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

LKMT - OSTRAVA/Mošnov

Veřejné mezinárodní letiště
Public International Aerodrome

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

1	*Zeměpisné souřadnice vztažného bodu letiště a jeho umístění* *ARP coordinates and site at AD*	494146N 0180639E - střed / centre RWY 04/22 viz mapa AD / see AD chart
2	*Směr a vzdálenost letiště od (města)* *Direction and distance from city*	20 km SW Hlavní nádraží v Ostravě 20 km SW from the main railway station in Ostrava
3	*Nadmořská výška / vztažná teplota / průměrná nejnižší teplota* *Elevation / Reference temperature / Mean low temperature*	842 ft / 257 m / 26.4 °C (JUL) / -1.7 °C (JAN)
4	*MAG deklinace / Roční změna* *Magnetic Variation / Annual Change*	6°E (2024) / 0.15°E
5	*Provozovatel letiště* *Aerodrome operator*	Letiště Ostrava, a.s. / Airport Ostrava Ltd.
	Adresa *Address*	Letiště Ostrava, a.s. 742 51 Mošnov č.p. 401
	Telefon *Telephone*	+420 597 471 137 +420 597 471 122
	Telefax	+420 597 471 121
	AFTN	LKMTYDYX
	SITA	OSRCZ7X OSRCZKO
	E-mail adresa *E-mail address*	operation@airport-ostrava.cz handling@airport-ostrava.cz
6	*Povolený druh provozu (IFR/VFR)* *Type of Traffic permitted (IFR/VFR)*	IFR/VFR
7	*Poznámky* *Remarks*	NIL

LKMT AD 2.3 PROVOZNÍ DOBY
LKMT 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*	nemocnice a záchranná služba / hospital and health service Ostrava a / and Nový Jičín
4	*Letištní letecká informační služba* *AIS Briefing Office*	H 24; Selfbriefing pomocí webového rozhraní IBS / via IBS system web interface (http://ibs.rlp.cz)
5	*Ohlašovna letových provozních služeb (ARO)* *ATS Reporting Office (ARO)*	H 24; CARO Praha ☎+420 220 372 735
6	*Meteorologická služebna* *MET Briefing Office*	H 24
7	*Letové provozní služby* *ATS*	H 24
8	*Plnění* *Fuelling*	**ELMONTEX**: MON−SUN 0600−1500 (0500−1400), jinak / otherwise ☎+420 702 209 570 nebo / or ✉ operation@elmontex.cz, pouze palivo / only fuel AVGAS 100LL **TWIN TRANS**: H24, pouze / only AVGAS100LL **BGS CZ**: H24 ☎+420 777 147 856, ✉ fuel.cz@bgs.aero. Objednávky paliva větší než 20 t alespoň 48 HR dopředu / The orders of more than 20 t of fuel at least 48 HR in advance.
9	*Odbavení letů* *Handling*	H 24
10	*Bezpečnostní složky* *Security*	H 24
11	*Odstraňování námrazy* *De-icing*	H 24
12	*Poznámky* *Remarks*	NIL

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

1	*Zařízení pro odbavení nákladu* *Cargo-handling facilities*	12 vysokozdvižných vozíků / fork−lift trucks (2 x 1,2 t, 2 x 1,6 t, 5 x 3,2 t,1 x 5,5 t, 1 x 6 t, 1 x 8 t), 8 pásových nakladačů / belt loaders, 4 paletové nakladače / pallet loaders (2 x 7 t, 1 x 18 t, 1 x 27 t), 56 paletových vozíků / pallet trucks (2 x 2 t, 54 x 7 t), 5 slave palet / slave pallets 7 t.
2	*Druhy paliv a olejů* *Fuel/oil types*	Paliva / Fuels: JET A1, AVGAS 100 LL Oleje / Oils: na vyžádání / on request. Oleje poskytuje / Oils are provided by: **ELMONTEX, a.s.**: ☎ +420 702 209 570, operation@elmontex.cz **TWIN TRANS s.r.o.**: ☎ +420 317 847 211, 🖷 +420 317 847 293, twintrans@twintrans.cz, **BGS CZ**: pouze palivo / only fuel JET A 1, ☎ +420 777 147 856, fuel.cz@bgs.aero.
3	*Zařízení pro plnění palivem/kapacita* *Fuelling facilities/ capacity*	Letecký petrolej / Aviation kerosene: autocisterny / tank truck 2 x 18 000 l **TWIN TRANS**: samoobslužný výdejní stojan / self−service dispenser AVGAS 100 LL pro držitele předplacených karet umístěný na / for pre−paid card holders, placed at APN LET'S FLY **BGS CZ**: cisterna / tank 2 x 35 000 l, JET A-1,☎+420 777 147 856, fuel.cz@bgs.aero
4	*Zařízení pro odstraňování námrazy* *De-icing facilities*	2 x GLOBAL 8000 DEAP, kapacita / capacity: 7200 l ADF, 757 l AAF
5	*Hangárovací prostor pro cizí letadla* *Hangar space for visiting aircraft*	Vlastní hangár jen omezeně. / Own hangar only limited. Jinak podle možností hangáru / Otherwise according to possibility of hangar of: **JOB-AIR Technic, a.s.** ☎ +420 556 789 111, 🖷 +420 556 789 122, jobair@jobair.cz Hangárovací prostor pro GA letadla / Hangar area for GA aircraft: Hangar **ELMONTEX a.s.** ☎ +420 702 209 570, operation@elmontex.cz
6	*Opravářské služby pro cizí letadla* *Repair facilities for visiting aircraft*	Nouzově, jen omezeně / Minor repairs only, limited Údržba letadel prováděna společností / Maintenance of aircraft is provided by company: **JOB-AIR Technic, a.s.**, Mezinárodní letiště / /International aerodrome Ostrava, Gen. Fajtla 370, 742 51 Mošnov, ☎ +420 556 789 111, 🖷 +420 556 789 122, jobair@jobair.cz Opravářské služby a údržba letadel GA prováděna společností / Repair services and maintenance of GA aircraft carried out by: **ELMONTEX, a.s.**: ☎ +420 725 808 310, operation@elmontex.cz Traťová údržba letadel prováděná společností / Line maintenance is provided by company: **Avionic s.r.o.**: Mošnov 402, 742 51 Mošnov, ☎ +420 734 580 804, avionic@avionic.cz Traťová údržba letadel / Line maintenance of aircraft: B737 CL/NG/MAX, B767, B757, A320, A330, ATR 42/72, SF 340
7	*Poznámky* *Remarks*	**Letiště Ostrava, a.s.** (pro všechny lety / for all flights) ☎ +420 597 471 137, 🖷 +420 597 471 121, Sita: OSRCZ7X, handling@airport-ostrava.cz, FREQ: 131.430, volací znak / call sign OSTRAVA HANDLING **Eurojet** (soukromé a obchodní lety / private and business flights) ☎ +420 233 343 362, 🖷 +420 233 343 102, Sita: PRGOOCR, ops@eurojet-service.com

