text description.

2.22.2.3.9 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.

2.22.2.3.9.1 Visual departures

Visual departures are permitted during daytime only.

ATC clearance to execute a visual departure may be issued upon a request of the pilot or 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;



- 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 (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;
- letová posádka by s ohledem na charakter vizuální fáze odletového postupu měla zvážit vhodnost použití techniky vzletu s redukováním tahem.

2.22.2.3.9.2 Všesměrové odlety

Všesměrové odlety jsou povoleny ve dne i v noci.

Letové povolení k provedení všesměrového odletu lze vydat na základě žádosti pilota nebo z iniciativy ATC, přičemž musí být akceptováno pilotem.

2.22.2.4 Přiblížení okruhem

2.22.2.4.1 OCA pro RWY 09/27 – viz mapy pro přiblížení podle přístrojů – ICAO.

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

RWY 09 – pravý okruh

RWY 27 – levý okruh

2.22.3 PŘEHLEDOVÉ SLUŽBY ATS A POSTUPY

2.22.3.1 V CTR Tuřany, TMA Brno a přilehlé části CTA 2 Praha jsou poskytovány přehledové služby ATS. Radarová přiblížení se neprovádějí.

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

2.22.3.3 Přehledové systémy ATS

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

2.22.3.4 V CTR Tuřany, TMA Brno a přilehlé části CTA 2 Praha je přehledové krytí zajištěno v a nad minimálními nadmořskými výškami pro poskytování přehledových služeb ATC, viz mapa LKTB AD 2-43.

2.22.4 POSTUPY PRO VFR LETY

2.22.4.1 Všeobecně

2.22.4.1.1 Při letech VFR vstupujících do CTR z prostoru třídy G nebo E musí pilot nejméně 3 minuty před vstupem do CTR navázat spojení s TWR, nastavit kód A2000 podle **ENR 1.6 para 2.4.5**, je-li letadlo vybaveno provozuschopným odpovídačem SSR a pokud předtím nedostali od stanoviště ATS pokyn k nastavení diskretního kódu, a předat následující údaje:

- identifikace letadla;
- typ letadla (pouze při letu bez FPL);
- vstupní bod do CTR;
- výstupní bod z CTR (u letů prolétávajících CTR);
- vypočítaný čas vstupu do CTR;
- letiště přistání (pouze při letu bez FPL)

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

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

- 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;

- 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.

2.22.2.3.9.2 Omnidirectional departures

Omnidirectional departures are permitted during daytime and nighttime.

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

2.22.2.4 Visual manoeuvring (circling)

2.22.2.4.1 OCA for RWY 09/27 – see Instrument Approach Charts – ICAO.

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

RWY 09 – right circuit

RWY 27 – left circuit

2.22.3 ATS SURVEILLANCE SERVICES AND PROCEDURES

2.22.3.1 In CTR Turany, TMA Brno and adjacent part of CTA 2 Praha the ATS surveillance services are provided. Radar approaches are not conducted.

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

2.22.3.3 ATS Surveillance Systems

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

2.22.3.4 In CTR Turany, TMA Brno and adjacent part of CTA 2 PRAHA the surveillance coverage is ensured at and above of the ATC surveillance minimum altitudes, see chart LKTB AD 2-43.

2.22.4 PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS

2.22.4.1 General

2.22.4.1.1 For VFR flights entering the CTR from class G or E airspace the pilot shall establish radio contact with TWR at least 3 minutes before entering the CTR select the SSR code A2000 according to **ENR 1.6. para 2.4.5**, when the aircraft is equipped with operational SSR transponder and unless have been instructed on a discrete code by ATS unit, and pass on the following information:

- identification of aircraft;
- type of aircraft (only flights without FPL);
- entry point into CTR;
- exit point from CTR (for aircraft flying through CTR)
- estimated time of entry into CTR;
- aerodrome of landing (only flights without FPL)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Označení / Designation	Poloha / Location	Souřadnice / Coordinates	
NOVEMBER	Kuřim (železniční přejezd jihovýchodně od města / railway crossing SE of town)	491732N 0163337E	vstupní / entry
ECHO	Rousínov (kostel / church)	491213N 0165310E	vstupní / entry
SIERRA	Klobouky u Brna	485952N 0165144E	vstupní / entry
WHISKY	Ořechov (kostel / church)	490639N 0163115E	vstupní / entry
ZULU	Velké Němčice (křížení dálnice a silnice nižší třídy severovýchodně od města / intersection of the highway and minor road NE of the city)	485947N 0164120E	vstupní / entry
ALFA	Sokolnice (železniční přejezd / railway crossing)	490703N 0164212E	vyčkávací / holding
BRAVO	Podolí (dálniční nadjezd / highway overbridge)	491054N 0164245E	vyčkávací / holding

2.22.4.3 Postupy pro odlety záchranných vrtulníků z brněnských nemocnic.

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

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

2.22.4.4 Postupy pro lety balónů v CTR Tuřany

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

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

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

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

2.22.4.3 Procedures for departures of medical helicopters from Brno hospitals.

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

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

2.22.4.4 Procedures for balloon flights in the CTR Turany

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

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

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

2.22.4.4.4 Pilots are requested to plan their flights outside the vicinity of Brno-Tuřany Airport and the final approach and departure area (approximately 8 NM / 15 km from the aerodrome in the direction of take-off and landing, 3 NM / 5,5 km on each side of the extended runway axis). If a flight is planned near the aerodrome, especially with the intention of crossing the extended runway axis, flight clearance may be denied for operational reasons.



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

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

2.22.4.4.7 Bezprostředně před přistáním v CTR, předpokládá-li jeho bezpečné provedení, má-li svůj doprovod v dosahu a je s ním ve spojení, může pilot stanovišti TWR vyslat radiotelefonicky zprávu s uvedením předpokládaného času přistání. TWR bude tuto zprávu, v souladu s postupy uvedenými v AIP **ENR 1.2 para 2.1**, považovat za hlášení o přistání a let od oznámeného předpokládaného času přistání za ukončený.

2.22.5 Snížená minima rozstupu na dráze

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

Snížená minima rozstupu na dráze smí být použita:

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

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

2.22.5.3 Podmínky pro použití snížených minima rozstupu na dráze.

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

- dohlednost je 5 km nebo vyšší a výška základny oblačnosti (BKN nebo OVC) nesmí být nižší než 1000 ft,
- zadní složka větru není více než 5 kt,
- brzdící účinky na dráze nejsou negativně ovlivněny ledem, sněhem, rozbředlým sněhem a vodou,
- následující letadlo obdrží informaci o předcházejícím letadle.

Příklad frazeologie: "OKXXX, odlétávající / uvolňující provoz C172, dráha 27 přistání / vzlet povolen, vítr 230 stupňů 6 uzlů"

- za denního světla od 30 minut po místním východu Slunce do 30 minut před místním západem Slunce,
- musí být uplatňována minima rozstupu podle turbulence v úplavu,
- minimum rozstupu nadále existuje mezi dvěma odlétávajícími letadly okamžitě po vzletu druhého letadla,
- pro určení bezpečné vzdálenosti mezi předcházejícím a následujícím letadlem využívá letištní řídicí letového provozu minutí příslušných dráhových křižovatek.

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

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

2.22.5.5.1 Přistávající letadla:

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

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

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

2.22.4.4.7 Immediately before landing in CTR, if the pilot assumes it can be safely carried out, has escort within range and is in contact with him, the pilot may send a radio message to TWR stating the estimated landing time. TWR will consider this message, in accordance with procedures specified in AIP **ENR 1.2 para 2.1**, as a landing report and the flight as terminated from the reported estimated landing time.

2.22.5 Reduced Runway Separation Minima

2.22.5.1 Reduced runway separation minima between two aircraft using the same RWY can be applied for RWY 09 and RWY 27.

Reduced runway separation minima shall be applied:

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

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

2.22.5.3 Conditions for reduced runway separation minima.

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

- visibility at least 5 km and ceiling (BKN or OVC) is not lower than 1000 ft,
- tailwind component is not more than 5 kt,
- the braking action shall not be adversely affected by runway contaminants such as ice, slush, snow and water,
- following aircraft will receive information about preceding aircraft.

Example of phraseology: "OKXXX, departing / vacating traffic C172, runway 27 cleared to land / cleared for take-off, wind 230 degrees, 6 knots",

- daylight, from 30 minutes after sunrise till 30 minutes before sunset,
- wake turbulence minima are applied,
- minimum separation continues to exist between two departing aircraft immediately after take-off of the second aircraft,
- tower controller shall use the runway intersection as suitable landmarks for determination of the safe distance between preceding and succeeding aircraft.

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

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

2.22.5.5.1 Landing aircraft:

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

b) provedlo vzlet a minulo bod nejméně 600 m od prahu RWY.

b) is airborne and has passed a point at least 600 m from the threshold of the runway.

2.22.5.5.2 Odlétávající letadla:

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

2.22.5.5.2 Departing aircraft:

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

2.22.6 Seznam traťových bodů

2.22.6 Waypoint list

Seznam traťových bodů / Way-point list	
TB101	490847.32N 0164458.70E
TB102	491719.36N 0163928.00E
TB103	490837.12N 0164655.68E
TB106	492237.76N 0161317.10E
TB200	490922.96N 0163806.78E
TB202	490958.84N 0163107.22E
TB203	491456.05N 0163206.08E
TB204	491236.84N 0165846.71E
TB205	490320.67N 0164127.78E
TB400	485849.13N 0171804.51E
TB403	491421.32N 0163852.27E
TB404	491553.75N 0163120.03E
TB405	491705.94N 0162524.78E
TB412	490506.35N 0162912.31E
TB413	490536.89N 0162310.21E
TB418	491928.63N 0161019.29E
TB419	491344.71N 0162118.98E
TB432	490427.74N 0163644.75E
TB471	490949.20N 0163300.04E
TB472	491409.35N 0162620.84E
TB501	490322.94N 0164911.05E
TB502	490227.72N 0165934.69E
TB503	490147.13N 0170706.28E
TB510	491345.05N 0164551.60E
TB511	491221.59N 0170137.86E
TB512	491140.84N 0170910.90E
TB514	490644.00N 0170808.48E
TB520	491301.92N 0165403.75E
TB601	485142.37N 0164805.56E



2.22.7 RNAV STANDARDNÍ PŘÍSTROJOVÉ ODLETOVÉ TRATĚ 2.22.7 RNAV STANDARD DEPARTURE ROUTES –
(SID) INSTRUMENT (SID)

(RNAV SID) – RWY 09

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

Označení Designation	Trať / Track	Po vzletu / After take off		Poznámky / Remarks
		Stoupat do Climb to	Spojení Communication	
1	2	3	4	5
MIKOV5D <i>MIKOV FIVE DELTA DEPARTURE</i>	Stoupat ve směru vzletu na TB103 (fly-over); točit doprava (direct to fix) na TB205 (fly-by); točit doleva tratí 184° na MIKOV. Climb straight ahead to TB103 (fly-over); turn right direct to TB205 (fly-by); turn left track 184° to MIKOV.	Dle povolení ATC / According to ATC clearance	Zůstat na FREQ TUŘANY VĚŽ až do pokynu k přechodu na / Remain on FREQ TURANY TOWER until instruction for change to PRAHA RADAR 127.350 MHz	Rychlost v zatáčce na TB103 omezena na MAX 210 kt IAS. Turn speed at TB103 limited to MAX 210 kt IAS.
ODNEM2D <i>ODNEM TWO DELTA DEPARTURE</i>	Stoupat ve směru vzletu na TB103 (fly-over); točit doprava (direct to fix) na ODNEM. Climb straight ahead to TB103 (fly-over); turn right direct to ODNEM.			
UPLAV2D <i>UPLAV TWO DELTA DEPARTURE</i>	Stoupat ve směru vzletu na BUKAP (fly-by); točit doleva tratí 054° na UPLAV. Climb straight ahead to BUKAP (fly-by); turn left track 054° to UPLAV			
TUMKA3D <i>TUMKA THREE DELTA DEPARTURE</i>	Stoupat ve směru vzletu na TB101 (fly-over); točit doleva (direct to fix) na TB102 (fly-by); točit doleva tratí 282° na TB106 (fly-by); točit doleva tratí 275° na TUMKA. Climb straight ahead to TB101 (fly-over); turn left direct to TB102 (fly-by); turn left track 282° to TB106 (fly-by); turn left track 275° to TUMKA.			TB101 minout v 1300 ft nebo výše. Rychlost v zatáčce na TB101 omezena na MAX 210 kt IAS. Pass TB101 at or above 1300 ft. Turn speed at TB101 limited to MAX 210 kt IAS.

(RNAV SID) – RWY 27

DUE TO NOISE ABATEMENT MNM ASC FM RWY 27 5% up to 3000 ft

Označení Designation	Trať / Track	Po vzletu / After take off		Poznámky / Remarks
		Stoupat do Climb to	Spojení Communication	
1	2	3	4	5
MIKOV3A MIKOV THREE ALPHA DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu na TB200 (fly-over); točit doleva (direct to fix) na TB205 (fly-by); točit doprava tratí 184° na MIKOV. Climb straight ahead to TB200 (fly-over); turn left direct to TB205 (fly-by); turn right track 184° to MIKOV.	Dle povolení ATC / According to ATC clearance	Zůstat na FREQ TUŘANY VĚŽ až do pokynu k přechodu na / Remain on FREQ TURANY TOWER until instruction for change to PRAHA RADAR 127.350 MHz	TB200 minout v 1400 ft nebo výše. Rychlost v zatáčce na TB200 omezena na MAX 200 kt IAS. Pass TB200 at or above 1400 ft. Turn speed at TB200 limited to MAX 200 kt IAS.
ODNEM4A ODNEM FOUR ALPHA DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu na TB200 (fly-over); točit doleva (direct to fix) na TB205 (fly-by); pokračovat tratí 117° na ODNEM. Climb straight ahead to TB200 (fly-over); turn left direct to TB205 (fly-by); continue on track 117° to ODNEM.			TB200 minout v 1400 ft nebo výše. Rychlost v zatáčce na TB200 omezena na MAX 200 kt IAS. Pass TB200 at or above 1400 ft. Turn speed at TB200 limited to MAX 200 kt IAS.
UPLAV2B UPLAV TWO BRAVO DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu na TB200 (fly-over); točit doleva (direct to fix) na TB205 (fly-by); točit doleva tratí 058° na UPLAV. Climb straight ahead to TB200 (fly-over); turn left direct to TB205 (fly-by); turn left track 058° to UPLAV.			TB200 minout v 1400 ft nebo výše. Rychlost v zatáčce na TB200 omezena na MAX 200 kt IAS. Pass TB200 at or above 1400 ft. Turn speed at TB200 limited to MAX 200 kt IAS.
TUMKA4A TUMKA FOUR ALPHA DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu na TB202 (fly-by); točit doprava tratí 302° na BITS1 (fly-by); pokračovat tratí 293° na TUMKA. Climb straight ahead to TB202 (fly-by); turn right track 302° to BITS1 (fly-by); continue on track 293° to TUMKA.			
UPLAV2A UPLAV TWO ALPHA DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu na TB202 (fly-by); točit doprava tratí 002° na TB203 (fly-by); točit doprava tratí 092° na TB204 (fly-by); točit doleva tratí 067° na UPLAV. Climb straight ahead to TB202 (fly-by); turn right track 002° to TB203 (fly-by); turn right track 092° to TB204 (fly-by); turn left track 067° to UPLAV.			Rychlost v zatáčce na TB202 a TB203 omezena na MAX 230 kt IAS. Turn speed at TB202 and TB203 limited to MAX 230 kt IAS.

2.22.8 VŠESMĚROVÉ ODLETY

2.22.8 OMNIDIRECTIONAL DEPARTURES

RWY	Textový popis / Textual description	Poznámky / Remarks
1	2	3
09	Stoupat ve směru vzletu (092°). Minimální výška pro zatáčku 1500 ft AMSL. Climb straight ahead (092°). Minimum turn altitude 1500 ft AMSL.	Z hlukových důvodů je gradient stoupání zvýšen na 5% do 3000 ft AMSL. Due to noise abatement MNM ASC 5% up to 3000 ft AMSL.
27	Stoupat ve směru vzletu (272°). Minimální výška pro zatáčku 1500 ft AMSL. Climb straight ahead (272°). Minimum turn altitude 1500 ft AMSL.	Z hlukových důvodů je gradient stoupání zvýšen na 5% do 3000 ft AMSL. Due to noise abatement MNM ASC 5% up to 3000 ft AMSL.



2.22.9 RNAV STANDARDNÍ PŘÍSTROJOVÉ PŘÍLETOVÉ TRATĚ 2.22.9 RNAV STANDARD ARRIVAL ROUTES -
(STAR) INSTRUMENT (STAR)

(RNAV STAR) - RWY 09

Označení tratě Route designation	Význačné body Significant points	MAG trať / track	Vzdálenost / Distance NM	MOCA ft	Poznámky / Remarks
1	2	3	4	5	6
UPLAV2R UPLAV TWO ROMEO ARRIVAL	UPLAV	245°	20,9	3000	
	TB511	272°	10,4	3000	
	TB510	272°	4,6	3000	
	TB403	282°	5,2	3000	
	TB404	282°	4,1	3000	
	TB405	213°	4,3	3000	
	TB419	144°	3,7	3000	
	ROGAD				
	MAVOR4R MAVOR FOUR ROMEO ARRIVAL	MAVOR	310°	13,4	4000
TB400		300°	25,9	3000	
TB510		272°	4,6	3000	
TB403		282°	5,2	3000	
TB404		282°	4,1	3000	
TB405		213°	4,3	3000	
TB419		144°	3,7	3000	
ROGAD					
LEDVA3R LEDVA THREE ROMEO ARRIVAL		LEDVA	358°	8,0	3000
	TB601	358°	11,7	3000	
	TB501	343°	10,6	3000	
	TB510	272°	4,6	3000	
	TB403	282°	5,2	3000	
	TB404	282°	4,1	3000	
	TB405	213°	4,3	3000	
	TB419	144°	3,7	3000	
	ROGAD				
TUMKA4R TUMKA FOUR ROMEO ARRIVAL	TUMKA	114°	10,1	3500	
	TB418	123°	9,2	3000	
	TB419	144°	3,7	3000	
	ROGAD				

Označení tratě Route designation	Význačné body Significant points	MAG trať / track	Vzdálenost / Distance NM	MOCA ft	Poznámky / Remarks
1	2	3	4	5	6
MAVOR5Q MAVOR FIVE QUEBEC ARRIVAL	MAVOR				
	TB400	310°	13,4	4000	
	TB502	281°	12,7	3000	
	TB501	272°	6,9	3000	
	TB432	272°	8,3	3000	
	TB412	272°	5,0	3000	
	TB413	272°	4,0	3000	
	ROGAD	002°	5,0	3000	
LEDVA4Q LEDVA FOUR QUEBEC ARRIVAL	LEDVA				
	TB601	358°	8,0	3000	
	TB501	358°	11,7	3000	
	TB432	272°	8,3	3000	
	TB412	272°	5,0	3000	
	TB413	272°	4,0	3000	
	ROGAD	002°	5,0	3000	

(RNAV STAR) - RWY 27

Označení tratě Route designation	Význačné body Significant points	MAG trať / track	Vzdálenost / Distance NM	MOCA ft	Poznámky / Remarks
1	2	3	4	5	6
UPLAV1P UPLAV ONE PAPA ARRIVAL	UPLAV				
	TB514	225°	20,0	3000	
	BUKAP	272°	5,0	3000	
MAVOR1P MAVOR ONE PAPA ARRIVAL	MAVOR				
	TB400	310°	13,4	4000	
	TB514	315°	10,3	3000	
	BUKAP	272°	5,0	3000	
LEDVA1P LEDVA ONE PAPA ARRIVAL	LEDVA				
	TB601	358°	8,0	3000	
	TB501	358°	11,7	3000	
	TB502	092°	6,9	3000	
	TB503	092°	5,0	3000	
	TB514	002°	5,0	3000	
	BUKAP	272°	5,0	3000	



Označení tratě Route designation	Význačné body Significant points	MAG trať / track	Vzdálenost / Distance NM	MOCA ft	Poznámky / Remarks
1	2	3	4	5	6
TUMKA1P TUMKA ONE PAPA ARRIVAL	TUMKA	103°	33,8	3500	
	TB510	092°	5,4	3000	
	TB520	092°	5,0	3000	
	TB511	092°	5,0	3000	
	TB512	182°	5,0	3000	
	TB514	272°	5,0	3000	
	BUKAP				

LKTB AD 2.23 DOPLŇUJÍCÍ INFORMACE

LKTB AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

2.23.1 VÝSKYT PTACTVA NA / V BLÍZKOSTI LETIŠTĚ

2.23.1 BIRD CONCENTRATIONS ON / IN THE VICINITY OF THE AIRPORT

2.23.1.1 Určení tahů, představujících ohrožení letového provozu:

2.23.1.1 Determination of migrations with potential hazard to air traffic:

2.23.1.1.1 Jarní tahy ptactva probíhají od poloviny února do poloviny května po celý den.

2.23.1.1.1 Spring migration period of birds is from the middle of February until the middle of May, whole day.

2.23.1.1.2 Podzimní tahy probíhají od poloviny srpna do začátku listopadu po celý den.

2.23.1.1.2 Autumn migration period is from the middle of August until the beginning of November, whole day.

2.23.1.2 Denní intervaly zvýšeného výskytu:

2.23.1.2 Day intervals of increased incidence:

Intenzivní výskyt v prostoru AD Intensive incidence within AD area	JAN – MAR	APR – JUN	JUL – SEP	OCT – DEC
UTC	0500 - 1100, 1200 - 1700	0400 - 1100, 1200 - 1800	0400 - 1100, 1200 - 1800	0500 - 1100, 1200 - 1700
Migrující ptáci Migrating birds	havrani, racci, dravci, husy holubi	havrani, racci, čejky, dravci, holubi	holubi, racci, čejky, vlaštovky, špačci, čápi	havrani, racci, husy, dravci, holubi
	rooks, gulls, birds of prey, geese, pigeons	rooks, gulls, lapwings, birds of prey, pigeons	pigeons, gulls, lapwings, swallows, starlings, storks	rooks, gulls, geese, birds of prey, pigeons

2.23.1.3 Průměrná výška letu ptactva ve dne je přibližně 300 m AGL a v noci přibližně 500 m AGL.

2.23.1.3 Average height of bird concentration is approximately 300 m AGL in the daytime and approximately 500 m AGL at night.

2.23.1.4 Místa největšího ohrožení způsobená přelety ptáků jsou vyznačena na mapě LKTB AD 2-41 Oblasti výskytu ptactva.

2.23.1.4 Localities with the greatest hazard from the bird movements are indicated in chart LKTB AD 2-41 Bird Hazard Concentration Areas.

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

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

2.23.2.1 Tabulka certifikačních odchylek

2.23.2.1 Certification deviation table:

Specifikace Specification	Popis odchylky Deviation description	Technické specifikace Technical specifications	Typ odchylky Deviation type	Platnost Validity
CS ADR-DSN.D.265 Podélné sklony pojezdových drah Longitudinal slopes on taxiways	Maximální hodnota podélného sklonu TWY C = -2,64% Maximum value of longitudinal slope of TWY = -2,64%	Podélný sklon TWY C postupně překračuje 1,5 % a ve vzdálenosti 104 m (od křižovatky s TWY A) dosahuje v podélném sklonu hodnoty až -2,64%. V průběhu TWY C se nenachází žádný významný zlom a změny v podélném sklonu jsou pozvolné. Zkušenosti z provozu ukazují, že v lokálních podmínkách LKTB nemá zvýšený podélný sklon TWY C vliv na manévrovatelnost a bezpečné zastavení letadla na vyčkávacím místě. Odchylka nemá vliv na běžné postupy posádek při využití letiště. The longitudinal slope of TWY C gradually exceeds 1,5% and in the distance of 104 m (from the intersection with TWY A) reaches the value up to -2,64% in the longitudinal slope. There is no significant break in the course of TWY C and changes in the longitudinal slope are gradual. Operational experience shows that in local LKTB conditions, the increased longitudinal slope of TWY C does not affect the manoeuvrability and safe stopping of the aircraft at the holding area. The deviation does not affect the normal procedures of crews when using the aerodrome.	Zvláštní podmínka Special Condition (SC)	Bez omezení No restriction



Specifikace Specification	Popis odchylky Deviation description	Technické specifikace Technical specifications	Typ odchylky Deviation type	Platnost Validity
CS ADR-DSN.B.165 Objekty na pásech RWY Objects on RWY strips CS ADR-DSN.B.195 Předpolí Clearway CS ADR-DSN.T.910 Požadavky na křehkost vybavení Equipment frangibility requirements CS ADR-DSN.T.915 Umístění zařízení a instalací na provozních plochách Siting of equipment and installation on operational areas	Hranice pohybové plochy je narušena oplocením a částí obvodové komunikace Movement area edge is partially disrupted by perimeter fence and peripheral road.	Do vnějších rohů stripu RWY 09/27 zasahují části oplocení (překážka č.257, 271) na samotném okraji (ve výšce 1,3 a 1,7 m). Zásah plotu do Přechodové a přibližovací plochy je zanedbatelný, nachází se mimo osovou část využívanou ke vzletu / přistání a nepřesahuje 0,9 m. Samotná obvodová komunikace netvoří výškovou překážku, neboť její povrch je zcela zarovnan s terénem a není vybavena vyvýšenými okraji. Odchylka nemá vliv na běžné postupy posádek při využití letiště. Parts of the fencing (obstacle no. 257, 271) on the very edge (at height of 1,3 and 1,7 m) extend into the outer corners of the RWY 09/27 strip. The encroachment of the fence into the Transition and Approach Area is negligible, it is located outside the axial part used for take-off / landing and does not exceed 0,9 m. The perimeter road itself does not create a height obstacle, as its surface is completely level with the terrain and is not equipped with raised edges. The deviation does not affect the normal procedures of crews when using teh aerodrome.	Zvláštní podmínka Special Condition (SC)	Bez omezení No restriction
CS ADR-DSN.L.520 Značení všeobecně - barva a zvýraznění Markings generally - color and conspicuity CS ADR-DSN.L.610 Informační značení Information marking	Osové značení TWY B orange pro nadlimitní typy A/C na APN W je provedeno oranžovou reflexní barvou s černým lemováním. Centre line TWY B orange dedicated to higher code letter A/C on APN W is made in orange reflexive colouring with black background.	NIL	Rovnocenná úroveň bezpečnosti Equivalent level of safety (ELOS)	Bez omezení No restriction

LKTB AD 2.24 MAPY VZTAHUJÍCÍ SE K LETIŠTI

LKTB AD 2.24 CHARTS RELATED TO THE AERODROME

<i>Název mapy / Chart name</i>	<i>Strana / Page</i>
Letištní mapa – ICAO Aerodrome chart – ICAO	LKTB AD 2-19-1
Letištní mapa – ICAO – Značení na provozní ploše Aerodrome chart – ICAO – Markings on manoeuvring area	LKTB AD 2-19-2
Trasy pojiždění pro kritické typy letadel Taxi Routes for Critical Aircraft Types	LKTB AD 2-20
Mapa stání a pojiždění letadel na odbavovací ploše STŘED BRNO/Tuřany Parking Stands and Taxiing on Apron MIDDLE BRNO/Tuřany	LKTB AD 2-21-1
Mapa stání a pojiždění letadel všeobecného letectví na odbavovací ploše ZÁPAD BRNO/Tuřany General Aviation Stands and Taxiing on Apron WEST BRNO/Tuřany	LKTB AD 2-21-3
Mapa RNAV standardních přístrojových odletů (RNAV SID) – ICAO RWY 27 RNAV Standard Departure Chart – Instrument – (RNAV SID) – ICAO RWY 27	AD 2- LKTB-RNAV SID RWY 27
Mapa RNAV standardních přístrojových odletů (RNAV SID) – ICAO RWY 09 RNAV Standard Departure Chart – Instrument – (RNAV SID) – ICAO RWY 09	AD 2 LKTB-RNAV SID RWY 09
Mapa všesměrových odletů Omnidirectional departures chart	LKTB AD 2-31
Mapa RNAV standardních přístrojových přiletů (RNAV STAR) – ICAO RWY 27 RNAV Standard Arrival Chart – Instrument – (RNAV STAR) – ICAO RWY 27	AD 2 LKTB-RNAV STAR RWY 27
Mapa RNAV standardních přístrojových přiletů (RNAV STAR) – ICAO RWY 09 RNAV Standard Arrival Chart – Instrument – (RNAV STAR) – ICAO RWY 09	AD 2 LKTB-RNAV STAR RWY 09
Mapa přiblížení podle přístrojů – ICAO ILS RWY 27 Instrument Approach Chart – ICAO ILS RWY 27	LKTB AD 2-37-1
Mapa přiblížení podle přístrojů – ICAO RNP RWY 27 Instrument Approach Chart – ICAO RNP RWY 27	LKTB AD 2-37-3
RNP RWY 27 - Seznam a posloupnost traťových bodů; SBAS FAS Data Block RNP RWY 27 - List and sequence of way points; SBAS FAS Data Block	LKTB AD 2-37-4
Mapa přiblížení podle přístrojů – ICAO VOR RWY 27 Instrument Approach Chart – ICAO VOR RWY 27	LKTB AD 2-37-5
Mapa přiblížení podle přístrojů – ICAO NDB RWY 27 Instrument Approach Chart – ICAO NDB RWY 27	LKTB AD 2-37-7
Mapa přiblížení podle přístrojů – ICAO RNP RWY 09 Instrument Approach Chart – ICAO RNP RWY 09	LKTB AD 2-37-9
RNP RWY 09 - Seznam a posloupnost traťových bodů; SBAS FAS Data Block RNP RWY 09 - List and sequence of way points; SBAS FAS Data Block	LKTB AD 2-37-10
Mapa přiblížení podle přístrojů – ICAO VOR RWY 09 Instrument Approach Chart – ICAO VOR RWY 09	LKTB AD 2-37-11
Mapa přiblížení podle přístrojů – ICAO NDB RWY 09 Instrument Approach Chart – ICAO NDB RWY 09	LKTB AD 2-37-13
Mapa přiletů a odletů za VFR VFR Arrivals and Departures Chart	AD 2-LKTB-VFRC
Oblasti s nebezpečnou koncentrací ptactva Bird Hazard Concentration Areas	LKTB AD 2-41
Mapa minimálních nadmořských výšek pro poskytování přehledových služeb ATC v prostoru CTR Tuřany, TMA Brno a části CTA 2 Praha ATC Surveillance Minimum Altitude Chart within CTR Tuřany and TMA Brno and part of CTA 2 Praha	LKRB AD 2-43



LKCV AD 2.1 SMĚROVACÍ ZNAČKA A NÁZEV LETIŠTĚ
LKCV AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME

LKCV - ČÁSLAV

Vojenské letiště
Military Aerodrome

LKCV AD 2.2 ZEMĚPISNÉ A ADMINISTRATIVNÍ ÚDAJE O LETIŠTI
LKCV AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA

1	Zeměpisné souřadnice vztažného bodu letiště a jeho umístění ARP coordinates and site at AD	495622.43N 0152254.96E střed RWY / RWY centre
2	Směr a vzdálenost letiště od (města) Direction and distance from city	3,5 km N od středu města Čáslav 3,5 km N from town centre of Čáslav
3	Nadmořská výška / vztažná teplota Elevation / Reference temperature	793.5 ft / 241,9 m 24.7 °C (JUL)
4	MAG deklinace / Roční změna Magnetic Variation / Annual Change	4.95°E (10/2022) / + 9,4 MIN
5	Provozovatel letiště Aerodrome operator	Armáda České republiky / The Armed Forces of the Czech Republic
	Adresa Address	VÚ 7214 285 76 Chotusice
	Telefon Telephone	MTWR: +420 973 376 952 MARO: +420 973 376 970
	Telefax	MTWR: +420 973 376 990 MARO: +420 973 376 993 sekretariát / secretary: +420 973 376 890
	SITA	NIL
	AFTN	MTWR: LKCVZTZX MARO: LKCVZPZX
	E-mail adresa E-mail address	aro.lkcv@army.cz
6	Povolený druh provozu (IFR/VFR) Type of Traffic permitted (IFR/VFR)	IFR/VFR
7	Poznámky Remarks	Pravidla pro civilní využití tohoto letiště a pravidla pro využití tohoto letiště cizími státními letadly / Rules for civil use of this aerodrome and rules for use of this aerodrome by foreign state aircraft - viz / see AD 1.1.2.

LKCV AD 2.3 PROVOZNÍ DOBY
LKCV AD 2.3 OPERATIONAL HOURS

1	Správa letiště AD Administration	H 24
2	Celní a pasová služba Customs and immigration	Celní odbavení / Customs: PO / MON a / and ST / WED 0700 (0600) - 1530 (1430) ÚT / TUE a / and ČT / THU 0700 (0600) - 1330 (1230) PÁ / FRI 0700 (0600) - 1230 (1130) Pasové odbavení / Immigration: na vyžádání / on request
3	Zdravotní a sanitární služba Health and sanitation	na vyžádání / on request
4	Letištní letecká informační služba AIS Briefing Office	Nepřetržitě od PO 0600 (0500) do PÁ 1230 (1130) Continuously from MON 0600 (0500) till FRI 1230 (1130)
5	Ohlašovna letových provozních služeb (ARO) ATS Reporting Office (ARO)	H 24
6	Meteorologická služebna a stanice MET Office and Station	H 24
7	Letové provozní služby ATS	H 24
8	Plnění Fuelling	H 24 (pouze vojenským letadlům států NATO / for NATO states military aircraft only)
9	Odbavení letů Handling	na vyžádání / on request (pouze vojenským letadlům států NATO / for NATO states military aircraft only)
10	Bezpečnostní složky Security	na vyžádání / on request
11	Odstraňování námrazy De-icing	O/R (pouze vojenským letadlům států NATO / for NATO states military aircraft only)



12	Poznámky Remarks	S výjimkou místního letového provozu: poslední výcvikové přiblížení nebo přistání nejpozději v 2100 (2000). Traffic not originated from LKCV: last training approach or landing not later than 2100 (2000).
----	---------------------	--

LKCV AD 2.4 SLUŽBY A ZAŘÍZENÍ PRO POZEMNÍ ODBAVENÍ LETADEL LKCV AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES

1	Zařízení pro odbavení nákladu Cargo-handling facilities	Vysokozdvíhací vozík / fork-lift truck (2,5 t) Autojeřáb / mobile crane
2	Druhy paliv a olejů Fuel/oil types	Palivo / Fuel: PL 34 (JP-F34) Olej / Oil: ASF-1, ASF-12, ASF-41, ASG-7, ASG-33, ASTO-3, M-77, MJO-2, MOLYKA, CLP-4, CLP-8
3	Zařízení pro plnění palivem/kapacita Fuelling facilities/capacity	Autocisterny / Tank trucks CAPL - 15/15 000 l a / and CAPL - 16/16 000 l
4	Zařízení pro odstraňování námrazy De-icing facilities	NIL
5	Hangárovací prostor pro cizí letadla Hangar space for visiting aircraft	NIL
6	Opravnářské služby pro cizí letadla Repair facilities for visiting aircraft	Omezeně, pouze menší opravy / Limited, minor repairs only.
7	Poznámky Remarks	Spouštěcí zdroj, stlačený vzduch a kyslík pro dýchání, ohřívač vzduchu, tahač letadel (do 45 t) a pohyblivé schody jsou k dispozici PO - ČT 0700 - 1600 (0600 - 1500), PÁ 0700 - 1330 (0600 - 1230) do 60 min od vyžádání. Na SO a NE je možno prostředky objednat na stanovenou dobu, jsou-li vyžádány do PÁ 1030 (0930). Ground power unit, pressed air and oxygen for breathing, air warmer, towing tractor for aircraft (up to 45 t) and movable stairs - available MON - THU 0700 - 1600 (0600 - 1500), FRI 0700 - 1330 (0600 - 1230) in 60 min after request. Equipment can be booked for a certain period of time on SAT, SUN when required before FRI 1030 (0930).

LKCV AD 2.5 ZAŘÍZENÍ PRO CESTUJÍCÍ LKCV AD 2.5 PASSENGER FACILITIES

1	Hotely Hotels	NIL
2	Restaurace Restaurants	NIL
3	Dopravní prostředky Transportation	NIL
4	Zdravotní služba Medical facilities	Posádková ošetřovna letiště Čáslav, nemocnice a záchranná služba / Čáslav aerodrome garrison first-aid station, hospitals and ambulances in towns of Čáslav, Kutná Hora a / and Kolín.
5	Banka a pošta Bank and Post Office	NIL
6	Cestovní kancelář Tourist Office	NIL
7	Poznámky Remarks	NIL

LKCV AD 2.6 ZÁCHRANNÉ A POŽÁRNÍ SLUŽBY LKCV AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

1	Kategorie letiště pro účely záchranné a požární služby AD category for fire fighting	CAT 5 CAT 6 nebo / or CAT 7 na vyžádání 24 hodin předem / O/R 24HR in advance
2	Vyprošťovací zařízení Rescue equipment	Těžký nákladní automobil, vyprošťovací jeřáb (únosnost 15 t) Heavy truck, disengage crane (maximum load 15 t)
3	Možnosti odstranění nezpůsobilých letadel Capability for removal of disabled aircraft	Pouze s využitím vyprošťovacích zařízení / Only using rescue equipment
4	Poznámky Remarks	NIL

LKCV AD 2.7 SEZÓNÍ POUŽITELNOST – ČIŠTĚNÍ LKCV AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING

1	Druhy úklidových prostředků Type of clearing equipment	Letištní motorový zametač TJS-560, zametač RSC-250PL, sběrač nečistot AS-990, odmrazovací zařízení OZ-88/90, traktorový zametač, sypač SYKO-3H se sněhovou frézou Kahlbacher, postřikovač ROKO-8, sněhová fréza SUPRA 4002, měřič adheze ASFT. Towed jet sweeper TJS-560, sweeper RSC-250PL, FOD sweeper AS-990, de-icing facility OZ-88/90, tractor sweeper, snow plough, road spreader SYKO-3H with snow cutter Kahlbacher, runway sprayer ROKO-8, snow cutter SUPRA 4002, ASFT friction tester.
---	---	---



2	Pořadí očišťování Clearance priorities	1) RWY + TWY A 2) TWY E, TWY T, TWY B, TWY C, TWY D 3) APRON S, APRON N, APRON M1, APRON M2 4) PAD A, PAD E, PAD B
3	Poznámky Remarks	Nezpevněná / Unpaved RWY 12/30 není v zimním období udržována / is not maintained in winter season.

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

1	Povrch a únosnost odbavovacích ploch Apron surface and strength	APN N APN M1 APN M2 APN S APN M3 PAD A PAD B PAD E	Beton / Concrete Beton / Concrete Beton / Concrete Beton / Concrete Beton / Concrete Beton / Concrete Beton / Concrete	PCN 56/R/B/W/T PCN 55/R/B/W/T PCN 52/R/B/W/T PCN 38/R/B/W/T PCN 22/R/B/W/T PCN 47/R/B/W/T PCN 29/R/C/W/T PCN 46/R/B/W/T	
2	Šířka, povrch a únosnost pojezdových drah Taxiway width, surface and strength	TWY A TWY B TWY C TWY D TWY E (CB) TWY E (AB) TWY T TWY F	18 m 18 m 18 m 18 m 18 m 18 m 18 m 15 m	Beton / Concrete Asfalt / Asphalt Beton / Concrete Beton / Concrete Beton / Concrete Asfalt / Asphalt Asfalt / Asphalt Tráva / Grass	PCN 36/R/B/W/T PCN 58/F/B/W/T PCN 21/R/C/W/T PCN 23/R/B/W/T PCN 28/R/B/W/T PCN 51/F/B/W/T PCN 48/F/B/W/T měřena denně / daily measured (MPa)
3	Umístění a nadmořská výška kontrolních bodů pro nastavení výškoměru Altimeter checkpoint location and elevation	APN M2 (odbavovací plocha pro cizí letouny / visitors apron)	ELEV 787 ft / 240 m AMSL		
4	Umístění kontrolních bodů VOR/INS VOR/INS checkpoints	NIL			
5	Poznámky Remarks	NIL			

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

1	Použití značení stání letadel, pojezdové vodící značky a vizuální navigační/parkovací systém pro jednotlivá stání letadel Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands	Značení stání letadel jsou na všech odbavovacích plochách. Aircraft stands are at every aprons.
2	RWY a TWY - značky a světelné značení RWY and TWY markings and LGT	<p>RWY 13/31 Značení: poznávací, osová, prahová, dotykového pásma, postranní dráhové. Světelné značení: postranní dráhové řady (RWY 13 a RWY 31 - W VRB LIM LAST 600 m Y), prahové světelné příčky, koncové světelné příčky. Markings: Designation, centre line, threshold, touchdown zone, side stripe. LGT: Runway edge lights (RWY 13 and RWY 31 W VRB LIM LAST 600 m Y), RWY THR lights, RWY end lights.</p> <p>RWY 12/30 Prahové a postranní značky dle L-14. / THR and edge markers in accordance with Annex 14.</p> <p>Zpevněné / Paved TWY A, B, C, D, E, T Značení: osová značení žluté barvy. Značení vyčkávacího místa žluté barvy. Světelné značení: postranní vodící světelné řady, hranice odstavných ploch a křižovatky. Markings: yellow centre line. Marking of holding position RWY yellow colour. LGT: edge lights, lay-by edge and crossing lights.</p> <p>Nezpevněné / Unpaved TWY F, G Pojezdové postranní značky (kužel oranžovo-bílý). / Edge markers (cones orange-white).</p>
3	Stop příčky Stop bars	NIL
4	Poznámky Remarks	NIL

LKCV AD 2.10 LETIŠTNÍ PŘEKÁŽKY
LKCV AD 2.10 AERODROME OBSTACLES

V prostorech přiblížení / vzletu / In Approach / Take-off areas					
RWY/Prostor ve kterém se překážka nachází RWY/Area affected	Druh překážky Obstacle Type	Pozice překážky Obstacle Position	ELEV	Osvětlení překážky Druh / barva Obstruction Lighting Type / Colour	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5	6
31 APCH / 13 TKOF	JV stožár osvětlení / SE lighting mast APN S	495602.53N 0152343.06E	855 ft	noční značení / LGT	Podrobnější přehled překážek, viz MIL AIP, poskytnete MARO LKCV na vyžádání. Detailed list of obstacles, see MIL AIP, provided on request by MARO LKCV
	SZ stožár osvětlení / NW lighting mast APN M1	495622.05N 0152316.88E	868 ft	noční značení / LGT	
	SZ stožár osvětlení / NW lighting mast APN N	495649.46N 0152238.45E	845 ft	noční značení / LGT	
	Věž kostel / Church tower (Čáslav)	495439.54N 0152323.06E	1155 ft	noční značení / LGT	
	Komín / Chimney (Chvalentice)	500138.92N 0152711.93E	1673 ft	denní značení / markings	
13 APCH / 31 TKOF	Komín / Chimney (Kolín)	500148.08N 0151235.54E	1040 ft	denní a noční značení / markings and LGT	
	Komín / Chimney (Kutná hora)	495604.15N 0151708.21E	1089 ft	denní značení / markings	
	Komín / Chimney (Sendražice)	500238.57N 0151232.92E	991 ft	denní značení / markings	

V prostoru přiblížení okruhem a na letišti / In circling area and at aerodrome				
Druh překážky Obstacle Type	Pozice překážky Obstacle Position	ELEV	Osvětlení překážky Druh / barva Obstruction Lighting Type / Colour	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5
TWR	495630.49N 0152308.40E	863 ft	denní a noční značení / markings and LGT	Podrobnější přehled překážek, viz MIL AIP, poskytnete MARO LKCV na vyžádání. Detailed list of obstacles, see MIL AIP, provided on request by MARO LKCV
Srožár / mast TS-2 Tempo	495659.10N 0152307.02E	909 ft	denní a noční značení / markings and LGT	
Anténa / antenna LOC	495658.72N 0152202.97E	755 ft	denní a noční značení / markings and LGT	
Letištní radiolokátor / Radar PAR-E	495617.09N 0152251.46E	814 ft	denní a noční značení / markings and LGT	
Letištní radiolokátor / Radar RL-2000 a / and MSSR-1M	495621.81N 0152344.71E	889 ft	denní a noční značení / markings and LGT	
Anténa / antenna ILS/GP/DME	495557.61N 0152322.30E	854 ft	denní a noční značení / markings and LGT	
Úkryt letounů č. 4 / A/C shelter no. 4	495557.83N 0152344.18E	817 ft	bez značení / no markings	
Komín / Chimney (Ovčáry)	495739.77N 0151950.25E	902 ft	denní značení / markings	

LKCV AD 2.11 POSKYTOVANÉ METEOROLOGICKÉ INFORMACE
LKCV AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1	Příslušná meteorologická služebna Associated MET Office	Letecká meteorologická služebna / Aeronautical MET Office LKCV
2	Provozní doba MET služebna poskytující informace mimo provozní dobu Hours of service MET Office outside hours	H 24
3	Služebna odpovědná za přípravu předpovědí TAF Období platnosti, interval vydávání Office responsible for TAF preparation Periods of validity, interval of issuance	LKCV platnost / validity H 24, obměna / change period 6 HR (00-24, 06-06, 12-12, 18-18 UTC)
4	Druhy přístávacích předpovědí Interval vydávání Trend forecast Interval of issuance	TREND platnost / validity 2 HR, obměna / change period 1/2 HR



LKCV AD 2.19 RADIONAVIGAČNÍ A PŘÍSTÁVACÍ ZAŘÍZENÍ
LKCV AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS

Druh zařízení, CAT ILS (VOR/ILS VAR) Type of aid, CAT of ILS (VOR/ILS VAR)	ID	FREQ	Provozní doba Hours of operation	Zeměpisné souřadnice místa vysílací antény Position of transmitting antenna coordinates	Nadmořská výška vysílací antény DME Elevation of DME transmitting antenna	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5	6	7
NDB	CF	345.5 kHz	H24	495414.48N 0152558.25E		4,189 km k / to THR RWY 31
MKR/OM	čárky / dashes	75 MHz	H24	495414.34N 0152558.52E		RWY 31
L	C	715 kHz	V provozu při přistávání / Operating for landing RWY 31	495529.23N 0152411.40E		1,041 km k / to THR RWY 31
MKR/MM	čárka-tečka / dash-dot	75 MHz		495529.08N 0152411.60E		
L	F	715 kHz	V provozu při přistávání / Operating for landing RWY 13	495729.39N 0152119.25E		1,60 km k / to THR RWY 13
MKR/MM	čárka-tečka / dash-dot	75 MHz		495729.34N 0152119.13E		
LOC 31 ILS CAT 1	CF	111.750 MHz	H24	495658.72N 0152202.97E		312° MAG
GP 31		333.350 MHz	H24	495557.61N 0152322.30E		312° MAG Sestupový úhel / Glide path angle 3° Referenční výška ILS / ILS reference datum of height 52.3 ft
DME 31	CF	111.750 MHz (54Y)	H24	495557.61N 0152322.30E	854 ft	Zařízení sdružené s / Equipment associated with ILS 31 Dosah / Range - 25 NM

LKCV AD 2.20 PRAVIDLA PRO MÍSTNÍ PROVOZ
LKCV AD 2.20 LOCAL TRAFFIC REGULATIONS
2.20.1 Časové relace organizování letového provozu

2.20.1.1 S výjimkou letů v rámci NATINAMDS (Integrovaný systém protivzdušné a protiraketové obrany NATO) a letů v rámci NaPoSy PVO ČR (Národní posilový systém protivzdušné obrany ČR), letů se speciálním vybavením pro létání v noci (NVG, FLIR apod.) nebo s výjimkou udělenou Ministerstvem obrany ČR plánovat letová zaměstnání takto:

- Zimní období: 0800 - 2200 UTC
- Letní období: 0700 - 2100 UTC

Letové akce v den, který následuje po dni pracovního volna/klidu zahajovat nejdříve v 0900 (0800) UTC. Před dnem pracovního volna/klidu plánovat letové akce do 1300 (1200) UTC. Poslední výcvikový vzlet je povoleno uskutečnit nejpozději v 2100 (2000) UTC.

2.20.2 Místní omezení letového provozu

2.20.2.1 Lety v rámci NATINAMDS a lety v rámci NaPoSy PVO ČR mají přednost před ostatními lety s výjimkou letů v nouzi a letů pro záchranu lidského života.

2.20.3 Postupy při ztrátě spojení

2.20.3.1 Pokud letoun provádějící přiblížení PAR na RWY 13 ztratí spojení, může pokračovat v přiblížení NDB (GPS) RWY 13, pokud toho je schopen. V opačném případě musí provést postup nezdařeného přiblížení a odlet na záložní letiště.

2.20.4 Výcvikové lety

Výcvikové lety musí být předem koordinovány s vedoucím směny ATS LKCV. TEL: 973 376 953 Výcvikové lety mohou být omezeny.

2.20.1 Flying time frame

2.20.1.1 With the exception of NATINAMDS flights (NATO Integrated Air and Missile Defence System) and NaPoSy PVO ČR (National Reinforcing Air Defence System of the Czech Republic) and flights of aircraft specially equipped for night flights (NVG, FLIR, etc.) or with an exemption granted by the Ministry Of Defence of the Czech Republic, the flight operations shall be planned as follows:

- Winter period: 0800 - 2200
- Summer period: 0700 - 2100

Flight operations on a day that follows week-end days and public holidays shall not start before 0900 (0800). Flight operations on a day before week-end days and public holidays shall be planned to finish not later than 1300 (1200). Last training flight shall not take-off later than 2100 (2000) UTC.

2.20.2 Local traffic restrictions

2.20.2.1 NATINAMDS and NaPoSy PVO CR flights have priority over other flights with the exception of flights in emergency and human life rescue flights.

2.20.3 Radio communication failure procedures

2.20.3.1 In case of radio communication failure, the aircraft commencing PAR RWY 13 approach procedure is cleared to proceed NDB (GPS) RWY 13 procedure if able to adhere to, otherwise shall perform the missed approach procedure and divert to an alternate airport.

2.20.4 Training flights

Training flights have to be coordinated in advance with the Senior ATCo. TEL: +420 973 376 953 Training flights might be limited.

LKCV AD 2.21 POSTUPY PRO OMEZENÍ HLUKU

Níže uvedená omezení se nevztahují na lety:

- v rámci NATINAMDS (Integrovaný systém protivzdušné a protiraketové obrany NATO)
- v rámci NaPoSy PVO ČR (Národní posilový systém protivzdušné obrany ČR).

2.21.1 Omezení letových postupů

2.21.1.1 Přelety nad městy Čáslav, Kutná Hora - min 3500 ft AMSL (2700 ft AAL), pokud to vzdušná situace umožňuje.

2.21.1.2 Přelety nad obcí Církvice - min 1800 ft AMSL (1000 ft AAL), pokud to vzdušná situace umožňuje.

2.21.1.3 Proudové letouny vybočují po vzletu RWY 31 na kurz 330°

2.21.2 Omezení pozemního provozu a zkoušek letecké techniky

2.21.2.1 Místa k motorovým zkouškám bez přídavného spalování

- APN S - kolmo k valu odrážejícímu výtokové plyny
- APN N - kolmo k RWY, pouze nejbližší 2 stání k prahu RWY 13
- PAD A - rovnoběžně s RWY 31
- PAD E - rovnoběžně s RWY 13.

Poznámka: Letouny JAS-39 C/D pouze do 75% otáček motoru.

2.21.2.2 Místa k motorovým zkouškám s přídavným spalováním

- pouze na stanovišti testování motorů.

Poznámka: Spouštění pomocné energetické jednotky APU není povoleno v úkrytech letadel, mimo úkryty letadel pohotovostního systému a úkrytů letadel č. 5, 6, 7.

LKCV AD 2.22 LETOVÉ POSTUPY**2.22.1 Všeobecně**

2.22.1.1 Letové postupy pro letiště Čáslav byly zpracovány podle Doc 8168, PANS OPS/611, Vol II. Postupy jsou použitelné pro lety těchto letadel:

- a) letadla Armády České republiky
- b) vojenská letadla jiných států (bez rozdílu kategorie).

Poznámka: Pro využití postupů letiště Čáslav civilními letadly ČR nebo zahraničními je nutno vyžádat souhlas od Úřadu civilního letectví ČR.

2.22.1.2 Výška základny oblačnosti se udává vzhledem k nadmořské výšce 794 ft.

2.22.1.3 Travnatá dráha je označována podle směru přistání nebo vzletu jako:

- RWY 12 nebo;
- RWY 30.

2.22.1.4 RWY 12/30 je použitelná pouze ve dne pro lety VFR (a zvláštní lety VFR).

2.22.1.5 Piloti jsou žádáni, aby úmysl použít RWY 12/30 pro přistání ohlásili po navázání spojení s APP nebo TWR a pro vzlet při žádosti o spuštění motorů.

2.22.2 Postupy pro IFR lety

2.22.2.1 Pro příletové/odletové tratě a postupy přiblížení se požaduje certifikace RNAV-5.

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

LKCV AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

The following limitations don't apply to:

- NATINAMDS flights (NATO Integrated Air and Missile Defence System)
- NaPoSy PVO CR flights (National Reinforcement system of Air Defense of the Czech Republic)

2.21.1 Flight procedures restriction

2.21.1.1 The towns of Čáslav and Kutná Hora shall be overflown at least above 3500 ft AMSL (2700 ft AAL) if the air situation permits.

2.21.1.2 The village Církvice shall be overflown at least above 1800 ft AMSL (1000 ft AAL) if the air situation permits.

2.21.1.3 Jet aircraft turn right to track 330° when airborne after take-off from RWY 31.

2.21.2 Ground operations and testing restriction

2.21.2.1 Places for engine test runs without afterburner

- APN S - perpendicular to jet blast mound
- APN N - perpendicular to RWY, only 2 stands closest to RWY 13
- PAD A - parallel to RWY 31
- PAD E - parallel to RWY 13

Note: JAS-39 C / D aircraft only up to 75% engine rotations.

2.21.2.2 Places for engine test runs with afterburner

- at the engine test site only.

Note: Auxiliary power unit run is not permitted inside aircraft hangars, outside alert system and no. 5, 6 and 7 aircraft hangars.

LKCV AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES**2.22.1 General**

2.22.1.1 Flight procedures for Čáslav aerodrome have been processed in accordance with Doc 8168, PANS OPS / 611, Vol II. They are applicable for the flights of these aircraft:

- a) Czech Army aircraft
- b) military aircraft of other states (regardless of category).

Note: The approval of the CR CAA must be requested for the use of the Čáslav aerodrome procedures by Czech or foreign civilian aircraft.

2.22.1.2 The cloud ceiling height is referenced to the elevation of 794 ft.

2.22.1.3 Grass RWY is designated according to the direction of landing and take-off as:

- RWY 12 or;
- RWY 30.

2.22.1.4 RWY 12 / 30 is available in daytime only for VFR flights (and special VFR flights).

2.22.1.5 Pilots intending to use RWY 12 / 30 for landing are required to report on initial contact with APP or TWR and for departure when requesting start-up clearance.

2.22.2 Procedures for IFR flights

2.22.2.1 RNAV-5 certification is required for arrival / departure routes and approach procedures.

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



2.22.2.3 Vyčkávání

2.22.2.3.1 Postupy pro vyčkávání jsou zobrazeny na mapách IAC "Přiblížení podle přístrojů".

RWY 31

Zařízením stanoveným pro vyčkávání je CF NDB. Vyčkávání pravé, odletová trať 312°, doba odletu 1 min, minimální výška pro vyčkávání 3500 ft AMSL.

RWY 13

Zařízením stanoveným pro vyčkávání je F L. Vyčkávání levé, odletová trať 132°, doba odletu 1 min, minimální výška pro vyčkávání 4500 ft AMSL.

2.22.2.3.2 Z důvodu omezeného prostoru MTMA Čáslav je stanovena maximální rychlost vyčkávání IAS 275 KT.

2.22.2.4 Přiblížení

2.22.2.4.1 Postupy pro standardní přístrojové přilety k bodům IAF jsou popsány na následujících stranách a zobrazeny na mapách STAR. Postupy pro počáteční, konečné a nezdařené přiblížení od bodu IAF jsou zobrazeny na mapě přiblížení podle přístrojů (IAC) ICAO.

2.22.2.4.2 Přiblížení okruhem je prováděno zásadně na jih (oblétávat města Čáslav a Kutná Hora).

2.22.2.4.3 Z důvodu omezeného prostoru MTMA Čáslav je na trati nezdařeného přiblížení stanovena maximální rychlost IAS 250 KT.

2.22.2.5 Odlety

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

2.22.2.5.2 Z důvodu omezeného prostoru MTMA Čáslav je při odletech z RWY 31 do ukončení první zatáčky stanovena maximální rychlost IAS 250 KT.

2.22.2.5.3 Piloti odlétávajících letadel podle pravidel IFR musí ihned po vzletu navázat spojení na kmitočtu CASLAV RADAR. CASLAV TOWER nebude zvlášť předávat pokyny k přechodu na příslušný kmitočet.

2.22.3 Radarové postupy

2.22.3.1 V prostorech MTMA a MCTR Čáslav jsou poskytovány tyto radarové služby:

- radarové sledování;
- navigační pomoc;
- radarové vektorování;
- zajištění radarových rozstupů;
- přiblížení přesným přiblížovacím radarem na RWY 31 a RWY 13 (pouze pro MIL ACFT, přiblížení CIV ACFT pouze v případě deklarované nouze na žádost pilota);
- informace o konfliktním provozu;
- informace o provozu.

2.22.3.2 Minimum radarového rozstupu v MTMA/MCTR Čáslav je 3 NM.

2.22.3.3 Přiblížení přesným přiblížovacím radarem se poskytuje pouze vojenským letadlům, na základě žádosti velitele letadla. Přiblížení přesným přiblížovacím radarem se civilním letadlům neposkytuje, vyjma případů deklarované nouze.

2.22.3.4 Přiblížení přesným přiblížovacím radarem končí, když letadlo dosáhne bodu, v němž sestupová dráha protíná OCA/OCH.

- Pro RWY 31 je stanoveno OCA 1046 ft AMSL / OCH 259 ft;
- Pro RWY 13 je stanoveno OCA 1046 ft AMSL / OCH 289 ft.

2.22.3.5 Po přistání z radarového přiblížení, jakmile to situace dovoluje, jsou piloti žádáni navázat spojení na kmitočtu CASLAV TOWER. ČÁSLAV PŘESNÝ nebude zvlášť předávat pokyny k přechodu na příslušný kmitočet.

2.22.2.3 Holding

2.22.2.3.1 Holding procedures are shown on IAC charts.

RWY 31

Holding facility CF NDB, right, outbound track 312°, timing 1 min, minimum holding altitude 3500 ft AMSL.

RWY 13

Holding facility F L, left, outbound track 132°, timing 1 min, minimum holding altitude 4500 ft AMSL.

2.22.2.3.2 Holding restricted due to limited MTMA Čáslav airspace to max IAS 275 KT.

2.22.2.4 Approaches

2.22.2.4.1 Procedures for standard instrument approaches to IAFs are described on the following pages and shown on STAR charts. Initial, final and missed approach procedures from the IAF are shown on Instrument Approach Charts (IAC) - ICAO.

2.22.2.4.2 Only the south circling approach has to be carried out (avoid towns Čáslav and Kutná Hora).

2.22.2.4.3 Missed approach restricted due to limited MTMA Čáslav airspace to max IAS 250 KT.

2.22.2.5 Departures

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

2.22.2.5.2 Departure from RWY 31 up to the end of the first turn restricted due to limited MTMA Čáslav airspace to max IAS 250 KT.

2.22.2.5.3 Pilots of aircraft departing according IFR shall establish radio contact to CASLAV RADAR. CASLAV TWR will not individually give any instructions for the change to the relevant frequency.

2.22.3 Radar procedures

2.22.3.1 The following radar services are provided within the MTMA and MCTR Čáslav:

- radar monitoring;
- navigation assistance;
- radar vectoring;
- radar separation insurance;
- precision radar approach to RWY 31 and RWY 13 (for MIL ACFT only, the approach for CIV ACFT is provided just in case of a state of emergency declared on pilot's request);
- conflicting traffic information;
- traffic information.

2.22.3.2 The radar separation minimum in the MTMA / MCTR Čáslav is 3 NM.

2.22.3.3 Precision radar approach is provided on pilot's request to military aircraft only. Precision radar approach is not provided to civilian aircraft unless a state of emergency is declared.

2.22.3.4 Precision radar approach is terminated at the point where aircraft's glide path intersects OCA/OCH.

- For RWY 31: OCA 1046 ft AMSL / OCH 259 ft;
- For RWY 13: OCA 1046 ft AMSL / OCH 289 ft.

2.22.3.5 When safely on ground after a radar approach pilots are required to establish radio contact to CASLAV TWR. ČÁSLAV PRECISION will not individually give any instructions for the change to the relevant frequency.

2.22.4 Postupy pro VFR lety

2.22.4.1 Pro přílety a odlety za VFR jsou stanoveny následující vstupní/výstupní body a body vyčkávání:

Označení / Designation	Poloha / Location	Souřadnice / Coordinates	
ALFA	Malešov - hráz nádrže / lake dam	495548.00N 0151400.70E	Vyčkávání / Holding
BRAVO	Hraběšín - 4 km severně Zbýšov / north of Zbýšov	495106.81N 0152044.03E	Vyčkávání / Holding
CHARLIE	Chvaletice	500200.55N 0152424.73E	Vyčkávání / Holding
DELTA	Semtěš - 3 km severozápadně / northwest LKPH	495718.92N 0153107.65E	Vyčkávání / Holding
EKNEV	2 km severovýchodně / northeast of Vrbka	494540.50N 0151815.88E	Vstupní / výstupní / Entry / exit
JANO	2 km jižně / south of Uhlířské Janovice	495145.54N 0150359.86E	Vstupní / výstupní / Entry / exit
PLAN	Plaňany	500305.00N 0150159.00E	Vstupní / výstupní / Entry / exit
SUKAV	2,5 km východně / east of Skuhrov	494045.43N 0153410.49E	Vstupní / výstupní / Entry / exit
TRHO	Trhová Kamenice	494712.00N 0154907.00E	Vstupní / výstupní / Entry / exit
XRAY	Prachovice - komín / chimney	495350.00N 0153826.00E	Vstupní / výstupní / Entry / exit
ZEHU	Žehuň	500821.00N 0151731.00E	Vstupní / výstupní / Entry / exit

2.22.4.2 Při letech vstupujících do CTR z prostoru třídy G, je velitel letadla povinen nejméně 3 minuty před vstupem do CTR navázat spojení s APP/TWR a předat následující údaje:

- identifikace letadla;
- vstupní bod do CTR;
- výstupní bod z CTR (u letů prolétavajících CTR);
- vypočítaný čas vstupu do CTR.

2.22.4.3 Nestanoví-li ATC jinak, jsou piloti letadel vstupující do MCTR Čáslav povinni dodržovat 1000 ft AGL.

2.22.4.4 Trať příletu/odletu je předmětem letového povolení ATS Čáslav.

2.22.4.5 Při pojiždění na RWY 12/30 musí pilot zastavit na vyznačených vyčkávacích místech a vyžádat si povolení ke křížování RWY 13/31.

2.22.4.6 Při pojiždění na APN z RWY 12/30 si musí pilot před křížováním RWY 13/31 vyžádat povolení.

2.22.4 Procedures for VFR flights

2.22.4.1 Entry / exit and holding points for VFR flights are established as follows:

2.22.4.2 Pilots in command entering the CTR from class G airspace shall contact APP / TWR at least 3 minutes prior entry and transmit following data:

- aircraft identification;
- desired CTR entry point;
- desired point for CTR exit (transiting aircrafts);
- estimated time of CTR entry.

2.22.4.3 Pilots of aircraft entering the MCTR Čáslav shall maintain height 1000 ft AGL unless otherwise instructed by ATC.

2.22.4.4 The arrival / departure route is subject of ATC clearance by ATS Čáslav.

2.22.4.5 When taxiing to RWY 12/30 the pilot has to stop on marked holding positions and ask for clearance to cross RWY 13/31.

2.22.4.6 When taxiing from RWY 12/30 to APRON the pilot has to ask for clearance to cross RWY 13/31.

2.22.5 Seznam traťových bodů

Název / Designation	Souřadnice / Coordinates
CV314	495855.90N 0151914.90E
CV288	495548.00N 0151400.70E
CV225	495106.81N 0152044.03E

2.22.5 Waypoint list**2.22.6 Standardní přístrojové odletové tratě (SID)**

RNAV-5 požadováno.

2.22.6 Standard Instrument Departure Routes (SID)

RNAV-5 required.

(RNAV SID) - RWY 31

Označení Designation	Trať / Track	Po vzletu / After take off		Poznámky / Remarks
		Stoupat do Climb to	Spojení Communication	
1	2	3	4	5
BULEK2Y BULEK TWO YANKEE DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu na / Climb straight ahead to CV314 (fly-over); točit doprava / turn right (direct to fix) na / to ERUSO; pokračovat doleva tratí / continue left track 325° na / to BULEK.	4000 ft	Čáslav MAPP 130.280	CV314 minout v 1800 ft, nebo výše.
BEKVI4Y BEKVI FOUR YANKEE DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu na / Climb straight ahead to CV314 (fly-over); točit doleva / turn left (direct to fix) na / to GOLIN; pokračovat doleva tratí / continue left track 270° na / to BEKVI.			Pass CV314 at or above 1800 ft.
USUPA2Y USUPA TWO YANKEE DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu na / Climb straight ahead to CV314 (fly-over); točit doleva / turn left (direct to fix) na / to CV225 (fly-by); pokračovat doprava tratí / continue right track 191° na / to EKNEV; pokračovat doprava tratí / continue right track 200° na / to USUPA.			CV314 minout v 1800 ft, nebo výše. Pass CV314 at or above 1800 ft.
BODAL5Y BODAL FIVE YANKEE DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu na / Climb straight ahead to CV314 (fly-over); točit doleva / turn left (direct to fix) na / to CV225 (fly-by); pokračovat doprava tratí / continue right track 138° na / to BODAL.			Rychlost v zatáčce nad / Turn speed at CV314 omezena na / limited to MAX 250 kt IAS.



(RNAV SID) - RWY 13

Označení Designation	Trať / Track	Po vzletu / After take off		Poznámky / Remarks
		Stoupat do Climb to	Spojení Communication	
1	2	3	4	5
BULEK2X BULEK TWO XRAY DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu na / Climb straight ahead to CF NDB (fly-over); točit doprava / turn right (direct to fix) na / to ERUSO; pokračovat doleva tratí / continue left track 325° na / to BULEK.	4000 ft	Čáslav MAPP 130.280	Rychlost v zatáčce nad / Turn speed at CF NDB omezana na / limited to MAX 250 kt IAS.
BEKVI4X BEKVI FOUR XRAY DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu na / Climb straight ahead to CF NDB (fly-over); točit doprava / turn fight (direct to fix) na / to CV288; pokračovat doleva tratí / continue left track 304° na / to GOLIN; pokračovat doleva tratí / continue left track 270° na / to BEKVI.			
USUPA2X USUPA TWO XRAY DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu na / Climb straight ahead to CF NDB (fly-over); točit doprava / turn right (direct to fix) na / to USUPA.			
BODAL3X BODAL THREEXRAY DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu na / Climb straight ahead to CF NDB (fly-over); točit doprava / turn right (direct to fix) na / to BODAL.			

2.22.7 Standardní přístrojové příletové tratě (STAR)

RNAV-5 požadováno.

2.22.7 Standard Instrument Arrival Routes (STAR)

RNAV-5 required.

(RNAV STAR) - RWY 31

Označení tratě Route designation	Význačné body Significant points	MAG trať / track	Vzdálenost / Distance NM	MOCA ft	Poznámky / Remarks
1	2	3	4	5	6
BEKVI4L BEKVI FOUR LIMA ARRIVAL	BEKVI	090°	10,2	5 500	
	GOLIN	113°	19,7	3 600	
	CF NDB				
USUPA2L USUPA TWO LIMA ARRIVAL	USUPA	056°	19,7	4000	
	SUKAV				
BODAL3L BODAL THREE LIMA ARRIVAL	BODAL	349°	13,3	4100	
	PIMEK				

(RNAV STAR) - RWY 13

Označení tratě Route designation	Význačné body Significant points	MAG trať / track	Vzdálenost / Distance NM	MOCA ft	Poznámky / Remarks
1	2	3	4	5	6
BEKVI5U BEKVI FIVE UNIFORM ARRIVAL	BEKVI	090°	10,2	5500	
	GOLIN				
USUPA2U USUPA TWO UNIFORM ARRIVAL	USUPA	020°	16,0	4000	
	EKNEV				
BODAL5U BODAL FIVE UNIFORM ARRIVAL	BODAL	349°	13,3	4100	
	PIMEK	312°	22,4	3500	
	F L				

LKCV AD 2.23 DOPLŇUJÍCÍ INFORMACE

LKCV AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

2.23.1 Výskyt ptactva v blízkosti letiště

2.23.1.1 V prostoru letiště a v jeho nejbližším okolí se nenacházejí žádná stálá hnízdiště ptactva.

2.23.1 Bird concentrations in the vicinity of the airport

2.23.1.1 No permanent nests within aerodrome territory and close neighbourhood.



2.23.1.2 Jarní tahy ptactva probíhají od druhé poloviny února do druhé poloviny května. Podzimní tahy ptactva probíhají od konce srpna do konce listopadu. Probíhají po celý den.

2.23.1.2 Spring bird migration period takes place from the middle of February until the middle of May. Autumn bird migration period lasts from the end of August until the end of November. Whole days affected.

2.23.1.3 Denní intervaly zvýšeného výskytu ptáků:

2.23.1.3 Day intervals of increased incidence.

Intenzivní výskyt v prostoru AD Intensive incidence within AD area	JAN - MAR	APR - JUN	APR - JUN	OCT - DEC
UTC	0600 - 1000, 1400 - 2100	0500 - 0900, 1300 - 2100	0500 - 1000, 1300 - 2400	0600 - 1000, 1400 - 1800
migrující ptáci migrating birds	holub, racek, poštolka, káně, havran, labuť, husa, straka, kavka, divoká kachna pigeon, gull, kestrel, buzzard, rook, swam, goose, magpie, jackdaw, wild duck	racek, holub, hrdlička gull, pigeon, turtle-dove	racek, holub, hrdlička, káně gull, pigeon, turtle-dove, buzzard	holub, racek, káně, straka, havran, divoká kachna, kavka pigeon, gull, buzzard, magpie, rook, wild duck, jackdaw

2.23.1.4 Průměrná výška letu ptactva ve dne je přibližně 100 m AGL a v noci přibližně 300 m AGL.

2.23.1.4 Average height of bird concentration is approximately 100 m AGL in the daytime and approximately 300 m AGL at night.

2.23.1.5 Místa největšího ohrožení způsobená přelety ptactva jsou 0 - 500 m před oběma prahy RWY.

2.23.1.5 Localities with the greatest hazard from the bird movements are 0 - 500 m in front of both THR.

2.23.1.6 V době největšího ohrožení letů je na letišti zajištěno plašení ptactva.

2.23.1.6 Bird flushing at the airport is arranged when possibility of hazard occurs.

LKCV AD 2.24 MAPY VZTAHUJÍCÍ SE K LETIŠTI

LKCV AD 2.24 CHARTS RELATED TO THE AERODROME

Název mapy / Chart name	Strana / Page
Letištní mapa - ICAO Aerodrome Chart - ICAO	LKCV AD 2-19-1
Letištní mapa - ICAO - Značení na pohybové ploše Aerodrome Chart - ICAO - Markings on manoeuvring area	LKCV AD 2-19-2
Mapa RNAV standardních přístrojových odletů - ICAO (RNAV SID) RWY 31 RNAV Standard Departure Chart - Instrument - ICAO (RNAV SID) RWY 31	AD 2-LKCV-RNAV SID RWY 31
Mapa RNAV standardních přístrojových odletů - ICAO (RNAV SID) RWY 13 RNAV Standard Departure Chart - Instrument - ICAO (RNAV SID) RWY 13	AD 2-LKCV-RNAV SID RWY 13
Mapa RNAV standardních přístrojových příletů - ICAO (RNAV STAR) RWY 31 RNAV Standard Arrival Chart - Instrument - ICAO (RNAV STAR) RWY 31	AD 2-LKCV-RNAV STAR RWY 31
Mapa RNAV standardních přístrojových příletů - ICAO (RNAV STAR) RWY 13 RNAV Standard Arrival Chart - Instrument - ICAO (RNAV STAR) RWY 13	AD 2-LKCV-RNAV STAR RWY 13
Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO ILS/DME RWY 31 Instrument Approach Chart - ICAO ILS/DME RWY 31	LKCV AD 2-37-1
ILS/DME RWY 31 - Seznam a posloupnost trat'ových bodů ILS/DME RWY 31 - List and sequence of way points	LKCV AD 2-37-2
Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO NDB RWY 31 Instrument Approach Chart - ICAO NDB RWY 31	LKCV AD 2-37-3
NDB RWY 31 - Seznam a posloupnost trat'ových bodů NDB RWY 31 - List and sequence of way points	LKCV AD 2-37-4
Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO NDB (GPS) RWY 13 CAT A,B Instrument Approach Chart - ICAO NDB (GPS) RWY 13 CAT A,B	LKCV AD 2-37-5
NDB (GPS) RWY 13 CAT A, B - Seznam a posloupnost trat'ových bodů NDB (GPS) RWY 13 CAT A, B - List and sequence of way points	LKCV AD 2-37-6
Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO NDB (GPS) RWY 13 CAT C,D Instrument Approach Chart - ICAO NDB (GPS) RWY 13 CAT C,D	LKCV AD 2-37-7
NDB (GPS) RWY 13 CAT C, D - Seznam a posloupnost trat'ových bodů NDB (GPS) RWY 13 CAT C, D - List and sequence of way points	LKCV AD 2-37-8
Mapa příletů a odletů za VFR VFR Arrivals and Departures Chart	AD 2-LKCV-VFRC
Mapa minimálních nadmořských výšek pro poskytování přehledových služeb ATC v prostoru MCTR a MTMA Čáslav ATC Surveillance Minimum Altitude Chart within MCTR and MTMA Čáslav	LKCV AD 2 - 43



ARP 49°56'22,43"N
015°22'54,96"E
AD ELEV
794 ft /242 m

RADAR 130,280
308,875 reserve

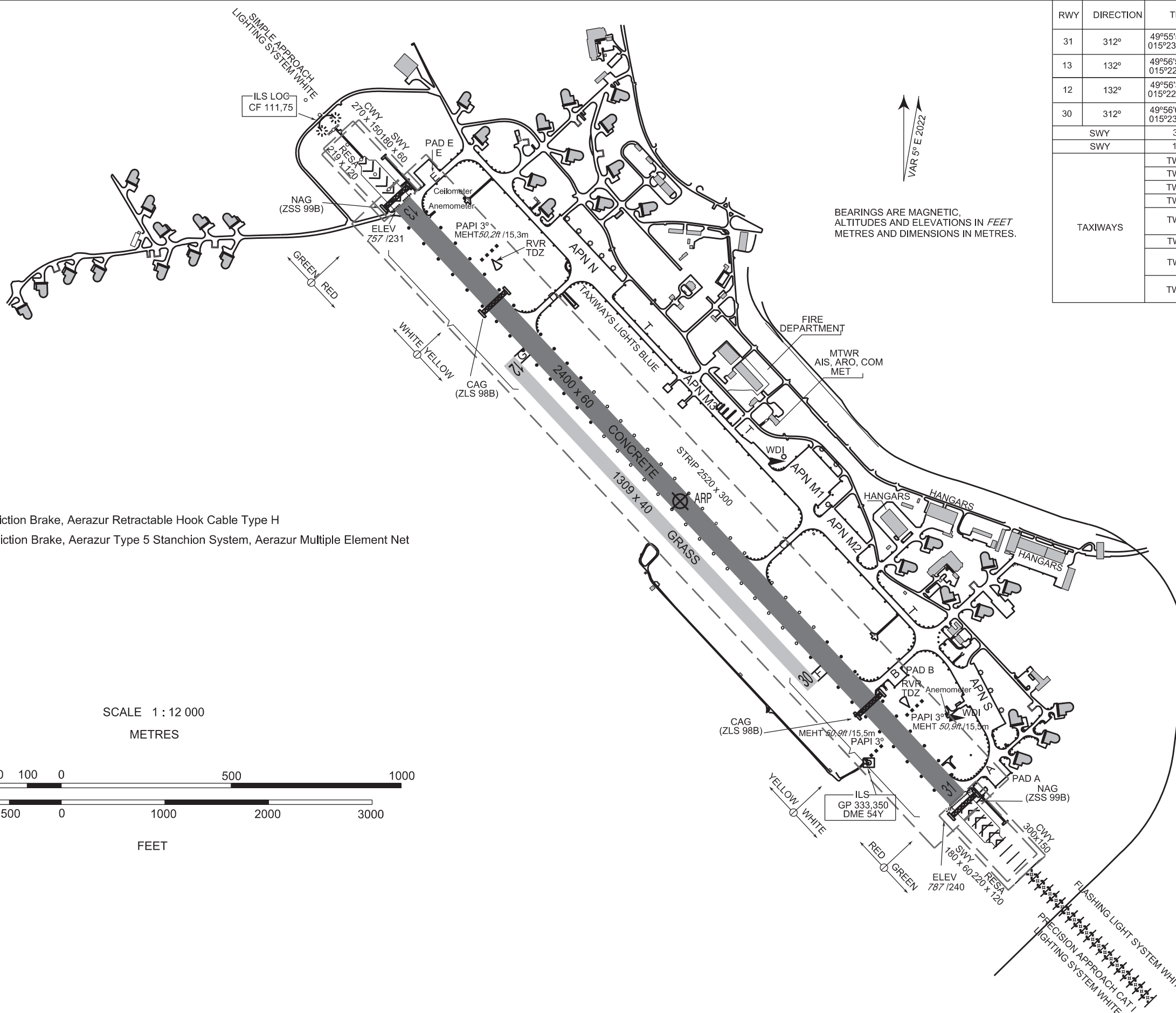
PRECISION 283,600
123,300 reserve

TOWER 134,205
129,405 reserve

GROUND -
-

AERODROME CHART - ICAO ČÁSLAV

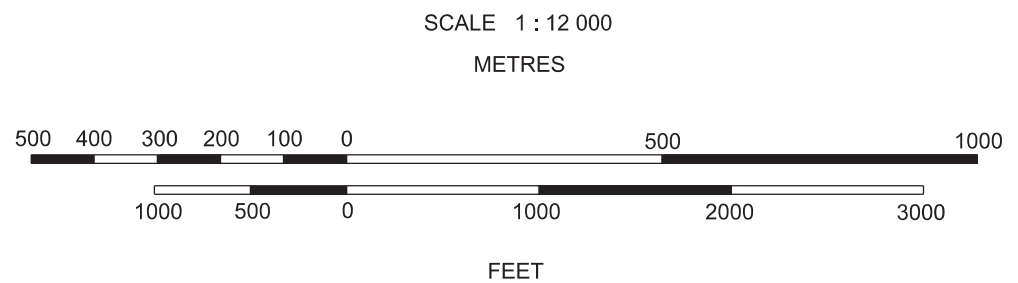
RWY	DIRECTION	THR	BEARING STRENGTH
31	312°	49°55'53,90"N 015°23'35,81"E	PCN 30/R/B/W/T
13	132°	49°56'50,95"N 015°22'14,10E	
12	132°	49°56'35,85"N 015°22'29,76"E	Denní měření/ Daily measuring
30	312°	49°56'04,76"N 015°23'14,35E	
SWY		31	PCN 18/F/C/W/T
SWY		13	PCN 9/F/C/W/T
TAXIWAYS		TWY A	PCN 36/R/B/W/T
		TWY B	PCN 58/F/B/W/T
		TWY C	PCN 21/R/C/W/T
		TWY D	PCN 23/R/B/W/T
		TWY E	PCN 28/R/B/W/T PCN 51/F/B/W/T
		TWY T	PCN 48/F/B/W/T
		TWY F	Denní měření/ Daily measuring
TWY G	Denní měření/ Daily measuring		



BEARINGS ARE MAGNETIC,
ALTITUDES AND ELEVATIONS IN FEET
METRES AND DIMENSIONS IN METRES.

VAR 5° E 2022

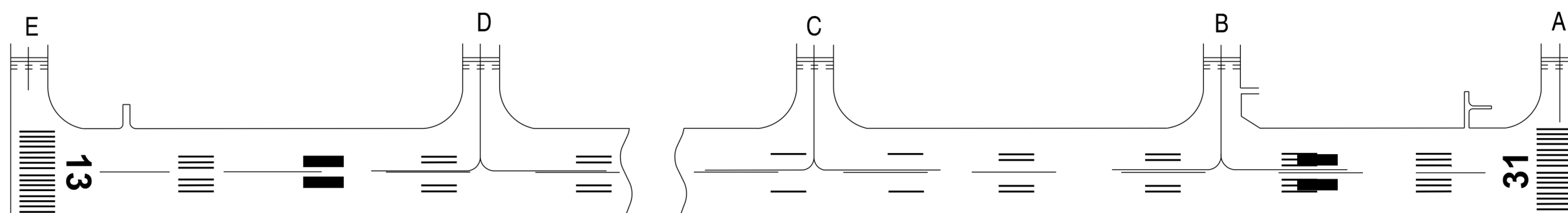
ZLS 98B = Aerazur M6 Friction Brake, Aerazur Retractable Hook Cable Type H
ZSS 99B = Aerazur M6 Friction Brake, Aerazur Type 5 Stanchion System, Aerazur Multiple Element Net



change: chart revision

AERODROME CHART - ICAO - MARKINGS ON MANOEUVRING AREA

ČÁSLAV



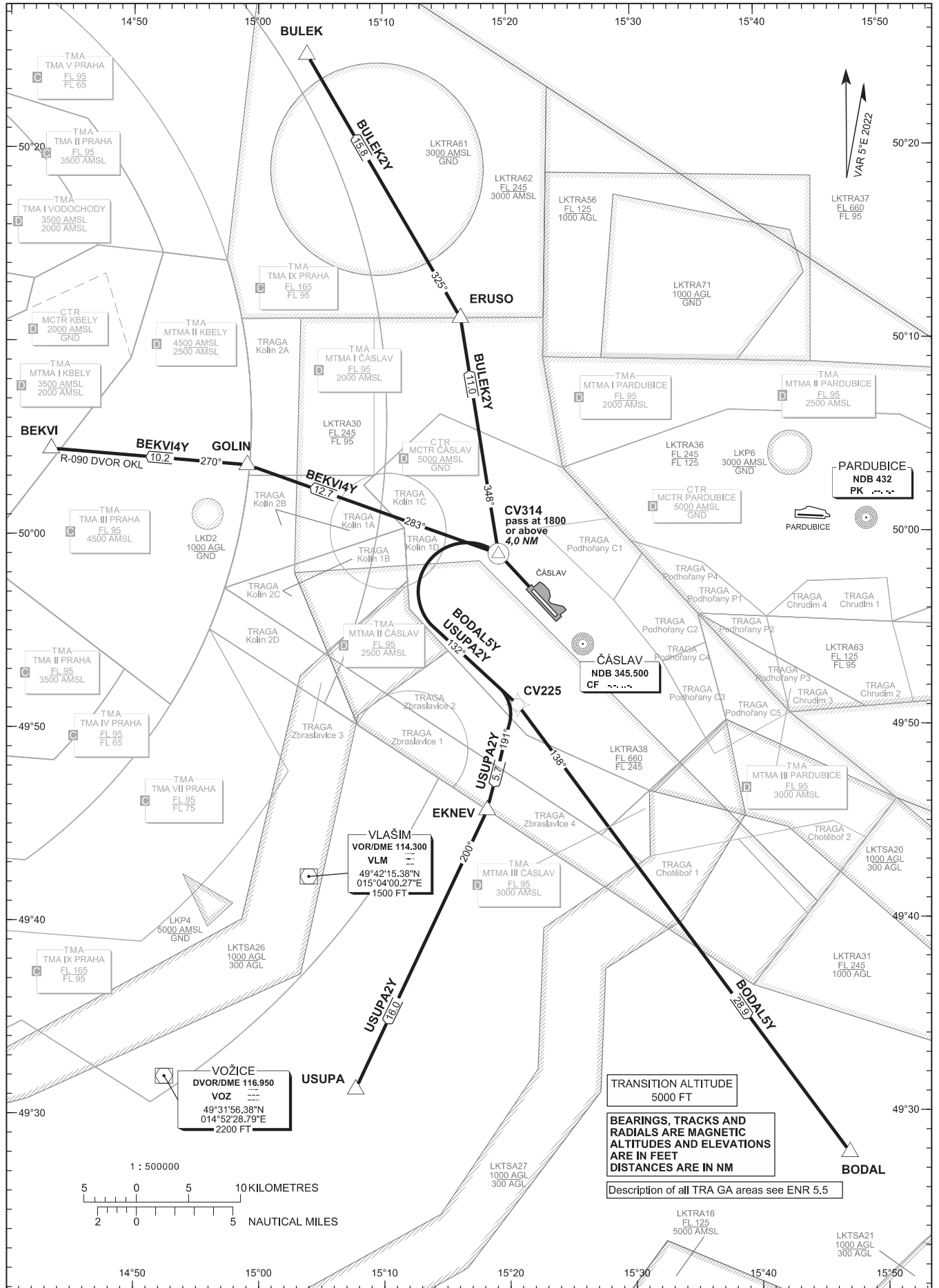
change: new chart

STANDARD DEPARTURE CHART - INSTRUMENT (SID) - ICAO

ČÁSLAV RADAR	130.280
ČÁSLAV TOWER	308.875 (reserve) 134.205
ČÁSLAV PRECISION	123.405 (reserve) 283.600
	123.300 (reserve)



ČÁSLAV RNAV SID RWY 31



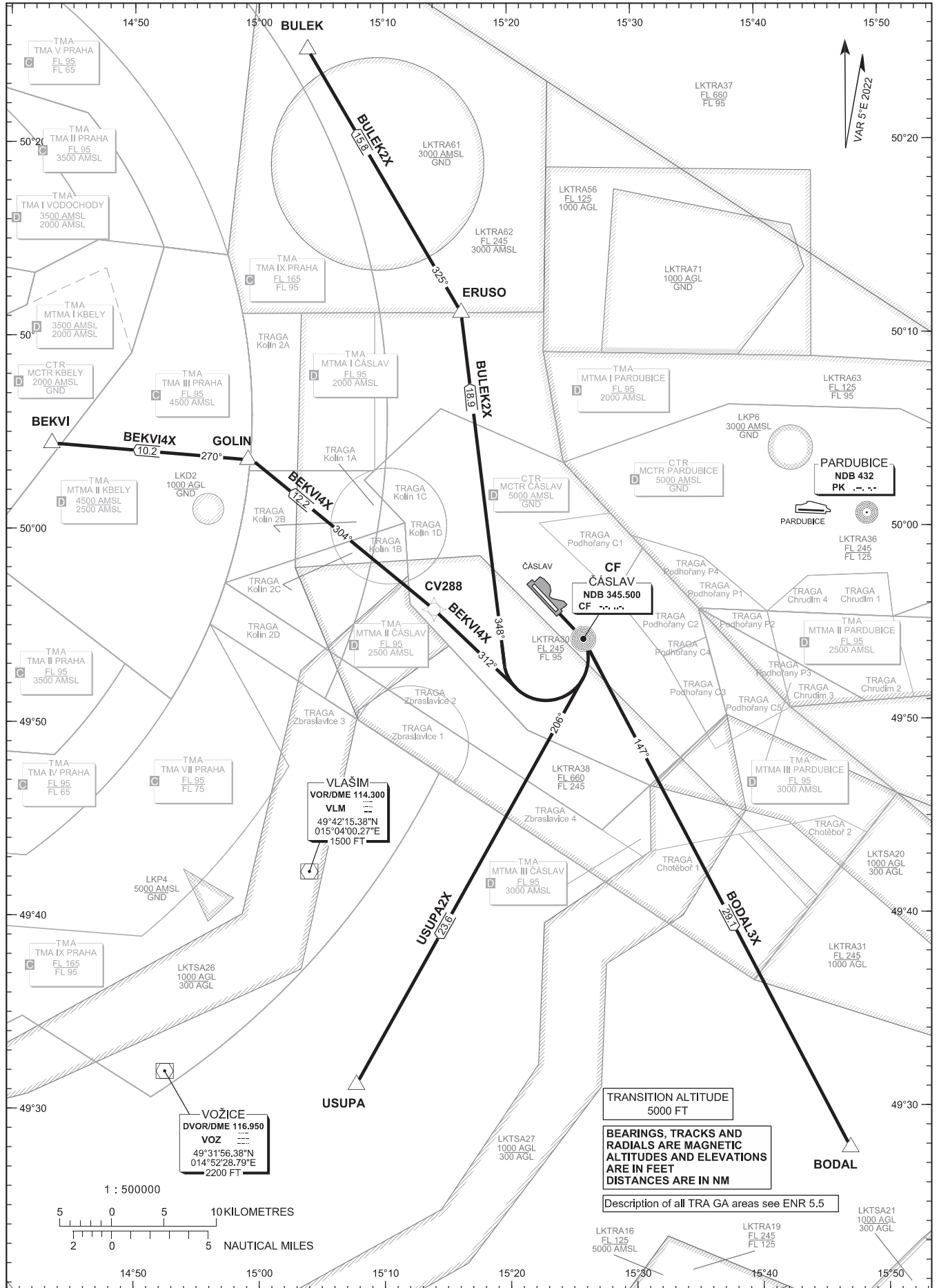
CHANGE : chart revision

STANDARD DEPARTURE CHART - INSTRUMENT (SID) - ICAO

ČÁSLAV RADAR	130.280
ČÁSLAV TOWER	308.875 (reserve)
ČÁSLAV PRECISION	129.405 (reserve)
	283.600
	123.300 (reserve)