LKMT AD 2.5 ZAŘÍZENÍ PRO CESTUJÍCÍ
LKMT AD 2.5 PASSENGER FACILITIES

1	*Hotely* *Hotels*	Hotely v / Hotels in Kopřivnici, Ostravě a / and Novém Jičíně
2	*Restaurace* *Restaurants*	Fast−food a kavárna s omezenou provozní dobou / Fast−food and coffee house with limited opening hours
3	*Dopravní prostředky* *Transportation*	Autobus MHD č. 333, taxi a autobusy ČSAD, půjčovna automobilů Železniční spojení od letištního terminálu ze zastávky "Mošnov, Ostrava Airport", vlak do centra Ostravy za 30 minut City bus No. 333, taxi and public transport, car rent, Train from airport terminal, station "Mosnov, Ostrava Airport" (30 min to Ostrava centre)
4	*Zdravotní služba* *Medical facilities*	Nemocnice a záchranná služba / Hospital and health service Ostrava a / and Nový Jičín
5	*Banka a pošta* *Bank and Post Office*	ve městě, 2 x bankomat / in town, 2 x cash dispenser
6	*Cestovní kancelář* *Tourist Office*	ve městě / in town
7	*Poznámky* *Remarks*	NIL

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

1	*Kategorie letiště pro účely záchranné a požární služby* *AD category for fire fighting*	**CAT 7**, na vyžádání u provozovatele / on request at the operator **CAT 10**, alespoň / at least 24 HR předem / in advance

2	*Vyprošťovací zařízení* *Rescue equipment*	3 x vyprošťovací hydraulické zařízení / rescue hydraulic equipment LUCAS, WEBER, 5 x rozbrušovací pila / abrasive saw HUSQVARNA, 6 x variabilní ruční vyprošťovací nástroj / variable handheld salvage tool, nízkotlaké zvedací vaky / low−pressure lifting bags (nosnost / lifting capacity 43 t), vysokotlaké zvedací vaky R2s systém / high−pressure lifting bags R2s system (nosnost / lifting capacity 22,5 t), pomocné prostředky pro zdvihání letadel / auxiliary equipment for aircraft lifting Kompletní seznam prostředků pro odstraňování letadel neschopných pohybu je na vyžádání u provozovatele letiště / Complete list of equipment for non−mobile aircraft removal on request at the airport operator: ☎ +420 597 471 122, ☎ +420 725 559 005, operation@airport-ostrava.cz
3	*Možnosti odstranění nezpůsobilých letadel* *Capability for removal of disabled aircraft*	Činnosti spojené s odstraňováním letadel neschopných pohybu jsou koordinovány provozovatelem letiště / Activities related to non−mobile aircraft removal are coordinated with the airport operator: ☎ +420 597 471 122, ☎ +420 725 559 005, operation@airport-ostrava.cz Vyprošťování letadel až do velikosti B747 podle konkrétní situace / Aircraft rescue up to B747 size depends on particular situation
4	*Poznámky* *Remarks*	NIL

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

1	*Typ(y) odklízecího zařízení* *Type(s) of clearing equipment*	6 kombinovaných vozidlových pluhů, zametačů, ofukovačů / combined snow ploughs, sweepers, blowers, 2 sněhové frézy / snow cutters, 4 traktory−pluhy / tractor−ploughs, 1 vozidlový pluh / snow plough, 1 sypač / gritter, 1 vůz pro postřik / sprinkle truck, 1 SARSYS SVFT
2	*Priority odklízení* *Clearance priorities*	RWY 04/22, TWY's, APN
3	*Použití materiálu pro úpravu povrchu pohybových ploch* *Use of material for movement area surface treatment*	UREA
4	*Speciálně upravené zimní dráhy* *Specially prepared winter runways*	N/A
5	*Poznámky* *Remarks*	NIL

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

1	*Povrch a únosnost odbavovacích ploch* *Apron surface and strength*	**CENTRÁLNÍ** / **CENTRAL**:	Asfaltobeton / Concrete and asphalt	PCN 43/R/B/W/T
		JIŽNÍ / **SOUTH**:	Beton / Concrete	PCN 40/R/B/W/T
		JIŽNÍ 3 / **SOUTH 3**:	Beton / Concrete	PCN 65/R/A/X/T
		SEVER 1 / **NORTH 1**:	Beton / Concrete	PCN 55/R/B/W/T
		SEVER 2 / **NORTH 2**:	Asfalt / Asphalt	PCN 45/F/B/W/T
		LET'S FLY:	Asfaltobeton / Concrete and asphalt	PCN 10/F/C/X/U
		ELMONTEX:	Beton / Concrete	PCN 34/R/B/W/T
2	*Šířka, povrch a únosnost pojezdových drah* *Taxiway width, surface and strength*	**TWY A** (kódové písmeno D / cede letter D) Únosnost / Strength: PCN 42/R/B/W/T Šířka / Width: 21 m Beton / Concrete + 5.6 m méně únosný živičný pás po stranách / bituminous shoulder with lower strength **TWY B** (kódové písmeno D / code letter D) Únosnost / Strength: PCN 42/R/B/W/T Šířka / Width: 21 m Beton / Concrete + 5.6 m méně únosný živičný pás po stranách / bituminous shoulder with lower strength Při LVO použitelná pouze pro opuštění RWY / During LVO usable only for RWY vacating **TWY C** (kódové písmeno D / code letter D) Únosnost / Strength: PCN 47/R/B/W/T Šířka / Width: 21 m Beton / Concrete + 5.6 m méně únosný živičný pás po stranách / bituminous shoulder with lower strength Při LVO použitelná pouze pro opuštění RWY / During LVO usable only for RWY vacating **TWY D** (kódové písmeno D / code letter D) Únosnost / Strength: PCN 34/R/B/W/T Šířka / Width: 21 m Beton / Concrete + 5.6 m méně únosný živičný pás po stranách / bituminous shoulder with lower strength Při LVO použitelná pouze pro opuštění RWY / During LVO usable only for RWY vacating **TWY E** (kódové písmeno E / code letter E) Únosnost / Strength: PCN 37/R/B/W/T Šířka / Width: 23 m Beton / Concrete + 10.5 m méně únosný živičný pás po stranách / bituminous shoulder with lower strength **TWY F** (kódové písmeno D / code letter D) Únosnost / Strength: PCN 43/R/B/W/T Šířka / Width: 21 m Beton / Concrete + 5.6 m méně únosný živičný pás po stranách / bituminous shoulder with lower strength **TWY G** (kódové písmeno D / code letter D) Únosnost / Strength: PCN 42/R/B/W/T Šířka / Width: 32 m Beton / Concrete Použití jen se souhlasem provozovatele / Can be use only with the operator approval		
3	*Umístění a nadmořská výška kontrolních bodů pro nastavení výškoměru* *Altimeter checkpoint location and elevation*	APN CENTRÁLNÍ / CENTRAL: ELEV 820 ft / 250 m		
4	*Umístění kontrolních bodů VOR/INS* *VOR/INS checkpoints*	viz / see AD 2-LKMT-2-3 a / and AD 2-LKMT-2-5		
5	*Poznámky* *Remarks*	NIL		