ČÁSLAV RNAV SID RWY 13



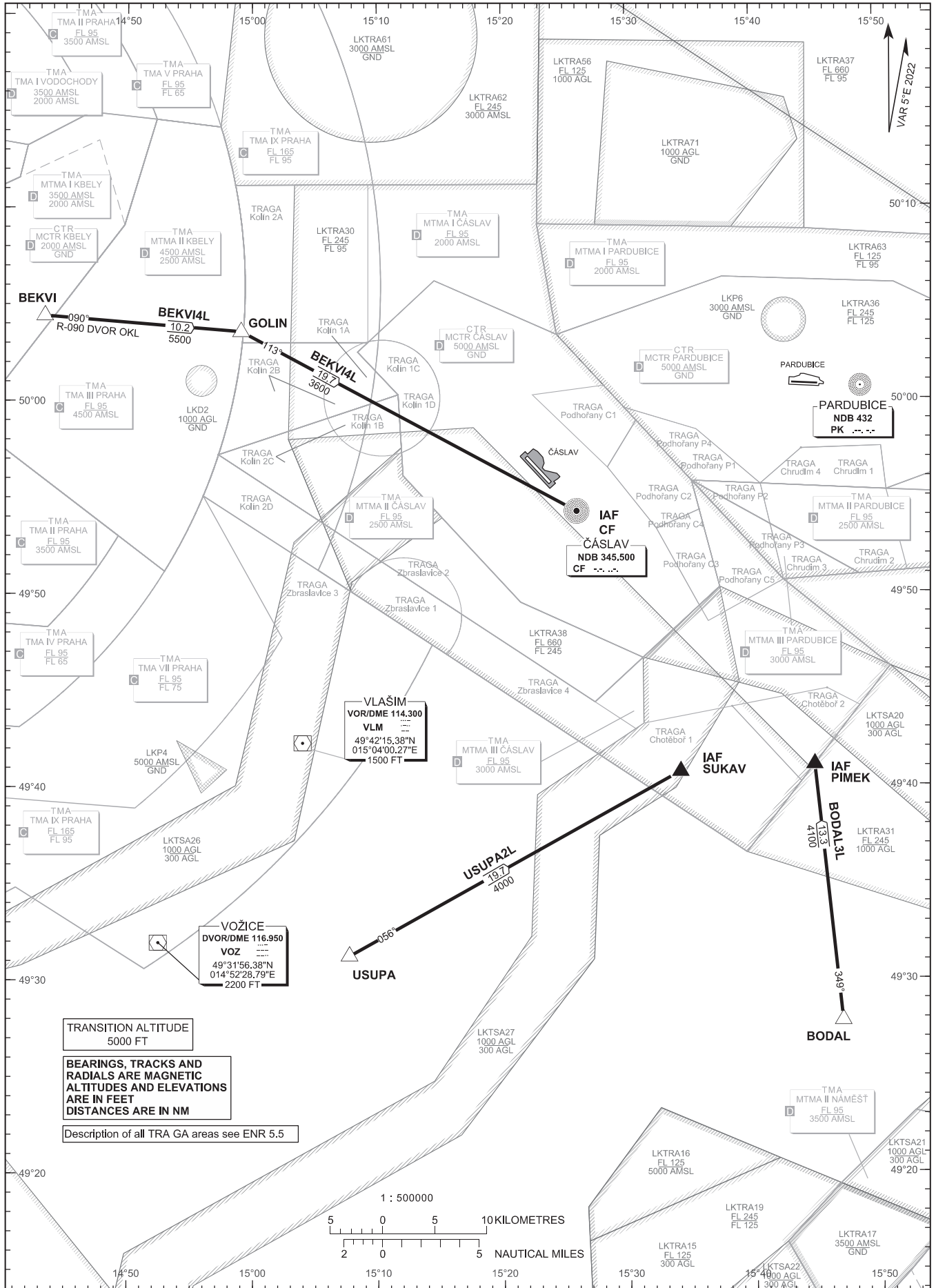
Change: chart revision

**STANDARD ARRIVAL CHART -
INSTRUMENT (STAR) - ICAO**

ČÁSLAV RADAR	130.280
ČÁSLAV TOWER	308.875 (reserve) 134.205
ČÁSLAV PRECISION	129.405 (reserve) 283.600
	123.300 (reserve)



**ČÁSLAV
RNAV STAR RWY 31**



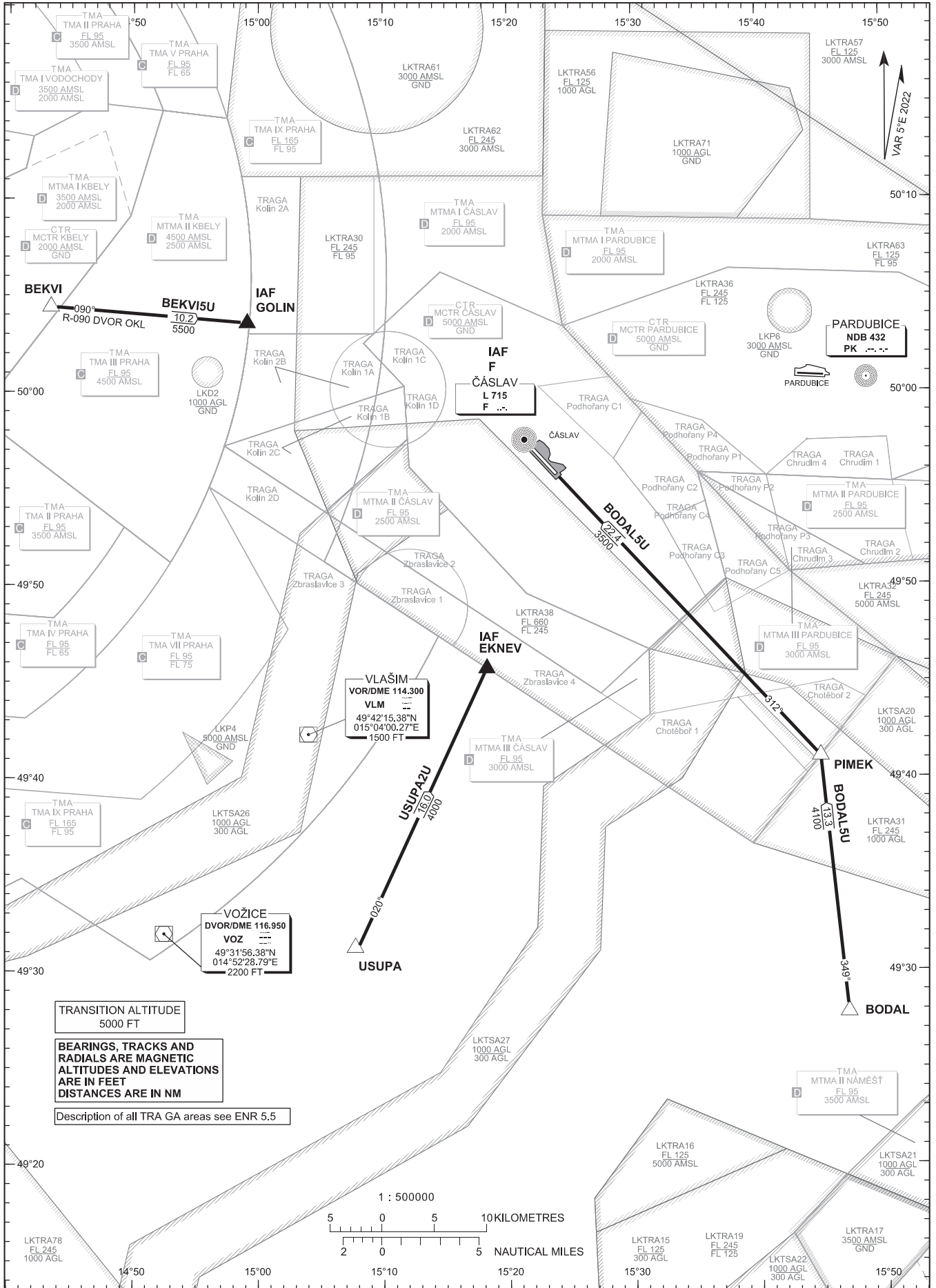
Change: chart revision

STANDARD ARRIVAL CHART - INSTRUMENT (STAR) - ICAO

ČÁSLAV RADAR	130,280
ČÁSLAV TOWER	308,875 (reserve)
ČÁSLAV PRECISION	134,205
	129,405 (reserve)
	283,600
	123,300 (reserve)



ČÁSLAV RNAV STAR RWY 13

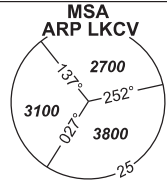


CHANGE : chart revision

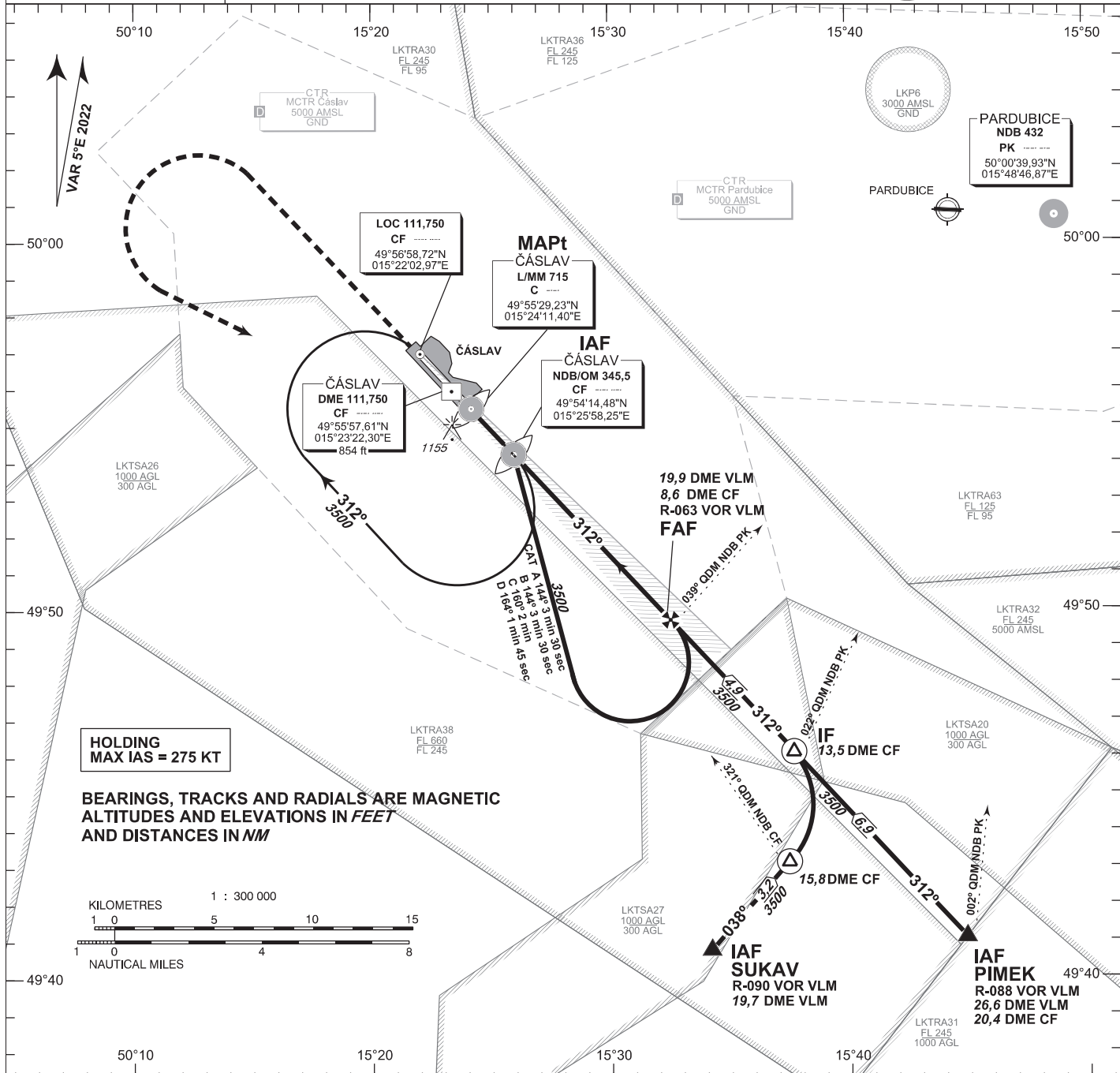
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

AERODROME ELEV 794
THR RWY 31 ELEV 787
THR RWY 13 ELEV 757
ARP 775
OCH RELATED TO THR RWY 31

ČÁSLAV RADAR	130,280	308,875 reserve
PRECISION TOWER	283,600	123,300 reserve
	134,205	129,405 reserve



ČÁSLAV ILS/DME RWY 31

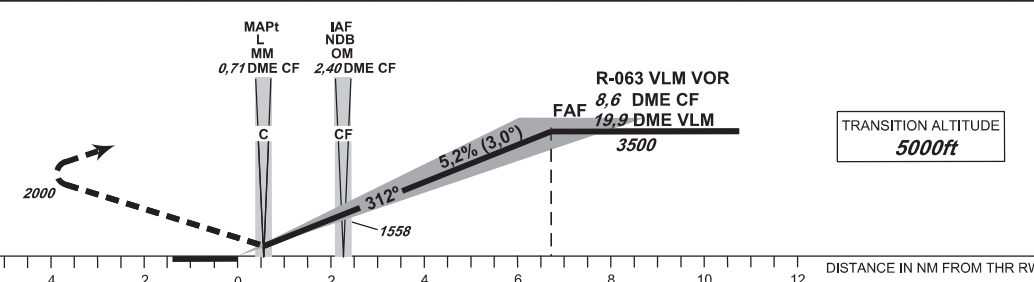


MISSED APPROACH:

Climb to 2000 ft AMSL
turn left to NDB CF
climbing to 3500 ft AMSL.

ILS RDH 52,3 ft

THR 495553,90N, 0152335,81E
ELEV 787



OCA/OCH		A	B	C	D
Straight-in Approach	Cat 1	ft 1000 / 213	1012 / 225	1020 / 233	1030 / 243
	LOC	ft 1129 / 342			
Circling (South only)		ft 1436 / 649		1653 / 866	

DME CF NM	7,0	5,0	3,0	2,0	1,0	0,8	
ALTITUDES ft	3013	2377	1741	1423	1104	1046	
time FAF - MAPt	min:sec 5:57	4:46	3:58	3:24	2:59	2:39	2:04
Rate of descent	ft/min 421	527	632	737	843	948	1211

change: chart revision

Timing is not authorized for defining the MAPt.

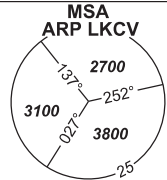
Seznam traťových bodů / Way point list	
CF (NDB)	49 54 14,48 N 015 25 58,25 E
F (C)	49 55 29,23 N 015 24 11,40 E
FAF	49 49 39 N 015 32 32 E



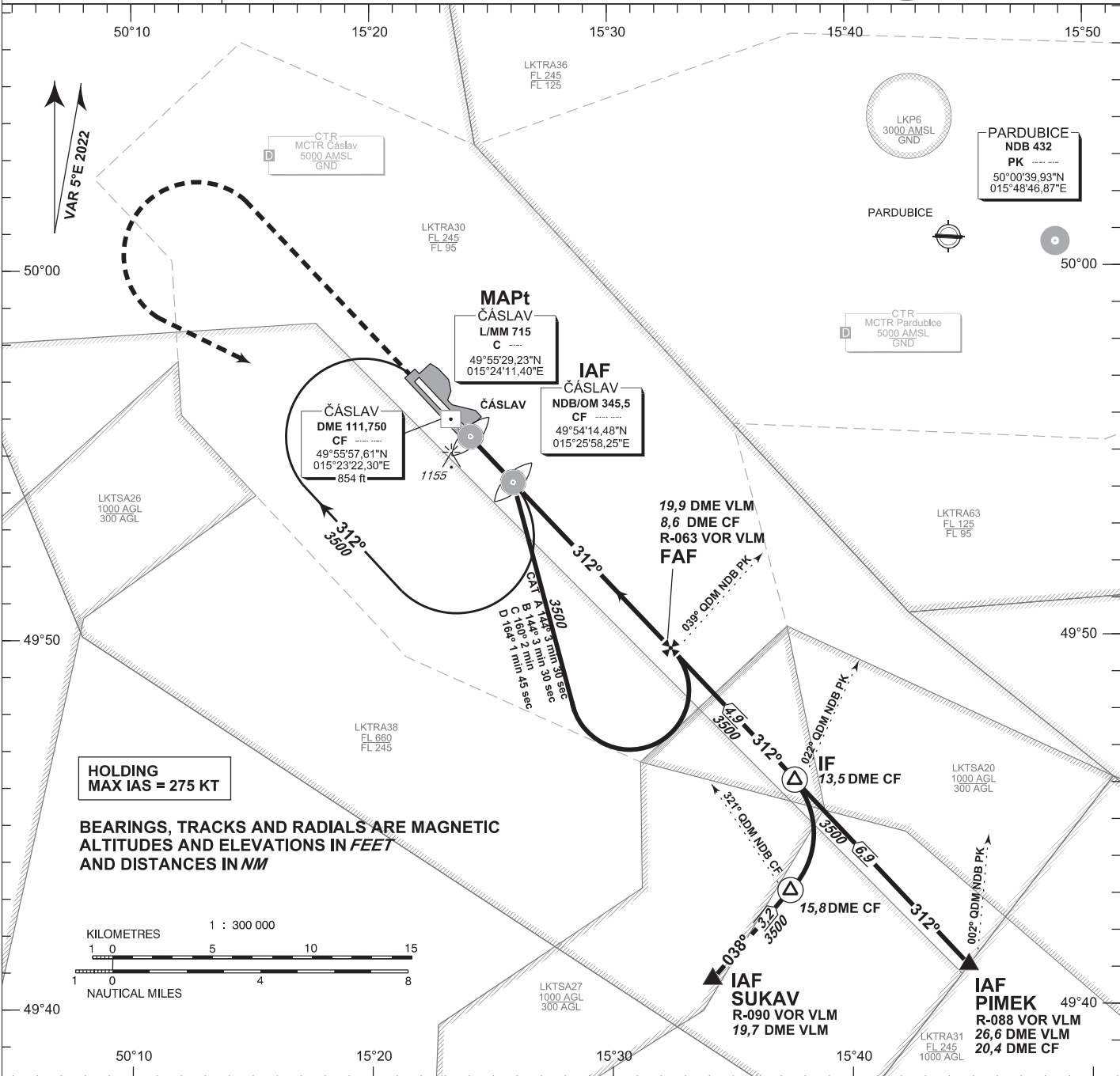
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

AERODROME ELEV 794
THR RWY 31 ELEV 787
THR RWY 13 ELEV 757
ARP 775
OCH RELATED TO THR RWY 31

ČÁSLAV RADAR	130,280	308,875 reserve
PRECISION TOWER	283,600	123,300 reserve
	134,205	129,405 reserve

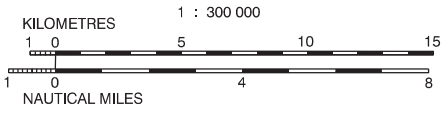


ČÁSLAV NDB RWY 31



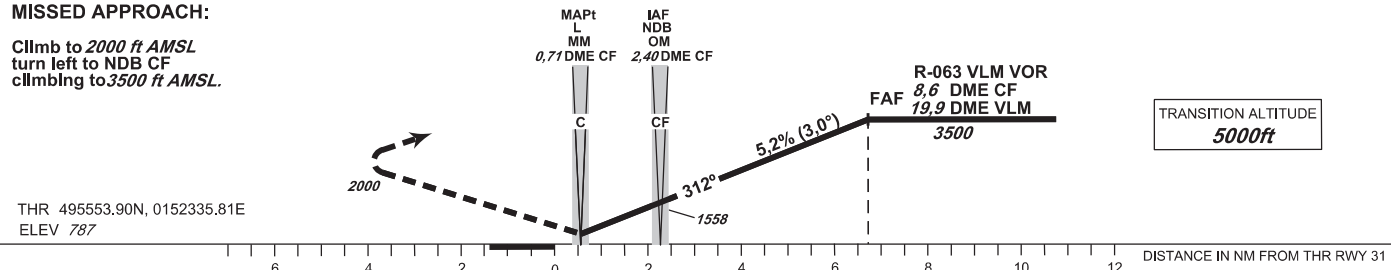
HOLDING MAX IAS = 275 KT

BEARINGS, TRACKS AND RADIALS ARE MAGNETIC ALTITUDES AND ELEVATIONS IN FEET AND DISTANCES IN NM



MISSED APPROACH:

Climb to 2000 ft AMSL
turn left to NDB CF
climbing to 3500 ft AMSL.



THR 495553.90N, 0152335.81E
 ELEV 787

TRANSITION ALTITUDE 5000ft

OCA/OCH		A	B	C	D
Straight-in Approach	NDB	1310/524			
	PAR	1046/259			
Circling (South only)		1436/649		1653/866	

DME CF NM	7,0	5,0	3,0	2,0	1,0	0,8	
ALTITUDES ft	3013	2377	1741	1423	1104	1046	
time FAF - MAPt	min:sec	5:57	4:46	3:58	3:24	2:59	2:39
Rate of descent	ft/min	421	527	632	737	843	948

change: chart revision

Timing is not authorized for defining the MAPt.

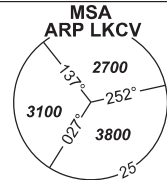
Seznam traťových bodů / Way point list	
CF (NDB)	49 54 14,48 N 015 25 58,25 E
F (C)	49 55 29,23 N 015 24 11,40 E
FAF	49 49 39 N 015 32 32 E



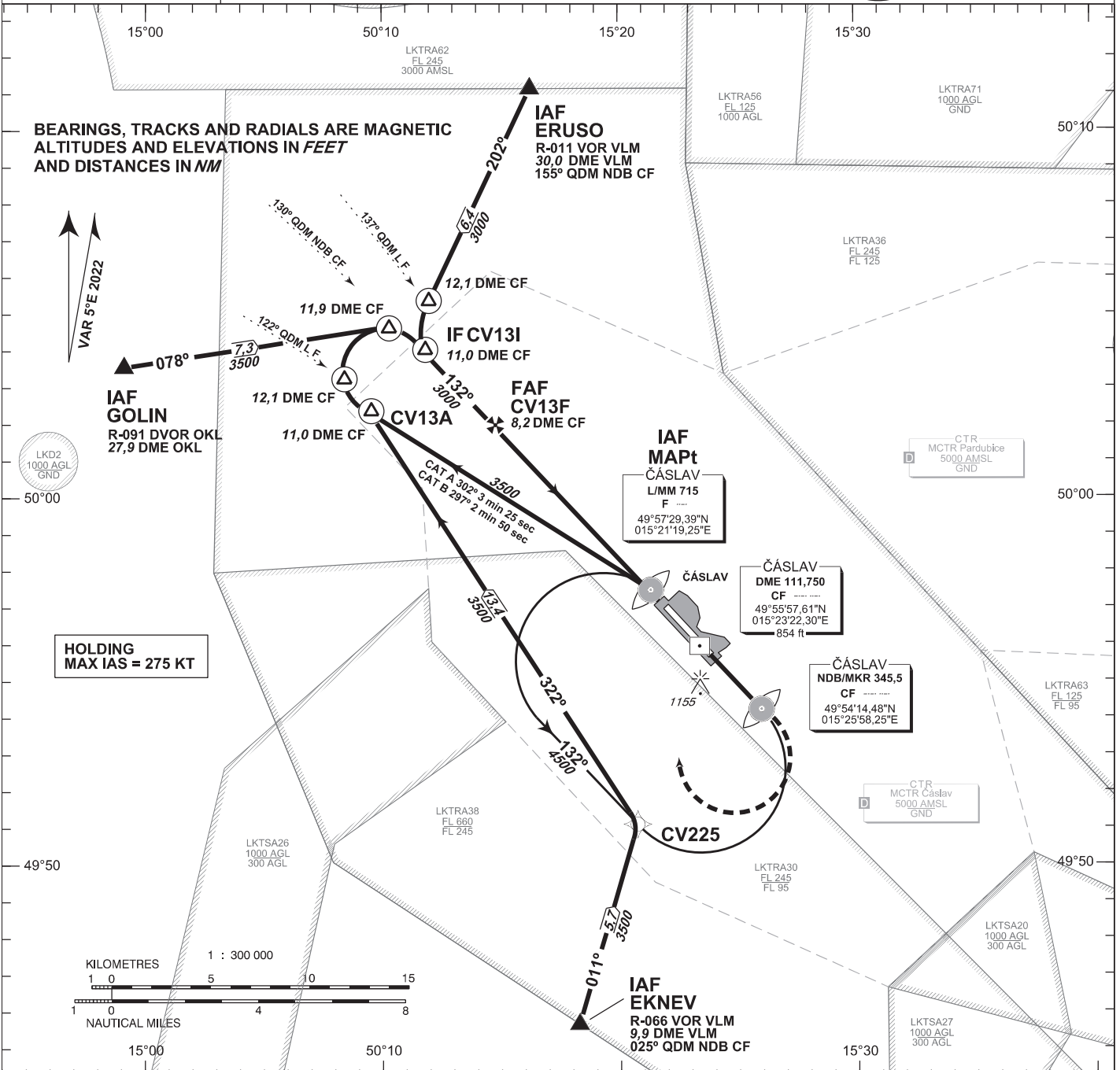
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

AERODROME ELEV **794**
 THR RWY 31 ELEV **787**
 THR RWY 13 ELEV **757**
 ARP **775**
 OCH RELATED TO THR RWY 13

ČÁSLAV RADAR	130,280	308,875 reserve
PRECISION TOWER	283,600	123,300 reserve
	134,205	129,405 reserve

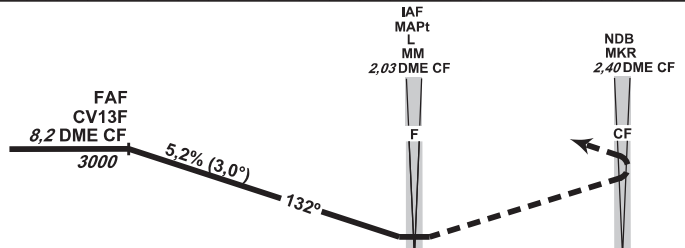


ČÁSLAV NDB (GPS) CAT A, B RWY 13



MISSED APPROACH:

Proceed to NDB CF
 In climbing **3500 ft AMSL**
 passing NDB CF turn right to L F



TRANSITION ALTITUDE **5000ft**

THR 495650.95N, 0152214.10E
 ELEV 757

DISTANCE IN NM FROM THR RWY 13

OCA/OCH		A	B	C	D	DME CF NM	8,0	7,0	6,0	5,0	4,0	3,0	2,0
Straitglt - In Approach	NDB	1306/548				8,0	2908	2593	2279	1964	1650	1336	1021
	PAR	1046/289											
Circling (South only)		1436/-		1653/-									

kt	80	100	120	140	160	180	230
FAF-MAPt 6,2 NM	min:sec	4:39	3:43	3:06	2:39	2:20	2:04
Rate of descent	f/min	366	457	548	640	731	1051

change: chart revision

Timing is not authorized for defining the MAPt.

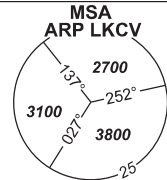
Seznam traťových bodů / Way point list	
CF (NDB)	49 54 14,48 N 015 25 58,25 E
F (L)	49 57 29,39 N 015 21 19,25 E
CV13A	50 02 22,88 N 015 09 33,10 E
CV13I	50 04 02,91 N 015 11 49,99 E
CV13F	50 01 59,65 N 015 14 47,08 E
CV225	49 51 06,81 N 015 20 44,03 E



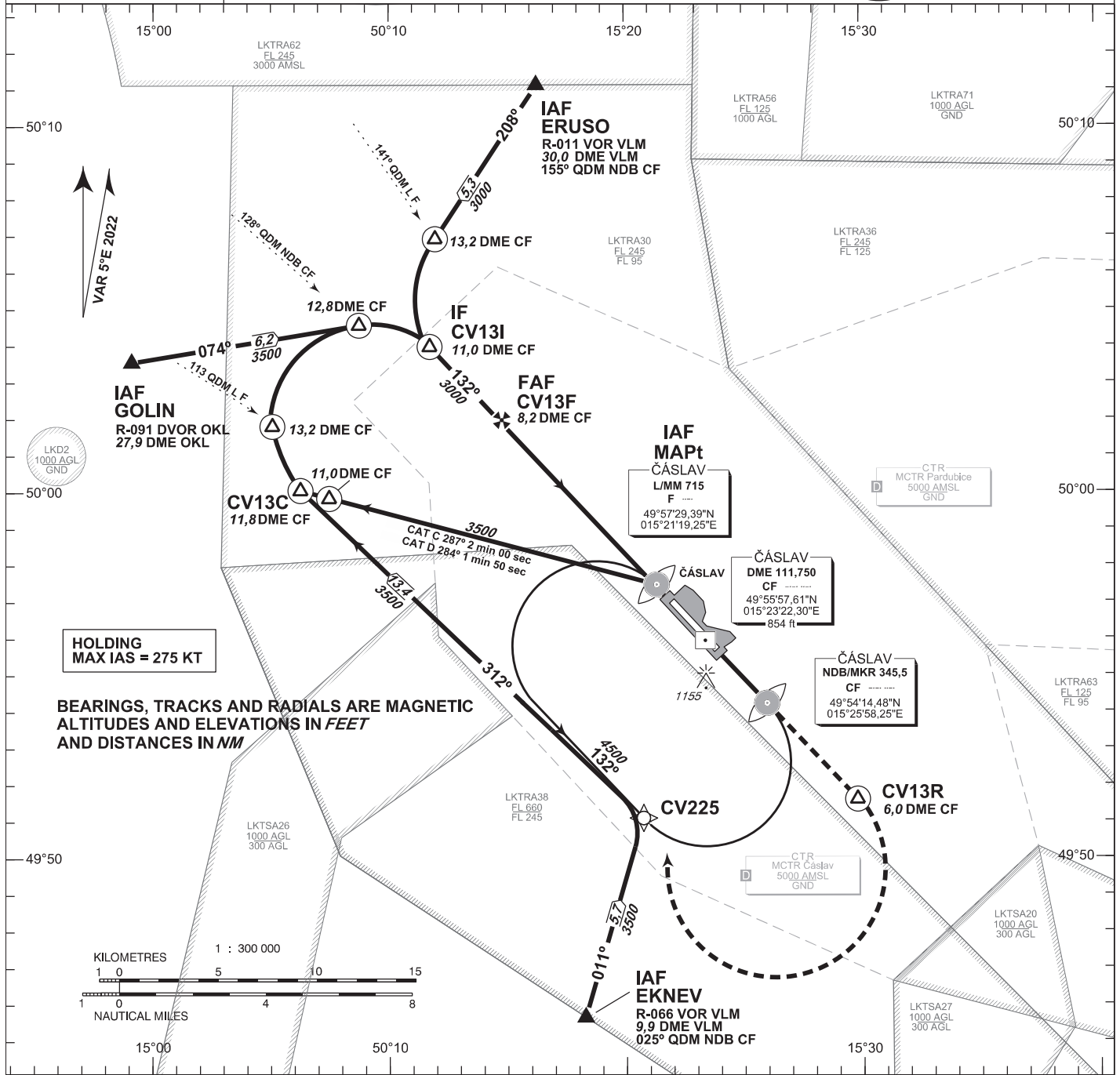
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

AERODROME ELEV **794**
 THR RWY 31 ELEV **787**
 THR RWY 13 ELEV **757**
 ARP **775**
 OCH RELATED TO THR RWY 13

ČÁSLAV RADAR	130,280	308,875 reserve
PRECISION TOWER	283,600	123,300 reserve
	134,205	129,405 reserve

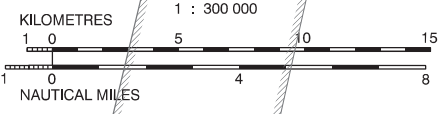


ČÁSLAV NDB (GPS) CAT C, D RWY 13



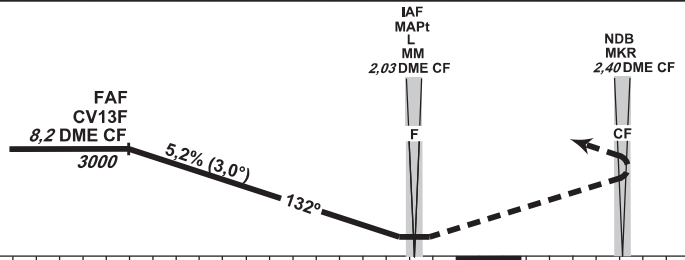
HOLDING
 MAX IAS = 275 KT

BEARINGS, TRACKS AND RADIALS ARE MAGNETIC
 ALTITUDES AND ELEVATIONS IN FEET
 AND DISTANCES IN NM



MISSED APPROACH:

Climbing to **6,0 NM DME CF** passing point CV13R turn right to L F
 In climbing **4500 ft AMSL** join holding



TRANSITION ALTITUDE **5000ft**

THR 495650,95N, 0152214,10E
 ELEV 757

OCA/OCH		A	B	C	D	DME CF NM	8,0	7,0	6,0	5,0	4,0	3,0	2,0
Straitg - In Approach	NDB	1306/548				8,0	2908	2593	2279	1964	1650	1336	1021
	PAR	1046/289											
Circling (South only)		1436/-		1653/-									

kt	80	100	120	140	160	180	230
FAF-MAPt 6,2 NM	min:sec	4:39	3:43	3:06	2:39	2:20	2:04
Rate of descent	f/min	366	457	548	640	731	1051

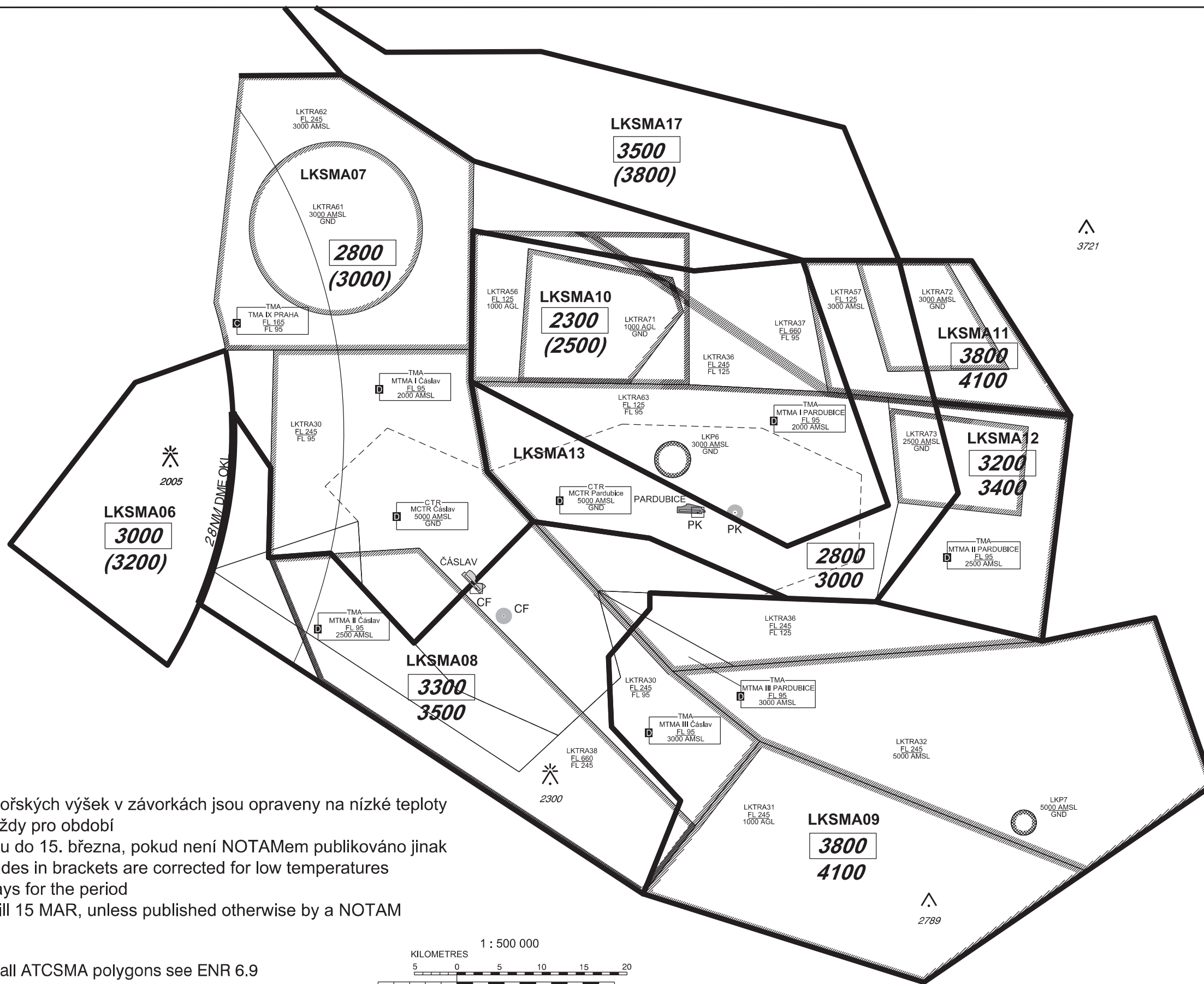
change: chart revision

Timing is not authorized for defining the MAPt.

Seznam traťových bodů / Way point list	
CF (NDB)	49 54 14,48 N 015 25 58,25 E
F (L)	49 57 29,39 N 015 21 19,25 E
CV13C	50 01 05,70 N 015 06 50,65 E
CV13I	50 04 02,91 N 015 11 49,99 E
CV13F	50 01 59,65 N 015 14 47,08 E
CV13R	49 51 35,25 N 015 29 44,71 E
CV225	49 51 06,81 N 015 20 44,03 E



Mapa minimálních nadmořských výšek pro poskytování přehledných služeb ATC v prostoru MCTR a MTMA Čáslav ATC Surveillance Minimum Altitude Chart within MCTR and MTMA Čáslav



Hodnoty nadmořských výšek v závorkách jsou opraveny na nízké teploty a jsou platné vždy pro období od 15. listopadu do 15. března, pokud není NOTAMem publikováno jinak
 Values of altitudes in brackets are corrected for low temperatures and apply always for the period from 15 NOV till 15 MAR, unless published otherwise by a NOTAM

Description of all ATCSMA polygons see ENR 6.9

Change: chart revision

Odkaz na CSV soubor s prostory a překážkami / CSV file with areas and obstacles:
https://aim.rlp.cz/ais_data/datasets/atcsma.zip

LKKV AD 2.17 VZDUŠNÝ PROSTOR LETOVÝCH PROVOZNÍCH SLUŽEB

LKKV AD 2.17 ATS AIRSPACE

1	Označení a vodorovné hranice Designation and lateral limits	CTR Karlovy Vary 50 19 18,00 N 012 43 29,00 E - 50 11 52,37 N 013 10 37,24 E - 50 06 11,71 N 013 06 49,26 E - 50 07 44,98 N 013 01 10,78 E - CWA o poloměru / with radius 6 NM se středem v / centred at ARP AD LKKV (501211N 0125454E) - 50 12 01,21 N 012 45 33,90 E - 50 13 36,29 N 012 39 43,54 E - 50 19 18,00 N 012 43 29,00 E
2	Vertikální hranice Vertical limits	3500 ft AMSL / GND
3	Klasifikace vzdušného prostoru Airspace classification	D
4	Volací znak stanoviště ATS Jazyk(y) ATS unit call sign Language(s)	VARY VĚŽ / VARY TOWER CZ, EN
5	Převodní výška Transition altitude	5000 ft AMSL
6	Poznámky Remarks	Mimo provozní dobu TWR Karlovy Vary se CTR a TMA Karlovy Vary neuplatňuje, klasifikace vzdušného prostoru se mění na třídu E a G. Informace o statusu TWR Karlovy Vary jsou vysílány ATIS (127.640) v anglickém jazyce. Informace ATIS lze získat také na ☎+420 353 239 798. Bez informace o statusu poskytování ATC je nutné považovat CTR a TMA Karlovy Vary za aktivní. Outside operational hours of TWR Karlovy Vary the CTR and TMA Karlovy Vary is not applied and the airspace classification is changing to class E and G. Information about status of TWR Karlovy Vary is broadcasted by ATIS (127.640) in English language. ATIS information can be obtained also on ☎+420 353 239 798. Without information about ATC provision status CTR and TMA Karlovy Vary shall be considered as active.

LKKV AD 2.18 SPOJOVACÍ ZAŘÍZENÍ LETOVÝCH PROVOZNÍCH SLUŽEB

LKKV AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES

Označení služby Service designation	Volací značka Callsign	FREQ	Provozní doba Hours of operation	Poznámky Remarks
1	2	3	6	7
APP	PRAHA RADAR	118.650 MHz	H24	SSR k dispozici / AVBL.
		121.500 MHz	H24	Tísňový kmitočet / Emergency FREQ.
		124.050 MHz		Náhradní kmitočet / Supplementary FREQ.
TWR	VARY VĚŽ / VARY TOWER	121.230	Jako správa AD.	VDF k dispozici / AVBL. SSR k dispozici / AVBL.
		121.500 MHz	As AD Administration.	Poznámka / Note: viz / see 2.22.4.5 Tísňový kmitočet / Emergency FREQ.
ATIS	KARLOVY VARY ATIS	127.640	H24*	Vysílání v anglickém jazyce / Broadcast in English language. Informace ATIS lze získat i na / ATIS information can be obtained also on ☎+420 353 239 798. * Mimo provozní dobu TWR Karlovy Vary se vysílají pouze informace o statusu poskytování ATC a hlášení METAR/SPECI / Outside OPR HR TWR Karlovy Vary the information about ATC provision status and METAR/SPECI report is included. Viz také / see also LKKV AD 2.17.

LKKV AD 2.19 RADIONAVIGAČNÍ A PŘÍSTÁVACÍ ZAŘÍZENÍ

LKKV AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS

Druh zařízení, CAT ILS (VOR/ILS VAR) Type of aid, CAT of ILS (VOR/ILS VAR)	ID	FREQ	Provozní doba Hours of operation	Zeměpisné souřadnice místa vysílací antény Position of transmitting antenna coordinates	Nadmořská výška vysílací antény DME Elevation of DME transmitting antenna	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5	6	7
DME 29	KVY	111.550 MHz (CH 52Y)	H24	501204.39N 0125533.43E	2038 ft	Dosah / Range 25 NM
LOC 29 (CAT I/C/2) (MAG: 4°E/2020)	KVY	111.550 MHz	H24	501225.37N 0125401.80E	-	LOC Course 289° MAG LOC pokrytí / coverage: 18 NM v rozmezí / in scope ± 10° 10 NM v rozmezí / in scope ± 35°
GP 29	-	332.750 MHz	H24	501204.39N 0125533.43E	-	GP 3° ILS RDH 54,1 ft
MM 29	tečka, čárka dot, dash	75 MHz	H24	501144.77N 0125629.89E	-	0,53 NM k / to THR RWY 29

Druh zařízení, CAT ILS (VOR/ILS VAR) Type of aid, CAT of ILS (VOR/ILS VAR)	ID	FREQ	Provozní doba Hours of operation	Zeměpisné souřadnice místa vysílací antény Position of transmitting antenna coordinates	Nadmořská výška vysílací antény DME Elevation of DME transmitting antenna	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5	6	7
L (MAG: 4°E/2020)	L (VRATA)	365 kHz	H24	501144.84N 0125630.07E	-	0,53 NM k / to THR RWY 29 Dosah / Range: 25 NM
VDF	-	Viz tabulka / see table 2.18.	H0	501150.47N 0125519.22E	-	

LKKV AD 2.20 PRAVIDLA PRO MÍSTNÍ PROVOZ

2.20.1 Piloti letadel o MTOM nad 5700 kg ve dne a všech letadel v noci jsou povinni využít pro vzlet celou délku RWY 11/29 použitelnou pro rozjezd (TORA).

Otáčení letadel kódového písmene C na RWY 11/29 není žádoucí z důvodu extrémního namáhání asfaltového povrchu v místě vnitřního hlavního podvozku.

Z tohoto důvodu je vyžadováno dodržování standardních postupů pro otáčení letadel, tj. použití obratiště RWY 29 a/nebo TWY D a TWY E, v maximální možné míře.

2.20.2 V prostoru 1,5 km vlevo od osy RWY 29 a 7 km před THR RWY 29 se provádí těžba homin spojená s odstřelem.

2.20.3 Pohyby a rozmístování letadel na odbavovací stání na odbavovacích plochách APN M a APN E řídí řídicí odbavovací plochy. Na stání na APN W a APN S zajišťují velitel letadla sám, služba řídicího odbavovací plochy se na APN W a APN S poskytuje pouze na vyžádání.

Každé letadlo, které vjíždí na APN M nebo APN E, smí na přidělené odbavovací stání vstoupit pouze za asistence řídicího odbavovací plochy. Letištní řídicí věž (TWR) informuje posádku o přiděleném stání, na základě informace od řídicího odbavovací plochy. TWR zajišťuje pohyb letadla po provozní ploše až na hranici odbavovacího stání, kde odpovědnost za pohyb letounu přebírá řídicí odbavovací plochy. Řídicí odbavovací plochy zajišťuje bezpečné navedení letadel na přidělené stání. V případě zaneprázdnění řídicího odbavovací plochy nechá TWR letadlo pojiždějí na APN M nebo APN E vyčkávat tak, aby co nejméně bránilo ostatnímu letištnímu provozu.

Při pojiždění na příslušnou odbavovací plochu očekávejte předání mezi TWR a řídicím odbavovací plochy na hranici mezi pojezdovou dráhou a stáním letadla – viz mapa LKKV AD 2-21.

2.20.4 Povolení k pojiždění vydané letištní řídicí věží nezbavuje pilota povinnosti řídit se pokyny řídicího odbavovací plochy. Zahájí-li pilot pojiždění nebo pokračuje-li v pojiždění bez vedení řídicího odbavovací plochy, zodpovídá sám za střetnutí s jinými letadly, vozidly, osobami nebo předměty na odbavovací ploše.

2.20.5 Posádky letadel jsou povinny setrvat u letadla do příjezdu vozidla provozovatele letiště. Z bezpečnostních důvodů je zakázáno se pohybovat po odbavovacích plochách bez souhlasu provozovatele letiště.

2.20.6 Kompletní odbavení letů zajišťuje společnost Letiště Karlovy Vary s.r.o..

2.20.7 Provozovatelé letadel jsou povinni písemně žádat provozovatele letiště o změnu provozní doby letiště pro sérii letů (t. j. pravidelně se opakujících letů), která bude uskutečněna mimo původně vy publikovanou provozní dobu letiště, 30 dní předem, nejpozději do 15. dne měsíce před měsícem konání prvního letu a pro jednotlivé lety 24 hodin předem.

Ref AIP AD 2 LKKV AD 2.3.

2.20.8 Kromě ustanovení v části **GEN 4.3.1.2** je vyžadován následující postup pro denní a noční výcvikové VFR lety mimo publikovanou provozní dobu (se službou TWR/APP nebo Poskytováním informací známému provozu):

- Žádost o tyto lety je nutno podat písemně provozovateli letiště v pracovní den minimálně 24 hodin předem.
- Žádost musí obsahovat:

LKKV AD 2.20 LOCAL TRAFFIC REGULATIONS

2.20.1 Pilots of aircraft with MTOW over 5700 kg in the daytime and all aircraft at night shall use all the take-off run available (TORA) distance of RWY 11/29 for take-off.

Turning around of the aircraft with code letter C on RWY 11/29 is not eligible due to extreme stress on the asphalt pavement in the area around the inner main landing gear.

Hence, the adherence to standard procedures for turning around, i.e. use of RWY 29 turn pad and / or TWY D and TWY E, is requested as far as possible.

2.20.2 Rock mining (quarry) connected with blasting is carried out in the area 1.5 km left of RWY 29 centre line and 7 km in front of THR RWY 29.

2.20.3 The movements and positioning of aircraft on the stands on the APN M and APN E are controlled by the marshaller. On the stands on APN W and APN S, the pilot-in-command maneuvers independently. On APN W and APN S marshaller's services are provided only upon request.

Any aircraft entering APN M or APN E may approach its assigned stand only under the guidance of the marshaller. The aerodrome control tower (TWR) informs the crew of the assigned stand based on information from the marshaller. TWR manages the movement of the aircraft across the movement area up to the boundary of the stand area, where responsibility for the aircraft's movement is then taken over by the marshaller. The marshaller ensures the safe guidance of aircraft to their assigned stands. In case the marshaller is not available, TWR will have the aircraft taxiing to APN M or APN E hold a position so that minimally obstructs other airport operations.

When taxiing to the appropriate apron, expect a handover between the TWR and the marshaller at the boundary between the taxiway and the aircraft stand - see LKKV chart AD 2-21.

2.20.4 Taxi clearance issued by TWR does not relieve the pilot of the duty to follow the instructions of the marshaller. If the pilot begins or continues taxiing without guidance from the marshaller, he/she is solely responsible for avoiding collisions with other aircraft, vehicles, persons, or objects on the apron.

2.20.5 Aircraft crews are required to remain with the aircraft until the arrival of an airport operator vehicle. For safety reasons, it is prohibited to move around the aprons without the consent of the airport operator.

2.20.6 Complete handling services of flights are provided by company Airport Karlovy Vary.

2.20.7 Aircraft operators are obliged to present a written request for a change in AD operational hours for a series of flights (regularly repeated flights), which will be performed outside of the published aerodrome operational hours, 30 days in advance, not later than the 15th day of the month preceding the month when the first flight of the series is executed. For single flights 24 hours in advance.

Ref AD 2 LKKV AD 2.3.

2.20.8 In addition to the provision in **GEN 4.3.1.2** the following procedure is required for day and night training VFR flights out of the published operational hours (with TWR / APP service or the unit providing information to known traffic):

- A request for these flights shall be submitted in a writing to AD operator in working day at least 24 hours in advance.
- The request shall include:



- a) typ letadla, imatrikulační značku, MTOW;
 - b) specifikace provozovatele letadla pro vyúčtování;
 - c) předpokládaný čas začátku a ukončení výcviku, zda je požadováno prodloužení provozní doby letiště a zda je požadováno použití světelného zabezpečovacího zařízení.
- Provozovatel letiště předá žadateli písemně schválení požadovaného výcviku bez nebo s případným omezením nejpozději do 1600 hod následujícího dne od podání žádosti.

2.20.9 Omezení akrobatických letů

2.20.9.1 Akrobatické lety nad letištěm je možné provádět pouze v prostoru východně od THR RWY 30.

2.20.10 Mimo publikovanou provozní dobu AD je povolen pouze provoz letadel provozovaných Leteckým klubem Karlovy Vary, z.s. za těchto podmínek:

- FIRE CAT 2 zajišťuje Letecký klub Karlovy Vary;
- nejsou povoleny lety v noci, výcvikové lety pro získávání průkazu způsobilosti, provoz 2 letadel současně a lety vyžadující celní či pásové odbavení.

Odpovědná osoba: Jiří Duras ☎+420 603 871 189.

2.20.11 Koordinace místní letové činnosti se stanovištěm ATS

2.20.11.1 Místní letová činnost (MLČ)

Místní letovou činností (MLČ) se rozumí letové aktivity, vztahující se k opakovaným přistáním a vzletům, letným přistáním a vzletům a nízkým přiblížením (průletům) nad RWY příslušného letiště.

Ke koordinaci MLČ se používá aplikace LARS (Local Activity Reservation System), přístupná z webového prostředí pomocí rozhraní webového prohlížeče.

Každý uživatel musí být v systému registrovaný a mít vlastní přihlašovací údaje (jméno a heslo) jednotné pro aplikace Letecké informační služby. Bez přihlášení není možné vytvářet ani spravovat žádné rezervace.

2.20.11.2 Piloti a provozovatelé letadel

Piloti a provozovatelé letadel, zamýšlející provádět MLČ v CTR / TMA Karlovy Vary, jsou povinni prostřednictvím formuláře na webové stránce <https://lars.rlp.cz/home> vložit svůj požadavek na MLČ uvedením základních parametrů letu (pravidla letu, typ letadla, identifikace letu, kontakt na pilota, požadované časové rozmezí pro provedení MLČ a popisem požadované MLČ).

Pro provedení MLČ je nevyhnutelné získat potvrzení v podobě "slotu MLČ", jež bude obsahovat časové vymezení, v němž má být předpokládána činnost provedena.

Získání slotu MLČ je nezbytné pro piloty a provozovatele letadel v případě záměru provádět aktivity charakteru opakovaných:

- vzletů a přistání (resp. letných přistání a vzletů),
- nízkých přiblížení (průletů) nad RWY nebo
- přiblížení podle přístrojů na LKKV bez ohledu na pravidla letu či druh letu.

Slot MLČ představuje výhradně čas provádění MLČ. Za čas zahájení místní letové činnosti se považuje vstup do CTR nebo TMA Karlovy Vary. Za ukončení místní letové činnosti se považuje čas, kdy je zahájen odlet na letiště určené nebo čas přistání na LKKV.

Rezervace se nepoužívá pro jednotlivé pohyby na RWY, které neodpovídají charakteru MLČ, tj. např.:

- jeden let po letištním provozním okruhu, který začíná i končí na příslušném letišti,
- jedno letmé přistání a vzlet při traťovém letu, kdy letiště vzletu a / nebo letiště určení se liší od příslušného letiště nebo
- jedno přiblížení podle přístrojů, ukončené úplným přistáním nebo nízkým přiblížením (průletem), s pokračováním na jiné letiště.

- a) type of aircraft, registration mark, MTOW;
 - b) operator specification for billing purposes;
 - c) estimated time of the beginning and termination of training flights, if extension of the AD operational hours is requested and if the usage of lighting aids is requested.
- The AD operator will inform the applicant in writing of the approval of the requested training with or without possible restrictions on the next day after submission of the application till 1600 at the latest.

2.20.9 Aerobatic flights restriction

2.20.9.1 Aerobatic flights over the aerodrome are allowed only in the area east of THR RWY 30.

2.20.10 Outside the AD operational hours, only the traffic of aircraft operated by the Aerobatics Flight Center Karlovy Vary is allowed following the conditions:

- FIRE CAT 2 is provided by the Aerobatics Flight Center Karlovy Vary;
- Night flights, training flights to obtain pilot license, operation of 2 aircraft at the same time and flights requiring customs and immigration clearance are not allowed.

Responsible person: Jiří Duras ☎+420 603 871 189.

2.20.11 Coordination of Local Flight Activity with the ATS unit

2.20.11.1 Local flight activity (LFA)

The term "local flight activity" (LFA) means a flight activity related to repetitive landings and take-offs, touch and go landings and low approaches (passes) over the RWY at the appropriate airport.

The coordination is executed by means of the LARS (Local Activity Reservation System) application, which is accessible from the web environment via a web browser's interface.

Each user has to be registered in the system (by using login name and password) common to the application of Flight information services of the CR. Without signing in to the system, it is not allowed to create or modify any reservation.

2.20.11.2 Pilots and aircraft operators

Pilots and aircraft operators intending to execute a LFA in the CTR / TMA Karlovy Vary are obliged to submit their requirement by filling out the form on <https://lars.rlp.cz/home> together with the basic flight parameters (flight rules, type of flight, flight identification, contact to the pilot, requested LFA time period) and with the description of the requested LFA.

For the LFA to be performed, it is inevitable to obtain the confirmation in a form of a "LFA slot", containing a time period, determined for the execution of the expected flight activity.

The LFA slot acquisition is compulsory for all pilots and aircraft operators intending to perform the activities characterized as repetitive:

- landings and take-off (touch and go landings)
- low approaches over the RWY or
- instrument approach at LKKV irrespective of the flight rules and / or the type of flight.

A LFA slot represents the time period of the LFA execution exclusively. The time of entry to the CTR or TMA Karlovy Vary is considered the time of the LFA beginning. The time of the LFA termination is considered when the outbound flight is commenced towards the destination aerodrome or the time of landing at LKKV.

The reservation is not required for single movements over the RWY not corresponding to the principle of LFA, i.e. e.g.:

- one aerodrome traffic circuit flight beginning and terminating at the appropriate airport,
- single touch and go at a local airport from cross country flights where the departure and / or arrival airport are different from the appropriate aerodrome or
- single instrument approach terminated with full stop landing or with low approach (pass) continuing to other destination than the local airport.

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

2.20.11.3 Náhradní postupy

V případě výpadku nebo poruchy LARS se MLČ v TMA / CTR Karlovy Vary koordinuje se stanovištěm ATS telefonicky

- pro lety VFR na čísle:
☎ +420 353 239 716 KARLOVY VARY VĚŽ
- pro lety IFR na čísle:
☎ +420 220 372 718 ACC PRAHA

nejpozději 2 hodiny před zamýšleným zahájením MLČ.

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

2.20.11.3 Contingency procedures

In case of LARS outage or failure, the LFA in the TMA / CTR Karlovy Vary shall be coordinated with the ATC unit

- for VFR flights by phone:
☎ +420 353 239 716 KARLOVY VARY TOWER
- for IFR flights by phone:
☎ +420 220 372 718 ACC PRAHA

not less than 2 hours before LFA beginning.

LKKV AD 2.21 POSTUPY PRO OMEZENÍ HLUKU

2.21.1 Omezení letů

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

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

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

2.21.2 Omezení akrobatických letů nad letištěm.

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

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

2.21.4 Všesměrové odlety z RWY 29 letadel kategorie C a D nejsou povoleny točit doprava severně od prodloužené osy dráhy dříve než po minutě 4.0NM DME KVY.

LKKV AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

2.21.1 Restrictions of flights

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

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

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

2.21.2 Restrictions of acrobatic flights over the aerodrome.

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

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

2.21.4 Omnidirectional departures from RWY 29 of aircraft category C and D are not allowed to turn right north of the RWY centre line sooner than passing 4.0 NM DME KVY.

LKKV AD 2.22 LETOVÉ POSTUPY

2.22.1 VŠEOBECNĚ

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

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

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

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

2.22.1.4 Krátkodobé přerušení poskytování ATS stanovištěm TWR

Během publikované provozní doby Karlovy Vary TWR může docházet ke krátkodobému přerušení poskytování ATS stanovištěm TWR (zpravidla do 10 minut). Lety VFR, zejména provádějí-li se bez podaného letového plánu, mohou očekávat zdržení při vydávání letových povolení. Dočasné přerušení poskytování ATS se oznamuje vysláním informace ATIS (127.640 MHz):

"Karlovy Vary Tower is temporarily closed, all traffic to CTR Karlovy Vary is prohibited, stand by for Karlovy Vary Tower reopening."

LKKV AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

2.22.1 GENERAL

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

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

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

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

2.22.1.4 Temporary suspension of ATS provision by TWR

Karlovy Vary TWR provision of ATS may be interrupted with short notice during published operational hours of TWR (usually up to 10 minutes). VFR flights, especially when operated without flight plan, may expect delays in issuing ATC clearances. Temporary suspension of ATS provision is announced by broadcasting information by means of ATIS (127.640 MHz):

"Karlovy Vary Tower is temporarily closed, all traffic to CTR Karlovy Vary is prohibited, stand by for Karlovy Vary Tower reopening."



2.22.1.5 Během dočasného přerušení se letadlům zakazuje vstup do CTR Karlovy Vary až do obnovení poskytování ATS, vyčkávání se provádí mimo CTR Karlovy Vary. Podrobné informace o předpokládané délce přerušení poskytování ATS lze získat za letu na Praha Information (126,100 MHz), Praha Radar (118.650 MHz) nebo na AD LKKV (pracovišti odbavení letů).

2.22.1.5 During the temporary suspension of ATS provision, all aircraft shall avoid entering CTR Karlovy Vary and wait outside the CTR Karlovy Vary for reopening of ATS provision. For detailed information about duration of the ATS provision suspension, inflight aircraft may contact Praha Information (126,100 MHz, Praha Radar (118.650 MHz) and aircraft positioned on AD may contact the handling office.

2.22.2 POSTUPY PRO IFR LETY

2.22.2 PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS

2.22.2.1 Vyčkávání

2.22.2.1 Holding

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

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

2.22.2.2 Přiblížení

2.22.2.2 Approaches

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

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

2.22.2.2.2 Je-li letadlu povoleno službami řízení letového provozu klesat na IAF BALTU do FL 60, provede velitel letadla přímé přiblížení od IAF BALTU. V opačném případě mu bude přidělena STAR BALTU 2P na IAF DONAD.

2.22.2.2.2 If the aircraft is cleared by ATS, descend to IAF BALTU to FL 60, the pilot-in-command will perform a straight-in approach from IAF BALTU. In the opposite case he / she will be assigned to STAR BALTU 2P to IAF DONAD.

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

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

Poznámka: Dostupnost signálu DME/DME není zaručena.

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

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

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

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

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

2.22.2.3 Přiblížení okruhem

2.22.2.3 Visual manoeuvring (circling)

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

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

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

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

RWY 11 - pravý okruh

RWY 11 - right circling

RWY 29 - levý okruh.

RWY 29 - left circling.

2.22.2.4 Odlety

2.22.2.4 Departures

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

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

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

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

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

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

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

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

Poznámka: Dostupnost signálu DME/DME není zaručena.

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

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

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

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

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

2.22.2.5 Odlety po tratích jiných než SID

2.22.2.5 Departures other than via SID

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

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



2.22.2.5.1 Vizualní odlety

Vizualní odlety za účelem vyhnout se význačné oblačnosti v prostoru po vzletu a počátečního stoupání jsou povoleny pro všechna letadla.

Vizualní odlety za účelem zvýšení kapacity letišť jsou povoleny pro všechna letadla s ohledem na omezení uvedená v **LKKV AD 2.21** Postupy pro omezení hluku.

Vizualní odlety jsou povoleny pouze ve dne.

Letové povolení k provedení vizualního odletu lze vydat na základě žádosti pilota nebo 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 nadmožské výšky (MSA) nebo do minimální nadmožské výšky pro poskytování přehledových služeb (ATCSMA) podle toho, jak bude stanoveno v ATC povolení;
- je pilot odpovědný za dodržení bezpečné výšky nad překážkami až do takto stanovené nadmožské výšky;
- musí pilot před vzletem s tímto postupem souhlasit;
- letová posádka by s ohledem na charakter vizualní fáze odletového postupu měla zvážit vhodnost použití techniky vzletu s redukováním tahem.

2.22.2.5.2 Všesměrové odlety

Všesměrové odlety za účelem vyhnout se význačné oblačnosti v prostoru po vzletu a počátečního stoupání jsou povoleny pro všechna letadla.

Všesměrové odlety za účelem zvýšení kapacity letišť jsou povoleny pro všechna letadla s ohledem na omezení uvedená v **LKKV AD 2.21** Postupy pro omezení hluku.

Všesměrové odlety jsou povoleny ve dne i v noci.

Letové povolení k provedení všesměrového odletu lze vydat na základě žádosti pilota nebo z iniciativy ATC, přičemž musí být akceptováno pilotem.

K provedení všesměrového odletu z RWY 11

- může být první zatáčka po vzletu doprava jižně od prodloužené osy RWY zahájena nejdříve po dosažení 3000 ft AMSL;
- může být první zatáčka po vzletu doleva severně od prodloužené osy RWY zahájena nejdříve po dosažení 3300 ft AMSL;
- musí být dodržen minimální gradient stoupání 5% do 4500 ft AMSL;
- musí být po průletu 4500 ft AMSL udržován minimální gradient 3,3% do 5800 ft AMSL;
- je pilot odpovědný za dodržení takto vydaného ATC povolení;
- pilot musí před vzletem s tímto postupem souhlasit;
- letová posádka by s ohledem na předepsané gradienty stoupání měla zvážit vhodnost použití techniky vzletu s redukováním tahem.

K provedení všesměrového odletu z RWY 29

- může být první zatáčka po vzletu doleva jižně od prodloužené osy RWY zahájena nejdříve po dosažení 3000 ft AMSL;
- může být první zatáčka po vzletu doprava severně od prodloužené osy RWY zahájena nejdříve po dosažení 3300 ft AMSL;
- musí být dodržen minimální gradient stoupání 5% do 4500 ft AMSL;
- musí být po průletu 4500 ft AMSL udržován minimální gradient 3,3% do 5800 ft AMSL;
- je pilot odpovědný za dodržení takto vydaného ATC povolení;
- pilot musí před vzletem s tímto postupem souhlasit;
- letová posádka by s ohledem na předepsané gradienty stoupání měla zvážit vhodnost použití techniky vzletu s redukováním tahem.

2.22.2.5.1 Visual departures

Visual departures for the purpose of adverse weather avoidance during take-off and initial climb-out are allowed for all aircraft.

Visual departures for the purpose of airport capacity are allowed for all aircraft in respect of restrictions stated in **LKKV AD 2.21** Noise abatement procedures.

Visual departures are permitted during daytime only.

ATC clearance to execute a visual departure may be issued upon a request of the pilot or 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;
- 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.

2.22.2.5.2 Omnidirectional departures

Omnidirectional departures for the purpose of adverse weather avoidance during take-off and initial climb-out are allowed for all aircraft.

Omnidirectional departures for the purpose of airport capacity are allowed for all aircraft in respect of restrictions stated in **LKKV AD 2.21** Noise abatement procedures.

Omnidirectional departures are permitted during daytime and nighttime.

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

To execute an omnidirectional departure from RWY 11

- the first turn after take-off to the right to south of RWY centre line can be executed after reaching 3000 ft AMSL as the earliest;
- the first turn after take-off to the left to north of RWY centre line can be executed after reaching 3300 ft AMSL as the earliest;
- a minimum climb gradient of 5% shall be maintained until 4500 ft AMSL;
- after passing 4500 ft AMSL a minimum climb gradient of 3.3% shall be maintained until 5800 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;
- with regard to the projected climb gradient of an omnidirectional departure procedure, the flight crew should consider the suitability of the use of reduced take-off technique.

To execute an omnidirectional departure from RWY 29

- the first turn after take-off to the left to south of RWY centre line can be executed after reaching 3000 ft AMSL as the earliest;
- the first turn after take-off to the right to north of RWY centre line can be executed after reaching 3300 ft AMSL as the earliest;
- a minimum climb gradient of 5% shall be maintained until 4500 ft AMSL;
- after passing 4500 ft AMSL a minimum climb gradient of 3.3% shall be maintained until 5800 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;
- with regard to the projected climb gradient of an omnidirectional departure procedure, the flight crew should consider the suitability of the use of reduced take-off technique.



2.22.3 PŘEHLEDOVÉ SLUŽBY ATS A POSTUPY

2.22.3.1 V CTR, TMA Karlovy Vary a přilehlé části CTA 2 PRAHA jsou poskytovány přehledové služby ATS pouze letadlům vybaveným odpovídačem SSR. Radarová přiblížení se neprovádějí.

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

2.22.3.3 Přehledové systémy ATS

SSR, WAM využity jakožto zdroje přehledové informace.

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

2.22.4 POSTUPY PRO VFR LETY**2.22.4.1 Přílety**

2.22.4.1.1 Piloti letadel letících podle VFR v hladinách do 3500 ft AMSL včetně, musí nejméně 3 minuty před vstupem do CTR navázat spojení na kmitočtu VARY TWR 121.230, nastavit kód A2000 podle ENR 1.6.2.4.5, jsou-li vybaveny odpovídači SSR a pokud předtím nedostali od stanoviště ATS pokyn k nastavení diskretního kódu, a předat údaje o letu podle **ENR 1.2.1.10**.

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

2.22.4.1.2 Piloti letadel letících podle VFR v hladinách nad 3500 ft AMSL, musí nejméně 3 minuty před vstupem do TMA navázat spojení na kmitočtu PRAHA RADAR 118.650 MHz, nastavit kód A2000 na odpovídači SSR podle ENR 1.6.2.4.5, pokud předtím nedostali od stanoviště ATS pokyn k nastavení diskretního kódu, a předat údaje o letu podle ENR 1.2.1.10.

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

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

- Severně od bodu ALFA
- Jižně od bodu BRAVO

až do obdržení dalších instrukcí od ATC.

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

2.22.4.2 Odlety

2.22.4.2.1 Piloti odlétávajících letadel VFR musí nastavit kód A2000 na odpovídači podle ENR 1.6.2.4.5, je-li letadlo vybaveno provozuschopným odpovídačem SSR a navázat spojení na kmitočtu VARY TWR 121.230 za účelem předání údajů o letu podle **ENR 1.2.1.10** a obdržení letového povolení.

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

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

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

2.22.3 ATS SURVEILLANCE SERVICES AND PROCEDURES

2.22.3.1 In CTR, TMA Karlovy Vary and adjacent part of CTA 2 PRAHA the ATS surveillance services are provided for SSR transponder equipped aircraft only. Radar approaches are not conducted.

2.22.3.2 A reduced ATS surveillance systems separation minimum 3 NM is applied to a distance of 32 NM DME KVV and within FIR PRAHA only.

2.22.3.3 ATS Surveillance systems

SSR, WAM used as the surveillance information sources.

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

2.22.4 PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS**2.22.4.1 Arrivals**

2.22.4.1.1 Pilots of aircraft flying under VFR at levels up to and including 3500 ft AMSL, shall establish radio contact with VARY TWR on 121.230 at least 3 minutes before entering CTR, select the code A2000 according to ENR 1.6.2.4.5, when equipped with operational SSR transponder and unless have been instructed to set a discrete code by an ATS unit, and pass information about the flight according to **ENR 1.2.1.10**.

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

2.22.4.1.2 Pilots of aircraft flying under VFR at levels above 3500 ft AMSL, shall establish radio contact with PRAHA RADAR on 118.650 MHz at least 3 minutes before entering TMA, select the SSR code A2000 according to ENR 1.6.2.4.5, unless have been instructed to set a discrete code by an ATS unit, and pass information about the flight according to ENR 1.2.1.10.

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

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

- North of point ALFA
- South of point BRAVO

until further ATC instructions.

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

2.22.4.2 Departures

2.22.4.2.1 Pilots of departing VFR aircraft shall select the SSR code A2000 according to ENR 1.6.2.4.5, when the aircraft is equipped with operational SSR transponder, establish radio contact with VARY TWR 121.230 to pass information about flight according to **ENR 1.2.1.10** and obtain ATC clearance..

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.22.4.5 Letové posádky letů VFR jsou žádány, aby před vstupem do prostorů CTR/TMA Karlovy Vary mimo publikovanou provozní dobou stanoví ATS Karlovy Vary voláním kmitočtu VARY VĚŽ 121.230 ověřily aktivaci těchto prostorů. Postup je odůvodněn možnou změnou provozní doby letiště a služeb ATS, kdy z časových důvodů již není možné vydat příslušný NOTAM.

2.22.4.5 Crew of VFR flights are required to call VARY TWR on 121.230 before entering CTR/TMA Karlovy Vary outside the operational hours of the KARLOVY VARY ATS units to verify the activation of these areas. This is because there may be a change to aerodrome / ATS operational hours at a short notice when due to time constraints an appropriate NOTAM could not be issued.

2.22.5 SNÍŽENÁ MINIMA ROZSTUPU NA DRÁZE

2.22.5 REDUCED RUNWAY SEPARATION MINIMA

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

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

Snížená minima rozstupu na dráze smí být použita:

Reduced runway separation minima shall be applied:

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

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

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

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

2.22.5.3 Podmínky pro použití snížení minima rozstupu na dráze.

2.22.5.3 Conditions for reduced runway separation minima.

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

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

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

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

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

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

Přistávající letadla:

Landing aircraft:

- následující přistávající letadlo kategorie 1 může minout práh RWY, jestliže předcházející letadlo je kategorie 1 nebo 2 a:

- succeeding landing Category 1 aircraft may cross the runway threshold when the preceding aircraft is a Category 1 aircraft or Category 2 aircraft which either:



a) přistálo a minulo bod nejméně 600 m od prahu RWY, je v pohybu a uvolní RWY bez pojíždění zpět po dráze; nebo

b) provedlo vzlet a minulo bod nejméně 600 m od prahu RWY

a) has landed and has passed a point at least 600 m from the threshold of the runway, is in motion and will vacate the runway without backtracking; or

b) is airborne and has passed a point at least 600 m from the threshold of the runway.

Odlétávající letadla:

- letadlu kategorie 1 může být povolen vzlet, jestliže předcházející odlétávající letadlo je kategorie 1 nebo 2, je po vzletu a minulo bod ve vzdálenosti 600 m nebo větší od polohy následujícího letadla.

Poznámka: Postupy pro snížení minima rozstupu u následujícího letadla kategorie 2 nebo 3 se neaplikují.

Departing aircraft:

- Category 1 aircraft may be cleared for take-off when the preceding departing aircraft is a Category 1 aircraft or Category 2 aircraft which is airborne and has passed a point at least 600 m from the position of the succeeding aircraft.

Note: Reduced runway separation minima are not applied to succeeding aircraft category 2 and 3.

2.22.6 SEZNAM TRAŤOVÝCH BODŮ

2.22.6 WAYPOINT LIST

Seznam traťových bodů / Waypoint list	
Název / Designation	Souřadnice / Coordinates
KV110	501655.30N 0125327.59E
KV111	502117.57N 0123721.03E
KV112	500651.26N 0125038.07E
KV113	501018.28N 0123757.20E
KV114	501214.76N 0123046.22E
KV116	501026.78N 0130114.35E
KV118	500511.68N 0125711.32E
KV119	502110.33N 0125920.67E
KV123	500833.88N 0132607.96E
KV291	500155.29N 0131035.25E
KV292	500656.23N 0131356.91E
KV293	501955.70N 0130033.36E
KV294	502037.67N 0132134.18E
KV296	501334.82N 0124947.45E
KV297	501555.15N 0124111.24E
KV298	502011.15N 0124542.80E
KV299	500808.00N 0124801.50E

2.22.7 RNAV standardní přístrojové odletové tratě (RNAV SID) 2.22.7 RNAV Standard Departure Routes - Instrument (RNAV SID)

(RNAV SID) - RWY 11

Označení Designation	Trať / Track	Po vzletu / After take off		Poznámky / Remarks
		Stoupat do Climb to	Spojení Communication	
1	2	3	4	5
BALTU1Z BALTU ONE ZULU DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (109°) na / to BALTU.			MNM ASC 5% do / to 4500 ft.
KILNU4Z KILNU FOUR ZULU DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (109°) na / to KV116 (fly-over); točit doprava / turn right (direct to fix) na / to KV118 (fly-by); točit doprava tratí / turn right track 288° na / to KV112 (fly-by); točit doprava tratí / turn right track 003° na / to KILNU.			MNM ASC 5% do / to 4500 ft.
ODPAL3W ODPAL THREE WHISKY DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (109°) na / to KV116 (fly-over); točit doprava / turn right (direct to fix) na / to KV118 (fly-by); točit doprava tratí / turn right track 288° na / to KV112 (fly-by); točit doprava tratí / turn right track 017° na / to KV119 (fly-by); točit doprava tratí / turn right track 068° na / to ODPAL.			Minout / Pass KV116 ve / at 3200 ft AMSL nebo výše / or above.
ODPAL3Z ODPAL THREE ZULU DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (109°) na / to BALTU (fly-by); točit doleva tratí / turn left track 048° na / to KV123 (fly-by); točit doleva tratí / turn left track 026° na / to ODPAL.	Dle povolení ATC According to ATC clearance	PRAHA RADAR 118.650 MHz	MNM ASC 5% do / up to 4500 ft.
LOMKI1Z LOMKI ONE ZULU DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (109°) na / to KV116 (fly-over); točit doprava / turn right (direct to fix) na / to LOMKI.			
OKG3Z CHEB THREE ZULU DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (109°) na / to KV116 (fly-over); točit doprava / turn right (direct to fix) na / to KV118 (fly-by); pokračovat tratí / continue on track 263° na / to OKG VOR/DME.			MNM ASC 5% do / to 4500 ft.
RAPET6Z RAPET SIX ZULU DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (109°) na / to KV116 (fly-over); točit doprava / turn right (direct to fix) na / to KV118 (fly-by); pokračovat tratí / continue on track 281° na / to RAPET.			Minout / Pass KV116 ve / at 3200 ft AMSL nebo výše / or above.
VARIK8Z VARIK EIGHT ZULU DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (109°) na / to KV116 (fly-over); točit doprava / turn right (direct to fix) na / to KV118 (fly-by); točit doprava tratí / turn right track 288° na / to KV112 (fly-by); pokračovat tratí / continue on track 297° na / to VARIK.			



(RNAV SID) - RWY 29

Označení Designation	Trať / Track	Po vzletu / After take off		Poznámky / Remarks
		Stoupat do Climb to	Spojení Communication	
1	2	3	4	5
BALTU2F BALTU TWO FOXTROT DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (289°) na / to KV296 (fly-over); točit doleva / turn left (direct to fix) na / to KV299 (fly-by); točit doleva tratí / turn left track 109° na / to DONAD (fly-by); točit doleva tratí / turn left track 084° na / to BALTU.	Dle povolení ATC According to ATC clearance	PRAHA RADAR 118.650 MHz	MNM ASC 5% do / to 4500 ft. Minout / Pass KV296 ve / at 2900 ft AMSL nebo výše / or above. MAX IAS 230 kt na / at KV296.
KILNU3F KILNU THREE FOXTROT DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (289°) na / to KV296 (fly-over); pokračovat tratí / continue track 289° na / to KV297 (fly-by); točit doprava tratí / turn right track 030° na / to KILNU.			MNM ASC 5% do / to 4500 ft. Minout / Pass KV296 ve / at 2900 ft AMSL nebo výše / or above. MAX IAS 230 kt na / at KV297.
ODPAL3F ODPAL THREE FOXTROT DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (289°) na / to KV296 (fly-over); pokračovat tratí / continue track 289° na / to KV297 (fly-by); točit doprava tratí / turn right track 030° na / to KV298 (fly-by); točit doprava tratí / turn right track 071° na / to ODPAL.			MNM ASC 5% do / to 4500 ft. Minout / Pass KV296 ve / at 2900 ft AMSL nebo výše / or above. MAX IAS 230 kt na / at KV297.
LOMKI1F LOMKI ONE FOXTROT DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (289°) na / to KV296 (fly-over); točit doleva / turn left (direct to fix) na / to KV299 (fly-by); točit doleva tratí / turn left track 109° na / to DONAD (fly-by); točit doprava tratí / turn right track 134° na / to LOMKI.			MNM ASC 5% do / to 4500 ft. Minout / Pass KV296 ve / at 2900 ft AMSL nebo výše / or above. MAX IAS 230 kt na / at KV296.
OKG2F CHEB TWO FOXTROT DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (289°) na / to KV296 (fly-over); točit doleva / turn left (direct to fix) na / to OKG VOR/DME.			MNM ASC 5% do / to 4500 ft. Minout / Pass KV296 ve / at 2900 ft AMSL nebo výše / or above. MAX IAS 230 kt na / at KV296.
RAPET2F RAPET TWO FOXTROT DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (289°) na / to KV296 (fly-over); točit doleva / turn left (direct to fix) na / to RAPET.			
VARIK2F VARIK TWO FOXTROT DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (289°) na / to KV296 (fly-over); točit doleva / turn left (direct to fix) na / to VARIK.			

2.22.8 Všesměrové odlety

2.22.8 Omnidirectional departures

RWY	Textový popis / Textual description	Poznámky / Remarks
1	2	3
RWY 11	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (109°). Minimální výška pro zatáčku / Minimum turn altitude 3000 ft AMSL. Zatáčky doleva severně od prodloužené osy dráhy nesmí být prováděny pod / No turns left north of RWY center line below 3300 ft AMSL.	MNM ASC 5% do / to 4500 ft.
RWY 29	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (289°). Minimální výška pro zatáčku / Minimum turn altitude 3000 ft AMSL. Zatáčky doprava severně od prodloužené osy dráhy nesmí být prováděny pod / No turns right north of RWY center line below 3300 ft AMSL.	MNM ASC 5% do / to 4500 ft. Z hlukových důvodů nesmí letadla kategorie C a D točit doprava severně od prodloužené osy dráhy dříve než po minutě 4,0 NM DME KVY. Due to noise abatement procedures, aircraft category C and D are not allowed to turn right north of RWY center line sooner than after passing 4.0 NM DME KVY.



2.22.9 RNAV standardní přístrojové příletové tratě (RNAV STAR)

2.22.9 RNAV Standard Arrival Routes - Instrument (RNAV STAR)

RNAV Standard Arrival Routes - Instrument (RNAV STAR)

(RNAV STAR) - RWY 11

Označení tratě Route designation	Význačné body Significant points	MAG trať / track	Vzdálenost / Distance NM	MOCA ft	Poznámky / Remarks
1	2	3	4	5	6
BALTU9K BALTU NINE KILO ARRIVAL	BALTU	264°	12,6	4500	Po minutí / After passing KV114 MAX IAS omezena na / limited to 220 kt.
	DONAD	285°	6,4	4500	
	KV112	289°	8,9	4500	
	KV113	289°	5,0	4500	
	KV114	023°	6,0	4500	
	ROTVA				
BEKTO5K BEKTO FIVE KILO ARRIVAL	BEKTO	328°	16,3	4500	
	KV114	023°	6,0	4500	
	ROTVA				
GOPSI3K GOPSI THREE KILO ARRIVAL	GOPSI	233°	31,2	5500	Po minutí / After passing KV111 MAX IAS omezena na / limited to 220 kt.
	KV110	289°	11,2	4500	
	KV111	199°	4,0	4500	
	ROTVA				
GOPSI4V GOPSI FOUR VICTOR ARRIVAL	GOPSI	233°	31,2	5500	Po minutí / After passing KV114 MAX IAS omezena na / limited to 220 kt.
	KV110	232°	12,0	4500	
	KV113	289°	5,0	4500	
	KV114	023°	6,0	4500	
	ROTVA				
OKG8K CHEB EIGHT KILO ARRIVAL	OKG VOR/DME	023°	9,3	4500	
	KV114	023°	6,0	4500	
	ROTVA				



(RNAV STAR) - RWY 29

Označení tratě Route designation	Význačné body Significant points	MAG trať / track	Vzdálenost / Distance NM	MOCA ft	Poznámky / Remarks
1	2	3	4	5	6
BALTU2P BALTU TWO PAPA ARRIVAL	BALTU DONAD	264°	12,6	4500	
BEKTO3P BEKTO THREE PAPA ARRIVAL	BEKTO DONAD	054°	13,1	4500	
GOPSI2N GOPSI TWO NOVEMBER ARRIVAL	GOPSI	233°	25,7	5500	
	KV293	194°	8,6	4500	
	L L	158°	7,3	4500	
	DONAD				
GOPSI3P GOPSI THREE PAPA ARRIVAL	GOPSI	207°	15,6	4500	
	KV294	193°	10,3	4500	
	ARMOV				
OKG2P CHEB TWO PAPA ARRIVAL	OKG VOR/DME	084°	23,0	4500	
	DONAD				

LKKV AD 2.23 DOPLŇUJÍCÍ INFORMACE

LKKV AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

2.23.1 VÝSKYT PTACTVA NA/V BLÍZKOSTI LETIŠTĚ

2.23.1 BIRD CONCENTRATIONS ON / IN THE VICINITY OF THE AIRPORT

2.23.1.1 Výskyt ptactva není uváděn. Intenzita výskytu nepředstavuje ohrožení letového provozu.

2.23.1.1 Bird concentration does not present hazard to air traffic and therefore bird concentration is not reported.

2.23.1.2 Místa největšího ohrožení způsobená přelety ptáků jsou vyznačena v **AD 2-41** Koncentrace ptactva.

2.23.1.2 Localities with the greatest hazard from the bird movements are indicated in **AD 2-41** Bird Concentrations.

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

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

2.23.2.1 Tabulka certifikačních odchylek:

2.23.2.1 Certification deviation table:

Specifikace Specification	Popis odchylky Deviation description	Typ odchylky Deviation type	Platnost Validity
CS ADR-DSN.B.060 Podélné sklony na RWY Longitudinal slopes of runways	Od začátku RWY 11, ve vzdálenosti cca 0-44 m, je podélný sklon +1.88% místo požadovaných 1.5%, nicméně ve vzdálenosti 0-140 je posunutý THR RWY. Longitudinal slope from beginning of RWY 11, at distance 0-44 m, is + 1.88% instead of required 1.5%, nevertheless there is a displaced THR at distance 0-140 m.	Zvláštní podmínka Special Condition	Trvalá Permanent
CS ADR-DSN.B.065 Změny podélného sklonu na RWY Longitudinal slope changes on RWY	Od THR RWY 11 v úseku 0-285 m nedodržen minimální poloměr zakružovacího oblouku při přechodu jednoho podélného sklonu do druhého - poloměr R = 7 422 m, místo požadovaných 15 000 m, překročen stupeň změny -0.4% na 30 m místo požadovaných 0.2%. From THR RWY 11, at distance 0-285 m, a minimum curvature radius between two consecutive slopes has been exceeded (7422 m instead of required 15000 m), rate of change exceeded (-0.4% per 30 m instead of 0.2%).	Zvláštní podmínka Special Condition	Trvalá Permanent
CS ADR-DSN.B.075 Vzdálenost mezi změnami sklonů na RWY Distance between slope changes on runways	Nedodržení vzdálenosti mezi vrcholy tečen dvou následujících zakružovacích oblouků mezi změnami podélných sklonů (649 m, místo 864 m vypočítaných dle GM1 CS ADR-DSN.B.075. Distance between the points of intersection of two successive curves exceeded 649 m instead of 864 m calculated according to GM1 CS ADR-DSN.B.075.	Zvláštní podmínka Special Condition	Trvalá Permanent