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

1	*Použité značení stání letadel, pojezdové vodící značky a visuální naváděcí/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 na všech odbavovacích plochách. Prosvětlené příkazové a informační znaky. Aircraft stands marking on all aprons. Illuminated mandatory instruction and information signs.
2	*RWY a TWY - značky a světelné značení* *RWY and TWY markings and LGT*	**RWY** *Značení*: poznávací, osové, prahové, zaměřovacího bodu, dotykového pásma, postranní dráhové. *Marking*: designation, centre line, threshold, aiming point, touchdown zone, runway side stripe *Světelná návěstidla*: postranní dráhová návěstidla, práhová návěstidla a vnější polopříčky (pouze RWY 22), koncová návěstidla, osová návěstidla, návěstidla dotykové zóny (pouze RWY 22) *Lights*: runway edge, runway threshold and wing bar (only RWY 22), runway end, runway centre line, runway touchdown zone (only RWY 22) **TWY** *Značení*: osové značení, postranní značení, značení vyčkávacích míst a výstražné značení na všech křížení TWY/RWY, značení mezilehlých vyčkávacích míst na křížení TWY/TWY − viz AD 2-LKMT-2-1 *Marking*: taxiway centre line, edge, holding position marking and warning marking on all TWY/RWY intersections, intermediate holding position marking on all TWY/TWY intersections − see AD 2-LKMT-2-1 *Světelná návěstidla*: osová návěstidla, návěstidla mezilehlých vyčkávacích míst, stop příčky, dráhová ochranná návěstidla na všech TWY s výjimkou TWY G − viz AD 2-LKMT-2-1 *Lights*: taxiway centre line lights, lights on intermediate holding positions, stop bars, RWY guard lights on all TWYs with exception of TWY G − see AD 2-LKMT-2-1
3	*Stop příčky* *Stop bars*	Na / On TWY A, B, C, D, E stop příčky v kombinaci s dvojicí nadzemních návěstidel, dráhová ochranná návěstidla / stop bars in combination with two overground lights, runway guard lights
4	*Poznámky* *Remarks*	NIL

LKMT AD 2.10 LETIŠTNÍ PŘEKÁŽKY
LKMT AD 2.10 AERODROME OBSTACLES

Překážky jsou volně dostupné ve formátu AIXM 5.1 na / Obstacles are freely available in AIXM 5.1 format at:
https://aim.rlp.cz/ais_data/datasets/lkmt-obstacles.zip

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

1	*Příslušná meteorologická služebna* *Associated MET Office*	OSTRAVA/Mošnov
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*	OSTRAVA 24 HR, vydáván každých / issued at intervals of 6 HR v / at 0500, 1100, 1700, 2300
4	*Druhy přistávacích předpovědí* *Interval vydávání* *Trend forecast* *Interval of issuance*	NIL
5	*Způsob poskytování briefingu/konzultace* *Briefing/consultation provided*	Self−briefing, pomocí webového rozhraní IBS / via IBS system web interface (http://ibs.rlp.cz/) nebo telefonicky / 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
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*	NIL
9	*Stanoviště ATS kterým jsou informace poskytovány* *ATS units provided with information*	ACC PRAHA, TWR
10	*Doplňující informace (omezení služby atd.)* *Additional information (limitation of service, etc.)*	☎ +420 597 471 131, ☎ +420 602 558 465

LKMT AD 2.12 FYZIKÁLNÍ VLASTNOSTI DRAH
LKMT 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*
04	046° GEO 040° MAG	3511 x 63	PCN 50/R/B/W/T Beton / Concrete	494107.16N 0180535.67E 141 ft / 43 m	THR 842 ft / 257 m
22	226° GEO 220° MAG	3511 x 63		494225.64N 0180742.39E 141.1 ft / 43.0 m	THR 808.0 ft / 246.3 m TDZ 812.1 ft / 247.5 m

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*
04	-0,5 % / -0,15 % / -0,3 % 900 m / 1360 m / 1240 m	NIL	300 x 280	3631 x 280	240 x 150	NIL	NIL
22	+0,3% / +0,15% / +0,5% 1240 m / 1360 m / 900 m	NIL	300 x 280	3631 x 280	240 x 150	NIL	NIL

LKMT AD 2.13 VYHLÁŠENÉ DÉLKY
LKMT 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*
04	3511	3811	3511	3511	NIL
22	3511	3811	3511	3511	NIL

Označení RWY RWY Designator	*Od From*	*TORA (m)*	*TODA (m)*	*ASDA (m)*	*Poznámky Remarks*
1		*2*	*3*	*4*	*5*
04	TWY D	2826	3126	2826	NIL
	TWY C	1766	2066	1766	NIL
	TWY B	706	1006	706	NIL
22	TWY B	2826	3126	2826	NIL
	TWY C	1766	2066	1766	NIL
	TWY D	706	1006	706	NIL

LKMT AD 2.14 PŘIBLIŽOVACÍ A DRÁHOVÁ SVĚTELNÁ SOUSTAVA
LKMT 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*
04	SALS LIM 450 m	zelená / green LIH	PAPI 3°L MEHT 63.3 ft / 19.3 m		3500 m / 15 m bílá / white FM 2600 m - 3200 m červená-bílá / red-white FM 3200 m červená / red	3500 m / 50 m bílá proměnlivá / white variable FM 2900 m žlutá / yellow LIH/LIM	červená / red LIH	NIL	

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
22	PALS CAT II/III LIH 900 m	zelená / green LIH	PAPI 3°L MEHT 62.7 ft / 19.1 m	900 m	3500 m / 15 m bílá / white FM 2600 m - 3200 m červená-bílá / red-white FM 3200 m červená / red	3500 m / 50 m bílá proměnlivá / white variable FM 2900 m žlutá / yellow LIH/LIM	červená / red LIH	NIL	světelná zablesková soustava / Sequence Flash AVBL Harmonizace PAPI a ILS GP do vzdálenosti před THR RWY 22 (místo, kde oko pilota opustí přibližovací koridor PAPI při přesném přístrojovém přiblížení). PAPI and ILS GP harmonization within the distance to THR RWY 22 (place where pilot's sight drops PAPI approach corridor within precision approach procedure). A320−200 257 m B737−800 615 m B747−400 26 m AN124−100 323 m

LKMT AD 2.15 OSTATNÍ OSVĚTLENÍ, NÁHRADNÍ ZDROJ ELEKTRICKÉ ENERGIE
LKMT 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*	WDI - přesné umístění viz / exact location see AD 2.
3	*Pojezdová postranní návěstidla a pojezdové osové řady a dorazy (pokud existují)* *TWY edge lights, centre line lights and stop bars (if any)*	osová návěstidla pojezdové dráhy − zelená / centre line taxiway lights − green
4	*Náhradní zdroj elektrické energie / doba potřebná na přepnutí* *Secondary power supply / switch-over time*	Náhradní zdroje pro zařízení II. kategorie: UPS / do 1 s, diesel agregáty do 15 s Secondary power supplies for II category: UPS / up to 1 s, diesel generators up to 15 s
5	*Poznámky* *Remarks*	NIL

LKMT AD 2.16 PŘISTÁVACÍ PLOCHA PRO VRTULNÍKY
LKMT AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA

1	*Zeměpisné souřadnice TLOF nebo THR FATO* *Výška elipsoidu* *Coordinates TLOF or THR of FATO* *Geoid undulation*	494149.41N 0180709.12E 141 ft / 43 m
2	*Nadmořská výška TLOF a / nebo FATO* *TLOF and / or FATO elevation*	FATO/TLOF 823 ft / 251 m
3	*Rozměry TLOF a FATO, povrch, únosnost, značení* *TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking*	*Umístění* / *Location*: Soustředné kružnice / Concentric circle FATO/TLOF na / on TWY F na úrovni vjezdu / at level of EXIT 2 na / to APN CENTRÁLNÍ / CENTRAL *Povrch* / *Surface*: Beton / Concrete *Únosnost* / *Strength*: PCN 43/R/B/W/T *Značení* / *Marking*: FATO bílý přerušovaný kruh o průměru / white dashed circle with diameter 27 m, TLOF bílý plný kruh o průměru / white full circle with diameter 21,3 m, písmeno / white letter H bílé barvy ve středu kružnice / in the centre of circle; značení osového vedení trajektorie letu − obousměrná šipka bílé barvy / marking of flight trajectory axial guidance − bidirectional white arrow
4	*Zeměpisný směr FATO* *True BRG of FATO*	Přiblížení / Approaching: 046°/226° GEO 042° / 222° MAG Vzlety / Take-offs: 046°/226° GEO 042° / 222° MAG
5	*Použitelné vyhlášené délky* *Declared distance available*	NIL
6	*Světelný systém pro APCH a FATO* *APCH and FATO lighting*	NIL
7	*Poznámky* *Remarks*	Pouze pro denní použití, pro vrtulníky s průměrem rotoru až do 21.3 m. Only for day usage, for helicopters with diameter of rotor up to 21.3 m.

LKMT AD 2.17 VZDUŠNÝ PROSTOR LETOVÝCH PROVOZNÍCH SLUŽEB
LKMT AD 2.17 ATS AIRSPACE

1	*Označení a vodorovné hranice* *Designation and lateral limits*	**CTR Mošnov** 494416.06N 0181642.91E CWA o poloměru / with radius 7 NM se středem v / centred at ARP AD LKMT (494146N 0180639E) - 493521.86N 0180219.96E - 493305.29N 0175840.69E - 493323.71N 0175813.59E - 493658.87N 0175256.45E - 493915.61N 0175635.76E CWA o poloměru / with radius 7 NM se středem v / centred at ARP AD LKMT (494146N 0180639E) - 494811.58N 0181053.42E - 495030.43N 0181446.00E - 494638.00N 0182030.00E - 494416.06N 0181642.91E
2	*Vertikální hranice* *Vertical limits*	2500 ft AMSL GND
3	*Klasifikace vzdušného prostoru* *Airspace classification*	D
4	*Volací znak stanoviště ATS* *Jazyk(y)* *ATS unit call sign* *Language(s)*	MOŠNOV VĚŽ/ MOSNOV TOWER CZ, EN
5	*Převodní výška* *Transition altitude*	5000 ft AMSL
6	*Poznámky* *Remarks*	NIL

LKMT AD 2.18 SPOJOVACÍ ZAŘÍZENÍ LETOVÝCH PROVOZNÍCH SLUŽEB
LKMT 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	119.375 MHz	H24	SSR k dispozici / AVBL
		124.050 MHz	HO	Záložní / Reserved
		121.500 MHz	H24	Tísňový kmitočet / Emergency FREQ
TWR	MOŠNOV VĚŽ MOSNOV TOWER	120.805	H24	SSR k dispozici / AVBL, VDF k dispozici / AVBL
		118.700 MHz	HO	Záložní / Reserved
		119.700 MHz	O/R	Záložní / Reserved Lety státních letadel bez 8,33 kHz vybavení / Flights of state aircraft without 8,33 kHz equipment (viz / see **GEN 1.5 para 3.2**.)
		121.500 MHz	H24	Tísňový kmitočet / Emergency FREQ
	MOŠNOV DELIVERY	128.525 MHz	HX	Informace o aktivaci pracoviště je součástí vysílání zprávy ATIS / Operational hours reported in ATIS information
ATIS	MOŠNOV ATIS	118.055	H24	Vysílání v anglickém jazyce / /Broadcast in English language. Informace ATIS lze získat i na / ATIS information is possible to obtain even on ☎+420 596 693 440, ☎+420 220 373 740

LKMT AD 2.19 RADIONAVIGAČNÍ A PŘISTÁVACÍ ZAŘÍZENÍ
LKMT 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*
VOR/DME (MAG: 6°E/ 2024) (VOR: 6°E)	OTA	117.450 MHz (CH 121Y)	H24	494150.97N 0180632.67E	850 ft	Chráněný dosah 100 NM / nadmořská výška 50 000 ft Protection range 100 NM / altitude 50 000 ft
LOC 22 (CAT III/E/4) (6°E / 2024)	OSV	110.950 MHz	H24	494055.77N 0180517.33E	-	LOC Course 220° MAG
GP	-	330.650 MHz	H24	494216.08N 0180735.68E	-	GP 3° ILS RDH 54.1 ft
DME 22	OSV	110.950 MHz (CH 46Y)	H24	494216.10N 0180735.62E	856 ft	Dosah 25 NM Range 25 NM
VDF	-	viz tabulka / see table 2.18	HO	494128.19N 0180629.60E	-	-

LKMT AD 2.20 PRAVIDLA PRO MÍSTNÍ PROVOZ

2.20.1 ŘÍZENÍ LETADEL NA POHYBOVÉ PLOŠE

2.20.1.1 Plocha SEVER 3 je plochou manipulační, sloužící potřebám opravárenského centra a lakovny. Pojíždění letadel se spuštěnými motory není dovoleno. Umísťování letadel a přetahy tahačem z/na plochu povoleny.

2.20.1.2 O přiřazení odbavovací plochy pro daný pohyb rozhoduje provozovatel letiště. Pohyby a rozmísťování letadel na parkovací místa na odbavovacích plochách řídí řídící odbavovací plochy.

2.20.1.3 Na odbavovací ploše CENTRÁLNÍ je používán systém stání nose-in. Povolení pro push back vydává řídící odbavovací plochy. Povolení ke spouštění motorů uděluje TWR. Spouštění motorů je možno provádět již během vytlačení. Povolení k pojíždění uděluje TWR. Pohyb letadla na APN CENTRÁLNÍ od Exit 1 / Exit 2 vždy řídí řídící odbavovací plochy.

V případě provozní potřeby může být použit alternativní způsob stání letadel:

Řídící odbavovací plochy navádí letadla na stání tak, aby podélná osa letadla byla po zastavení vytočená z osy stání o 30°. Letadlo je po zastavení umístěno v poli bezpečnostního značení stání. Sousední stání ve směru vytočení letadla zůstává neobsazené, aby byl umožněn výjezd letadla silou vlastních motorů. Při použití tohoto způsobu stavění letadel má řídící odbavovací plochy přednost před vyznačeným horizontálním značením a kapitán letadla se musí důsledně řídit jeho pokyny. O příslušném způsobu vyjetí ze stání (push-back nebo vlastní pohon) informuje posádku letadla handlingový agent.

2.20.1.4 Spouštění motorů na odbavovacích plochách CENTRÁLNÍ, SEVER 1, SEVER 2, JIŽNÍ pouze s asistencí pozemního personálu.

2.20.1.5 Odbavovací plocha LET'S FLY je určena výhradně pro letadla společností Mavisys, Let's Fly, Aeroklub Ostrava a Queen Air. Odbavovací plocha ELMONTEX je určena výhradně pro letadla společnosti ELMONTEX a smluvních partnerů. Ostatní letadla mohou tyto plochy použít pouze se svolením provozovatele letiště. Je žádoucí, aby tato žádost byla vyřízena před vlastním příletem letadla. V opačném případě budou letadla směrována na APN CENTRÁLNÍ. Služba řízení provozu na odbavovacích plochách LET'S FLY a ELMONTEX není poskytována.

2.20.1.6 Exit L je určen pro letadla kódového písmene A s rozpětím křídel do 12 m. Exit 3 a Exit 4 jsou určeny pouze pro letadla kódového písmene A a B a s rozpětím křídel do 20 m. TWY G je určena pouze pro denní použití a lze ji použít jen se souhlasem provozovatele letiště. Nelze ji využívat za LVP.