Specifikace Specification	Popis odchylky Deviation description	Typ odchylky Deviation type	Platnost Validity
CS ADR-DSN.B.080 Příčné sklony na RWY Transverse slopes on runways	Překročení příčných sklonů RWY 11/29: na úseku 0-44 m od začátku RWY 11 1.57-1.73%, 220-285 m 1.53-1.70%, 448-770 m 1.53-1.70% místo požadovaných 1.5%. Transverse slopes exceeded on RWY 11/29: at distance 0-44 m from beginning of RWY 11 1.57-1.73 %, 220-285 m 1.53-1.70 %, 448-770 m 1.53-1.70 % instead of required 1.5 %.	Zvláštní podmínka Special Condition	Trvalá Permanent
CS ADR-DSN.B.160 Šířka pásu RWY Width of runway strip	Šířka pásu RWY 11/29 je 178 m (89 m na každou stranu od osy RWY) místo požadovaných 280 m (140 m na každou stranu od osy RWY). Width of RWY 11/29 strip is 178 m (89 m on each side of RWY centre line) instead of required 280 m (140 m on each side of RWY centre line).	Dokument o schválení odchylky a opatřeních Deviation Acceptance and Action Document	31.12.2024
CS ADR-DSN.B.180 Podélné sklony na pásech RWY Longitudinal slopes on runway strips	Překročeny podélné sklony na některých částech pásu RWY 11/29 od -1.86% do -2.74% a od +1.92 do +2.75% místo požadovaných 1.75%. Překročení -5.93% se nachází v krátkém úseku na konci jižního okraje upravené části pásu ve směru RWY 11. Longitudinal slopes on some parts of RWY 11/29 strip exceeded from -1.86% to -2.74% and from +1.92% to +2.75% instead of required 1.75%. Maximum exceeding of -5.93 % exists on short part at the edge of southern corner of graded part of the strip in RWY 11 direction.	Dokument o schválení odchylky a opatřeních Deviation Acceptance and Action Document	31.12.2024
CS ADR-DSN.B.185 Příčné sklony na pásech RWY Transverse slopes on RWY strips	Překročeny příčné sklony na některých částech pásu RWY 11/29 od -2.57% do -4.24% a od +2.57% do +4.93%, místo požadovaných 2.5%. Transverse slopes on some parts of RWY 11/29 strip exceeded from -2.57% to -4.24% and from +2.57% to +4.93% instead of required 2.5%.	Dokument o schválení odchylky a opatřeních Deviation Acceptance and Action Document	31.12.2024
CS ADR-DSN.D.260 Min. vzdálenosti pojezdových drah Taxiway minimum separation distance	Vzdálenost mezi osou pojezdové dráhy TWY A a osou RWY 11/29 je 109 m, mezi osou TWY E a osou RWY 11/29 je 89 m místo požadovaných 158 m. The separation distance between centre line of TWY A and centre line of RWY 11/29 is 109 m, between centre line of TWY E and RWY 11/29 is 89 m instead of required 158 m.	Rovnocenná úroveň bezpečnosti Equivalent level of safety	Trvalá Permanent
CS ADR-DSN.D.265 Podélné sklony pojezdových drah Longitudinal slopes on taxiways	Překročeny podélné sklony na některých částech TWY D od -2.03% až do -2.3% a TWY E od -2.58% až do -4.88% a od +2.92% až do +3.21%, místo požadovaných 1.5%. Longitudinal slopes exceeded on some parts of TWY D from -2.03% to -2.3% and TWY E from -2.58% to -4.88% and from +2.92% to +3.21% instead of required 1.5%.	Zvláštní podmínka Special Condition	Trvalá Permanent
CS ADR-DSN.D.270 Změny podélných sklonů pojezdových drah Longitudinal slope changes on taxiways	Překročen stupeň změny podélných sklonů na některých částech pojezdových drah při přechodu z jednoho sklonu do druhého. TWY A -1.24% až -1.78%, TWY C -2.26%, +1.99% místo požadovaného 1% na 25 m, TWY D -4.67% a +1.63%, TWY E od -1.63% až do +3.48%, místo požadovaného 1% na 30 m. Rate of change of longitudinal slopes on some parts of taxiways exceeded at transition from one slope to another. TWY A from -1.24% to -1.78%, TWY C -2.26%, +1.99% instead of required 1% per 25 m, TWY D -4.67% and +1.63%, TWY E from +1.63% to +3.48% instead of required 1% per 30 m.	Zvláštní podmínka Special Condition	Trvalá Permanent
CS ADR-DSN.D.280 Příčné sklony pojezdových drah Transverse slopes on taxiways	Překročeny příčné sklony na některých částech pojezdových drah. TWY A od +2.27% až do +2.92%, TWY C -2.33% místo požadovaných 2%, TWY E od -1.69% až do -1.82%, místo požadovaných 1.5%. Transverse slopes on some parts of taxiways exceeded. TWY A from +2.27 % to +2.92%, TWY C -2.33% instead of required 2%, TWY E from -1.69% to 1.82% instead of required 1.5%.	Zvláštní podmínka Special Condition	Trvalá Permanent
CS ADR-DSN.D.305 Postranní pásy pojezdové dráhy Taxiway shoulders	Celková šířka TWY B s postranními pásy je v přímých částech 21 m (15 m TWY B a postranní pásy 3 m na každé straně), místo požadované šířky 25 m. Overall width of TWY B and its shoulders on straight portions is 21 m (15 m TWY B and 3 m taxiway shoulders on both sides) instead of the required width of 25 m.	Dokument o schválení odchylky a opatřeních Deviation Acceptance and Action Document	31.12.2024
CS ADR-DSN.J.475 RWY pro nepřesné přístrojové přiblížení Non-precision approach runways	Některé stávající objekty penetrují kuželovou, vnitřní vodorovnou, přibližovací a přechodové překážkové plochy RWY 11. Změna délky vnitřního okraje přibližovací plochy z 300 m na 280 m. Some existing objects penetrate conical, inner horizontal, approach and transitional obstacle limitation surfaces of RWY 11. Change of length of inner edge for approach obstacle surface to 280 m.	Dokument o schválení odchylky a opatřeních Deviation Acceptance and Action Document	31.12.2024
CS ADR-DSN.J.480 RWY pro přesné přiblížení Precision approach runways	Některé stávající objekty penetrují přibližovací, přechodové plochy a plochu nezdařeného přiblížení RWY 29. Změna délky vnitřního okraje přibližovací plochy z 300 m na 280 m. Some existing objects penetrate approach, transitional and balked landing obstacle limitation surfaces of RWY 29. Change of length of inner edge for approach obstacle surface to 280 m.	Dokument o schválení odchylky a opatřeních Deviation Acceptance and Action Document	31.12.2024
CS ADR-DSN.J.485 RWY pro vzlety Runways meant for take-off	Některé stávající objekty penetrují vzletovou plochu pro RWY 11 a RWY 29. Some existing objects penetrate take-off climb obstacle limitation surface for RWY 11 and RWY 29.	Dokument o schválení odchylky a opatřeních Deviation Acceptance and Action Document	31.12.2024



Specifikace Specification	Popis odchylky Deviation description	Typ odchylky Deviation type	Platnost Validity
CS ADR-DSN.M.626 Jednoduché přiblížovací světelné soustavy Simple approach lighting systems	Jednoduchá přiblížovací světelná soustava pro RWY 11 pro nepřesné přístrojové přiblížení instalována v rámci Fáze 1 ve zkrácené délce 300 m. Instalace SALS 11 v plné délce 420 m bude provedena ve Fázi 2. Simple approach lighting system for non-precision instrument approach RWY 11 installed in Phase 1 at the length of 300 m. SALS 11 in full length of 420 m will be installed in Phase 2.	Dokument o schválení odchylky a opatření Deviation Acceptance and Action Document	31.12. 2024
CS ADR-DSN.M.750 Plošné osvětlení odbavovací plochy Apron floodlighting	Plošné osvětlení odločeného stání, zajišťované osvětlovacími balóny, nesplňuje požadavky na poměry rovnoměrnosti průměrného osvětlení 4:1. Naměřené hodnoty poměrů rovnoměrnosti vodorovného osvětlení činí 5.7:1, svislého osvětlení 4.5:1 a 6:1. The floodlighting of isolated aircraft parking stand, ensured by the floodlighting balloons, does not meet requirements for uniformity ratio of average illuminance. Measured value of uniformity ratio for horizontal illuminance is 5.7:1, for vertical illuminance 4.5:1 and 6:1 instead of required ration of 4:1.	Dokument o schválení odchylky a opatření Deviation Acceptance and Action Document	31.12. 2024

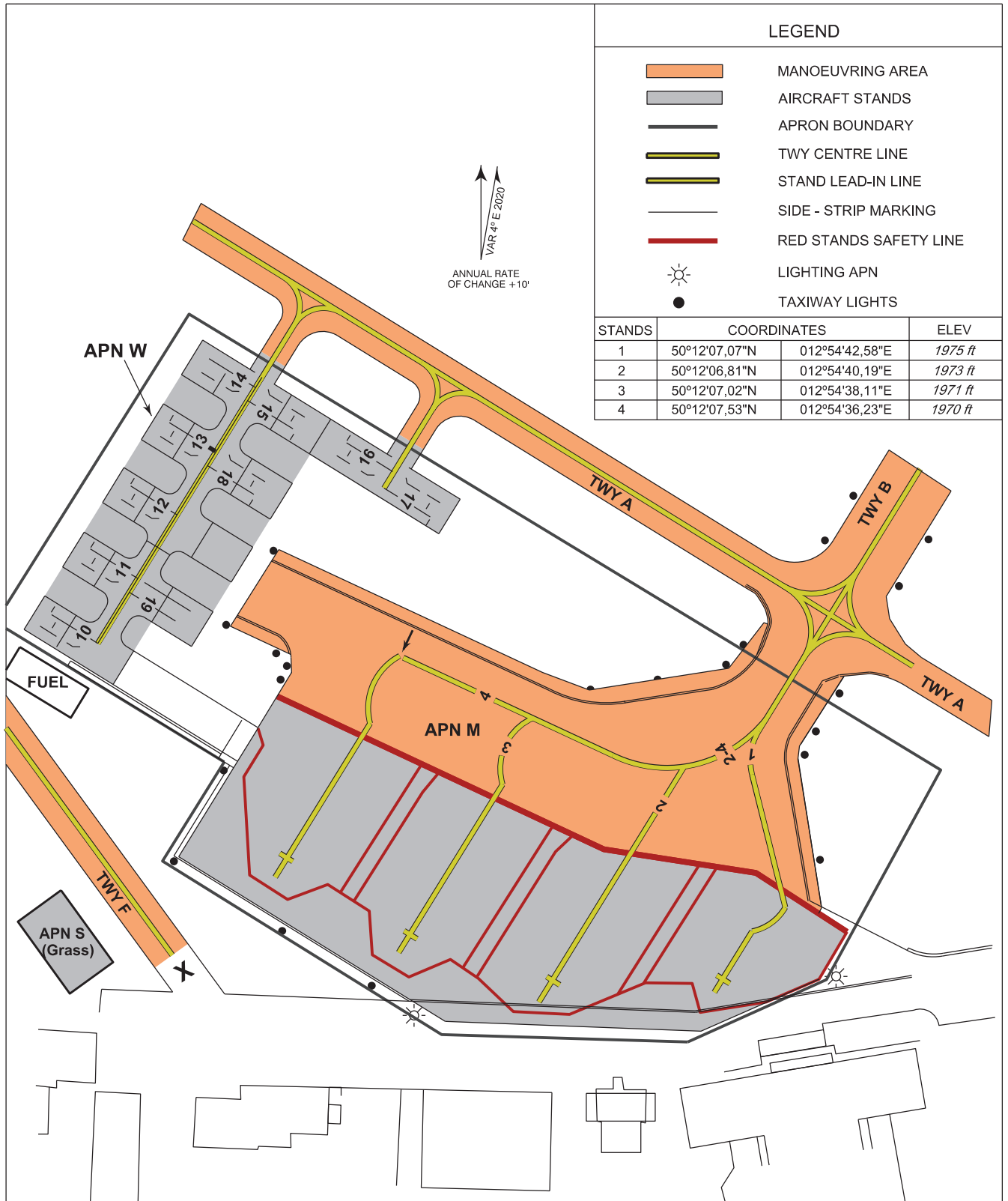
LKKV AD 2.24 MAPY VZTAHUJÍCÍ SE K LETIŠTI

LKKV AD 2.24 CHARTS RELATED TO THE AERODROME

Název mapy / Chart name	Strana / Page
Letištní mapa - ICAO / Aerodrome Chart - ICAO	LKKV AD 2-19
Mapa pro stání a poježdění letadel na APN / Parking Stands and Taxiing on Apron	LKKV AD 2-21
Letištní překážková mapa - ICAO Typ A / Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A	LKKV AD 2-25
Mapa RNAV standardních přístrojových odletů (RNAV SID) - ICAO RWY 29 RNAV Standard Departure Chart - Instrument - (RNAV SID) - ICAO RWY 29	AD 2-LKKV-RNAV SID RWY 29
Mapa RNAV standardních přístrojových odletů (RNAV SID) - ICAO RWY 11 RNAV Standard Departure Chart - Instrument - (RNAV SID) - ICAO RWY 11	AD 2-LKKV-RNAV SID RWY 11
Mapa všesměrových odletů / Omnidirectional departures chart	LKKV AD 2-31
Mapa RNAV standardních přístrojových příletů (RNAV STAR) - ICAO RWY 29 RNAV Standard Arrival Chart - Instrument - (RNAV STAR) - ICAO RWY 29	AD 2-LKKV-RNAV STAR RWY 29
Mapa RNAV standardních přístrojových příletů (RNAV STAR) - ICAO RWY 11 RNAV Standard Arrival Chart - Instrument - (RNAV STAR) - ICAO RWY 11	AD 2-LKKV-RNAV STAR RWY 11
Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO ILS RWY 29 Instrument Approach Chart - ICAO ILS RWY 29	LKKV AD 2-37-1
Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO RNP RWY 29 Instrument Approach Chart - ICAO RNP RWY 29	LKKV AD 2-37-3
RNP RWY 29 - Seznam a posloupnost trat'ových bodů; SBAS FAS Data Block. RNP RWY 29 - List and sequence of way points; SBAS FAS Data Block.	LKKV AD 2-37-4
Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO NDB RWY 29 Instrument Approach Chart - ICAO NDB RWY 29	LKKV AD 2-37-5
Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO RNP RWY 11 Instrument Approach Chart - ICAO RNP RWY 11	LKKV AD 2-37-7
RNP RWY 11 - Seznam a posloupnost trat'ových bodů; SBAS FAS Data Block. RNP RWY 11 - List and sequence of way points; SBAS FAS Data Block.	LKKV AD 2-37-8
Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO NDB RWY 11 Instrument Approach Chart - ICAO NDB RWY 11	LKKV AD 2-37-9
Mapa příletů a odletů za VFR / VFR Arrivals and Departures Chart	AD 2-LKKV-VFRC
Oblasti s nebezpečnou koncentrací ptačtva / Bird Hazard Concentrations Areas	LKKV AD 2-41
Mapa minimálních nadmořských výšek pro poskytování přehledových služeb ATC v prostoru CTR a TMA Karlovy Vary ATC Surveillance Minimum Altitude Chart within CTR and TMA Karlovy Vary	LKKV AD 2-43

Záměrně nepoužito
Intentionally Left Blank

PARKING STANDS AND TAXIING ON APRON KARLOVY VARY



change: new design

ARP 49°09'58,35"N
016°07'27,78"E AD ELEV
1547 ft / 471,5 m

RADAR 118,155
266,200 reserve

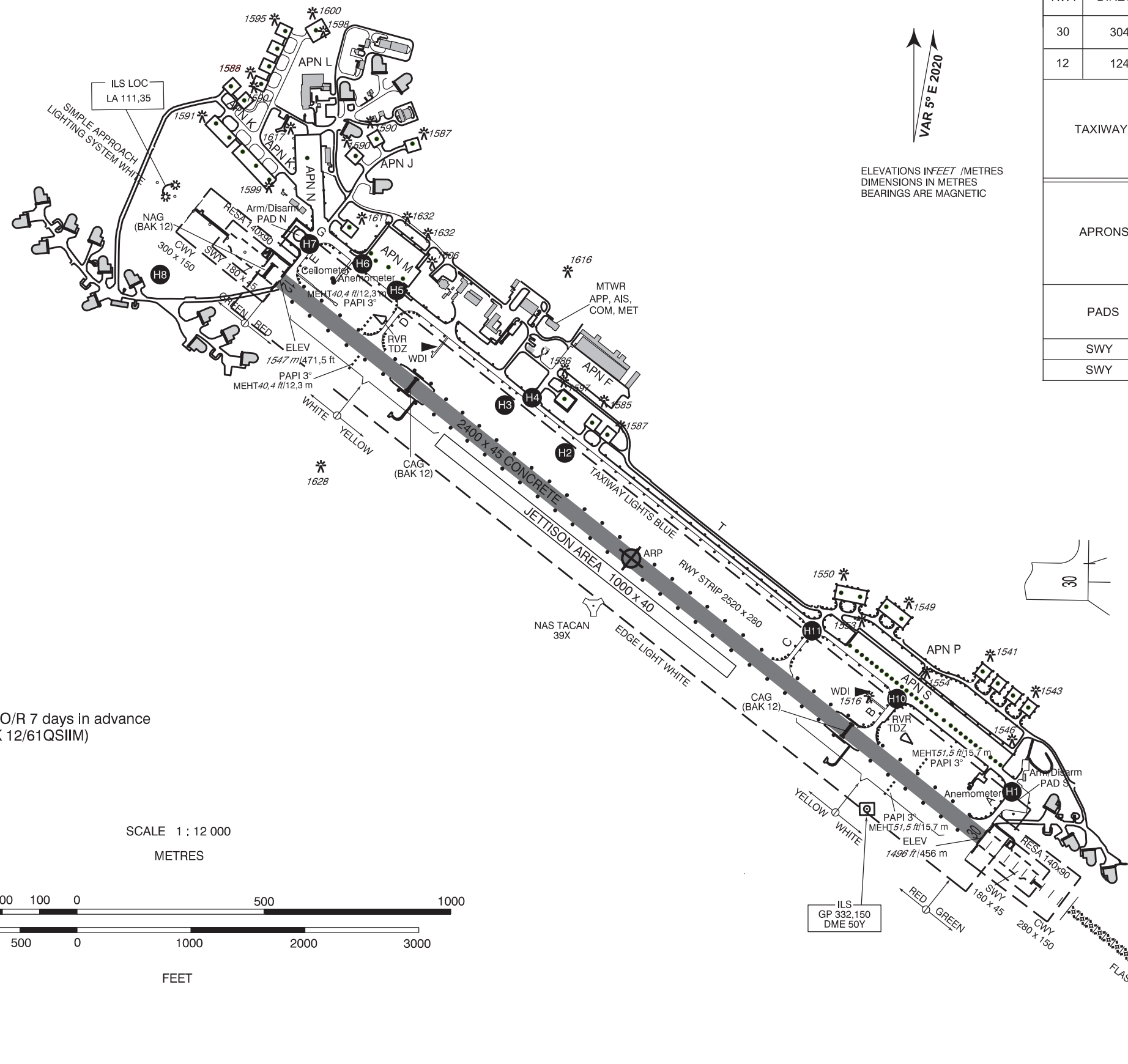
PRECISION 283,900
123,300 reserve

TOWER 126,505
121,180 reserve

GROUND -
-

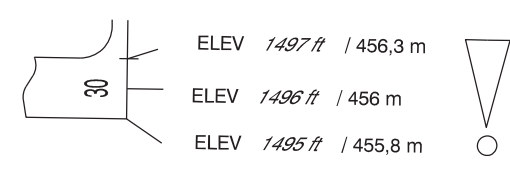
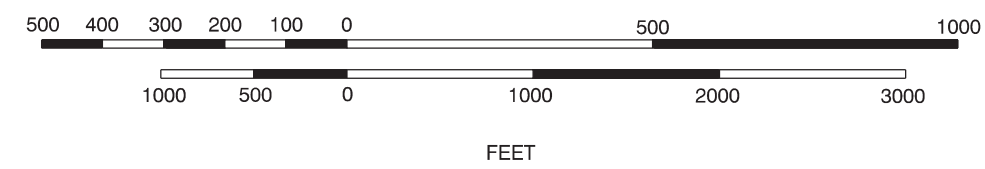
AERODROME CHART - ICAO NÁMEŠŤ

RWY	DIRECTION	THR	BEARING STRENGTH
30	304°	49°09'33,73"N 016°08'13,58"E	PCN 29/R/B/W/T
12	124°	49°10'22,96"N 016°06'41,95E	
TAXIWAYS		TWY A TWY B TWY C TWY D TWY E TWY G TWY T	PCN 25/R/B/W/T PCN 27/R/B/W/T PCN 25/R/B/W/T PCN 23/R/B/W/T PCN 26/R/B/W/T PCN 22/R/C/W/T PCN 24/R/B/W/T
APRONS		APN M APN S APN N APN F APN J APN K APN L APN P	PCN 41/R/A/W/T PCN 41/R/B/W/T PCN 25/R/B/W/T PCN 35/R/A/W/T 13000 kg / 0,8 MPa
PADS		Arm/Disarm PAD N Arm/Disarm PAD S	PCN 49/R/A/W/T PCN 52/R/A/W/T
SWY		12	PCN 15/F/C/X/T
SWY		30	PCN 12/F/C/X/T



CAG (BAK 12) O/R 7 days in advance
NAG (P-IV/BAK 12/61QSIIM)

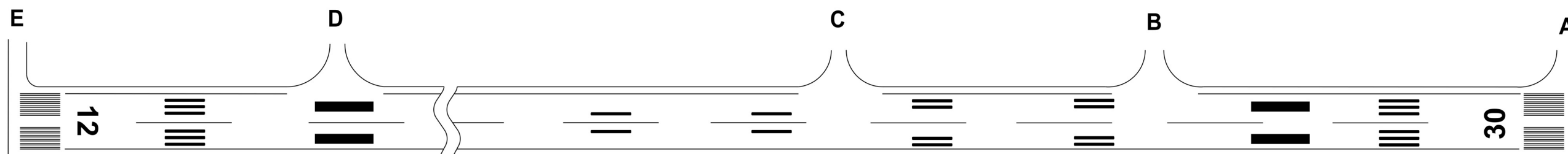
SCALE 1 : 12 000
METRES



change: correction of labels placement

AERODROME CHART - ICAO - MARKINGS ON MANOEUVRING AREA

NÁMĚŠŤ



change: new layout;
previous change: chart revision

ARP 49°09'58,35"N
016°07'28,78"E

AD ELEV
1547 ft / 471,5 m

RADAR 118,155
266,200 reserve

PRECISION 283,900
123,300 reserve

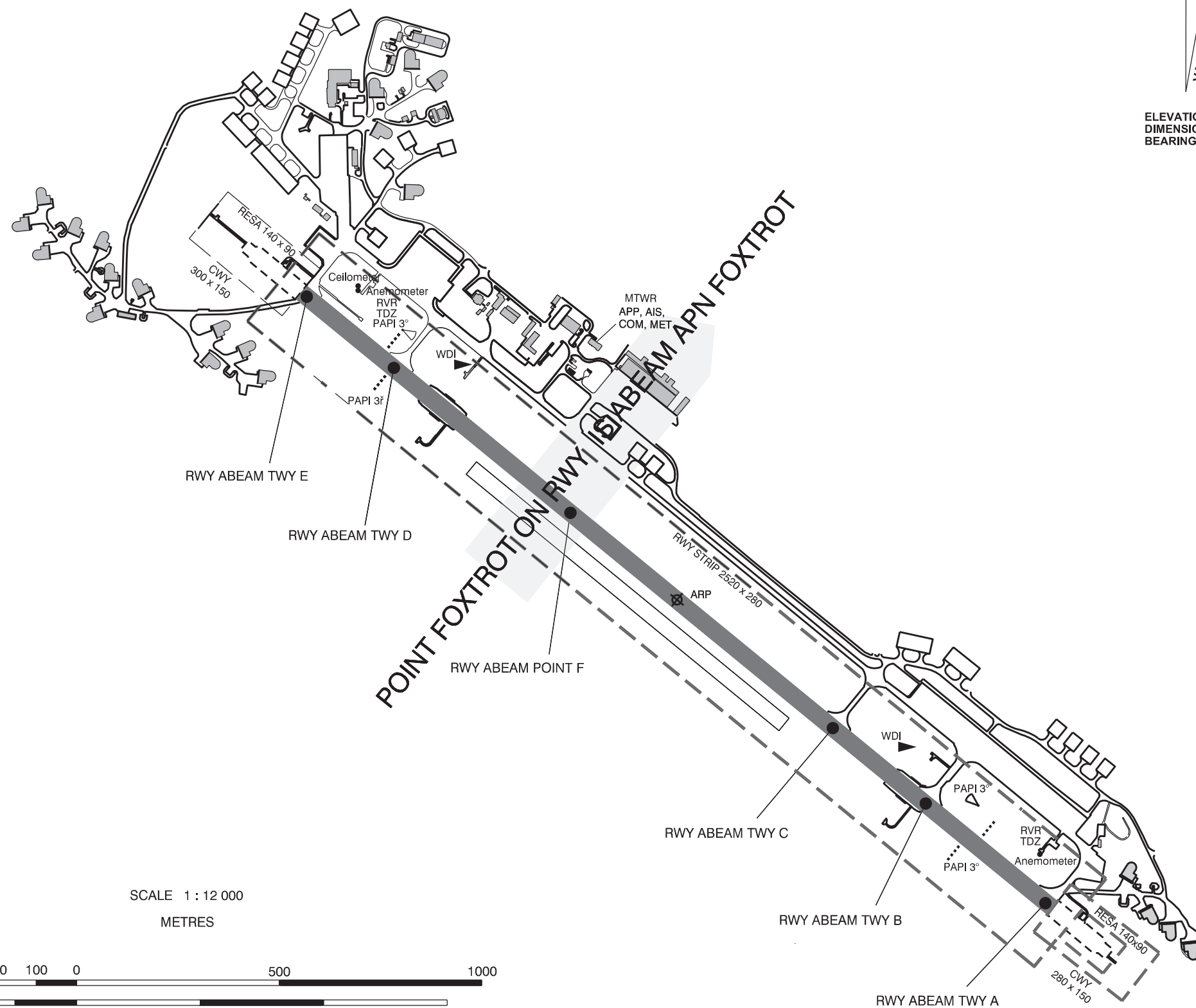
TOWER 126,505
121,180 reserve

GROUND -
-

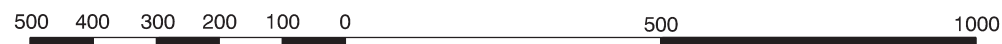
REDUCED RUNWAY SEPARATION FOR HELICOPTERS NÁMEŠŤ



ELEVATIONS IN FEET / METRES
DIMENSIONS IN METRES
BEARINGS ARE MAGNETIC



SCALE 1 : 12 000
METRES



FEET

Označení Designations RWY NR	Sklon RWY-SWY Slope of RWY-SWY	Rozměry SWY SWY dimensions (m)	Rozměry CWY CWY dimensions (m)	Rozměry vzletového a přistávacího pásu Strip dimensions (m)	Rozměry RESA RESA dimensions (m)	Prostor bez překážek OFZ	Poznámky Remarks
	7	8	9	10	11	12	13
09	+0,1% (000 m - 600 m) +0,2% (600 m - 700 m) +0,5% (700 m - 900 m) +0,2% (900 m - 1000 m) -0,3% (1000 m - 2100 m) 0,0% (2100 m - 2500 m) -0,1% (2500 m - 2600 m) +0,3% (2600 m - 2700 m)	NIL	215 x 150	2620 x 280	240 x 150	NIL	NIL
27	0,0% (000 m - 400 m) +0,3% (400 m - 1500 m) -0,2% (1500 m - 1600 m) -0,5% (1600 m - 1800 m) -0,2% (1800 m - 1900 m) -0,1% (1900 m - 2500 m) -0,3% (2500 m - 2600 m) -0,4% (2600 m - 2700 m)	NIL	170 x 150	2620 x 280	240 x 150	NIL	NIL

LKPD AD 2.13 VYHLÁŠENÉ DÉLKY
LKPD AD 2.13 DECLARED DISTANCES

Označení RWY RWY Designator	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5	6
09	2500	2715	2500	2500	NIL
27	2500	2670	2500	2500	NIL

2.13.1 VZLET Z KŘIŽOVATKY
2.13.1 INTERSECTION TAKE-OFF

Označení RWY RWY Designator	Od From	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5	6
09	TWY C	1770	1985	1770	NIL
	TWY B	755	970	755	pouze denní značení / day marking only
27	TWY B	1755	1925	1755	pouze denní značení / day marking only
	TWY C	N/A	N/A	N/A	NIL

LKPD AD 2.14 PŘIBLIŽOVACÍ A DRÁHOVÁ SVĚTELNÁ SOUSTAVA
LKPD AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

Označení RWY RWY Designator	APCH LGT typ / type LEN INTST	THR LGT barva / colour WBAR	VASIS (MEHT) PAPI	TDZ LGT LEN	RCLL LEN rozestupy / spacing barva / colour INTST	REDL LEN rozestupy / spacing barva / colour INTST	RENL barva / colour WBAR	SWY LGT LEN (m) barva / colour	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
09	SALS 420 m LIH/LIM	zelená / green WBAR NIL	PAPI vlevo / left 3° 17,32 m / 56,82 ft	NIL	NIL	2500 m / 60 m bílá / white FM 1900 m žlutá / yellow LIH	červená / red WBAR NIL	NIL	NIL
27	PALSCATI 794,5 m LIH/LIM	zelená / green WBAR NIL	PAPI vlevo / left 3° 17,24 m / 56,56 ft	NIL	NIL	2500 m / 60 m bílá / white FM 1900 m žlutá / yellow LIH	červená / red WBAR NIL	NIL	světelná záblesková soustava / flashing light system

LKPD AD 2.15 OSTATNÍ OSVĚTLENÍ, NÁHRADNÍ ZDROJ ELEKTRICKÉ ENERGIE
LKPD AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

1	Umístění a charakteristika ABN/IBN Provozní doba ABN/IBN location, characteristics Hours of operation	NIL
2	Umístění a osvětlení LDI Umístění a osvětlení anemometru LDI location and lighting Anemometer location and lighting	LDI - NIL WDI 27 - 4 bílá světla / white lights 200 m od / from THR ve směru / in the direction of RWY 27, 187 m od osy / from the centreline of RWY, výška / height 10 m, 2 červená světla / red lights WDI 09 - 1 x reflektor / spotlight + 4 bílá světla / white lights 200 m od / from THR ve směru / in the direction of RWY 09, 187 m od osy / from the centreline of RWY, výška / height 10 m, 2 červená světla / red lights
3	Pojezdová postranní návěstidla a pojezdové osové řady TWY edge lights, centre line lighting	Modrá návěstidla, vzdálenost mezi návěstidly na rovných úsecích 60 m, v obloucích - 7 m. Pojezdové osové řady NIL. TWY edge lights blue, spacing of lights 60 m on direct sections, 7 m in turns. TWY centre lights NIL.
4	Náhradní zdroj elektrické energie / doba potřebná na přepnutí Secondary power supply / switch-over time	Pro stanoviště ATS - UPS - 0 SEC s automatickým přepínáním, doplněná 1 motogenerátorem s automatickým přepínáním - 15 SEC. Pro celou světelnou soustavu, ILS27, DME27, NDB-L-MKR: 2 motogenerátory s automatickým přepínáním - 15 SEC. Každé druhé světlo (ob světlo) světelné soustavy RWY 09/27, THR 27 a RENL 09/27: UPS - 0 sec s automatickým přepínáním CAT I. Pro provoz ILS27, DME27: UPS - 0 SEC s automatickým přepínáním CAT I. Pro RADAR centrum: 3 motogenerátory s automatickým přepínáním - 15 SEC. Pro NDB-MKR: UPS - 0 SEC s automatickým přepínáním. ATS unit: UPS automatic 0 SEC delay switch 1 engine generator automatic 15 SEC delay switch. Whole lighting system, ILS27, DME27, NDB-L-MKR: 2 engine generators automatic 15 SEC delay switch. Every second light of lighting system of RWY 27/09, THR 27 and RENL 09/27: UPS - 0 SEC delay switch CAT I. ILS27, DME27: UPS automatic 0 SEC delay switch CAT I. RADAR center: 3 engine generators automatic 15 SEC delay switch. NDB-MKR: UPS automatic 0 SEC delay switch.
5	Poznámky Remarks	NIL

LKPD AD 2.16 PŘÍSTÁVACÍ PLOCHA PRO VRTULNÍKY
LKPD AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA

1	Zeměpisné souřadnice TLOF nebo THR FATO Coordinates TLOF or THR of FATO	NIL
2	Nadmořská výška TLOF a/nebo FATO (M/FT) TLOF and/or FATO elevation M/FT	NIL
3	Rozměry TLOF a FATO, povrch, únosnost, značení TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	NIL
4	Zeměpisný a magnetický směr FATO True and MAG BRG of FATO	NIL
5	Použitelné vyhlášené délky Declared distance available	NIL
6	Světelný systém pro APCH a FATO APP and FATO lighting	NIL
7	Poznámky Remarks	NIL

LKPD AD 2.17 VZDUŠNÝ PROSTOR LETOVÝCH PROVOZNÍCH SLUŽEB
LKPD AD 2.17 ATS AIRSPACE

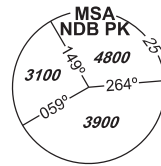
1	Označení a vodorovné hranice Designation and lateral limits	MCTR PARDUBICE 500559.80N 0155133.65E - 500258.82N 0160116.66E - 495734.84N 0160052.68E - 495516.82N 0155046.70E - 495547.79N 0153511.65E - 500322.78N 0152425.64E - 500620.80N 0153744.65E - 500559.80N 0155133.65E
2	Vertikální hranice Vertical limits	5000 ft AMSL / GND
3	Klasifikace vzdušného prostoru Airspace classification	D



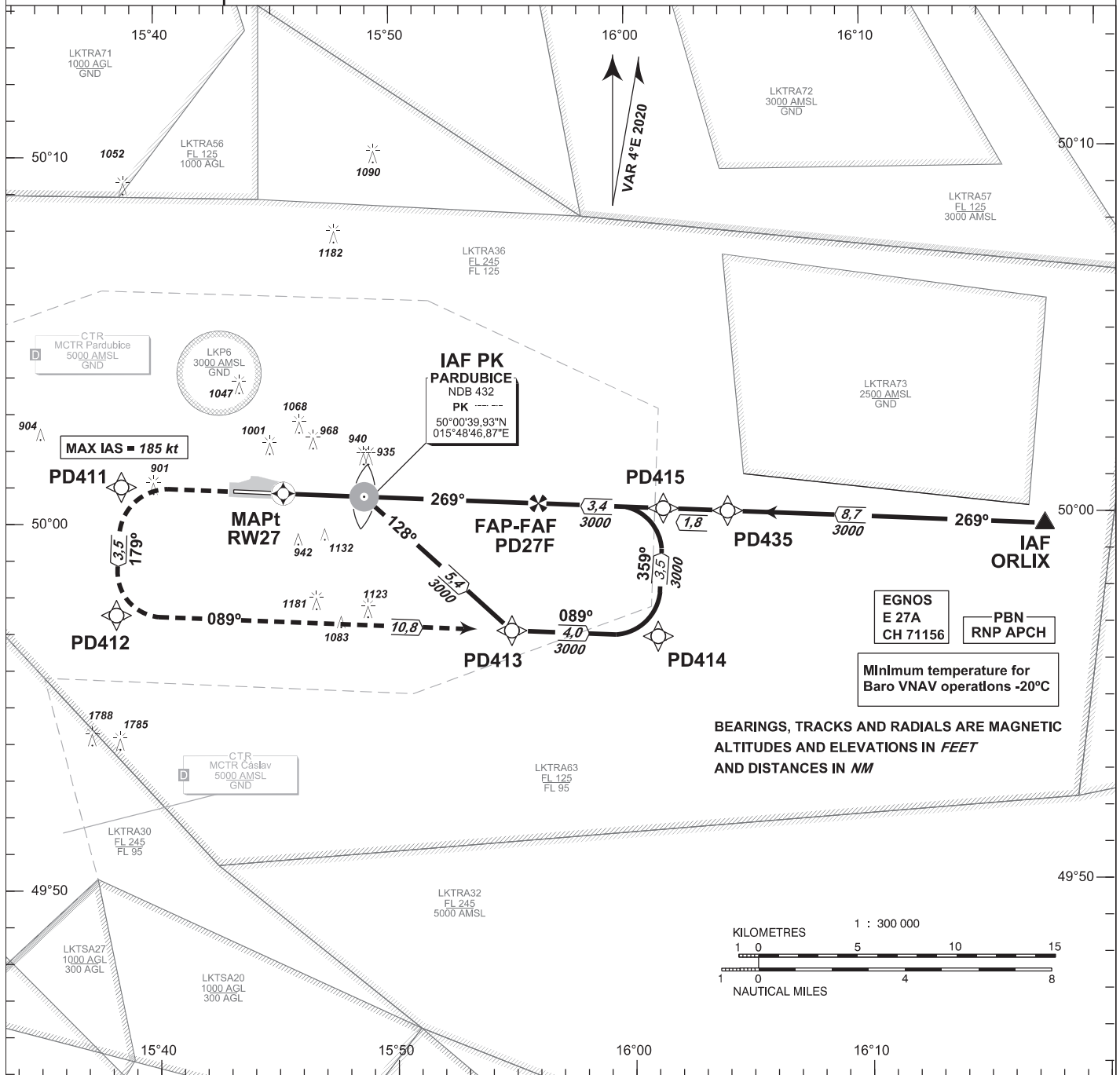
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

AERODROME ELEV 741
THR RWY 27 ELEV 731
OCH RELATED TO THR RWY 27

PARDUBICE		
RADAR	128,365	267,300 O/R
PRECISION	296,825 O/R	123,300 reserve
TOWER	120,155	120,205 reserve

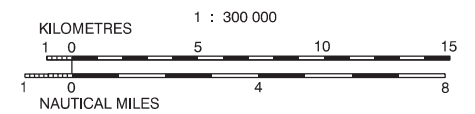


PARDUBICE
RNP Z
CAT A, B
RWY 27



EGNOS E 27A CH 71156
 PBN RNP APCH
 Minimum temperature for Baro VNAV operations -20°C

BEARINGS, TRACKS AND RADIALS ARE MAGNETIC
 ALTITUDES AND ELEVATIONS IN FEET
 AND DISTANCES IN NM

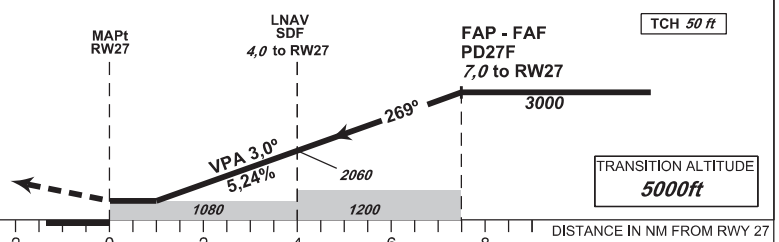


MISSED APPROACH:

Climb straight ahead to PD411, turn left to PD412 and join Initial approach via PD414. Climb to 3000ft.

MA turn: MAX IAS limited to 185 kt

THR 500046.50N, 0154521.56E
 ELEV 731



OCA/OCH			A	B
Straight-in Approach	LNAV	ft	1080 / 350	
	LNAV / VNAV	ft	1075 / 345	
	LPV	ft	931 / 200	
Circling South of AD Only		ft	1240 / 510	1430 / 700

Dist to THR (RWY27) NM	7	6	5	4	3	2	1
ALTITUDES ft	3000	2690	2370	2060	1740	1420	1100
	kt	80	100	120	140	160	180
FAP - MAPt 7,0 NM	min:sec	5:14	4:11	3:30	3:00	2:37	2:20
Rate of descent	ft/min	430	540	650	750	860	970

Timing is not authorized for defining the MAPt.

Seznam traťových bodů / Way point list		
PD411	50 00 59,09 N	015 38 30,89 E
PD412	49 57 29,52 N	015 38 15,69 E
PD413	49 56 58,10 N	015 54 57,88 E
PD414	49 56 45,85 N	016 01 08,96 E
PD415	50 00 15,36 N	016 01 25,81 E
PD27F	50 00 25,78 N	015 56 09,06 E

SBAS FAS Data Block

Vstupní data / Input Data

Parametry / Parameters	Hodnoty / Values
Operation Type	0
SBAS Provider	1 (EGNOS)
Airport Identifier	LKPD
Runway	27
Runway Letter	0 (None)
Approach Performance Designator	0
Route Indicator	Z
Reference Path Data Selector	0
Reference Path Identifier	E27A
LTP/FTP Latitude	500046.5000N
LTP/FTP Longitude	0154521.5600E
LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)	267.1
FPAP Latitude	500050.3900N
Delta FPAP Latitude (seconds)	3.8900
FPAP Longitude	0154316.1400E
Delta FPAP Longitude (seconds)	-125.4200
Threshold Crossing Height	50.0
TCH Units Selector	0 (feet)
Glidepath Angle (degrees)	3.00
Course Width (metres)	105.00
Length Offset (metres)	0
HAL (metres)	40.0
VAL (metres)	35.0

Výstupní data / Output Data

Parametry / Parameters	Hodnoty / Values
Data Block	10 04 10 0B 0C 1B D0 00 01 37 32 05 48 95 76 15 30 01 C3 06 6F 1E 64 1E 00 28 2C FC F4 01 2C 01 64 00 C8 AF F5 DC 08 1C
Calculated CRC Value	F5DC081C

Required Additional Data (not CRC wrapped)

Parametry / Parameters	Hodnoty / Values
ICAO Code	LK
LTP/FTP Orthometric Height (metres)	222.9



LKPR AD 2.1 SMĚROVACÍ ZNAČKA A NÁZEV LETIŠTĚ
LKPR AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME

LKPR - PRAHA/Ruzyně

Veřejné mezinárodní letiště
Public International Aerodrome

LKPR AD 2.2 ZEMĚPISNÉ A ADMINISTRATIVNÍ ÚDAJE O LETIŠTI
LKPR AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA

1	Zeměpisné souřadnice vztažného bodu letiště a jeho umístění ARP coordinates and site at AD	500603N 0141536E RWY 12/30 - 1936 m od / from THR RWY 30
2	Směr a vzdálenost letiště od (města) Direction and distance from city	277° GEO - 10 km Pražský hrad 277° GEO - 10 km Prague castle
3	Nadmořská výška / vztažná teplota Elevation / Reference temperature	1234 ft / 376 m / 25.8 °C (AUG)
4	MAG deklinace / Roční změna Magnetic Variation / Annual Change	5°E (2022) / 0.17°E
5	Provozovatel letiště Aerodrome operator	Letiště Praha, a.s. / Prague Airport
	Adresa Address	K Letišti 6/1019 160 08 Praha 6, Ruzyně
	Telefon Telephone	+420 220 111 111 +420 220 115 890
	Telefax	+420 235 350 922
	AFTN	LKPRYDYX
	E-mail adresa E-mail address	LKPR@prg.aero
6	Povolený druh provozu (IFR/VFR) Type of Traffic permitted (IFR/VFR)	IFR/VFR
7	Poznámky Remarks	NIL

LKPR AD 2.3 PROVOZNÍ DOBY
LKPR AD 2.3 OPERATIONAL HOURS

1	Správa letiště AD Operator	H 24
2	Celní a pasová služba Customs and immigration	H 24
3	Zdravotní a sanitární služba Health and sanitation	První pomoc / First Aid Treatment H 24
		Zdravotní středisko / Health Center MON - THU 0600 - 1400 (0500 - 1300) FRI 0600 - 1300 (0500 - 1200)
		Hyg.-epid. stanice / Epidemiol. Center MON - FRI 0600 - 1400 (0500 - 1300)
4	Letištní letecká informační služba AIS Briefing Office	H 24
5	Ohlašovna letových provozních služeb (ARO) ATS Reporting Office (ARO)	Technický blok / Technical building (TWR) H 24
6	Meteorologická služebna MET Briefing Office	Technický blok / Technical building (TWR) H 24
7	Letové provozní služby ATS	H 24
8	Plnění Fuelling	Czech Airlines Handling, a.s. H 24
		L.M. Czech Republic s.r.o. H 24
9	Odbavení letů Handling	H 24
10	Bezpečnostní složky Security	H 24
11	Odstraňování námrazy De-icing	H 24
12	Poznámky Remarks	NIL

LKPR AD 2.5 ZAŘÍZENÍ PRO CESTUJÍCÍ

LKPR AD 2.5 PASSENGER FACILITIES

1	Hotely Hotels	Holiday Inn Prague Airport, Ramada Airport Hotel Prague, Courtyard by Marriott Prague Airport. Ubytovací služby cestovních kanceláří v budovách terminálů / Accommodation service of travel agencies in buildings of terminals 1, 2 a / and 3.
2	Restaurace Restaurants	V budovách terminálů / In buildings of terminal 1 a / and 2.
3	Dopravní prostředky Transportation	Půjčovny automobilů, autobusy městské hromadné dopravy, taxi včetně mikrobusů taxi, pravidelná přeprava autobusy a individuální přeprava automobily. Rent a car, public transport, taxi including taxi minibuses, regular transport by bus and individual transport by car.
4	Zdravotní služba Medical facilities	První pomoc a zdravotní středisko na letišti / First aid treatment and health centre at the airport (viz. / see LKPR AD 2.3), nemocnice ve městě / hospitals in the city.
5	Banka a pošta Bank and Post Office	Ve městě. Na letišti pouze bankomaty a směnárny. / In the city. At the airport only ATMs and exchange offices.
6	Cestovní kancelář Tourist Office	Terminál / Terminal 1 a / and 2. Ve městě / In the town.
7	Poznámky Remarks	NIL

LKPR AD 2.6 ZÁCHRANNÉ A POŽÁRNÍ SLUŽBY

LKPR AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

1	Kategorie letiště pro účely záchranné a požární služby AD category for fire fighting	CAT 10
2	Vyprošťovací zařízení Rescue equipment	Dle / According to ICAO Annex 14
3	Možnosti odstranění nezpůsobilých letadel Capability for removal of disabled aircraft	Určeno letištním koordinátorem činností pro odstraňování letadel neschopných pohybu. Kontakt přes dispečink Hasičského záchranného sboru nebo / Designated Aircraft Recovery Coordinator – contact through the ARFS operation centre or ☎+420 724 145 411. Přemístění – v závislosti na typu letadla / Moving – depending on the type of an AC. Základní možnosti / Basic possibilities: – 2 jednonápravové hlavní podvozky a příďový podvozek / one-axle main gears and nose gear – 1 vícenápravový podvozek / multiple-axle gear Zvedání – všechny typy letadel jeřábovou technikou (zajišťuje externí společnost). Pomocí vaků v závislosti na typu letadla / Lifting – All AC types by crane (provided by external company). Depend on the type of an AC by lifting bags. Seznam prostředků pro odstraňování letadel neschopných pohybu na vyžádání / List of recovery equipment on request.
4	Poznámky Remarks	NIL

LKPR AD 2.7 HODNOCENÍ A HLÁŠENÍ STAVU POVRCHU DRÁHY A SNĚHOVÝ PLÁN

LKPR AD 2.7 RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN

1	Typ(y) odklízecího zařízení Type(s) of clearing equipment	19 zametačů-odfukovačů / sweepers-blowers, 6 sněhových fréz / snow cutters, 4 letištní postřikovače / airfield sprinklers, 3 tryskové odfukovače / snow jet-blowers, 7 traktorových zametačů / tractor sweepers, 4 traktory s Y-radlicí / tractors with Y-snowplough blade.
2	Priority odklízení Clearance priorities	1. Hlavní RWY v používání, hlavní TWYs spojující RWY v používání s odbavovací plochou SEVER, odbavovací plocha SEVER – minimální množství stání + TWYs, místa pro odmrazování letadel / Main RWY in use, main TWYs connecting RWY in use with apron NORTH, apron NORTH – minimum number of stands + TWYs, de-icing areas; 2. Výjezdové prostory ze stanic Hasičské záchranné služby, depo autocisteren LPH, přístupy k zařízením Letecké meteorologické služby a radionavigačním zařízením náležícím k RWY v používání, hlavní trasy pro přetah letadel / Exit areas from Fire Fighting Rescue Service stations, fuelling tank trucks depot, entries to equipment of Aeronautical Meteorological Service and radio-navigation aids related to RWY in use, main routes for aircraft towing 3. Druhá / Second RWY; 4. Odbavovací plochy v areálu JIH a VÝCHOD / Aprons in areas SOUTH and EAST; 5. Ostatní plochy Odbavovací plochy SEVER / Other areas of apron NORTH; 6. Odbavovací plocha Bell, zbylá odbavovací stání v areálu JIH a VÝCHOD, ostatní trasy pro přetah letadel / Apron Bell, remaining stands in areas SOUTH and EAST, other routes for aircraft towing; 7. Ostatní části pohybové plochy, odstavné a manipulační plochy, ostatní zařízení Letecké meteorologické služby a radionavigační zařízení / Other parts of movement area, parking and manipulation areas, other equipment of Aeronautical Meteorological Service and radio-navigation aids.
3	Použití materiálu pro úpravu povrchu pohybových ploch Use of material for movement area surface treatment	K odmrazování/protinámrazovému ošetření pohybové plochy se používá octan draselný v kapalném skupenství (KAC) nebo octan sodný v pevném skupenství (NAAC). Potassium acetate in liquid state (KAC) or sodium acetate in solid state (NAAC) is used for de-icing or anti-freeze treatment of movement area.