2.20.1.7 Povolení k pojíždění vydané letištní řídící věží nezbavuje pilota povinnosti řídit se pokyny řídícího odbavovací plochy. Zahájí-li pojíždění nebo pokračuje-li v pojíždění bez vedení řídícího odbavovací plochy, zodpovídá velitel letadla sám za střetnutí s jinými letadly, vozidly, osobami nebo předměty na odbavovací ploše.

2.20.1.8 Služba řízení letadel na odbavovacích plochách při výjezdu ze stání se poskytuje pouze na vyžádání.

2.20.1.9 Odbavení letů

2.20.1.9.1 Kompletní odbavení letů zajišťuje společnost Letiště Ostrava, a.s.

2.20.1.9.2 Odbavení letů z/do destinací mimo Schengenský prostor

Přílety i odlety z/do destinací mimo Schengenský prostor a EU jsou odbavovány pouze na odbavovacích plochách APN CENTRÁLNÍ a APN JIŽNÍ.

LKMT AD 2.20 LOCAL TRAFFIC REGULATIONS

2.20.1 CONTROL OF AIRCRAFT ON MOVEMENT AREA

2.20.1.1 Area NORTH 3 is a manipulating area for service centre and coating. Taxiing of aircraft with engines running is not permitted. Parking of aircraft and aircraft towing from/to area is allowed.

2.20.1.2 The aerodrome operator decides on apron assignment for given movement. Authorized signalman control the movement and assign parking positions to aircraft on the apron.

2.20.1.3 There is used nose-in parking on apron CENTRAL. Push back is cleared by signalman. Engine start-up is cleared by TWR. Engines can be start up during push back. Taxi is cleared by TWR. Movement of aircraft on APN CENTRAL from Exit 1 / Exit 2 is always marshalled by a signalman.

If necessary the alternative method of aircraft standing can be used:

An aircraft is guided to the stand by signalman so that the aircraft longitudinal axis is turned 30° from the stand axis after stopping. The aircraft is in area of stand safety marking after stopping. The adjacent stand in the direction of aircraft turning remains unoccupied to allow the aircraft leaving the stand using power of its engines. When this method of aircraft standing is used the signalman instructions take priorities over horizontal marking and the pilot-in-command shall strictly follow his commands. About way of leaving the stand (push back or own propulsion) the crew is instructed by handling agent.

2.20.1.4 Starting up of engines at apron CENTRAL, NORTH 1, NORTH 2, SOUTH is permitted only with ground stuff assistance.

2.20.1.5 Apron of LET'S FLY is intended exclusively for aeroplanes of Mavisys, Let's Fly, Aeroclub Ostrava and Queen Air. Apron ELMONTEX is intended exclusively for aeroplanes of ELMONTEX and contracting parties. Other aeroplanes can use these aprons only with agreement of the aerodrome operator. The approval should be obtained before the aeroplane arrival. Otherwise, aeroplanes will be directed to APN CENTRAL. Ground marshal service (by signalman) is not provided on aprons LET'S FLY and ELMONTEX.

2.20.1.6 Exit L is intended for aircraft of code letter A with wing span to 12 m. Exit 3 and Exit 4 are intended only for aircraft of code letters A and B and with wing span to 20 m. TWY G is intended for day use only and can be use only with the aerodrome operator agreement. It is not usable during LVP.

2.20.1.7 Taxi clearance granted by the aerodrome control tower (TWR) does not release the pilot-in-command from the duty to follow the instructions of the signalman. If the pilot begins to taxi or continues taxiing without the assistance of a signalman, he shall assume full responsibility for avoiding collision with other aircraft, persons or objects on the apron.

2.20.1.8 Marshalling is provided on request on apron during the exit of stands.

2.20.1.9 Handling of flights

2.20.1.9.1 Complete handling of flights is provided by Letiště Ostrava, a.s.

2.20.1.9.2 Handling of flights from/to destinations outside Schengen area

Arrivals and departures from/to destinations outside Schengen area and EU are handled only on aprons APN CENTRAL and APN SOUTH.

2.20.2 PLNĚNÍ PALIVA DO LETADEL S CESTUJÍCÍMI NA PALUBĚ

2.20.2.1 Plnění paliva do letadel s cestujícími na palubě letadla (sedící, vystupující nebo nastupující) musí probíhat s požární asistencí. Velitel letadla je povinen informaci o přítomnosti cestujících na palubě letadla, v souvislosti s požární asistencí, sdělit svému handlingovému agentovi. Handlingový agent je pak povinen toto sdělit společnosti zajišťující plnění palivem.

2.20.3 VÝCVIKOVÉ LETY

2.20.3.1 Výcvikové lety v TMA Ostrava / CTR Mošnov budou povoleny pouze letadlům vybaveným palubním odpovídačem SSR schopným odpovídat ve 4096 kódech na dotazy v módu A a C.

2.20.3.2 Koordinace výcvikových letů mezi západem a východem slunce (noční výcvik)

2.20.3.2.1 O povolení výcvikového letu je provozovatel povinen požádat písemně nebo telefonicky nejpozději 2 hodiny před zahájením výcvikového letu provozovatele letiště na jednom z těchto kontaktů:

Tel: +420 597 471 137
Fax: +420 597 471 121
Sita: OSRCZ7X
E-mail: handling@airport-ostrava.cz

V oznámení i žádosti budou uvedeny následující údaje:

– specifikace provozovatele pro účtování
– imatrikulační značku, typ letadla, MTOW
– zahájení a předpokládané ukončení činnosti
– předpokládaná činnost

2.20.3.2.2 U nesmluvních partnerů jsou poplatky placeny ihned po ukončení činnosti.

2.20.4 PROVOZ KRITICKÝH TYPŮ LETADEL

2.20.4.1 Použitelnost

LKMT je běžně použitelné pro letadla do velikosti kódového písmene D (RWY a všechny TWY) a také kódového písmene E (při použití RWY a TWY E). Za podmínek stanovených níže je možný pohyb letadel kódového písmene E po TWY jiných než TWY E a také typů Airbus A340, Airbus A380, Boeing B747, Boeing B777, Boeing B-52, Antonov An-124, Antonov An-225, Lockheed C5.

2.20.4.2 Trasy pro pojíždění

Pro letadla až do kódového písmene E je možný pohyb po TWY jiných než TWY E za podmínek stanovených níže. Pohyb letadel větších než kódové písmeno E není možný na TWY F v úseku TWY A až APN NORTH 1.

2.20.4.3 RWY a postranní pásy

Šířka RWY činí 63 m. Po obou stranách dráhy jsou zřízeny zpevněné 7 m postranní pásy. Navazující plochy jsou nezpevněné s travnatým povrchem.

2.20.4.4 TWY a postranní pásy

Šířka TWY včetně zpevněných postranních pásů činí 32 m, v případě TWY E 44 m. Navazující plochy jsou nezpevněné s travnatým povrchem. Posádky čtyřmotorových letadel jsou povinny používat minimální tah vnějších pohonných jednotek a je-li to možné, provádět pojíždění s vypnutými vnějšími pohonnými jednotkami.

2.20.4.5 Vedení vozidlem FOLLOW ME

Vedení vozem FOLLOW ME pro kritické typy letadel je povinné.

2.20.4.6 Limit rychlosti pojíždění

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

2.20.2 FUELLING OF AIRCRAFT WITH PASSENGERS ON BOARD

2.20.2.1 Fire assistance is required for fuelling of aircraft with passengers on board (sitting, alighting or boarding). The pilot-in-command is obliged to report information about the presence of passenger on board of the aircraft, in connection with the fire assistance, to his handling agent. The handling agent is then obliged to pass the information to company providing fuelling.

2.20.3 TRAINING FLIGHTS

2.20.3.1 Training flights in TMA Ostrava / CTR Mošnov will be approved only to aircraft equipped with the SSR transponder capable to reply to mode A and C interrogations on 4096 codes.

2.20.3.2 Coordination of training flights between sunset and sunrise (night training)

2.20.3.2.1 The aircraft operator is obliged to ask the aerodrome operator for a permission of training flight in written form or by telephone at least 2 hours before beginning of the training by one of these contacts:

Tel: +420 597 471 137
Fax: +420 597 471 121
Sita: OSRCZ7X
E-mail: handling@airport-ostrava.cz

The announcement and the request shall contain the following information:

– aircraft operator specification for billing
– registration mark, aircraft type, MTOW
– beginning and expected end of activity
– planned activity

2.20.3.2.2 Customers without contract with the aerodrome operator shall pay charges immediately after finishing of the activity.

2.20.4 OPERATIONS OF CRITICAL AIRCRAFT TYPES

2.20.4.1 Availability

LKMT is available for aircraft of code letter D (RWY and all TWY) and code letter E (RWY and TWY E). Under conditions described below TWY other than TWY E are available for aircraft of code letter E and also Airbus A340, Airbus A380, Boeing B747, Boeing B777, Boeing B-52, Antonov An-124, Antonov An-225, Lockheed C5.

2.20.4.2 Taxi routes

TWY other than TWY E are available for aircraft up to code letter E under conditions described below. Segment of TWY F limited by TWY A and APN NORTH 1 is not available for aircraft greater than aircraft of code letter E.

2.20.4.3 RWY and RWY shoulders

RWY width is 63 m. Paved RWY shoulders (width of 7 m) are along both sides of RWY. The adjacent areas are unpaved with grass surface.

2.20.4.4 TWY and TWY shoulders

TWY width is 32 m including paved shoulders. TWY E width is 44 m. 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.

2.20.4.5 Marshalling

Marshalling is obligatory for critical aircraft types.

2.20.4.6 Taxi speed limit

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

2.20.4.7 Vzdálenost konce křídla od překážek

Při pojíždění musí být zajištěna bezpečná vzdálenost konce křídla od jakékoli překážky min. 7,5 m.

2.20.4.8 Nadjíždění v obloucích

Posádky letadel jsou žádány, aby v obloucích v místech křížení drah používaly techniku nadjíždění. Bezpečná vzdálenost od okraje TWY je zajištěna v případě, kdy geometrický střed hlavního podvozku letadla pojíždí po osovém značení.

2.20.5 KOORDINACE MÍSTNÍ LETOVÉ ČINNOSTI SE STANOVIŠTĚM ATS

2.20.5.1 Místní letová činnost (MLČ)

Místní letovou činností (MLČ) se rozumí letové aktivity, vztahující se k opakovaným přistáním a vzletům, letmým 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.

2.20.5.2 Piloti a provozovatelé letadel

Piloti a provozovatelé letadel, zamýšlející provádět MLČ v TMA Ostrava / CTR Mošnov, jsou povinni prostřednictvím formuláře na webové stránce **https://lis.rlp.cz/lars** 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“, jenž bude obsahovat časové vymezení, v němž má být předpokládaná činnost provedena.

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

– vzletů a přistání (resp. letmých přistání a vzletů),
– nízkých přiblížení (průletů) nad RWY nebo
– přiblížení podle přístrojů na LKMT 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 Mošnov nebo TMA Ostrava. Za ukončení místní letové činnosti se považuje čas, kdy je zahájen odlet na letiště určení nebo čas přistání na LKMT.

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.

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

2.20.5.3 Náhradní postupy

V případě výpadku nebo poruchy LARS se MLČ v TMA Ostrava / CTR Mošnov koordinuje se stanovištěm ATS telefonicky na čísle ☎ +420 596 693 420 nejpozději 2 hodiny před zamýšleným zahájením MLČ.

2.20.4.7 Wingtip clearance

Safe wingtip clearance 7,5 m from an obstacle applies for taxiing.

2.20.4.8 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.

2.20.5 COORDINATION OF LOCAL FLIGHT ACTIVITY WITH ATS UNIT

2.20.5.1 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 LARS (Local Activity Reservation System) application, which is accessible from web environment via a web browser’s interface.

Each user has to be registered in the system (by using login name and password) common for 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.

2.20.5.2 Pilots and aircraft operators

Pilots and aircraft operators intending to execute a LFA in TMA Ostrava / CTR Mošnov are obliged to submit their requirement by filling of the form on webpage **https://lis.rlp.cz/lars** 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 requested LFA.

For 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-offs (touch and go landings)
– low approaches over the RWY or
– instrument approaches at the LKMT irrespective of the flight rules and/or the type of flight.

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

The reservation is not required for the 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 local airport from cross country flights where 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 local airport.

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

2.20.5.3 Contingency procedures

In case of LARS outage or failure, LFA in TMA Ostrava / CTR Mošnov shall be coordinated with ATC unit by phone ☎ +420 596 693 420, not less than 2 hours prior LFA beginning.

2.20.5.4 Místní letová činnost zahrnující opakované vzlety a přistání

Lety na letištním provozním okruhu zahrnující opakované vzlety a přistání musí být prováděny pouze podle pravidel VFR.
Provádění takovýchto letů za IFR není povoleno.
Za účelem provádění těchto činností musí být let IFR zrušený před vstupem do letištního provozního okruhu.

2.20.5.4 Local flight activities involving repeated take-offs and landings

Aerodrome traffic circuit activities involving repeated take-offs and landings shall be conducted under VFR only.
Execution of such activities under IFR is not permitted.
IFR shall be cancelled prior to entering the aerodrome traffic circuit for the purpose of such activities.

LKMT 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 para 1.12**.

2.21.2 Motorové zkoušky na všech odbavovacích plochách povoleny pouze se souhlasem provozovatele a o povolení ke spouštění motorů se žádá TWR.

LKMT AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

2.21.1 Flight restrictions

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

2.21.1.1.1 Take-offs and landing are not permitted. In exceptional cases it is possible to use the procedure in accordance with AIP **GEN 1.2 para 1.12**.

2.21.2 Engine test runs on all aprons can be carried out only with the agreement of the operator. TWR to be requested for the start-up clearance.

LKMT AD 2.22 LETOVÉ POSTUPY

2.22.1 VŠEOBECNĚ

2.22.1.1 Velitelé letadel, kteří mají v úmyslu provádět před vzletem zahřátí motorů, musí před zahájením pojíždění o toto požádat MOŠNOV VĚŽ.

2.22.1.2 V CTR Mošnov je umístěn velkosklad pohonných hmot vymezený kružnicí o poloměru 0,16 NM (300 m) se středem v poloze 49 40 14 N 018 06 44 E (1,08 NM východně od THR RWY 04). Minimální použitelná výška pro přelet objektu je 1000 ft AGL.