4	Speciálně upravené zimní dráhy Specially prepared winter runways	N/A
5	Poznámky Remarks	NIL

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

1	Povrch a únosnost odbavovacích ploch Apron surface and strength	APN SEVER / NORTH beton/asfaltový beton / concrete/asphaltic concrete PCN 68/R(F)/B/X/T APN JIH / SOUTH beton/asfaltový beton / concrete/asphaltic concrete PCN 65/R(F)/B/X/T APN BELL asfaltový beton / asphaltic concrete PCN 20/R/B/X/T APN VÝCHOD / EAST beton / concrete PCN 68/R/C/X/T
2	Šířka, povrch a únosnost pojezdových drah Taxiway width, surface and strength	Šířka / Width: 22.5 m (TWY P a / and TWY Q mezi / between TWY L a / and TWY Q5 40 m) Povrch / Surface: beton a asfaltový beton / concrete and asphaltic concrete Únosnost / Strength: TWY L, L1 PCN 50/F/D/X/T TWY P a / and TWY Q mezi / between TWY L a / and TWY Q1 PCN 40/F/D/X/T ostatní / others PCN 60/R/B/X/T
3	Umístění a nadmořská výška kontrolních bodů pro nastavení výškoměru Altimeter checkpoint location and elevation	APN SEVER / NORTH: ELEV 1171 ft / 357 m APN JIH / SOUTH: S1 - S9 ELEV 1197 ft / 365 m S14 - S17 ELEV 1191 ft / 363 m S19 - S26 ELEV 1201 ft / 366 m APN VÝCHOD / EAST: ELEV 1171 ft / 357 m
4	Umístění kontrolních bodů VOR/INS VOR/INS checkpoints	Kontrolní body VOR / VOR checkpoints: NIL Koordináty INS / INS coordinates: viz mapa letiště / see AD Chart
5	Poznámky Remarks	NIL

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

1	Použití značení stání letadel, pojezdové vodící značky a znaky vizuální navigační/ parkovací systém pro jednotlivá stání letadel Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines and marks visual docking/parking guidance system of aircraft stands	Značení stání letadel na všech odbavovacích plochách. Prosvětlené příkazové a informační znaky. / Aircraft stand markings at all aprons. Illuminated mandatory instruction and information signs. Vizuální navigační systém / The Visual Docking Guidance System (VDGS) na stáních letadel č. / on aircraft stands Nr. 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 další informace viz. / for the next information see LKPR AD 2.20.3
2	RWY a TWY - značky a světelné značení RWY and TWY markings and LGT	RWY Značení / Markings: Poznávací, osově, prahové, zaměřovacího bodu, dotykového pásma, postranní dráhové / Designation, centre line, THR, aiming point, touchdown zone, side stripe. Světelné značení / Lights: Postranní dráhová návěstidla, prahová návěstidla, koncová návěstidla / RWY edge, RWY THR, RWY end - RWY 24, RWY06, RWY 12, RWY 30; vnější prahové polopříčky / THR wing bars - RWY 24 a / and RWY 30; osová návěstidla / RWY centre line - RWY 24 a / and RWY 06; návěstidla dotykové zóny / RWY touchdown zone - RWY 24; ochranná návěstidla / RWY guard lights - RWY 06 a / and RWY 24 před křižovatkou s / in front of intersection with RWY12; RETILS (Rapid Exit Taxiway Indicator Lights) na / on RWY 24 pro / for TWY D a na / and on RWY 06 pro / for TWY L. TWY Značení / Markings: Osově, postranní, vyčkávacího místa RWY na všech křížení TWY/RWY, mezilehlého vyčkávacího místa, příkazové, informační a výstražné / Centre line, side strip, RWY holding positions on all intersection of TWY/RWY, intermediate holding positions, command, information and warning. Světelné značení / Lights: Osová návěstidla na / Centre line lights on TWY A, A1, B, B1, B2, C, D, E, F, G (v úseku mezi / in segment between TWY B a / and TWY F), H, H1, J, L (v úseku mezi / in segment between RWY 06/24 a / and TWY F a v úseku mezi / and in segment between TWY Q a vyčkávacím místem / and a holding point CAT I před / in front of THR RWY 30), L1, Q (v úseku mezi / in segment between TWY Q2 a výjezdem ze stání / and stand exit S19), R, Z; Postranní návěstidla na / Edge lights on TWY G (v úseku mezi / in segment between RWY 12/30 a / and TWY F), L (v úseku mezi / in segment between TWY F a / and TWY Q), P, Q (v úseku mezi / in segment between TWY L a / and TWY Q2), Q1, Q5, S, na všech výjezdech / on all exits of RWY 06/24 v úseku mezi / in segment between RWY 06/24 a vyčkávacím místem pro / and holding point for CAT II/III. Ochranná návěstidla na vyčkávacích místech / RWY guard lights at holding points TWY A, B, C, D, E, F, G, L, P, R, Z po obou stranách / along both sides.



3	Stop příčky Stop bars	Na / On TWY A, B, C, D, E, F, L, Z, RWY 30 - viz. / see AD 2-19-1. Poznámka / Remark: Stop příčky na / Stop bars on TWY D a / and TWY F před / in front of RWY 12/30 jsou v provozu v režimu / are in operation H 24.
4	Poznámky Remarks	NIL

LKPR AD 2.10 LETIŠTNÍ PŘEKÁŽKY
LKPR AD 2.10 AERODROME OBSTACLES

V prostorech přiblížení / vzletu / In Approach / Take-off areas					
RWY/Prostor ve kterém se překážka nachází RWY/Area affected	Druh překážky Obstacle Type	Pozice překážky Obstacle Position	ELEV	Osvětlení překážky Druh / barva Obstruction Lighting Type / Colour	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5	6
Podrobný popis význačných překážek je uveden na letištních překážkových mapách / Detailed description of significant obstacles is shown in Aerodrome Obstacle Charts LKPR AD 2-25-1, LKPR AD 2-25-3 a / and LKPR AD 2-25-5 Informace o překážkách v Prostoru 2 a Prostoru 3 nejsou poskytovány / Information about obstacles in Area 2 and Area 3 are not available.					

V prostoru přiblížení okruhem a na letišti / In circling area and at aerodrome					
Druh překážky Obstacle Type	Pozice překážky Obstacle Position	ELEV	Osvětlení překážky Druh / barva Obstruction Lighting Type / Colour	Poznámky Remarks	
1	2	3	4	5	
radar na budově / radar on a building	500622.3N 0141601.3E	1352 ft / 412 m	LGTD	TWR	
telekomunikační věž / telecommunication tower	500308.4N 0141335.9E	1430 ft / 436 m	LGT	u obce / in village Chýně	
stromy / trees	500539.2N 0141240.4E	1296 ft / 395 m	-	železniční nádraží / railway station Jeneč	
telekomunikační věž / telecommunication tower	500304.4N 0141658.9E	1444 ft / 440 m	-	Zličín	

LKPR AD 2.11 POSKYTOVANÉ METEOROLOGICKÉ INFORMACE
LKPR AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1	Příslušná meteorologická služebna Associated MET Office	PRAHA Ruzyně
2	Provozní doba MET služebna poskytující informace mimo provozní dobu Hours of service MET Office outside hours	H 24
3	Služebna odpovědná za přípravu předpovědí TAF Období platnosti, interval vydávání Office responsible for TAF preparation Periods of validity, interval of issuance	PRAHA 30 HR, vydáván každých / issued at intervals of 3 HR v / at 0200, 0500, 0800, 1100, 1400, 1700, 2000, 2300.
4	Druhy přistávacích předpovědí Interval vydávání Type of landing forecast Interval of issuance	TREND, vydáván / issued H24 každou půlhodinu v / every half an hour at H+00 a / and H+30
5	Způsob poskytování briefingů/konzultací Briefing/consultation provided	Self-briefing pomocí webového rozhraní IBS / via IBS system web interface (http://ibs.rlp.cz/) v budově TWR ŘLP ČR, s.p., nebo telefonicky / in building TWR ANS CR or by phone (viz. / see GEN 3.5 para 4)
6	Letová dokumentace Používaný jazyk(y) Flight documentation Language(s) used	Viz řádek / See line 5 Anglický, český / English, Czech (viz. / see GEN 3.5 para 4)
7	Mapy a další informace k dispozici pro briefing nebo konzultaci Charts and other information available for briefing or consultation	Všechny standardní W/T, SW mapy, mapy relativní vlhkosti a produkty z WAFS, dále mapy W/T 2000 ft a W/T 3000 ft, SWL mapa, OPMET data. All standard WAFS charts (W/T, SW, Relative humidity) and products, plus W/T 2000 ft, W/T 3000 ft, and SWL chart, OPMET data.
8	Pomocné vybavení k dispozici pro poskytování informací Supplementary equipment available for providing information	Self-briefing terminál / terminal
9	Stanoviště ATS kterým jsou informace poskytovány ATS units provided with information	PRAHA ACC, APP, TWR, SAR, AIS
10	Doplňující informace (omezení služby atd.) Additional information (limitation of service, etc.)	☎ +420 220 372 141, ☎ +420 220 372 143, ☎ +420 220 372 144

LKPR AD 2.12 FYZIKÁLNÍ VLASTNOSTI DRAH

LKPR AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

Označení Designations RWY NR	Zeměpisný a magnetický směr TRUE & MAG BRG	Rozměry RWY Dimensions of RWY (m)	Únosnost (PCN) a povrch RWY a SWY Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	Zeměpisné souřadnice THR Zvlnění geoidu THR coordinates Geoid undulation	HR ELEV a nejvyšší ELEV TDZ RWY pro přesné přiblížení THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APP RWY
1	2	3	4	5	6
06	065° GEO 060° MAG	3715 x 45	PCN 75/R/B/W/T* Beton / Concrete	500606.61N 0141334.68E 150.3 ft / 45.8 m	THR 1202.1 ft / 366.4 m TDZ 1202 ft / 366.5 m
24	245° GEO 240° MAG			500657.42N 0141624.12E 149.9 ft 45.7 m	THR 1157.5 ft / 352.8 m TDZ 1158 ft / 353 m
12	127° GEO 122° MAG	3250 x 45	PCN 62/R/B/X/T* Beton / Concrete mezi / between THR RWY 12 a / and TWY F antiskid	500628.84N 0141443.32E 150.3 ft / 45.8 m	THR 1160.1 ft / 353.6 m TDZ 1181 ft / 360 m
30	307° GEO 302° MAG			500525.68N 0141654.02E 149.9 ft / 45.7 m	THR 1231.9 ft / 375.5 m TDZ 1232 ft / 375.5 m

* Překročení PCN povoluje provozovatel letiště na žádost provozovatele letadla.

* PCN exceeding can be allowed by airport operator based on aircraft operator request.

Označení Designations RWY NR	Sklon RWY-SWY Slope of RWY-SWY	Rozměry SWY SWY dimensions (m)	Rozměry CWY CWY dimensions (m)	Rozměry vzletového a přistávacího pásu Strip dimensions (m)	Rozměry RESA RESA dimensions (m)	Prostor bez překážek OFZ	Poznámky Remarks
	7	8	9	10	11	12	13
06	-0,8% (0 m - 1700 m) 0,0% (1700 m - 3715 m)	NIL	60 x 280	3835 x 280	240 x 280	NIL	NIL
24	0,0% (0 m - 2000 m) +0,8% (2000 m - 3715 m)	NIL	60 x 280	3835 x 280	240 x 280	ano / yes	NIL
12	+0,7% (0 m - 3250 m)	NIL	60 x 280	3370 x 280	240 x 120	NIL	NIL
30	+0,7% (0 m - 3250 m)	NIL	60 x 280	3370 x 280	240 x 280	NIL	NIL

LKPR AD 2.13 VYHLÁŠENÉ DÉLKY

LKPR AD 2.13 DECLARED DISTANCES

Označení RWY RWY Designator	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5	6
06	3715	3775	3715	3715	NIL
24	3715	3775	3715	3715	NIL
12	3250	3310	3250	3250	NIL
30	3250	3310	3250	3250	NIL

2.13.1 VZLET Z KŘÍŽOVATKY

2.13.1 INTERSECTION TAKE-OFF

Označení RWY RWY Designator	Od From	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5	6
06	TWY E	3077	3137	3077	NIL
	TWY D	2266	2326	2266	NIL
24	TWY B	2557	2617	2557	NIL
	TWY L	1747	1807	1747	NIL
12	TWY D	2757	2817	2757	NIL
	TWY F	2563	2623	2563	NIL
	TWY G	2238	2298	2238	NIL
30	TWY R	2590	2650	2590	NIL
	TWY P	1822	1882	1822	NIL



LKPR AD 2.14 PŘIBLIŽOVACÍ A DRÁHOVÁ SVĚTELNÁ SOUSTAVA

LKPR AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

Označení RWY RWY Designator	APCH LGT typ / type LEN INTST	THR LGT barva / colour WBAR	VASIS (MEHT) PAPI	TDZ LGT LEN	RCLL LEN rozestupy / spacing barva / colour INTST	REDL LEN rozestupy / spacing barva / colour INTST	RENL barva / colour WBAR	SWY LGT LEN (m) barva / colour	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
06	CAT I 480 m LIH	zelená / green NIL	PAPI vlevo / left 3° 20.0 m / 65.62 ft	NIL	15 m rozestup / spacing do / up to 2815 m: W VRB LIH 2815 - 3415 m: R/W VRB LIH 3415 - 3715 m: R VRB LIH	60 m rozestup / spacing do / up to 3115 m: W VRB LIH 3115 - 3715 m: Y VRB LIH	červená / red NIL	NIL	NIL
24	CAT III/III 900 m LIH	zelená / green zelená / green	PAPI vlevo / left 3° 20.1 m / 65.94 ft	900 m	15 m rozestup / spacing do / up to 2815 m: W VRB LIH 2815 - 3415 m: R/W VRB LIH 3415 - 3715 m: R VRB LIH	60 m rozestup / spacing do / up to 3115 m: W VRB LIH 3115 - 3715 m: Y VRB LIH	červená / red NIL	NIL	světelná záblesková soustava / flashing light system AVBL
12	SALS 420 m LIH/LIM	zelená / green NIL	PAPI vlevo / left 3° 20.0 m / 65.62 ft	NIL	NIL	60 m rozestup / spacing do / up to 2650 m: W VRB LIH 2650 - 3250 m: Y VRB LIH	červená / red NIL	NIL	NIL
30	CAT I 900 m LIH	zelená / green zelená / green	PAPI vlevo / left 3° 20.0 m / 65.62 ft	NIL	NIL	60 m rozestup / spacing do / up to 2650 m: W VRB LIH 2650 - 3250 m: Y VRB LIH	červená / red NIL	NIL	světelná záblesková soustava / flashing light system AVBL

LKPR AD 2.15 OSTATNÍ OSVĚTLENÍ, NÁHRADNÍ ZDROJ ELEKTRICKÉ ENERGIE

LKPR AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

1	Umístění a charakteristika ABN/IBN Provozní doba ABN/IBN location, characteristics Hours of operation	NIL
2	Umístění a osvětlení LDI Umístění a osvětlení anemometru LDI location and lighting Anemometer location and lighting	NIL
3	Pojezdová postranní návěstidla a pojezdové osové řady TWY edge lights, centre line lights	Postranní a osová návěstidla pojezdových drah instalována, viz / TWY edge and centre line lights installed, see LKPR AD 2-19-1.
4	Náhradní zdroj elektrické energie / doba potřebná na přepnutí Secondary power supply / switch-over time	Nezávislé příklady 22 kV s automatickým přepínáním, přepínací čas 15 SEC pro RWY 12/30. UPS pro postranní návěstidla a návěstidla koncových příček RWY 12/30. UPS for RWY 06/24. UPS for stanoviště ATS. Independent public supplies 22 kV with the automatic switch-over – 15 SEC average for RWY 12/30. UPS for RWY 12/30 edge lights and end lights. UPS for RWY 06/24. UPS for ATS units.
5	Poznámky Remarks	NIL

LKPR AD 2.16 PŘÍSTÁVACÍ PLOCHA PRO VRTULNÍKY
LKPR AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA

1	Zeměpisné souřadnice TLOF nebo FATO; Zvinění geoidu (m / ft) Coordinates TLOF or FATO; Geoid undulation (m / ft)	FATO 1 500533.26N 0141701.55E GUND 46 / 151 FATO 2 500558.19N 0141657.79E; GUND 46 / 151 TLOF 2 500558.19N 0141657.79E; GUND 46 / 151
2	Nadmořská výška TLOF a / nebo FATO (m / ft) TLOF and / or FATO elevation (m / ft)	FATO 1 371 / 1217 FATO 2 362 / 1188 TLOF 2 362 / 1188
3	Rozměry TLOF a FATO, povrch, únosnost, značení TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	FATO 1 Kružnice o průměru / Circle of diameter 29 m na / on TWY S; asphalt, tráva / asphalt, grass; ASPH min 20 t; bílá přerušovaná kružnice / white dashed circle, bílý rovnostranný trojúhelník / white equilateral triangle; bílé písmeno / white letter H. FATO 2 Kružnice o průměru / Circle of diameter 38 m na / on TWY Q; asphalt, tráva / asphalt, grass; ASPH min 20 t; bílá přerušovaná kružnice / white dashed circle; bílé písmeno / white letter H. TLOF 2 Kružnice o průměru / Circle of diameter 20 m na / on TWY Q; asphalt / asphalt; min 20 t; bílá kružnice / white circle.
4	Zeměpisný směr FATO True BRG of FATO	FATO 1 316,34° GEO; 066,13° GEO FATO 2 253,38° GEO; 041,20° GEO
5	Použitelné vyhlášené délky Declared distance available	NIL
6	Světelný systém pro APCH a FATO APCH and FATO lighting	NIL
7	Poznámky Remarks	FATO 1 pouze pro vrtulníky Policie ČR a HEMS / only for helicopters of Police CR and HEMS; pouze pro jednorotorové vrtulníky s průměrem rotoru do / only for single rotor helicopters with diameter of rotor up to 16 m; použitelná pouze pro provoz VFR den / available for VFR day operation only; pro vrtulníky Policie ČR provoz VFR noc povolen / for helicopters of Police CR VFR night operations approved. FATO 2 pouze pro jednorotorové vrtulníky s průměrem rotoru do / only for single rotor helicopters with diameter of rotor up to 21.3 m; použitelná pouze pro provoz VFR den / available for VFR day operation only.

LKPR AD 2.17 VZDUŠNÝ PROSTOR LETOVÝCH PROVOZNÍCH SLUŽEB
LKPR AD 2.17 ATS AIRSPACE

1	Označení a vodorovné hranice Designation and lateral limits	CTR Ruzyně 501402.98N 0141032.84E - 501322.33N 0141452.39E - 501032.03N 0143247.42E - 500916.15N 0143343.10E - 500653.26N 0142552.39E - 500428.41N 0142549.81E - 500310.23N 0142830.47E CWA o poloměru / with radius 8.5 NM se středem v / centred at DME OKL (500544.80N 0141555.81E) - 495933.96N 0142458.76E - 500006.17N 0142055.49E CWA o poloměru / with radius 6.5 NM se středem v / centred at DME OKL (500544.80N 0141555.81E) - 500142.19N 0140801.96E - 500038.81N 0140425.41E CWA o poloměru / with radius 9 NM se středem v / centred at DME OKL (500544.80N 500038.81N) - 500450.13N 0140201.36E - 500637.44N 0140757.06E - 500902.68N 0140254.89E CWA o poloměru / with radius 9 NM se středem v / centred at DME OKL (500544.80N 0141555.81E) - 501402.98N 0141032.84E
2	Vertikální hranice Vertical limits	<u>3500 ft AMSL</u> GND
3	Klasifikace vzdušného prostoru Airspace classification	D
4	Volací znak stanoviště ATS Jazyk(y) ATS unit call sign Language(s)	RUZYŇ TOWER RUZYŇ GROUND, RUZYŇ DELIVERY pouze / only EN
5	Převodní výška Transition altitude	5000 ft AMSL
6	Poznámky Remarks	NIL



LKPR AD 2.18 SPOJOVACÍ ZAŘÍZENÍ LETOVÝCH PROVOZNÍCH SLUŽEB

LKPR AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES

Označení služby Service designation	Volací značka Callsign	FREQ	Provozní doba Hours of operation	Poznámky Remarks	
1	2	3	6	7	
APP	PRAHA RADAR	378.750 MHz	HO	Pouze státní letadla bez 8,33 kHz vybavení / State aircraft without 8,33 kHz equipment only (neřízené lety VFR takovýchto státních letadel / uncontrolled VFR flights of such state aircraft – viz / see GEN 1.5.3.2)	
		335.600 MHz	HO		
		120.530	H24		DEP letadla / aircraft
		127.580	H24		ARR letadla / aircraft
	RUZYNĚ RADAR	119.010	0700 - 2000 (0600 - 1900)	Mimo provozní dobu na / Outside hours of operation on FREQ 127.580	
	RUZYNĚ RADAR	118.310			
			121.500 MHz	H24	Tísňový kmitočet / Emergency FREQ
		136.080	HX	Náhradní kmitočet / Supplementary FREQ	
TWR	RUZYNĚ TOWER	378.750 MHz	HO	Pouze státní letadla bez 8,33 kHz vybavení / State aircraft without 8,33 kHz equipment only (neřízené lety VFR takovýchto státních letadel / uncontrolled VFR flights of such state aircraft – viz / see GEN 1.5.3.2)	
		335.600 MHz	HO		
		134.560	H24		Pouze / Only EN
					Pouze / Only EN
	RUZYNĚ DELIVERY	120.060	0600 - 2100 (0500 - 2000)	Mimo provozní dobu navažte spojení s / Outside of hours of operation contact RUZYNĚ TOWER 134.560 ATC povolení dostupné taktéž formou / clearance also available as DCL prostřednictvím / via ACARS	
	RUZYNĚ GROUND	121.910	0600 - 2100 (0500 - 2000)	Mimo provozní dobu navažte spojení s / Outside of hours of operation contact RUZYNĚ TOWER 134.560	
			121.500 MHz	H24	Tísňový kmitočet / Emergency FREQ
		118.110	HX	Náhradní kmitočet / Supplementary FREQ	
ATIS	RUZYNĚ ATIS	122.160	H24	Vysílání v anglickém jazyce / Broadcast in English language Informace ATIS lze získat na telefonním čísle / ATIS information can be obtained on telephone number ☎ +420 220 378 300 D-ATIS lze získat prostřednictvím / also available via ACARS pro / for ACFT vybavená / equipped with ACARS – MU	
Hasičská záchranná služba / Fire Fighting Rescue Service	RUZYNĚ FIRE	121.610	Dostupná při asistenci hasičského vozidla u letadla na zemi v případě stavu nouze / Available if fire fighting vehicle assists an aircraft on the ground in case of emergency	Komunikace pouze v českém jazyce / Communication in Czech language only. Nejedná se o ATS frekvenci / It is not an ATS frequency.	

LKPR AD 2.19 RADIONAVIGAČNÍ A PŘÍSTÁVACÍ ZAŘÍZENÍ

LKPR AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS

Druh zařízení, CAT ILS (VOR/ILS VAR) Type of aid, CAT of ILS (VOR/ILS VAR)	ID	FREQ	Provozní doba Hours of operation	Zeměpisné souřadnice místa vysílací antény Position of transmitting antenna coordinates	Nadmožská výška vysílací antény DME Elevation of DME transmitting antenna	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5	6	7
DVOR/DME (MAG 5°E / 2022) (VOR 5°E)	OKL	112.600 MHz (CH 73X)	H24	DVOR: 500545.12N 0141556.19E DME ANT: 500544.80N 0141555.81E	1230 ft	Chráněný dosah 100 NM / nadmožská výška 50 000 ft Protection range 100 NM / altitude 50 000 ft
L (MAG 5°E / 2022)	L (LIBOC)	372 kHz	H24	500711.74N 0141711.75E	-	0,57 NM k / to THR RWY 24 Dosah 25 NM / Range 25 NM
LOC 06 (CAT I/C/2) (MAG 5°E / 2022)	PH	111.150 MHz	HO	500702.68N 0141641.69E	-	LOC Course 060° MAG
GP 06	-	331.550 MHz	HO	500615.26N 0141349.23E	-	GP 3° ILS RDH 54.0 ft

Druh zařízení, CAT ILS (VOR/ILS VAR) Type of aid, CAT of ILS (VOR/ILS VAR)	ID	FREQ	Provozní doba Hours of operation	Zeměpisné souřadnice místa vysílací antény Position of transmitting antenna coordinates	Nadmořská výška vysílací antény DME Elevation of DME transmitting antenna	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5	6	7
DME 06	PH	111.150 MHz (CH 48Y)	H24	500615.26N 0141349.23E	1237 ft	Dosah 25 NM / Range 25 NM
LOC 24 (ILS CAT III/E/4) (5°E / 2022)	PR	109.100 MHz	HO	500601.06N 0141316.17E	-	LOC Course 240° MAG
GP 24	-	331.400 MHz	HO	500656.02N 0141605.15E	-	GP 3° ILS RDH 56.4 ft
DME 24	PR	109.100 MHz (CH 28X)	H24	500656.03N 0141605.13E	1198 ft	Dosah 25 NM / Range 25 NM
LOC 30 (ILS CAT I/C/2) (MAG 5°E / 2022)	PG	109.500 MHz	HO	500636.48N 0141427.54E	-	LOC Course 302° MAG
GP 30	-	332.600 MHz	HO	500528.50N 0141633.88E	-	GP 3° ILS RDH 59.1 ft
DME 30	PG	109.500 MHz (CH 32X)	H24	500528.51N 0141633.93E	1284 ft	Dosah 25 NM / Range 25 NM
LOC 12 (ILS CAT I/C/2) (MAG 5°E / 2022)	PA	109.950 MHz	HO	500520.03N 0141705.68E	-	LOC Course 122° MAG
GP 12	-	333.650 MHz	HO	500620.03N 0141451.56E	-	GP 3° ILS RDH 54.1 ft
DME 12	PA	109.950 MHz (CH 36Y)	H24	500620.03N 0141451.56E	1211 ft	Dosah 25 NM / Range 25 NM
VDF	-	viz tabulka / see table 2.18	H24	500641.44N 0141417.28E	-	Třída zaměření / Class of bearing A

LKPR AD 2.20 PRAVIDLA PRO MÍSTNÍ PROVOZ

LKPR AD 2.20 LOCAL TRAFFIC REGULATIONS

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 záchran) je nezbytné před uskutečněním letu žádat letištní slot pro přilet a odlet u koordinátora letiště na adrese:

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

Tel: 220 116 057
E-mail: PRGSP7X@prg.aero (zasílání žádosti o sloty - formát SCR, GCR)
slot.coord@prg.aero (ostatní komunikace)

Provozní doba: H 24

Poznámka: viz. **GEN 1.2 para 1.8**

2.20.1.2 Na letišti PRAHA/Ruzyně je vybírán koordinační poplatek dle podmínek uvedených v **GEN 4.1 para 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.

2.20.1 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

Tel: +420 220 116 057
E-mail: PRGSP7X@prg.aero (sending slots requests - format SCR, GCR)
slot.coord@prg.aero (other communication)

Operational hours: H 24

Note: see **GEN 1.2 para 1.8**

2.20.1.2 The co-ordination fee is collected at PRAHA/Ruzyně airport according to conditions defined in **GEN 4.1 para 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 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.

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

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

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.

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

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

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

2.20.2.8 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 Vizualní navigační 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 vizualní navigační systém na odbavovací ploše.

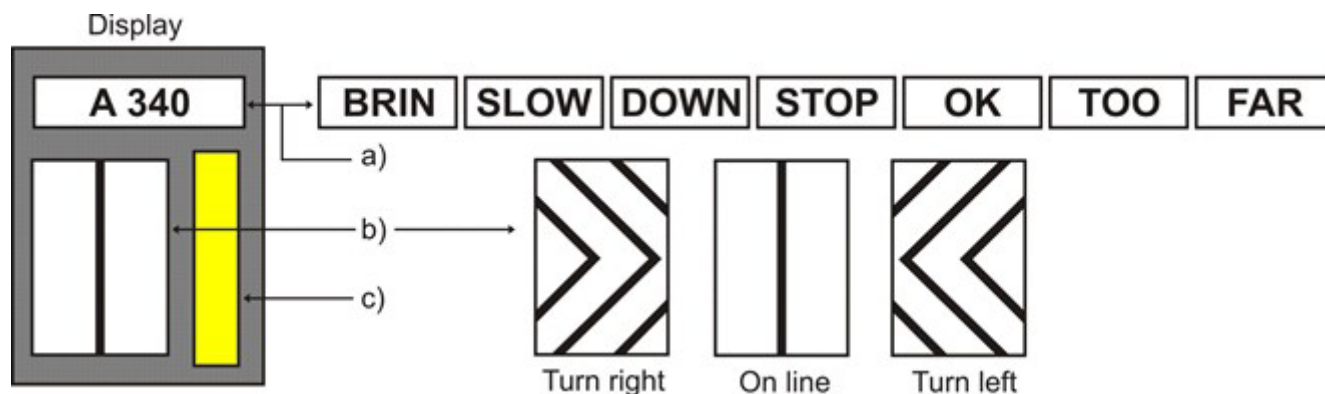
2.20.3.1 At stands 1, 1A, 1B, 3, 3A, 3B, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 14, 14A, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 22, 22A, 22B, 23, 24, 24A, 24B, 26, 27, 28, 29, 30, 31 the visual docking guidance system is operated on apron.

2.20.3.2 V případě provozu za nízké dohlednosti je vizualní navigační 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

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

2.20.3.4 Instructions

- 1) Zobrazuje-li displej "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.

- 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) Maximální rychlost pojiždění na stání je 11 km/h (6 kt). V případě vyšší rychlosti pojiždění není zaručena správná funkce systému pro navádění letadel na stání. Překročí-li rychlost pojiždějího 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 displej "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 Pojiždění

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

2.20.4.2 Pro zahájení pojiždění 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 pojiždění 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.

2.20.4.6 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.

2.20.4.7 Pro následující TWY platí omezení na maximální rozpětí letadla:

- 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 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 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



TWY	kódové písmeno / code letter	MAX rozpětí / wingspan of ACFT
Q mezi / between TWY Q1 a výjezdem ze stání / and stand exit S19	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 Pojždění 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.

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

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

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

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

2.20.4.13 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.

2.20.4.14 TWY FF je uzavřena pro veškerý provoz letadel.

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:

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

2.20.4.16 Pojždění 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 příletu 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 Pojždění 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 Pojždění 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.

2.20.4.8 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 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 Taxiing via TWY B2 to stand 12 is allowed for ACFT with wingspan up to 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 Usage of TWY J BLUE and TWY J ORANGE is allowed under the conditions VIS \geq 400 m.

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 is closed for all operation of aircraft.

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) 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) 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 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 pojiždění s vypnutými vnějšími pohonnými jednotkami.

2.20.5.4 Trasy pojiždění pro kritické typy letadel

Pro uvedené kritické typy letadel jsou použitelné pouze trasy pojiždění dle mapy LKPR AD 2-20-1. Výjimkou jsou případy uvedené v odstavci 2.20.4.18 a konkrétní případy povolené provozovatelem letiště.

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.

2.20.5.6 Limit rychlosti pojiždění

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

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 specified critical aircraft types, only taxi routes according to chart LKPR AD 2-20-1 are applicable. Exceptions are the cases mentioned in paragraph 2.20.4.18 and specific cases permitted by the airport operator.

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 Taxi speed limit

On apron TWYs and aircraft stand 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 ČR 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 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, 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:

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

Pro účely správného zastavení letadel s rozpětím 65 - 80 m jsou na DE-ICING AREA 2 vyznačeny příčky zastavení určené pro zastavení letadla úrovní příďového 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 RUZYNĚ DELIVERY při prvním navázání spojení.

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

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

2.20.7 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 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:

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 RUZYNĚ 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 Přilety

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

TYPE CLASS		RWY 24		RWY 06		RWY 30	RWY 12	
MEDIUM-JET	TWY	Rapid Exit TWY D		Rapid Exit TWY L	TWY B	TWY G	TWY P	TWY R
	LDA (m)	2075		1558	2448	2099	1690	2535
	Max. Exit Speed (kt)	50		50	N/A	N/A	N/A	N/A
MEDIUM-PROP	TWY	TWY C	Rapid Exit TWY D	Rapid Exit TWY L		TWY G	TWY P	
	LDA (m)	1309	2075	1558		2099	1690	
	Max. Exit Speed (kt)	N/A	50	50		N/A	N/A	

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 poježdění 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)	D (2757 m)
MEDIUM-PROP (TORA)	B (2557 m)	D (2266 m)	R (2590 m)	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 poježdění, 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 příčným podvozkem na úrovni příčky.

2.20.10.2 Na odbavovací ploše VÝCHOD je při požadavku na využití ukotvení příčového 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**2.21.1 Omezení letů**

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

2.21.1.1.1 Vzlety a přistání nejsou povoleny.

LKPR AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES**2.21.1 Flight restrictions**

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 Take-offs and landings are not permitted.



2.21.1.2 Letadla certifikovaná dle ICAO Annex 16/I, část II, (mimo Hlavy 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.

2.21.1.2.2 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 para 1.4**. Počet plánovaných letů je omezen provozním omezením pro noční provoz.

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 para 1.4**. Počet plánovaných letů je omezen provozním omezením pro noční provoz.

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 para 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 para 1.4**. Žádost musí být zaslána na adresu dle **GEN 4.1 para 1.4.5**.

SEZNAM POVOLENÝCH TYPŮ LETADEL PRO NOČNÍ PROVOZ (letadla dle 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 45 t MTOW), E90, E95, GJ6, S9S, SU7, SU9.

2.21.1.3 Zpožděné vzlety a přistání

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

2.21.1.3.2 Provedení zpožděných vzletů a přistání letadly, která jsou definována v bodech **LKPR AD 2.21 para 1.2.2**, **LKPR AD 2.21 para 1.2.3** a **LKPR AD 2.21 para 1.2.4** je povoleno H 24.

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 přerušovaný 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 vlád, členů královské rodiny a ministrů na jejich pracovních cestách;
- lety, za účelem pátrání a záchran, 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 skutečně 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.

2.21.1.2 Aircraft certified in accordance with ICAO Annex 16/I, Part II, (with exception of Chapter 2)

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 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 para 1.4**. The number of planned flights is restricted by traffic regulation for night operation.

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 para 1.4**. The number of planned flights is restricted by traffic regulation for night operation.

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 para 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 para 1.4** to the request. The request shall be sent to address according to **GEN 4.1 para 1.4.5**.

LIST OF AIRCRAFT PERMITTED FOR NIGHT OPERATION (aircraft IATA code)**2.21.1.3 Delayed arrivals and departures**

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

2.21.1.3.2 The execution of delayed departures and arrivals of aircraft which are specified in para **LKPR AD 2.21 para 1.2.2**, **LKPR AD 2.21 para 1.2.3** and **LKPR AD 2.21 para 1.2.4** is permitted H 24.

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 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 **LKPR AD 2.21 para 2.4** a **LKPR AD 2.21 para 2.5**.

2.21.2.2.2 V době od 2100 do 0500 (2000-0400) jsou vzlety a přistání letadel zakázány, s výjimkou dle **LKPR AD 2.21 para 2.4** a **LKPR AD 2.21 para 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 **LKPR AD 2.21 para 2.4** a **LKPR AD 2.21 para 2.5**.

2.21.2.3.2 V době od 2100 do 0500 (2000-0400) jsou vzlety a přistání letadel zakázány, s výjimkou dle **LKPR AD 2.21 para 2.4** a **LKPR AD 2.21 para 2.5**.

2.21.2.4 Výjimky pro stanovení dráhy v používání

Ustanovení **LKPR AD 2.21 para 2.2** a **LKPR AD 2.21 para 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;
- 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 předpovídan 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.

2.21.2.5 Výjimky na žádost velitele letadla

2.21.2.5.1 Ustanovení **LKPR AD 2.21 para 2.2** a **LKPR AD 2.21 para 2.3** neplatí v případech, jestliže:

- 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;

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.

2.21.2.5.3 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 para 1.6**.

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 **LKPR AD 2.21 para 2.4** and **LKPR AD 2.21 para 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 **LKPR AD 2.21 para 2.4** and **LKPR AD 2.21 para 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 **LKPR AD 2.21 para 2.4** and **LKPR AD 2.21 para 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 **LKPR AD 2.21 para 2.4** and **LKPR AD 2.21 para 2.5**.

2.21.2.4 Exceptions for determination of RWY in use

Items **LKPR AD 2.21 para 2.2** and **LKPR AD 2.21 para 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;
- 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 Exceptions on request by the pilot-in-command

2.21.2.5.1 Provisions **LKPR AD 2.21 para 2.2** and **LKPR AD 2.21 para 2.3** are not in force in case of:

- 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 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 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 ČR **GEN 4.1 para 1.6**.



2.21.3 Přílety**2.21.3.1 Přiblížení za viditelnosti země**

2.21.3.1.1 Vizualní přiblížení jsou zakázána.

2.21.3.1.2 Výjimku z ustanovení **LKPR AD 2.21 para 3.1.1** tvoří případy kdy:

- se jedná o letadlo s MTOW 7000 kg nebo menší (kategorie light) v době od 0500 (0400) do 2100 (2000), které provádí vizualní 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 záchranu;
- se jedná o letadlo Úřadu pro civilní letectví provádějící státní dozor;
- nejsou v provozu systémy pro ostatní způsoby přiblížení;
- 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 vizualní 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 vizualní 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 **LKPR AD 2.22 para 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.

2.21.3 Arrivals**2.21.3.1 Visual approach**

2.21.3.1.1 Visual approaches are prohibited.

2.21.3.1.2 The exceptions from item **LKPR AD 2.21 para 3.1.1**:

- 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;
- 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 **LKPR AD 2.22 para 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

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.

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 **LKPR AD 2.22 para 4.3** a **LKPR AD 2.22 para 4.4** tvoří případy bezodkladného zajištění minim rozstupu mezi letícími letadly a/nebo zajištění bezpečnosti letu s ohledem na výskyt význačných meteorologických jevů nebo výskyt ptactva.

2.21.4.6 Odletový postup pro proudová letadla:

2.21.4.3.3 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 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 **LKPR AD 2.22 para 4.3** and **LKPR AD 2.22 para 4.4** is in cases of providing immediate separation minima between aircraft in flight and/or ensuring flight safety with regard to significant meteorological phenomena or bird hazard.

2.21.4.6 Jet aircraft departure procedure:

od vzletu do / from take-off to 2700 ft AMSL / 1500 ft AAL	Vzletový výkon, klapky v poloze vzlet, stoupat V2 + 10 kt (nebo podle limitů podélného sklonu etadla) Take-off power, take-off flaps, climb at V2 + 10 kt (or as limited by body angle)
ve / at 2700 ft AMSL / 1500 ft AAL	Snižování výkonu na ne méně než stoupací a postupná akcelerace ve stoupání na rychlost SPD limit 250 kt pod FL 100, nebo rychlost cestovního stoupání (podle ATC) při postupném zasunutí klapek na 0°. Reduce engine power/thrust to not less than normal climb power/thrust and continue climb with gradual acceleration and retracting flaps to zero on schedule up to SPD limit 250 kt below FL 100, or climb speed (by ATC).

2.21.5 REVERZNÍ TAH

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

2.21.6 Motorové zkoušky

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

2.21.6.2 Výjimku z ustanovení **LKPR AD 2.21 para 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.

2.21.7.2 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.

2.21.5 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 **LKPR AD 2.21 para 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 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 Monitorování hluku

2.21.8.1 V CTR Ruzyně je prováděn nepřetržitý monitoring hluku a letových tratí. Rozmístění měřících stanic a výstupy z monitorovacího systému jsou zveřejněny na 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.

2.21.8 Noise monitoring

2.21.8.1 Continuous monitoring of noise and flight routes is carried out in 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**LKPR AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES****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 změněná vzhledem k jiné nadmořské výšce, bude na to posádka zvlášť upozorněna.

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

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 Praha APP at the distance 5,4 NM DME OKL at height 2600 ft.

2.22.2 Letištní provozní minima**2.22.2 Aerodrome Operating Minima**

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

2.22.3 Provoz palubních odpovídačů módu S, je-li letadlo na zemi**2.22.3 Operation of mode S transponders when the aircraft is on the ground**

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

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 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.

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.

Posádka letadla musí:

Flight crew shall:

- 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).

- 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 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 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 přiletové 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 Minimální nadmožské výšky použitelné pro účely vektorování jsou uvedeny v AIP ČR LKPR AD 2-43 Mapa minimálních nadmožských výšek pro poskytování přehledových služeb ATC v prostoru CTR Ruzyně, TMA Praha a CTA 1 PRAHA.

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 vysíláním 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 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.

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 Minimum altitudes applicable for vectoring are stated at AIP ČR LKPR AD 2-43 ATC Surveillance Minimum Altitude Chart within CTR Ruzyně, TMA Praha and CTA 1 PRAHA..

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 Je-li RWY uvolňována výjezdem na jejím konci, může dojít ke krátkodobému narušení signálu ILS/LOC. V tomto případě piloti následujícího přibližujícího se letadla obdrží informaci "**Očekávejte krátkodobé rušení ILS**".

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 H 24 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.