2.22.1.3 Krátkodobé přerušení poskytovaní ATS stanovištěm TWR

Během publikované provozní doby Mošnov 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 vysíláním informace ATIS (118.055):

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

Během dočasného přerušení se letadlům zakazuje vstup do CTR Mošnov až do obnovení poskytování ATS, vyčkávání se provádí mimo CTR Mošnov. Podrobné informace o předpokládané délce přerušení poskytování ATS lze získat za letu na PRAHA INFORMATION (136.275 MHz), PRAHA RADAR (119.375 MHz) nebo na AD LKMT (pracovišti odbavení letů).

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 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.

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.

2.22.1 GENERAL

2.22.1.1 Pilots-in-command of the aircraft intending to warm up engines before take-off shall request relevant clearance from MOSNOV TOWER.

2.22.1.2 There is a fuel depot located within the circle with radius 0,16 NM (300 m) centred on 49 40 14 N 018 06 44 E (1,08 NM east of THR RWY 04) in CTR Mošnov. Minimum usable height to overfly the depot is 1000 ft AGL.

2.22.1.3 Temporary suspension of ATS provision by TWR

Mošnov 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 delay in issuing ATC clearances. Temporary suspension of ATS provision is announced by broadcasting information by means of ATIS (118.055):

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

During the temporary suspension of ATS provision, all aircraft shall avoid entering CTR Mošnov and wait outside the CTR Mošnov 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 (119.375 MHz) and aircraft positioned on AD may contact the handling office.

2.22.2 IFR FLIGHT PROCEDURES

2.22.2.1 Holding

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

2.22.2.2 Approaches

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 IAF are shown on Instrument Approach Charts (IAC) ICAO.

2.22.2.2.2 Pilots-in-command are requested to confirm ATIS information and read back its QNH when establish 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 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 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 odlety jsou popsány na následujících stranách a zobrazeny na mapách SID.

2.22.2.3.2 Lety s letovým plánem žádají TWR o povolení ke spouštění motorů.

Spouštění motorů a ATC povolení se žádá na kmitočtu MOŠNOV VĚŽ / MOŠNOV DELIVERY (dle instrukcí ve vysílání ATIS). Současně s žádostí je nutno:

– oznámit polohu letadla;
– potvrdit příjem informace ATIS a zopakovat QNH;
– ohlásit úmysl provést odmrazení letadla před odletem, pokud má probíhat až po spuštění motorů.

2.22.2.3.3 Pro schválení k vytlačení letadla a/nebo pojíždění musí velitel letadla navázat spojení na kmitočtu MOŠNOV VĚŽ.

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

Poznámka: Dostupnost signálu DME/DME není zaručena.

2.22.2.3.5 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.

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

2.22.2.3.7 Piloti odlétávajících letadel musí po vzletu zůstat na kmitočtu Mošnov 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 součástí postupů pro odlet publikovaných v mapách (SID, OMNIDIRECTIONAL a VISUAL DEPARTURES). V případě, kdy je z jakéhokoliv důvodu nutné použít jiný než publikovaný kmitočet, bude příslušný kmitočet oznámen v instrukci TWR k přechodu na spojení. Piloti jsou žádáni, aby po navázání spojení ohlásili:

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

2.22.2.3.8 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.

2.22.2.3.8.1 Vizuální 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;
– 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;

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 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.

2.22.2.3 Departures

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

2.22.2.3.2 The flights with flight plans request TWR for start-up clearance.

Start-up and ATC clearances are issued on frequency MOSNOV TOWER / MOSNOV DELIVERY (according to current ATIS information). Pilots-in-command are requested to:

– report position,
– confirm ATIS information and read back its QNH,
– inform about de-icing intention, if it should be done after engine start-up.

2.22.2.3.3 For push back and/or taxi approval pilot-in-command has to establish radio contact on the frequency MOSNOV TOWER.

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

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

2.22.2.3.5 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.

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

2.22.2.3.7 When airborne, pilots of departing aircraft shall remain on frequency of Mošnov 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, OMNIDIRECTIONAL and VISUAL DEPARTURES). In case it is necessary, for any reason, to use frequency other than the published one, the relevant frequency will be thereafter included in frequency change instruction obtained from TWR. After establishing contact, pilots are requested to report:

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

2.22.2.3.8 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.

2.22.2.3.8.1 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;
– 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;

– 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 redukovaným tahem.

2.22.2.3.8.2 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 04/22 - viz mapy přiblížení podle přístrojů - ICAO.

2.22.2.5 POSTUPY ZA NÍZKÉ DOHLEDNOSTI (LVP)

2.22.2.5.1 Popis zařízení

2.22.2.5.1.1 RWY 22 je vybavena ILS a je schválena pro provoz za meteorologických podmínek CAT II a III a pro vzlety za nízké dohlednosti (LVTO) včetně řízených vzletů při RVR nižší než 125 m.

2.22.2.5.1.2 Pro vzlety za nízké dohlednosti (LVTO) je použitelná také RWY 04.

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

2.22.2.5.2.1 Postupy LVP budou zahájeny, jestliže je RVR TDZ a/nebo MID a/nebo END 550 m a nižší a/nebo CLD base je nižší než 250 ft.

2.22.2.5.2.2 Postupy LVP budou ukončeny, jestliže je RVR nad 550 m a současně základna oblačnosti nad 250 ft a vyšší s trvalou vzestupnou tendencí.

2.22.2.5.3 Podrobnosti o uvolnění RWY

2.22.2.5.3.1 Letadla přistávající na RWY 22 mohou použít pro uvolnění RWY jakoukoli TWY (TWY A, B, C, D, E) kromě TWY G, která není určena pro provoz za LVP.

2.22.2.5.4 Podrobnosti o použitelných vyčkávacích místech

2.22.2.5.4.1 Odlétávající letadla musí pro vzlet z RWY 04 nebo RWY 22 používat vyčkávací místo CAT II/III na TWY A, B, C, D, E.

2.22.2.5.4.2 Piloti musí před vjezdem na odbavovací plochu na kmitočtu TWR oznámit, že mají vozidlo FOLLOW ME v dohledu.

2.22.2.5.5 Řízení letadel na APN

2.22.2.5.5.1 V případě provozu za nízké dohlednosti je letadlo na odbavovací ploše zavedeno na příslušné stání vozidlem FOLLOW ME a bude mu poskytnuta služba řízení v místě stání.

2.22.2.5.6 Popis LVP

2.22.2.5.6.1 CAT II/III Přiblížení a Přistání

a) Piloti budou vysíláním ATIS nebo RTF informováni o zahájení provozu Postupů LVP.
b) Letadlo bude vektorováno do ILS minimálně ve vzdálenosti 3 NM před bodem FAF.
c) Ochranná zóna ILS bude chráněna, jestliže je přistávající letadlo ve vzdálenosti 2 NM a méně od bodu dotyku. Pro tyto účely bude ATC zajišťovat odpovídající rozstupy mezi letadly na konečném přiblížení. Předpokládá se, že provoz LVP/CAT II/III bude dostatečný rozstup 8 NM.

– 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.

2.22.2.3.8.2 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 04/22 - see Instrument Approach Charts - ICAO.

2.22.2.5 LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)

2.22.2.5.1 Description of facilities

2.22.2.5.1.1 RWY 22 is equipped with ILS and is approved for Low Visibility Procedures (LVP) CAT II and III and for Low Visibility Take-Off (LVTO) including controlled take-offs when RVR is lower than 125 m.