V intervalu TSAT - 5 / + 5 MIN je letová posádka povinna 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)

Zadává 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 povinna 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

2.22.4.2.10 The short-term interference of ILS/LOC signal may occur if the RWY is being vacated via TWY exit at its end. In this case, pilots of the following approaching aircraft will receive information "**Expect short-term ILS interference**".

Unless otherwise stated by ATC, vacating of RWY 06 via 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 H 24 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.

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.

4) 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 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 RUZYNĚ DELIVERY (nebo mimo jeho provozní dobu cestou RUZYNĚ GROUND nebo RUZYNĚ 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).

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.

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 RUZYNĚ DELIVERY (or outside its operational hours on RUZYNĚ GROUND or RUZYNĚ 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 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 spuštění motorů

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

Spuštění 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 spuštění motorů neznamená schválení k vytlačení!

O schválení k vytlačení musí letová posádka požádat na kmitočtu RUZYŇ GROUND / RUZYŇ TOWER (dle jejich provozní doby). RUZYŇ 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 RUZYŇ GROUND / RUZYŇ 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 křidel / 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 spuštění motorů podle požadavků **LKPR AD 2.22 para 4.3.3**.

2.22.4.3.6 Piloti odlétávajících letadel musí po vzletu zůstat na kmitočtu Ruzyně TWR 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.

2.22.4.3.3 Start-up clearance

Flight crew shall request start-up approval at TSAT - 5 / + 5 MIN on RUZYŇ DELIVERY / RUZYŇ 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 RUZYŇ GROUND / RUZYŇ TOWER frequency (according to its operational hours). No instruction for frequency change is issued by RUZYŇ 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 RUZYŇ GROUND / RUZYŇ 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 **LKPR AD 2.22 para 4.3.3**.

2.22.4.3.6 When airborne, pilots of departing aircraft shall remain on frequency of Ruzyně TWR 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.

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 FL100 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 trati (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 **LKPR AD 2.22 para 4.3.9** pro RNAV odletové tratě budou radarově vektorována na výstupní body příslušných odletových trati.

2.22.4.3.11 Letadla odlétávající směrem na OKG, RAPET, VARIK nebo RUDAP a stoupající do FL280 nebo vyšší, musí nejpозději nad uvedenými body dosáhnout FL280.

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

Vizualní 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.

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 turbovrtulovými pohonnými jednotkami do CAT B včetně a kategorie turbulence v úplavu Lehká letadla s pístovými a turbodvřidelovými 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,

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 FL100:

- 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 **LKPR AD 2.22 para 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 FL280, or above, must achieve FL280 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.

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 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,



- letová posádka by s ohledem na charakter vizuální fáze odletového postupu měla zvážit vhodnost použití techniky vzletu s redukováním tahem.

2.22.4.3.12.2 Všesměrové odlety

a) Všeměrové odlety za účelem vyhnutí se význačné oblačnosti

Všeměrové 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) Všeměrové odlety za účelem zvýšení kapacity letiště

Všeměrové odlety za účelem zvýšení kapacity letiště jsou povoleny pouze pro letadla s pístovými a jednomotorovými turbovrtulovými 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.

Všeměrové 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.

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 redukováním 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 RWY 24

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

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

2.22.4.5.2.1 Postupy LVP budou zahájeny, jestliže je hodnota RVR v TDZ nebo MID nebo END 550 m a nižší nebo CLD BASE nižší než 250 ft.

2.22.4.5.2.2 Postupy LVP budou ukončeny, jestliže je hodnota RVR nad 550 m a současně hodnota CLD BASE je 250 ft a vyšší s trvalou vzestupnou tendencí.

2.22.4.5.2.3 Na příslušném kmitočtu APP/TWR budou piloti informováni o zahájení postupů LVP.

- 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.

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 RWY 24 Description

2.22.4.5.1.1 RWY 24 is equipped and approved for operations under CAT II/III meteorological conditions and for low visibility take-offs (LVTO).

2.22.4.5.2 Conditions 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 value in TDZ, MID or END is 550 m or less or CLD BASE is below 250 ft.

2.22.4.5.2.2 LVP procedures will be terminated if the RVR value exceeds 550 m, and the CLD BASE is at or above 250 ft with a sustained upward trend.

2.22.4.5.2.3 Pilots will be informed of the initiation of LVP on the appropriate APP/TWR frequency.

2.22.4.5.2.4 Na příslušném kmitočtu ATIS bude zahájení postupů LVP oznámeno vysíláním fráze: "LOW VISIBILITY PROCEDURES ARE IN FORCE, USE CATEGORY TWO THREE HOLDING POINTS."

2.22.4.5.2.4 The initiation of LVP will also be announced on the relevant ATIS frequency with the phrase: "LOW VISIBILITY PROCEDURES ARE IN FORCE, USE CATEGORY TWO THREE HOLDING POINTS."

2.22.4.5.2.5 Na příslušném kmitočtu APP/TWR bude ukončení postupů LVP oznámeno vysíláním fráze: "LOW VISIBILITY PROCEDURES CANCELLED AT (time)."

2.22.4.5.2.5 The termination of LVP will be announced on the appropriate APP/TWR frequency with the phrase: "LOW VISIBILITY PROCEDURES CANCELLED AT (time)."

2.22.4.5.3 Podrobnosti o uvolnění RWY 24

2.22.4.5.3 Details on RWY 24 Vacating Procedures

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

2.22.4.5.3.1 Pilots landing on RWY 24 shall vacate the runway only via TWY C, D, E or F.

2.22.4.5.3.2 TWYs pro uvolnění RWY 24 jsou vybaveny střídavě zeleno/žlutými osovými návěstidly a/nebo informačním znakem uvolněné RWY označujícím hranici ochranného prostoru LOC.

2.22.4.5.3.2 The TWYs designated for vacating RWY 24 are equipped with alternating green/yellow centerline lights and/or runway vacated signs indicating the boundary of the LOC protected area.

2.22.4.5.3.3 Pilot je povinen po přistání ohlásit uvolnění ochranné zóny.

2.22.4.5.3.3 After vacating, pilots are required to report the clearance of the protected zone.

2.22.4.5.4 Podrobnosti o použitelných vyčkávacích místech RWY 24

2.22.4.5.4 Details on RWY 24 Holding Points

2.22.4.5.4.1 Piloti musí při odletu pro vstup na RWY 24 použít vyčkávací místo CAT II/III na TWY A, Z nebo B.

2.22.4.5.4.1 Pilots shall use the CAT II/III holding point on TWY A, Z, or B when departing from RWY 24.

2.22.4.5.4.2 Současný vstup na RWY 24 z TWY A a TWY B nebo TWY Z a TWY B není povolen.

2.22.4.5.4.2 Simultaneous entry to RWY 24 from TWY A and TWY B, or TWY Z and TWY B, is not permitted.

2.22.4.5.5 Popis LVP

2.22.4.5.5 Description of LVP

2.22.4.5.5.1 Podmínky pro zahájení provozu za nízkých dohledností:

2.22.4.5.5.1 Conditions for Initiation of Low Visibility Operations:

- Provozní schopnost stop příček před RWY 24;
- Provozní schopnost náhradního zdroje elektrické energie RWY 24;
- Nenarušení perimetru letiště a ochranné zóny RWY 24;
- Provozní schopnost letištního monitorovacího systému LPZ.

- Functionality of stop bars at RWY 24;
- Functionality of backup power source for RWY 24;
- No breach of the airport perimeter or RWY 24 protected area;
- Functionality of the airport monitoring system (LPZ).

2.22.4.5.5.2 Přiblížení a přistání CAT II/III

2.22.4.5.5.2 CAT II/III Approaches and Landings

- Letadla budou vektorována do ILS, nejméně 3 NM před FAF;
- Jsou aplikovány větší rozstupy mezi letadly na finále s cílem minimalizovat možnost rušení signálu ILS;
- Záblesková návěstidla pro RWY 24 jsou zapínána pouze na vyžádání pilotů.

- Aircraft will be vectored to the ILS at least 3 NM before the FAF (Final Approach Fix);
- Increased separation distances between aircraft on final approach will be applied to minimize ILS signal interference
- RWY 24 strobe lighting will be activated only upon the pilot's request.

2.22.4.5.5.3 Vzlety za nízké dohlednosti (LVTO)

2.22.4.5.5.3 Low Visibility Take-Offs (LVTO)

Piloti, kteří budou provádět řízený vzlet, musí při spouštění motorů informovat ATC. Aplikuje se při RVR nižší než 125 m.

Pilots performing a guided take-off must notify ATC when starting their engines. LVTO applies when the RVR is below 125 m.

2.22.4.5.6 Informace o poruchách a snížení kategorie přiblížení/vzletu

2.22.4.5.6 Information on Equipment Failures and Category Downgrades

2.22.4.5.6.1 Pokud dojde k poruše/výpadku zařízení, bude vydán NOTAM a dále budou piloti informováni prostřednictvím ATC:

2.22.4.5.6.1 In case of equipment failure or outage, a NOTAM will be issued, and ATC will notify pilots of the following:

Porucha nebo výpadek zařízení / Malfunction or failure of device	Degradace / Downgrade
Stop příčka před / Stop bar in front of RWY 24	Provoz LVP není k dispozici / LVP operation is not available
Náhradní zdroj elektrické energie / Backup power source RWY 24	
Letištní monitorovací systém LPZ / Aerodrome monitoring system LPZ	
Narušení perimetru letiště nebo ochranné zóny RWY 24 / Breach of the airport perimeter or RWY 24 protected area	
LOC 24	NPA, Řízený vzlet není povolen / Guided takeoff is not permitted
GP 24	NPA
Farfield monitor	CAT II, Řízený vzlet není povolen / Guided takeoff is not permitted

2.22.4.5.7 Postupy cvičného přiblížení

2.22.4.5.7 Training Approach Procedures

2.22.4.5.7.1 Piloti, kteří chtějí provést cvičné přiblížení za nízké dohlednosti, jsou povinni si toto přiblížení vyžádat při navázání spojení s PRAHA RADAR/PRAHA APPROACH frází "ŽÁDÁM CVIČNÉ PŘIBLÍŽENÍ ZA NÍZKÉ DOHLEDNOSTI."

2.22.4.5.7.1 Pilots with intention to perform a low visibility training approach must request it when establishing contact with PRAHA RADAR/PRAHA APPROACH using the phrase: "REQUEST TRAINING APPROACH UNDER LOW VISIBILITY."



2.22.4.5.7.2 Cvičné přiblížení bude povoleno, umožní-li to provozní situace ve vzdušném prostoru CTR nebo TMA a provozuschopnost zařízení ILS. TWR nezajišťuje při cvičném přiblížení volnost ochranné zóny ILS.

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,
- brzdící účinek nesmí být nepříznivě ovlivněn pokrytím dráhy sněhem, roztředlým 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.

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 Praha APP ☎ +420 220 374 548.

2.22.5 Přehledové služby ATS a postupy

2.22.5.1 V CTA 1 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 3 NM 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 CTA 1 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.

2.22.4.5.7.2 The training approach will be cleared if airspace conditions within the CTR or TMA permit, and the ILS equipment is operational. TWR does not ensure the clearance of the ILS protected zone during training approaches.

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 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 Praha APP ☎ +420 220 374 548.

2.22.5 ATS surveillance services and procedures

2.22.5.1 In CTA 1 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 CTA 1 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.

2.22.5.5.2 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.

2.22.6 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.

2.22.6.1 Přiletí**2.22.6.1.1 Přiletí do LKPR**

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

Pokud není službou ATS instruováno 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 (Přiletové tratě za VFR).

Piloti musí:

- nastavit kód **A2000** (pokud nebylo službou ATS instruováno jinak) na odpovídači SSR podle AIP ČR **ENR 1.6 para 2.4.5** (Kódy SSR) a dodržovat pravidla dle AIP ČR **LKPR AD 2.22.3** (Provoz palubních odpovídačů);
Poznámka: Piloti jsou žádáni, aby oznámili případné udělení výjimky z požadavku na vybavení odpovídačem v Módu S ELS dle AIP ČR GEN 1.5 para 1.3.3 (Výjimky).
- navázat spojení na **FREQ RUZYŇĚ RADAR 118.310** v souladu s AIP ČR **ENR 1.2 para 1.10.1** (Předání údajů o letu VFR). Mimo provozní dobu navázat spojení na **FREQ PRAHA RADAR 127.580** 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 para 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.**

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 para 2.4.3** (Kódy SSR pro zvláštní účely) a dodržovat pravidla dle AIP ČR LKPR AD 2.22.3 (Provoz palubních odpovídačů);
- navázat spojení na **FREQ RUZYŇĚ RADAR 118.310** v souladu s AIP ČR **ENR 1.2 para 1.10.1** (Předání údajů o letu VFR). Mimo provozní dobu navázat spojení na **FREQ PRAHA RADAR 127.580** 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 para 1.10.2** (Předání údajů o letu VFR);
- potvrdit platnou informaci ATIS a zopakovat údaj QNH;

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 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 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 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 para 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 para 1.3.3 (Exemptions).
- establish communication on **FREQ of RUZYŇĚ RADAR 118.310** in accordance with AIP ČR **ENR 1.2 para 1.10.1** (Handover of information about VFR flight). Outside hours of operation establish communication on **FREQ of PRAHA RADAR 127.580** 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 para 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.**

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 para 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 **FREQ of RUZYŇĚ RADAR 118.310** in accordance with AIP ČR **ENR 1.2 para 1.10.1** (Handover of information about VFR flight). Outside hours of operation establish communication on **FREQ of PRAHA RADAR 127.580** 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 para 1.10.2** (Handover of information about VFR flight);
- confirm current ATIS information with QNH read back;



- po přijetí instrukce k přechodu na **Ruzyně TWR** navázat pouze spojení. **Údaje o letu se nepředávají.**

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, rozbrzděným 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.

2.22.6.1.1.2 Přiletí 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 (Přiletové tratě za VFR).

Piloti musí:

- nastavit kód **A2000** (pokud nebylo službou ATS instruuováno jinak) na odpovídači SSR podle AIP ČR **ENR 1.6 para 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 para 1.3.3 (Výjimky).

- navázat spojení na **FREQ RUZYŇĚ RADAR 118.310** v souladu s AIP ČR **ENR 1.2 para 1.10.1** (Předání údajů o letu VFR). Mimo provozní dobu navázat spojení na **FREQ PRAHA RADAR 127.580** 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 para 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 para 2.1** (Hlášení o přistání). K telefonickému hlášení na Ruzyně TWR **se použije číslo ☎ +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 para 2.4.3** (Kódy SSR pro zvláštní účely);
- navázat spojení na **FREQ RUZYŇĚ RADAR 118.310** v souladu s AIP ČR **ENR 1.2 para 1.10.1** (Předání údajů o letu VFR). Mimo provozní dobu navázat spojení na **FREQ PRAHA RADAR 127.580** 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 para 1.10.2** (Předání údajů o letu VFR);
- potvrdit platnou informaci ATIS a zopakovat údaj QNH;
- po 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 para 2.1** (Hlášení o přistání). K telefonickému hlášení na Ruzyně TWR **se použije číslo ☎ +420 220 374 048.**

- when the instruction to transfer to **Ruzyně TWR** received, establish communication only. **Information about flight are not handed over.**

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:

- landing 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.

2.22.6.1.1.2 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 para 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 para 1.3.3 (Exemptions).

- establish communication on **FREQ of RUZYŇĚ RADAR 118.310** in accordance with AIP ČR **ENR 1.2 para 1.10.1** (Handover of information about VFR flight). Outside hours of operation establish communication on **FREQ of PRAHA RADAR 127.580** 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 para 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 para 2.1** (Reports of arrival). Contact **Ruzyně TWR by telephone ☎ +420 220 374 048.**

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 para 2.4.3** (SSR codes for special purposes);
- establish communication on **FREQ of RUZYŇĚ RADAR 118.310** in accordance with AIP ČR **ENR 1.2 para 1.10.1** (Handover of information about VFR flight). Outside hours of operation establish communication on **FREQ of PRAHA RADAR 127.580** 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 para 1.10.2** (Handover of information about VFR flight);
- confirm current ATIS information with QNH read back;
- when 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 para 2.1** (Reports of arrival). Contact **Ruzyně TWR by telephone ☎ +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 para 1** (Koordinované letiště).

Pokud není službou ATC instruuováno jinak, piloti musí:

- navázat spojení na **FREQ RUZYNĚ DELIVERY 120.060** v souladu s AIP ČR **ENR 1.2 para 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 Ruzyně TWR ☎ +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 para 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 para 3** (Provoz palubních odpovídačů módu S).

*Poznámka: Piloti jsou žádáni, aby oznámili případné udělení výjimky z požadavku na vybavení odpovídačem v Módu S ELS dle AIP ČR **GEN 1.5 para 1.3.3** (Výjimky).*

Pokud není službou ATC stanoveno jinak, piloti musí navázat spojení na **FREQ RUZYNĚ GROUND 121.910** za účelem získání povolení k pořízení. Instrukce ke změně kmitočtu na **RUZYNĚ GROUND** se nevydává.

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 **FREQ RUZYNĚ TOWER 134.560** bezprostředně před vzletem. Schválení spouštění pohonných jednotek se nevyžaduje;
- nastavit kód odpovídače SSR podle AIP ČR **ENR 1.6 para 2.4.3** (Kódy SSR pro zvláštní účely) a dodržovat pravidla podle AIP ČR **LKPR AD 2.22 para 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 **Ruzyně TWR ☎ +420 220 374 048** v souladu s AIP ČR **ENR 1.2 para 1.10.1** (Předání údajů o letu VFR) za účelem získání ATC povolení pro odlétávající letadla;

Poznámka: ATC povolení pro odlétávající letadla neznamena povolení ke vzletu.

- předat údaje o letu v souladu s AIP ČR **ENR 1.2 para 1.10.2** (Předání údajů o letu VFR);
- nastavit kód na odpovídači SSR podle AIP ČR **ENR 1.6 para 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 para 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).

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 para 1** (Coordinated airport).

Unless otherwise instructed by ATC, pilots shall:

- establish communication on **FREQ of RUZYNĚ DELIVERY 120.060** in accordance with AIP ČR **ENR 1.2 para 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 Ruzyně TWR ☎ +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 para 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 para 3** (Operation of mode S transponders).

*Note: 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 para 1.3.3** (Exemptions).*

Unless otherwise stated by ATC, pilots shall establish communication on **FREQ of RUZYNĚ GROUND 121.910** to obtain a taxi clearance. Instruction for frequency change to **RUZYNĚ GROUND** is not being issued.

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 **FREQ of RUZYNĚ TOWER 134.560** immediately prior to departure. Engines start-up approval is not requested;
- select SSR code with respect to AIP ČR **ENR 1.6 para 2.4.3** (SSR codes for special purposes) and be compliant with AIP ČR **LKPR AD 2.22 para 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 **Ruzyně TWR** by telephone ☎ +420 220 374 048 to obtain ATC clearance for departing aircraft, in accordance with AIP ČR **ENR 1.2 para 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 para 1.10.2** (Handover of information about VFR flight);
- select SSR code with respect to AIP ČR **ENR 1.6 para 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 para 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).



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 para 2.4.3** (Kódy SSR pro zvláštní účely);
- navázat spojení na **FREQ RUZYŇ TOWER 134.560** bezprostředně před vzletem;
Poznámka: Pokud navázání radiotelefonního spojení není z technických důvodů proveditelné, musí být spojení navázáno co nejdříve po vzletu.
- předat údaje o letu (počáteční směr letu);
- potvrdit platnou informaci 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 para 6.1.1** (Přilety), jsou akceptovány pouze následující činnosti:

- let po příletové 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 (Příletové a odletové tratě VFR).

2.22.6.3.5 Lety musí být předem koordinovány telefonicky s **Praha APP ☎ +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.

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 para 11.1.1**, zejména foto lety, lety pro kontrolu energovodů a produktovodů apod.

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 para 2.4.3** (SSR codes for special purposes);
- establish communication on **FREQ of RUZYŇ TOWER 134.560** 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.

- 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 **AD 2 LKPR 2.22 para 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 **Praha APP ☎ +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 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 ČR **ENR 1.1 para 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 Tyto lety jsou vždy předmětem žádosti o NSF viz. AIP ČR ENR 1.1 para 11.1.

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

2.22.6.5.2 These flights are subject of a request for NSF, see AIP ČR ENR 1.1 para 11.1.

2.22.6.5.3 In addition to approved NSF request, it is necessary to coordinate the flight by telephone with **Praha APP** ☎ +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 / entry and exit significant points to/from CTR Ruzyně		
Označení / Designation	Poloha / Location	Souřadnice / Coordinates
SIERRA	Beroun (dálniční most / motorway bridge)	495742N 0140458E
NOVEMBER	Velvary (silo / silo)	501606N 0141421E
WHISKY	Kačice (dálniční přejezd / motorway flyover)	500910N 0135859E
ECHO	Radotín (železniční stanice / railway station)	495910N 0142141E

2.22.7 Seznam traťových bodů

2.22.7 Waypoint list

Seznam traťových bodů / Way-point list	
PR402	500217.81N 0140055.69E
PR403	495123.47N 0140933.64E
PR404	494002.98N 0143241.81E
PR405	501157.78N 0135031.95E
PR406	501839.63N 0135559.77E
PR407	502036.56N 0140228.19E
PR409	503347.47N 0144701.93E
PR411	495831.41N 0141551.73E
PR412	494254.74N 0144324.10E
PR511	495402.32N 0132855.38E
PR512	500438.03N 0135024.45E
PR513	501058.18N 0141123.04E
PR516	502231.71N 0143144.85E
PR517	501736.46N 0141508.94E
PR518	501304.78N 0141826.23E
PR521	500040.82N 0141349.41E
PR522	494857.20N 0145036.19E
PR523	500303.62N 0142147.30E
PR530	500811.56N 0143903.31E
PR531	501715.97N 0143232.54E
PR532	501243.82N 0143548.23E
PR571	495950.34N 0144759.29E
PR572	500422.85N 0144445.62E
PR573	495929.06N 0142814.97E
PR574	500401.02N 0142459.47E
PR619	500838.54N 0142202.32E
PR621	502157.50N 0140823.70E
PR622	502421.98N 0140554.70E
PR625	501019.35N 0142740.88E
PR626	495909.31N 0142949.09E
PR627	493653.31N 0144026.15E
PR631	501112.65N 0143040.40E
PR632	502432.94N 0141703.43E
PR633	501305.31N 0143701.03E
PR634	501344.10N 0134114.04E
PR635	495906.31N 0143938.94E
PR637	501540.64N 0144548.41E
PR707	495352.35N 0133321.70E
PR711	502310.48N 0143821.84E
PR712	501659.83N 0143132.01E
PR718	495040.66N 0142401.12E



Seznam traťových bodů / Way-point list	
PR719	495715.66N 0142050.47E
PR721	494540.80N 0145709.06E
PR722	495141.06N 0145325.50E
PR723	500410.21N 0144536.76E
PR740	495548.83N 0135745.19E
PR741	500450.89N 0135108.37E
PR742	500019.91N 0135427.10E
PR807	495150.53N 0141620.06E
PR808	494132.39N 0143718.21E
PR813	501150.08N 0140335.81E
PR814	500723.07N 0135825.68E
PR815	501349.78N 0135925.84E
PR816	502105.62N 0135853.88E
PR817	495806.00N 0135851.00E
PR818	502228.64N 0141015.62E
PR819	502555.18N 0143915.96E
PR840	501043.35N 0141522.30E
PR854	495722.39N 0140818.82E
PR855	495426.19N 0135258.78E
PR856	500734.46N 0143932.11E
PR858	502013.63N 0143027.42E
PR860	495720.79N 0143331.40E
PR861	501041.57N 0144858.68E
PR901	495144.09N 0141125.39E
PR902	495548.27N 0142357.81E
PR903	494354.82N 0144805.16E
PR904	494752.62N 0145246.80E
PR905	495717.86N 0144625.19E
PR906	495319.27N 0144143.75E
PR912	495714.58N 0143344.54E
PR913	495159.12N 0143140.39E
PR914	500822.30N 0142343.82E
PR915	500316.03N 0143413.90E
PR950	495050.03N 0145237.39E
PR951	500047.78N 0143916.88E
PR952	500643.30N 0142707.97E
PR953	495844.71N 0141747.75E
PR954	500556.00N 0140254.19E
PR956	500005.12N 0134830.62E
PR957	502213.53N 0142650.26E
PR958	501226.11N 0141519.54E
PR960	501041.95N 0135257.01E
PR961	501842.62N 0140215.30E
PR962	501442.39N 0135735.78E

2.22.8 RNAV standardní přístrojové odletové tratě (RNAV SID) 2.22.8 RNAV Standard Instrument Departure Routes (RNAV 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
BALTU5A BALTU FIVE ALPHA DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (240°) na / to PR402 (fly -by); točit doprava tratí / turn right track 321° na / to PR405 (fly-by); točit doleva tratí / turn left track 247° na / to BALTU.	5000 ft AMSL	Po pokynu kontaktujte When instructed contact PRAHA RADAR 120.530	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.
DOBEN4A DOBEN FOURALPHA DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (240°) na / to PR402 (fly -by); točit doleva tratí / turn left track 223° na / to DOBEN.			
VENOX5A VENOX FIVE ALPHA DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (240°) na / to PR402 (fly -by); točit doprava tratí / turn right track 321° na / to PR405 (fly-by); točit doprava tratí / turn right track 023° na / to PR406 (fly-by); pokračovat tratí / continue on track 023° na / to VENOX.			
ARTUP5A ARTUP FIVE ALPHA DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (240°) na / to PR402 (fly -by); točit doprava tratí / turn right track 321° na / to PR405 (fly-by); točit doprava tratí / turn right track 023° na / to PR406 (fly-by); točit doprava tratí / turn right track 060° na / to PR407 (fly-by); pokračovat tratí / continue track 060° na / to BAGRU (fly-by); pokračovat tratí / continue track 060° na / to PR409 (fly-by); točit doleva tratí / turn left track 027° na / to ARTUP.			Na BAGRU očekávejte FL 140 nebo vyšší. BAGRU expect at FL 140 or above.
VOZ4A VOŽICE FOURALPHA DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (240°) na / to PR402 (fly -by); točit doleva tratí / turn left track 148° na / to PR403 (fly-by); točit doleva tratí / turn left track 122° na / to PR404 (fly-by); pokračovat tratí / continue on track 117° na / to VOZ VOR/DME.			
VENOX4M VENOX FOUR MIKE DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (240°); v / at 1700 ft AMSL točit doprava na / turn right to PR407 (fly-by); točit doprava tratí / turn right track 011° na / to VENOX.			Použitelné pouze pro vrtulová letadla v době / Only for propeller driven aircraft between 0500-2100 (0400-2000) UTC Minimální gradient stoupání / Minimum climb gradient 10% do / up to 3500 ft AMSL pro přestoupání / to overfly TRA GA Kladno 3. Pokud nejste schopni, oznamte ATC nejpozději před vstupem na dráhu / If unable advice ATC before entering the RWY at the latest.
ARTUP6M ARTUP SIX MIKE DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (240°); v / at 1700 ft AMSL točit doprava na / turn right to PR407 (fly-by); točit doprava tratí / turn right track 060° na / to BAGRU (fly-by); pokračovat tratí / continue track 060° na / to PR409 (fly-by); točit doleva tratí / turn left track 027° na / to ARTUP.			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 / Minimum climb gradient 10% do / up to 3500 ft AMSL pro přestoupání / to overfly TRA GA Kladno 3. Pokud nejste schopni, oznamte ATC nejpozději před vstupem na dráhu / If unable advice ATC before entering the RWY at the latest.
VOZ5M VOŽICE FIVE MIKE DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (240°); v / at 1700 ft AMSL točit doleva na / turn left to PR411 (fly-by); točit doleva tratí / turn left track 126° na / to PR412 (fly-by); točit doprava tratí / turn right track 147° na / to VOZ VOR/DME.			Použitelné pouze pro vrtulová letadla v době / Only for propeller driven aircraft between 0500-2100 (0400-2000) UTC



(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
BALTU4B BALTU FOUR BRAVO DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (302°) na / to PR815 (fly -by); točit doleva tratí / turn left track 247° na / to BALTU.	5000 ft AMSL	Po pokynu kontaktujte When instructed contact PRAHA RADAR 120.530	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.
DOBEN5B DOBEN FIVE BRAVO DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (302°) na / to PR813 (fly -by); točit doleva tratí / turn left track 212° na / to PR814 (fly-by); točit doleva tratí / turn left track 174° na / to PR817 (fly-by); točit doprava tratí / turn right track 230° na / to DOBEN.			
VENOX4B VENOX FOUR BRAVO DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (302°) na / to PR815 (fly -by); točit doprava tratí / turn right track 352° na / to PR816 (fly-by); točit doprava tratí / turn right track 021° na / to VENOX.			
ARTUP5B ARTUP FIVE BRAVO DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (302°) na / to PR815 (fly -by); točit doprava tratí / turn right track 352° na / to PR816 (fly-by); točit doprava tratí / turn right track 074° na / to PR818 (fly-by); pokračovat tratí / continue track 074° na / to PR819 (fly-by); točit doleva tratí / turn left track 027° na / to ARTUP.			
VOZ4B VOŽICE FOUR BRAVO DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (302°) na / to PR813 (fly -by); točit doleva tratí / turn left track 212° na / to PR814 (fly-by); točit doleva tratí / turn left track 151° na / to PR403 (fly-by); točit doleva tratí / turn left track 122° na / to PR404 (fly-by); pokračovat tratí / continue on track 117° na / to VOZ VOR/DME.			
VOZ5N VOŽICE FIVE NOVEMBER DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (302°); v / at 1700 ft AMSL točit doleva na / turn left to PR807 (fly-by); točit doleva tratí / turn left track 122° na / to PR808 (fly-by); pokračovat tratí / continue on track 129° na / to VOZ VOR/DME.			Použitelné pouze pro vrtulová letadla v době / Only for propeller driven aircraft between 0500-2100 (0400-2000) UTC
VENOX5N VENOX FIVE NOVEMBER DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (302°); v / at 1700 ft AMSL točit doprava / turn right (direct to fix) na / to PR840 (fly-by); točit doleva tratí / turn left track 340° na / to PR818 (fly-by); pokračovat tratí / continue on track 348° na / to VENOX.			Použitelné pouze pro vrtulová letadla v době / Only for propeller driven aircraft between 0500-2100 (0400-2000) UTC Minimální gradient stoupání / Minimum climb gradient 9% do / up to 4000 ft AMSL pro přestoupání / to overfly CTR Vodochody / TMA Vodochody. Pokud nejste schopni, oznamte ATC nejpozději před vstupem na dráhu / If unable advice ATC before entering the RWY at the latest.
ARTUP4N ARTUP FOUR NOVEMBER DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (302°); v / at 1700 ft AMSL točit doprava / turn right (direct to fix) na / to PR840 (fly-by); točit doleva tratí / turn left track 340° na / to PR818 (fly-by); točit doprava tratí / turn right track 074° na / to PR819 (fly-by); točit doleva tratí / turn left track 027° na / 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
BALTU8E BALTU EIGHTECHO DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (060°) na / to PR631 (fly-by); točit doleva tratí / turn left track 322° na / to PR632 (fly-by); točit doleva tratí / turn left track 240° na / to PR621 (fly-by); pokračovat tratí / continue track 240° na / to PR634 (fly-by); pokračovat tratí / continue track 234° na / to BALTU.	5000 ft AMSL	Po pokynu kontaktujte When instructed contact PRAHA RADAR 120.530	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.
DOBEN8E DOBEN EIGHTECHO DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (060°) na / to PR631 (fly-by); točit doleva tratí / turn left track 322° na / to PR632 (fly-by); točit doleva tratí / turn left track 240° na / to PR621 (fly-by); pokračovat tratí / continue track 240° na / to PR634 (fly-by); točit doleva tratí / turn left track 185° na / to DOBEN.			
VENOX4E VENOX FOUR ECHO DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (060°) na / to PR631 (fly-by); točit doleva tratí / turn left track 322° na / to PR632 (fly-by); pokračovat tratí / continue track 322° na / to VENOX.			
ARTUP5E ARTUP FIVE ECHO DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (060°) na / to PR637 (fly-by); točit doleva tratí / turn left track 007° na / to ARTUP.			
VOZ4E VOŽICE FOUR ECHO DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (060°) na / to PR633 (fly-by); točit doprava tratí / turn right track 168° na / to PR635 (fly-by); pokračovat tratí / continue on track 158° na / to VOZ VOR/DME.			
VOZ5D VOŽICE FIVE DELTA DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (060°) na / to PR625 (fly-by); točit doprava tratí / turn right track 168° na / to PR626 (fly-by); pokračovat tratí / continue track 158° na / to PR627 (fly-by); točit doleva tratí / turn left track 117° na / to VOZ VOR/DME.			
VENOX7D VENOX SEVEN DELTA DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (060°) na / to PR619 (fly-by); točit doleva tratí / turn left track 322° na / to PR621 (fly-by); pokračovat tratí / continue track 322° na / to PR622 (fly-by); točit doprava tratí / turn right track 004° na / to VENOX.			
DOBEN7D DOBEN SEVEN DELTA DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (060°) na / to PR619 (fly-by); točit doleva tratí / turn left track 322° na / to PR621 (fly-by); točit doleva tratí / turn left track 240° na / to PR634 (fly-by); točit doleva tratí / turn left track 185° na / to DOBEN.			
BALTU7D BALTU SEVEN DELTA DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (060°) na / to PR619 (fly-by); točit doleva tratí / turn left track 322° na / to PR621 (fly-by); točit doleva tratí / turn left track 240° na / to PR634 (fly-by); pokračovat tratí / continue on track 234° na / to BALTU.			
				Použitelné pouze pro vrtulová letadla / Only for propeller driven aircraft Minimální gradient stoupání / Minimum climb gradient 7% do / up to 4000 ft AMSL pro přestoupání / to overfly MCTR Kbely / MTMA Kbely. Pokud nejste schopni, oznamte ATC nejpozději před vstupem na dráhu / If unable advice ATC before entering the RWY at the latest.
				Použitelné pouze pro vrtulová letadla / Only for propeller driven aircraft Minimální gradient stoupání / Minimum climb gradient 10% do / up to 4000 ft AMSL pro přestoupání / to overfly CTR Vodochody / TMA Vodochody. Pokud nejste schopni, oznamte ATC nejpozději před vstupem na dráhu / If unable advice ATC before entering the RWY at the latest.



(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
BALTU6H BALTU SIX HOTEL DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (122°) na / to PR626 (fly -by); točit doleva tratí / turn left track 032° na / to PR856 (fly-by); točit doleva tratí / turn left track 330° na / to UTORO (fly-by); pokračovat tratí / continue track 330° na / to PR858 (fly-by); točit doleva tratí / turn left track 254° na / to PR634 (fly-by); točit doleva tratí / turn left track 234° na / to BALTU.	5000 ft AMSL	Po pokynu kontaktujte When instructed contact PRAHA RADAR 120.530	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 nejpозději 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.
DOBEN6H DOBEN SIX HOTEL DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (122°) na / to PR626 (fly -by); točit doleva tratí / turn left track 032° na / to PR856 (fly-by); točit doleva tratí / turn left track 330° na / to UTORO (fly-by); pokračovat tratí / continue track 330° na / to PR858 (fly-by); točit doleva tratí / turn left track 254° na / to PR634 (fly-by); točit doleva tratí / turn left track 185° na / to DOBEN.			Na UTORO očekávejte FL 140 nebo vyšší. UTORO expect at FL 140 or above.
VENOX4H VENOX FOUR HOTEL DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (122°) na / to PR626 (fly -by); točit doleva tratí / turn left track 032° na / to PR856 (fly-by); točit doleva tratí / turn left track 330° na / to UTORO (fly-by); pokračovat tratí / continue track 330° na / to PR858 (fly-by); točit doleva tratí / turn left track 308° na / to VENOX.			
ARTUP4H ARTUP FOUR HOTEL DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (122°) na / to PR860 (fly -by); točit doleva tratí / turn left track 032° na / to PR861 (fly-by); točit doleva tratí / turn left track 001° na / to ARTUP.			
VOZ4H VOŽICE FOUR HOTEL DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (122°) na / to PR626 (fly -by); točit doprava tratí / turn right track 147° na / to PR412 (fly-by); pokračovat tratí / continue on track 147° na / to VOZ VOR/DME.			
VOZ5G VOŽICE FIVE GOLF DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (122°); v / at 1700 ft AMSL točit doprava na / turn right to PR411 (fly-by); točit doleva tratí / turn left track 145° na / to PR404 (fly-by); točit doleva tratí / turn left track 117° na / to PR627 (fly-by); pokračovat tratí / continue on track 117° na / to VOZ VOR/DME.			Pouze pro vrtulová letadla v době / Only for propeller driven aircraft between 0500-2100 (0400-2000) UTC.
DOBEN4G DOBEN FOUR GOLF DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (122°); v / at 1700 ft AMSL točit doprava na / turn right to PR854 (fly-by); pokračovat tratí / continue on track 249° na / to PR855 (fly-by); pokračovat tratí / continue on track 233° na / to DOBEN.			Pouze pro vrtulová letadla v době mezi 0500-2100 (0400-2000) UTC, je-li v používání RWY 24
VOZ5Q VOŽICE FIVE QUEBEC DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (122°); v / at 1700 ft AMSL točit doprava na / turn right to PR411 (fly-by); točit doleva tratí / turn left track 126° na / to PR412 (fly-by); točit doprava tratí / turn right track 147° na / to VOZ VOR/DME.			Only for propeller driven aircraft between 0500-2100 (0400-2000) UTC, when RWY 24 is in use.
VOZ1L VOŽICE ONE LIMA DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (122°) na / to PR626 (fly -by); točit doprava tratí / turn right track 158° na / to PR627 (fly-by); točit doleva tratí / turn left track 117° na / to VOZ VOR/DME.	Pouze pro 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
24 30 06 12	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead Minimální výška zatáčky / Minimum turn altitude 1700 ft AMSL.	Po pokynu kontaktujte When instructed contact PRAHA RADAR 120.530	1) Minimální gradient stoupání / Minimum climb gradient 5% do / up to 3200 ft AMSL. 2) Po vzletu stoupat tak rychle, jak je to možné alespoň do / After take off climb as rapidly as practicable to at least 2800 ft AMSL. 3) Technika vzletu s redukováním tahem není doporučena. / Reduce thrust take-off technique not recommended.

2.22.10 RNAV standardní přístrojové přiletové tratě (RNAV STAR)

2.22.10 RNAV standard instrument arrival routes (RNAV STAR)

(RNAV STAR) RWY 24

Označení tratě Route designation	Význačné body Significant points	MAG trať / track	Vzdálenost / Distance NM	MNM IFR ALT ft	Poznámky / Remarks	
1	2	3	4	5	6	
LOMKI8S LOMKI EIGHT SIERRA ARRIVAL	LOMKI	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.	
	PR511	048°	17.5	5000		
	PR512	060°	14.9	4000		
	PR513	060°	5.0	4000		
	PR518	060°	7.3	4000		
	ERASU					
APRAQ2S APRAQ TWO SIERRA ARRIVAL	APRAQ	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.	
	PR521	060°	7.9	4000		
	PR574	060°	7.3	4000		
	RATEV					
GOLOP4S GOLOP FOUR SIERRA ARRIVAL	GOLOP	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.	
	PR516	240°	11.7	4000		
	PR517	150°	5.0	4000		
	PR518	060°	7.3	4000		
	ERASU					
VLM4S VLAŠIM FOUR SIERRA ARRIVAL	VLM VOR/DME	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.	
	PR522	346°	11.0	4000		
	PR571	331°	5.0	4000		
	PR572	240°	11.7	4000		
	PR573	330°	5.0	4000		
	PR574	060°	7.3	4000		
	RATEV					



(RNAV STAR) RWY 30

Označení tratě Route designation	Význačné body Significant points	MAG trať / track	Vzdálenost / Distance NM	MNM IFR ALT ft	Poznámky / Remarks
1	2	3	4	5	6
LOMKI9R LOMKI NINE ROMEO ARRIVAL	LOMKI	089°	9.4	5000	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	048°	17.5	5000	
	PR512	075°	21.8	5000	
	PR914	122°	8.5	5000	
	PR915	122°	5.5	5000	
	ARVEG				
GOLOP5R GOLOP FIVE ROMEO ARRIVAL	GOLOP	208°	11.1	5000	
	BAGRU	168°	17.7	5000	
	PR914	122°	8.5	5000	
	PR915	122°	5.5	5000	
	ARVEG				
APRAQ2R APRAQ TWO ROMEO ARRIVAL	APRAQ	007°	13.1	5000	
	PR901	059°	9.1	5000	
	PR902	123°	6.3	5000	
	PR913	122°	13.4	5000	
	PR903	033°	5.0	5000	
	PR904	302°	5.9	5000	
	KENOK				
VLM5R VLAŠIM FIVE ROMEO ARRIVAL	VLM VOR/DME	303°	9.2	5000	
	PR904	302°	5.9	5000	
	KENOK				

(RNAV STAR) RWY 06

Označení tratě Route designation	Význačné body Significant points	MAG trať / track	Vzdálenost / Distance NM	MNM IFR ALT ft	Poznámky / Remarks
1	2	3	4	5	6
LOMKI8T LOMKI EIGHT TANGO ARRIVAL	LOMKI	089°	12.2	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.
	PR707	060°	7.1	5000	
	BAROX				
APRAQ2T APRAQ TWO TANGO ARRIVAL	APRAQ	038°	16.0	5000	
	PR718	338°	6.9	4000	
	PR719	302°	5.7	4000	
	PR521	240°	8.0	4000	
AKEVA					

Označení tratě Route designation	Význačné body Significant points	MAG trať / track	Vzdálenost / Distance NM	MNM IFR ALT ft	Poznámky / Remarks
1	2	3	4	5	6
VLM5T VLAŠIM FIVE TANGO ARRIVAL	VLM VOR/DME	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.
	PR721	333°	6.5	5000	
	PR722	333°	13.5	5000	
	PR723	261°	15.4	4000	
	PR523	240°	5.7	4000	
	PR521	240°	8.0	4000	
	AKEVA				
GOLOP4T GOLOP FOUR TANGO ARRIVAL	GOLOP	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.
	PR711	210°	7.6	5000	
	PR712	240°	14.3	4000	
	PR513	240°	10.9	4000	
	KUVIX				

(RNAV STAR) RWY 12

Označení tratě Route designation	Význačné body Significant points	MAG trať / track	Vzdálenost / Distance NM	MNM IFR ALT ft	Poznámky / Remarks
1	2	3	4	5	6
LOMKI7P 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				
APRAQ2P 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				
VLM5P VLAŠIM FIVE PAPA ARRIVAL	VLM VOR/DME	314°	11.3	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.
	PR950	314°	13.2	5000	
	PR951	302°	9.8	4000	
	PR952	302°	9.5	4000	
	PR958	302°	7.0	4000	
	EVEMI				



Označení tratě Route designation	Význačné body Significant points	MAG trať / track	Vzdálenost / Distance NM	MNM IFR ALT ft	Poznámky / Remarks
1	2	3	4	5	6
GOLOP4P 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 LKR9, 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 místa.

2.23.2.3 In addition, a restricted area LKR9 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 Odchyly 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 přiblížovací 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 přiblížovací plochu RWY 24. ACFT in holding position CAT I RWY 24 on TWY Z penetrates approach area RWY 24.	DAAD 09	2027
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



Specifikace Specification	Popis odchylky Deviation description	Typ odchylky Deviation type	Platnost Validity
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.		
	TWY S není vybavena osovými návěstidly. TWY S is not equipped with centre line lights.		
	CS ADR-DSN.B.205 Provozní plocha radiovýškoměru Radio altimeter operating area		
CS ADR-DSN.L.520 Všeobecně - barva a zvýraznění General - color and conspicuity	Osová 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	
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	

Specifikace Specification	Popis odchylky Deviation description	Typ odchylky Deviation type	Platnost Validity
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

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

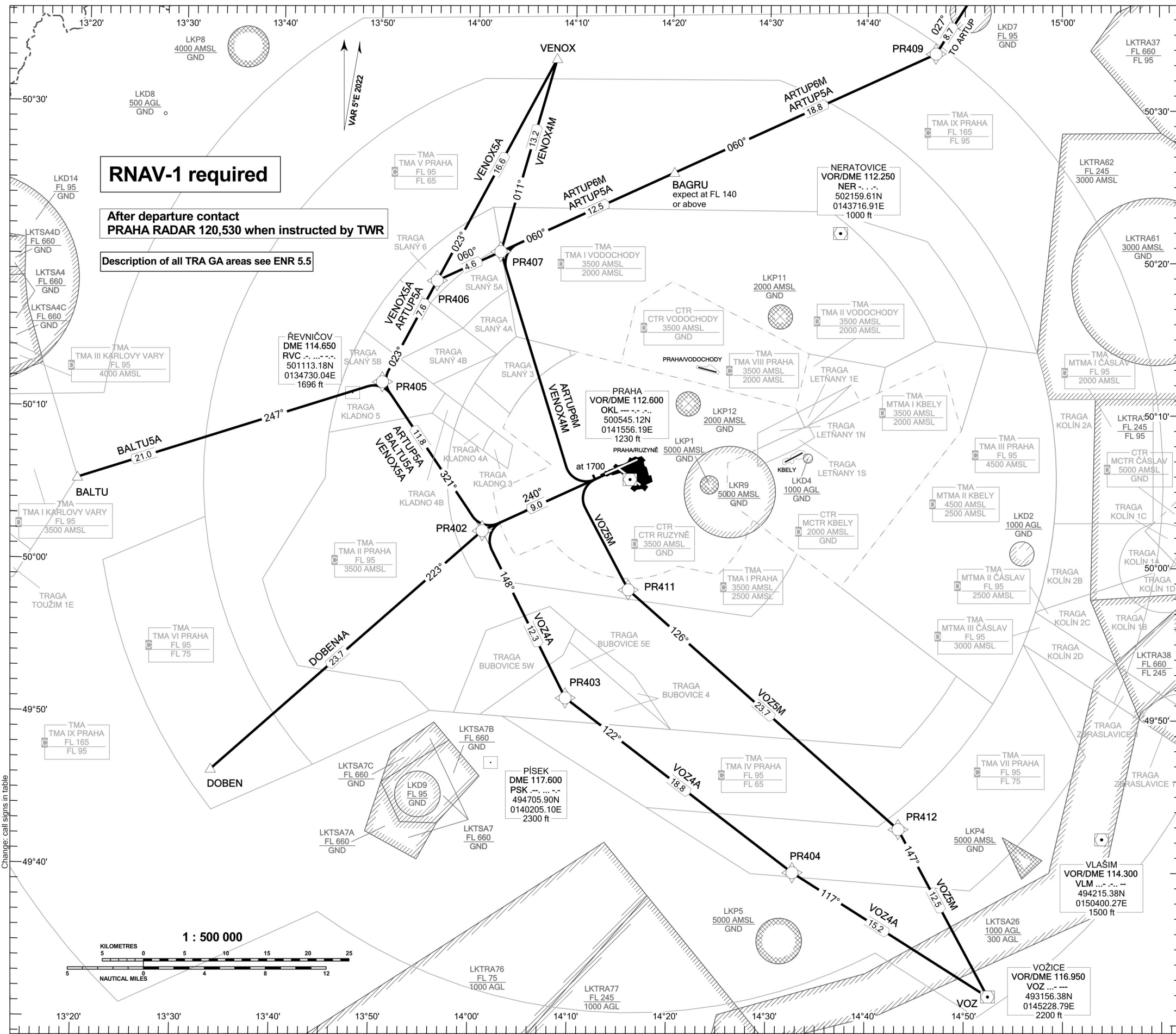


Název mapy / Chart name	Strana / Page
Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO ILS RWY 30 Instrument Approach Chart - ICAO ILS RWY 30	LKPR AD 2-37-7
Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO RNP RWY 30 Instrument Approach Chart - ICAO RNP RWY 30	LKPR AD 2-37-9
RNP RWY 30 - Seznam a posloupnost traťových bodů; SBAS FAS Data Block. RNP RWY 30 - List and sequence of way points; SBAS FAS Data Block.	LKPR AD 2-37-10
Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO VOR RWY 30 Instrument Approach Chart - ICAO VOR RWY 30	LKPR AD 2-37-11
Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO ILS RWY 06 Instrument Approach Chart - ICAO ILS RWY 06	LKPR AD 2-37-15
Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO RNP RWY 06 Instrument Approach Chart - ICAO RNP RWY 06	LKPR AD 2-37-17
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 2-37-18
Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO NDB RWY 06 Instrument Approach Chart - ICAO NDB RWY 06	LKPR AD 2-37-19
Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO ILS RWY 12 Instrument Approach Chart - ICAO ILS RWY 12	LKPR AD 2-37-21
Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO RNP RWY 12 Instrument Approach Chart - ICAO RNP RWY 12	LKPR AD 2-37-23
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 2-37-24
Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO VOR RWY 12 Instrument Approach Chart - ICAO VOR RWY 12	LKPR AD 2-37-25
Mapa příletů a odletů za VFR VFR Arrivals and Departures Chart	AD 2-LKPR-VFRC
Mapa pro přiblížení okruhem Circling Approach Chart	AD 2-LKPR-CAC
Oblasti s nebezpečnou koncentrací ptactva Bird Hazard Concentration Areas	LKPR AD 2-41
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	LKPR AD 2-43

Záměrně nepoužito
Intentionally Left Blank

STANDARD DEPARTURE CHART - INSTRUMENT (SID) - ICAO

PRAHA/RUZYŇĚ RNAV SID RWY 24

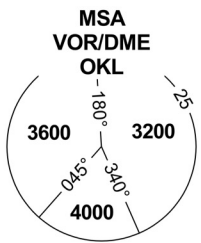


RNAV-1 required

After departure contact
PRAHA RADAR 120,530 when instructed by TWR

Description of all TRA GA areas see ENR 5.5

PRAHA RADAR	120.530
RUZYNE RADAR	127.580
RUZYNE RADAR	119.010
SUPPLEMENTARY FREQ APP	118.310
RUZYNE DELIVERY	136.080
RUZYNE TOWER	120.060
SUPPLEMENTARY FREQ TWR	134.560
RUZYNE GROUND	118.110
RUZYNE ATIS	121.910
EMERGENCY FREQ	122.160
	121.500



TRANSITION ALTITUDE
5000

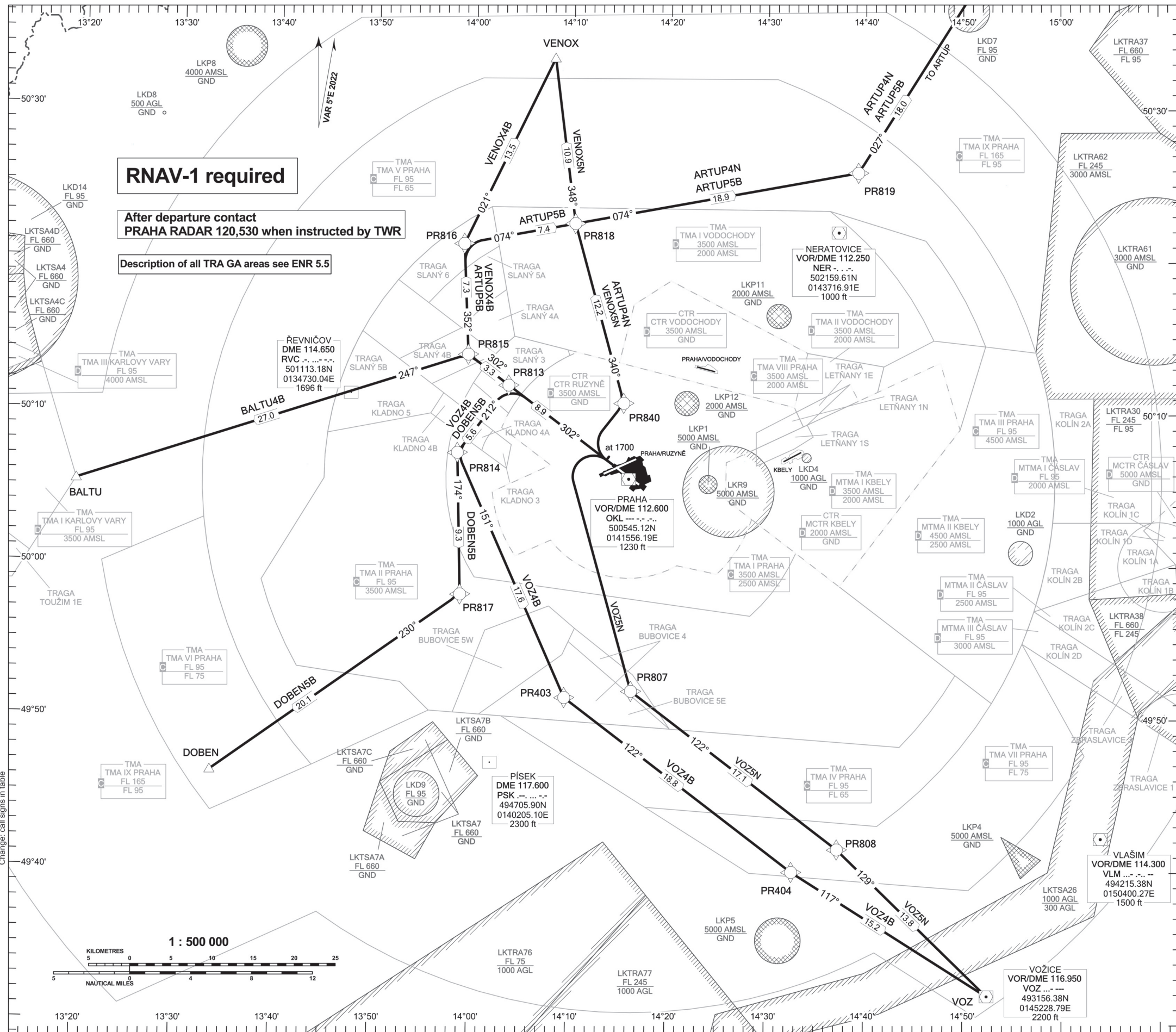
DEPARTURE SPEED LIMIT BELOW FL 100	
JETS	MAX IAS 250 KT
PROPS	MAX IAS 180 KT

BEARINGS, TRACKS AND RADIALS ARE MAGNETIC
ALTITUDES AND ELEVATIONS ARE IN FEET
DISTANCES ARE IN NM

see AIP AD 2-LKPR-33, 2.22.4.3.5

STANDARD DEPARTURE CHART -
INSTRUMENT (SID) - ICAO

PRAHA/RUZYŇĚ
RNAV SID RWY 30

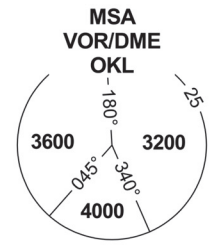


RNAV-1 required

After departure contact
PRAHA RADAR 120,530 when instructed by TWR

Description of all TRA GA areas see ENR 5.5

PRAHA RADAR	120.530
RUZYŇĚ RADAR	119.010
RUZYŇĚ RADAR	118.310
SUPPLEMENTARY FREQ APP	136.080
RUZYŇĚ DELIVERY	120.060
RUZYŇĚ TOWER	134.560
SUPPLEMENTARY FREQ TWR	118.110
RUZYŇĚ GROUND	121.910
RUZYŇĚ ATIS	122.160
EMERGENCY FREQ	121.500

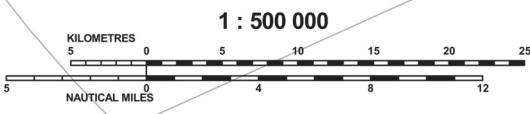


TRANSITION ALTITUDE
5000

BEARINGS, TRACKS AND
RADIALS ARE MAGNETIC
ALTITUDES AND ELEVATIONS
ARE IN FEET
DISTANCES ARE IN NM

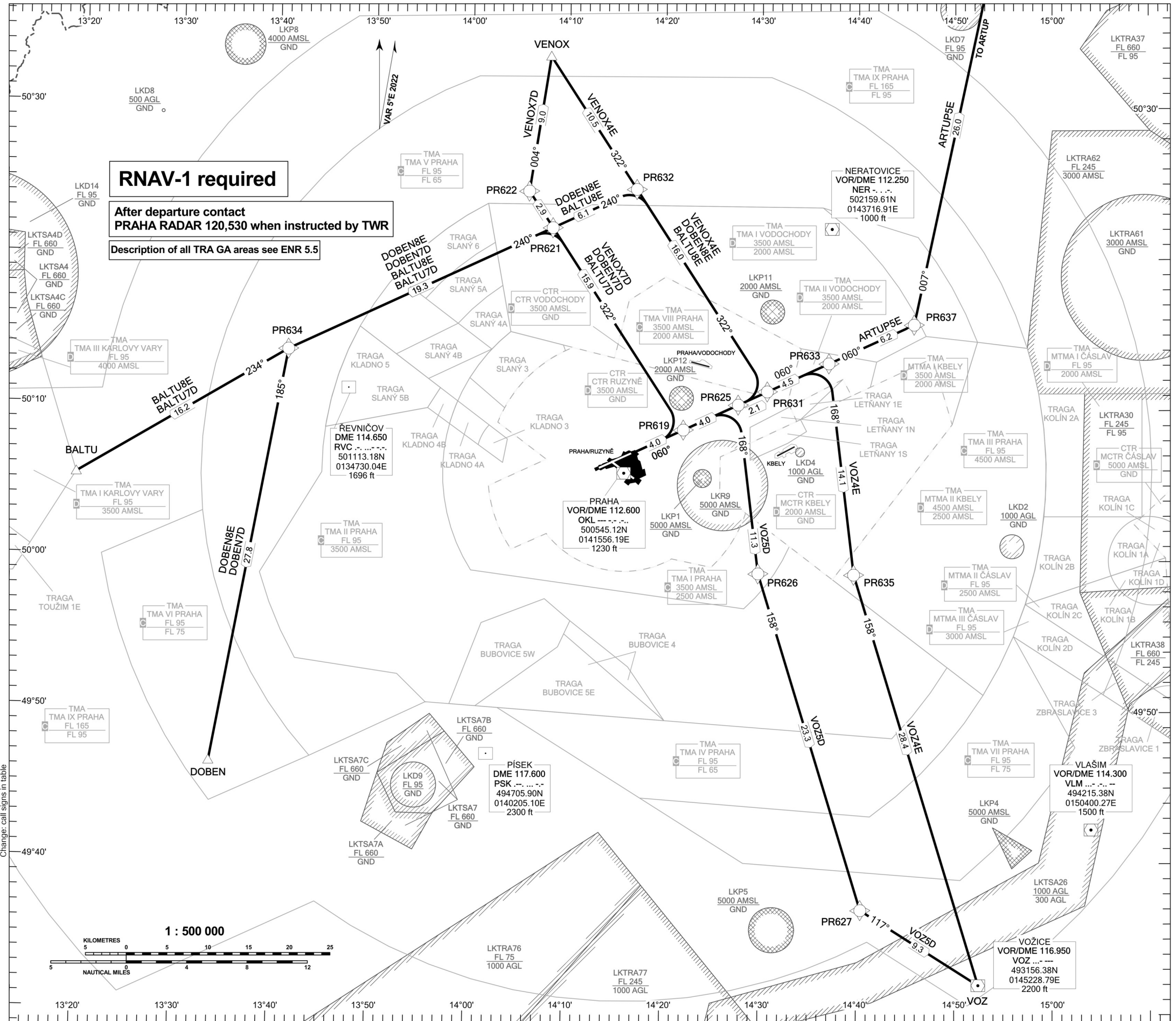
DEPARTURE SPEED LIMIT BELOW FL 100	
JETS	MAX IAS 250 KT
PROPS	MAX IAS 180 KT

see AIP AD 2-LKPR-33, 2.22.4.3.5



STANDARD DEPARTURE CHART - INSTRUMENT (SID) - ICAO

PRAHA/RUZYŇĚ RNAV SID RWY 06

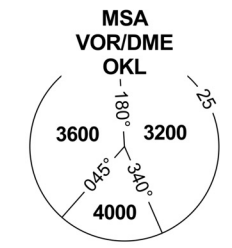


RNAV-1 required

After departure contact
PRAHA RADAR 120,530 when instructed by TWR

Description of all TRA GA areas see ENR 5.5

PRAHA RADAR	120.530
RUZYŇĚ RADAR	127.580
RUZYŇĚ RADAR	119.010
SUPPLEMENTARY FREQ APP	118.310
RUZYŇĚ DELIVERY	120.060
RUZYŇĚ TOWER	134.560
SUPPLEMENTARY FREQ TWR	118.110
RUZYŇĚ GROUND	121.910
RUZYŇĚ ATIS	122.160
EMERGENCY FREQ	121.500

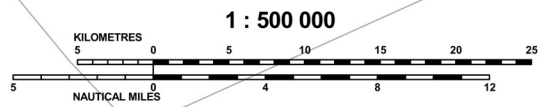


TRANSITION ALTITUDE
5000

DEPARTURE SPEED LIMIT BELOW FL 100	
JETS	MAX IAS 250 KT
PROPS	MAX IAS 180 KT

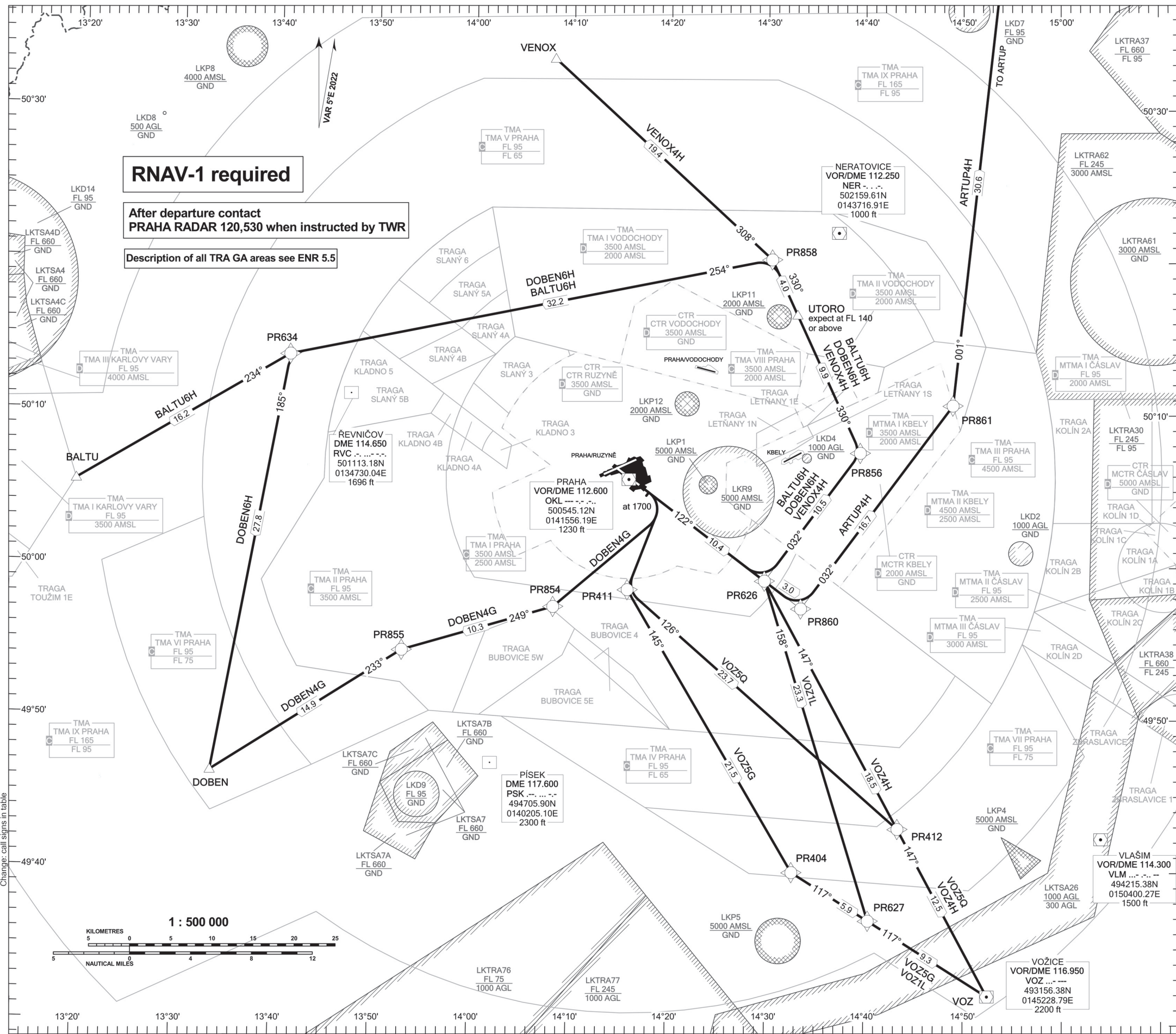
see AIP AD 2-LKPR-33, 2.22.4.3.5

BEARINGS, TRACKS AND
RADIALS ARE MAGNETIC
ALTITUDES AND ELEVATIONS
ARE IN FEET
DISTANCES ARE IN NM



STANDARD DEPARTURE CHART - INSTRUMENT (SID) - ICAO

PRAHA/RUZYŇĚ RNAV SID RWY 12



RNAV-1 required

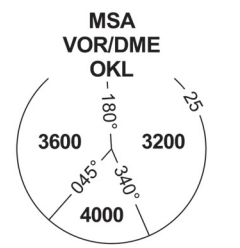
After departure contact
PRAHA RADAR 120,530 when instructed by TWR

Description of all TRA GA areas see ENR 5.5

VOZ 5Q
Only for propeller driven aircraft between 0500 - 2100 (0400 - 2000) UTC when RWY 24 is in use.

VOZ 1L
Only for propeller driven aircraft between 0500 - 2100 (0400 - 2000) UTC when RWY 06 is in use.

PRAHA RADAR	120.530
RUZYŇĚ RADAR	127.580
RUZYŇĚ RADAR	118.310
SUPPLEMENTARY FREQ APP	136.080
RUZYŇĚ DELIVERY	120.060
RUZYŇĚ TOWER	134.560
SUPPLEMENTARY FREQ TWR	118.110
RUZYŇĚ GROUND	121.910
RUZYŇĚ ATIS	122.160
EMERGENCY FREQ	121.500

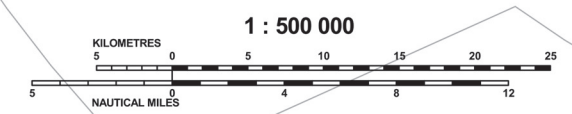


TRANSITION ALTITUDE
5000

DEPARTURE SPEED LIMIT BELOW FL 100	
JETS	MAX IAS 250 KT
PROPS	MAX IAS 180 KT

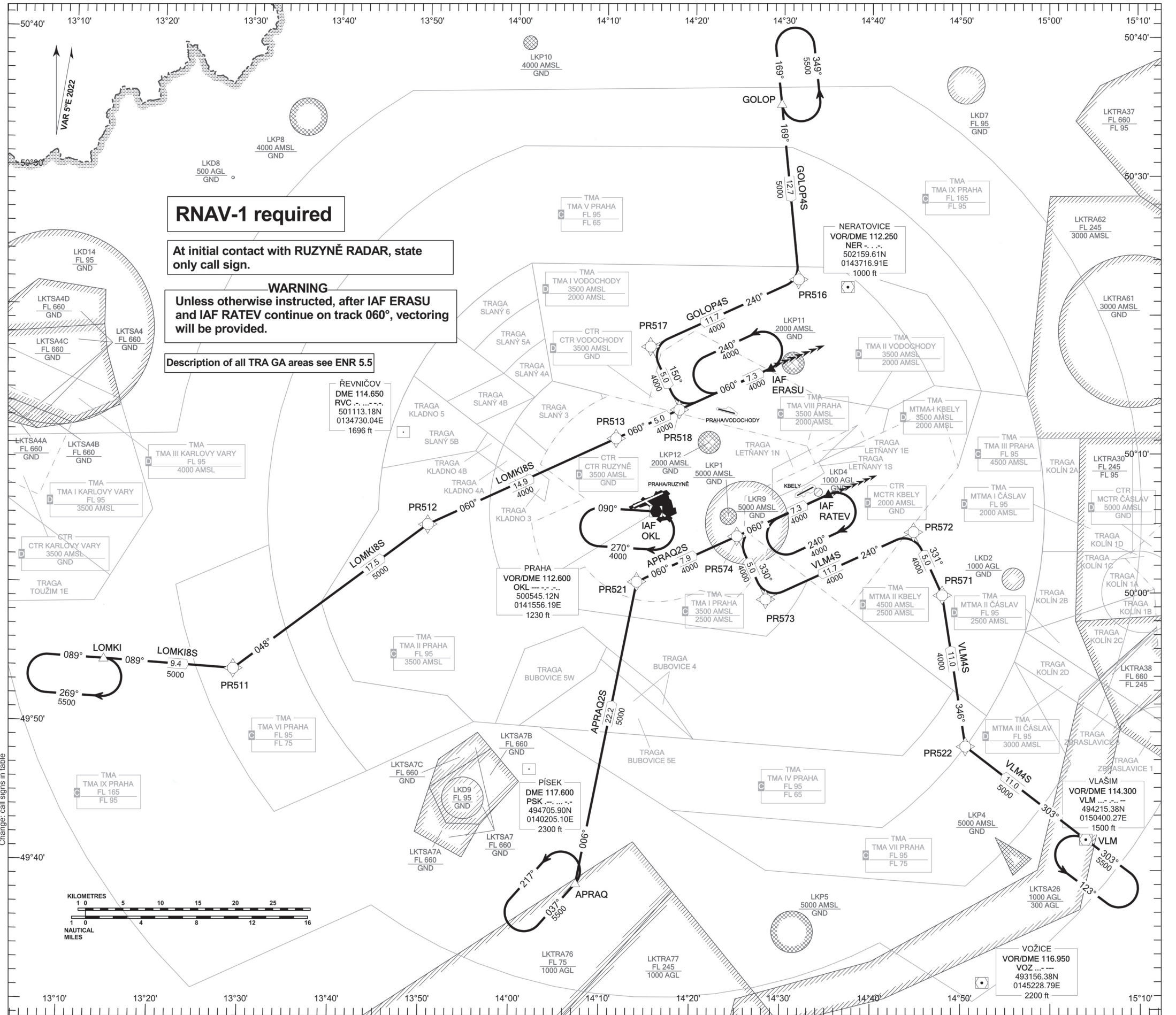
BEARINGS, TRACKS AND RADIALS ARE MAGNETIC
ALTITUDES AND ELEVATIONS ARE IN FEET
DISTANCES ARE IN NM

see AIP AD 2-LKPR-33, 2.22.4.3.5



STANDARD ARRIVAL CHART - INSTRUMENT (STAR) - ICAO

PRAHA/RUZYŇĚ RNAV STAR RWY 24



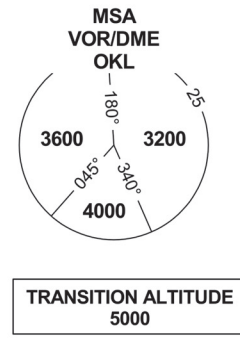
RNAV-1 required

At initial contact with RUZYŇĚ RADAR, state only call sign.

WARNING
Unless otherwise instructed, after IAF ERASU and IAF RATEV continue on track 060°, vectoring will be provided.

Description of all TRA GA areas see ENR 5.5

PRAHA RADAR	120.530
RUZYŇĚ RADAR	127.580
RUZYŇĚ RADAR	119.010
SUPPLEMENTARY FREQ APP	118.310
RUZYŇĚ DELIVERY	136.080
RUZYŇĚ TOWER	120.060
SUPPLEMENTARY FREQ TWR	134.560
RUZYŇĚ GROUND	118.110
RUZYŇĚ ATIS	121.910
EMERGENCY FREQ	122.160
	121.500



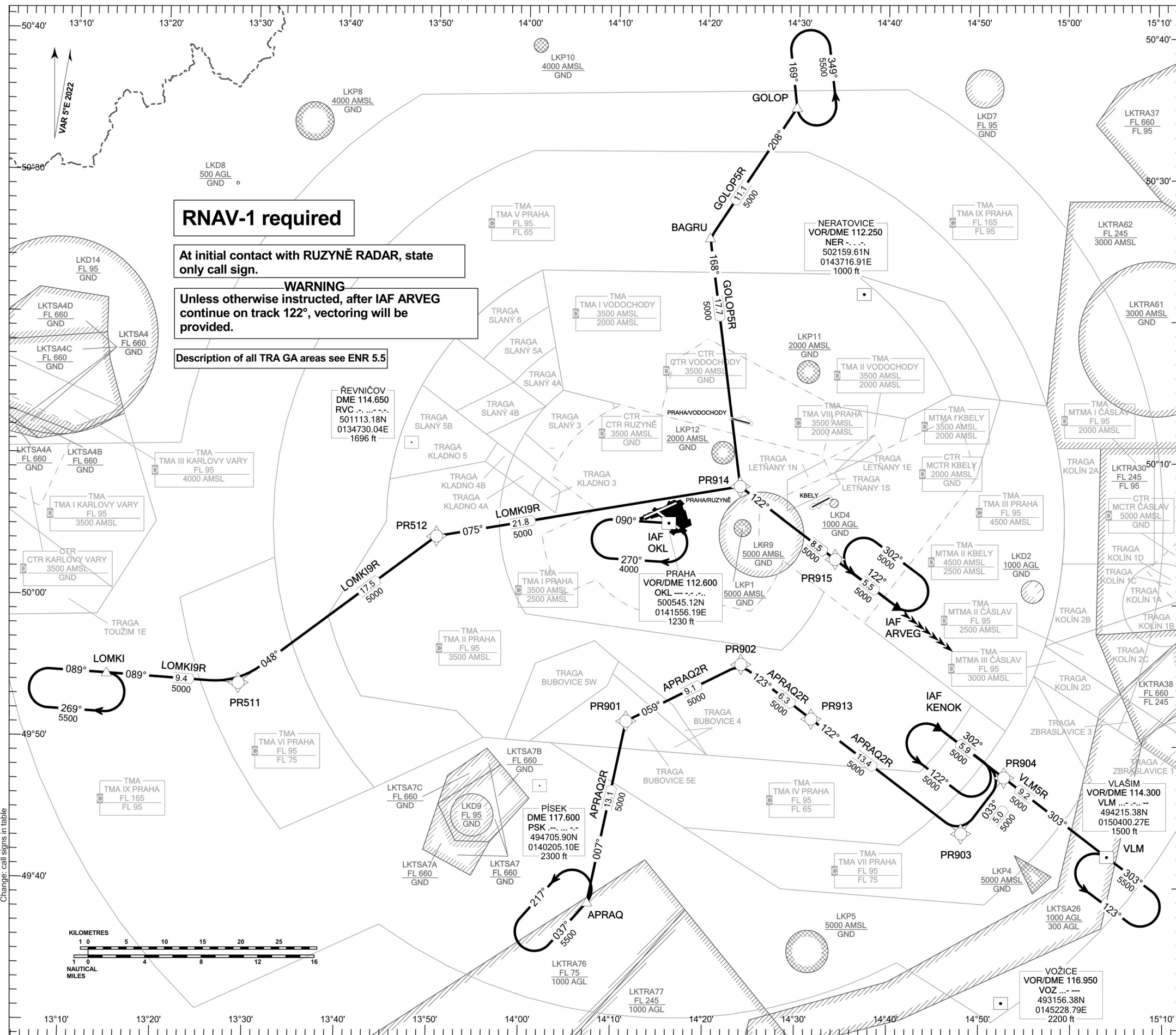
TRANSITION ALTITUDE 5000

BEARINGS, TRACKS AND RADIALS ARE MAGNETIC
ALTITUDES AND ELEVATIONS ARE IN FEET
DISTANCES ARE IN NM

Speed restriction see AIP AD 2-LKPR-30, 2.22.4.2.1

STANDARD ARRIVAL CHART - INSTRUMENT (STAR) - ICAO

PRAHA/RUZYŇĚ RNAV STAR RWY 30



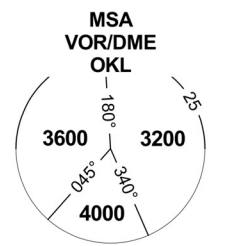
RNAV-1 required

At initial contact with RUZYŇĚ RADAR, state only call sign.

WARNING
Unless otherwise instructed, after IAF ARVEG continue on track 122°, vectoring will be provided.

Description of all TRA GA areas see ENR 5.5

PRAHA RADAR	120.530
RUZYŇĚ RADAR	127.580
RUZYŇĚ RADAR	118.310
SUPPLEMENTARY FREQ APP	136.080
RUZYŇĚ DELIVERY	120.060
RUZYŇĚ TOWER	134.560
SUPPLEMENTARY FREQ TWR	118.110
RUZYŇĚ GROUND	121.910
RUZYŇĚ ATIS	122.160
EMERGENCY FREQ	121.500



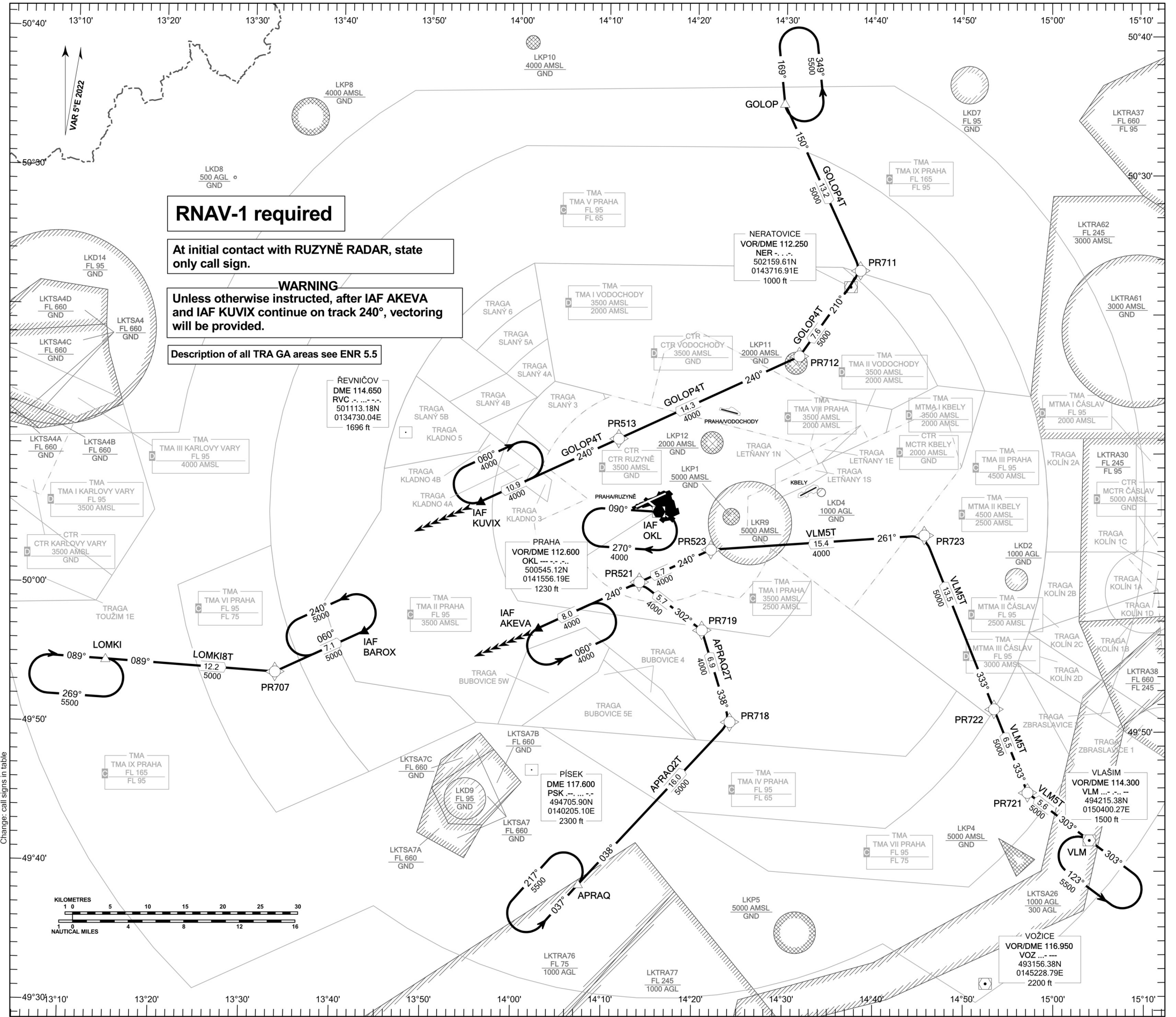
TRANSITION ALTITUDE 5000

BEARINGS, TRACKS AND RADIALS ARE MAGNETIC
ALTITUDES AND ELEVATIONS ARE IN FEET
DISTANCES ARE IN NM

Speed restriction see AIP AD 2-LKPR-30, 2.22.4.2.1

STANDARD ARRIVAL CHART - INSTRUMENT (STAR) - ICAO

PRAHA/RUZYŇĚ RNAV STAR RWY 06



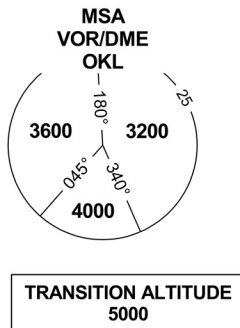
RNAV-1 required

At initial contact with RUZYŇĚ RADAR, state only call sign.

WARNING
Unless otherwise instructed, after IAF AKEVA and IAF KUVIX continue on track 240°, vectoring will be provided.

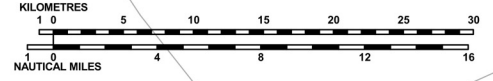
Description of all TRA GA areas see ENR 5.5

PRAHA RADAR	120.530
RUZYŇĚ RADAR	127.580
RUZYŇĚ RADAR	118.310
SUPPLEMENTARY FREQ APP	136.080
RUZYŇĚ DELIVERY	120.060
RUZYŇĚ TOWER	134.560
SUPPLEMENTARY FREQ TWR	118.110
RUZYŇĚ GROUND	121.910
RUZYŇĚ ATIS	122.160
EMERGENCY FREQ	121.500



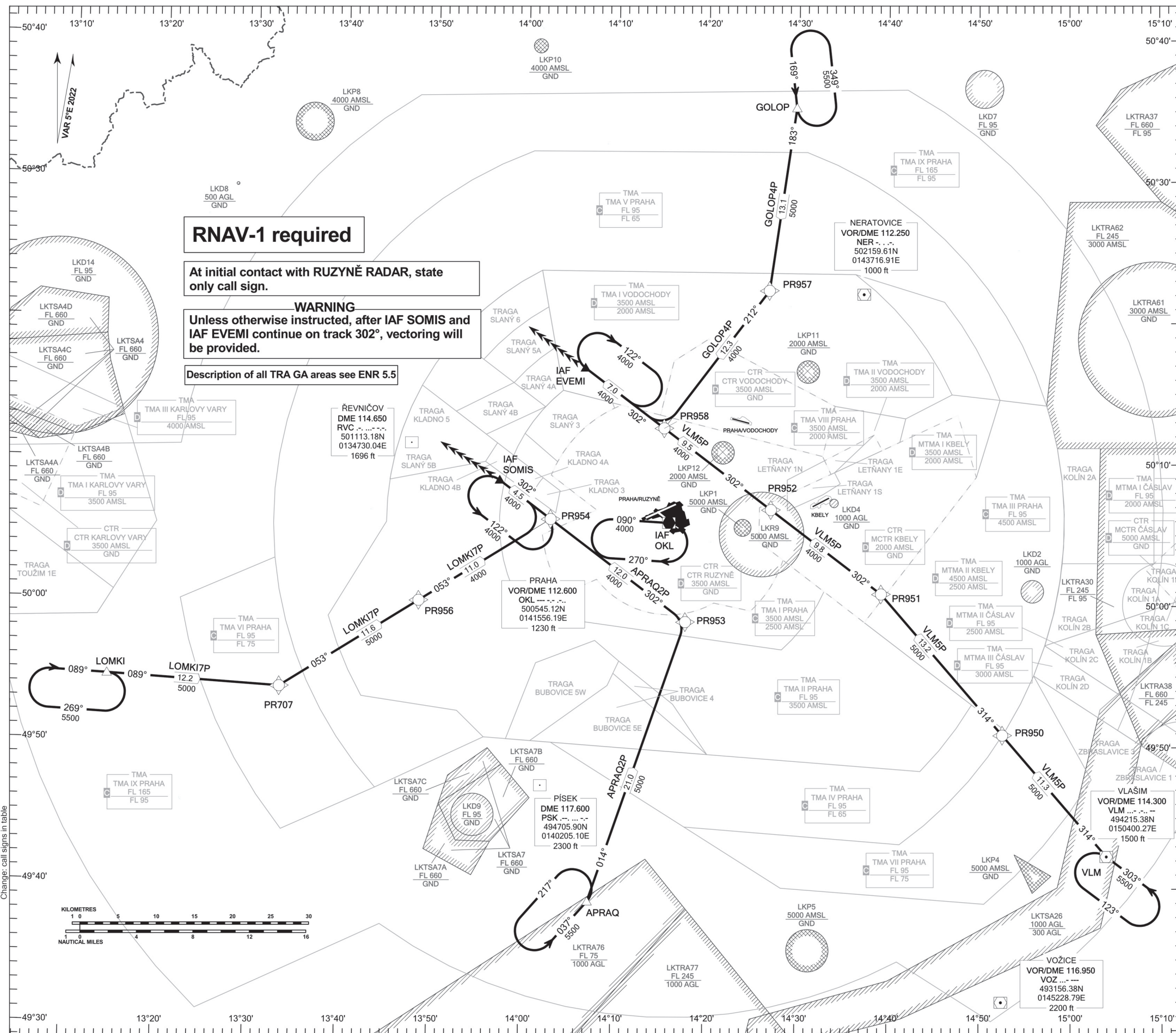
BEARINGS, TRACKS AND RADIALS ARE MAGNETIC ALTITUDES AND ELEVATIONS ARE IN FEET DISTANCES ARE IN NM

Speed restriction see AIP AD 2-LKPR-30, 2.22.4.2.1



STANDARD ARRIVAL CHART - INSTRUMENT (STAR) - ICAO

PRAHA/RUZYŇĚ RNAV STAR RWY 12



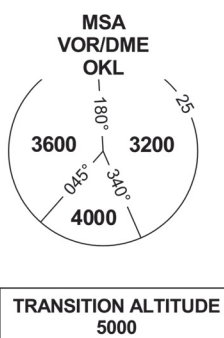
RNAV-1 required

At initial contact with RUZYŇĚ RADAR, state only call sign.

WARNING
Unless otherwise instructed, after IAF SOMIS and IAF EVEMI continue on track 302°, vectoring will be provided.

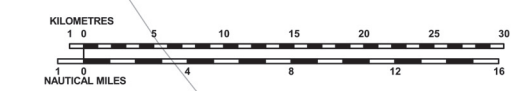
Description of all TRA GA areas see ENR 5.5

PRAHA RADAR	120.530
	127.580
RUZYŇĚ RADAR	119.010
RUZYŇĚ RADAR	118.310
SUPPLEMENTARY FREQ APP	136.080
RUZYŇĚ DELIVERY	120.060
RUZYŇĚ TOWER	134.560
SUPPLEMENTARY FREQ TWR	118.110
RUZYŇĚ GROUND	121.910
RUZYŇĚ ATIS	122.160
EMERGENCY FREQ	121.500



BEARINGS, TRACKS AND RADIALS ARE MAGNETIC
ALTITUDES AND ELEVATIONS ARE IN FEET
DISTANCES ARE IN NM

Speed restriction see AIP AD 2-LKPR-30, 2.22.4.2.1



AD ELEV 1234 ft/376 m

BEARINGS ARE MAGNETIC
ALT AND ELEV IN FEET
DISTANCES ARE IN NM

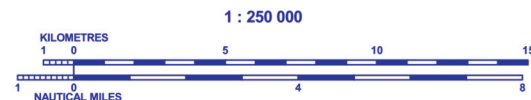
PRAHA RADAR	120.530
RUZYŇĚ RADAR	127.580
RUZYŇĚ RADAR	119.010
SUPPLEMENTARY FREQ APP	118.310
SUPPLEMENTARY FREQ APP	136.080
RUZYŇĚ DELIVERY	120.060
RUZYŇĚ TOWER	134.560
SUPPLEMENTARY FREQ TWR	118.110
RUZYŇĚ GROUND	121.910
RUZYŇĚ ATIS	122.160
EMERGENCY FREQ	121.500

Circling Approach Chart
PRAHA/RUZYŇĚ



change: call signs in table

OCA/OCH		A	B	C
Circling	ft	1670/440	1750/520	1880/650



1502 Elevation of Top (AMSL) of obstacle
499 Height of Obstacle (AGL)