2.22.2.5.1.2 RWY 04 is usable for Low Visibility Take-off (LVTO).

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

2.22.2.5.2.1 Low Visibility Procedures will be initiated if the RVR TDZ and/or MID and/or END is 550 m or less and/or CLD base is lower than 250 ft.

2.22.2.5.2.2 Low Visibility Procedures will be terminated when the RVR is higher than 550 m and at the same time the cloud base is 250 ft and more with the permanent upward tendency.

2.22.2.5.3 Details of runway exits

2.22.2.5.3.1 Aircraft landing on RWY 22 may vacate the RWY via any TWY (TWY A, B, C, D, E) except TWY G, which is not stated for usage during LVP.

2.22.2.5.4 Details of holding points to be used

2.22.2.5.4.1 Aircraft departing from RWY 04 or RWY 22 shall use the CAT II/III holding points on TWY A, B, C, D, E.

2.22.2.5.4.2 Pilots shall report on TWR frequency that they have got FOLLOW ME car in sight before entering to apron.

2.22.2.5.5 Control of aircraft on APN

2.22.2.5.5.1 In case of Low Visibility Operation the aircraft on the apron is led by FOLLOW ME car to the appropriate stand and the control service will be provided to the aircraft in position of the stand.

2.22.2.5.6 Description of LVP

2.22.2.5.6.1 CAT II/III Approach and Landing

a) Pilots will be informed by ATIS or RTF broadcasting about initiation of operation of LVP.
b) Aircraft will be vectored to intercept the ILS at least 3 NM before FAF
c) The localiser sensitive area will be protected when a landing aircraft is within 2 NM from touchdown. For these purposes ATC will provide appropriate separation between aircraft on final approach. For LVP/CAT II/III operations the separation of 8 NM is supposed to be sufficient.

2.22.2.5.7 Degradace postupů LVP a informace o poruchách

Porucha nebo výpadek zařízení / Malfunction or failure of equipment	*Degradace / Degradation*
Náhradní zdroj elektrické energie pro / Power supply for SZZ RWY 04/22	Provoz LVP není k dispozici / LVP operation is not available
Letištní monitorovací systém / Aerodrome monitoring system AMS	Provoz LVP není k dispozici / LVP operation is not available
Narušení perimetru letiště nebo ochranné zóny RWY / Breach of the airport perimeter or RWY protection zone.	Provoz LVP není k dispozici / LVP operation is not available
Všechny měřiče dráhové dohlednosti RVR / All RVR meters	Provoz LVP není k dispozici / LVP operation is not available
LOC 22	NPA, řízený vzlet není povolen / NPA, the guided takeoff is not allowed
GP 22	NPA
FFM	CAT II, řízený vzlet není povolen / CAT II, the guided takeoff is not allowed

2.22.2.5.8 Další informace

2.22.2.5.8.1 Řízený vzlet za nízké dohlednosti je povolen pro vzlety z RWY 22.

2.22.2.5.8.2 Záblesková návěstidla pro RWY 22 jsou při provozu LVP zapínána pouze na vyžádání.

2.22.2.5.8.3 Současný vstup na RWY 22 při provozu LVP není povolen.

2.22.2.6 Provoz palubních odpovídačů Módu S a/nebo Módu A/C, je-li letadlo na zemi

2.22.2.6.1 Na letišti OSTRAVA/Mošnov je nainstalován letištní přehledový systém využívající odpovědi palubních odpovídačů Módu S a Módu A/C.

2.22.2.6.2 Provozovatelé letadel využívající letiště OSTRAVA/Mošnov by měli zajistit, aby palubní odpovídače Módu S byly schopné provozu, když je letadlo na zemi a v případě, že není letadlo vybaveno Módem S, ponechat zapnutý odpovídač Módu A/C.

2.22.2.6.3 Posádka letadla by měla nastavit XPNDR nebo ekvivalentní formu, AUTO je-li k dispozici, nikoli OFF nebo STDBY a nastavit přidělený kód A:

a) při žádosti o push back, nebo pojíždění, podle toho co nastane dříve,

b) po přistání do té doby než je letadlo zaparkováno na stání.

2.22.2.6.4 Posádka letadla vybaveného odpovídačem s možností nastavení identifikace by měla tuto identifikaci také nastavit. Nastavení odpovídá identifikaci letadla podle pole 7 letového plánu (např. BAW123, CSA456).

2.22.2.6.5 Identifikace letadla by měla být nastavena od žádosti o push back nebo pojíždění, podle toho co nastane dříve, pomocí FMS nebo ovládacího panelu odpovídače.

2.22.2.6.6 Během parkování musí posádka letadla nastavit Mode A kód 0000 a následně nastavit odpovídač Módu S a/ nebo Módu A/C do polohy OFF.

2.22.3 PŘEHLEDOVÉ SLUŽBY ATS A POSTUPY

2.22.3.1 Výměna dat mezi TWR a NMOC - Advanced ATC TWR

Letiště LKMT vyměňuje informace o odlétajících letech pomocí postupů Advanced ATC TWR.

Výměna zpráv mezi místním systémem a NMOC je v souladu s evropským standardem pro letiště A-CDM a využívá následující typy zpráv:

A-DPI: ATC zpráva o plánování odletu pro všechny IFR odlety

C-DPI: Zpráva o zrušení plánování odletu, pokud je to nutné

Po vydání povolení k vytlačování a zahájení pohybu letadla ze stání se vypočítá TTOT, který se odešle do NMOC prostřednictvím zprávy A-DPI. Použití variabilního času pojíždění zvyšuje přesnost TTOT.

2.22.2.5.7 Downgrade of LVP procedures and information about malfunction

2.22.2.5.8.1 Guided take offs is permitted in LVTO for take off from RWY 22.

2.22.2.5.8.2 Strobe lighting for RWY 22 is turned on, when CAT II and III operations are in progress, only on request.

2.22.2.5.8.3 Simultaneous line-up RWY 22 is not permitted in LVP.

2.22.2.6 Operation of Mode S and/or Mode A/C transponders when the aircraft is on the ground

2.22.2.6.1 OSTRAVA/Mošnov Airport has installed an improved surface surveillance system, using Mode S and Mode A/C multilateration.

2.22.2.6.2 Aircraft operators intending to use OSTRAVA/Mošnov airport should ensure that the Mode S transponders are able to operate when the aircraft is on the ground, and in case when the aircraft is not equipped with Mode S, let switch on Mode A/C transponder.

2.22.2.6.3 The flight crew should select XPNDR, or the equivalent according to specific installation, AUTO if available, not OFF or STDBY, and the assigned Mode A code:

a) when requesting push back or taxi, whichever is earlier,

b) after landing, continuously until the aircraft is fully parked on stand.

2.22.2.6.4 The flight crew of aircraft equipped with Mode A and Mode S having an aircraft identification feature should also set the aircraft identification. This setting is the aircraft identification specified in item 7 of the ICAO ATC flight plan (e.g. BAW123, CSA456).

2.22.2.6.5 The aircraft identification should be entered from request for push back or taxi, whichever is earlier, through the FMS or the Transponder Control Panel.

2.22.2.6.6 During parking the flight crew has to set up Mode A code 0000 and subsequently set up Mode S and/or Mode A/C transponder position OFF.

2.22.3 ATS SURVEILLANCE SERVICES AND PROCEDURES

2.22.3.1 Exchange of Data with Network Manager Operations Center (NMOC) - Advanced ATC TWR

LKMT exchanges information for departure flights by applying the Advanced ATC TWR procedures.

Message exchange from the local system to the ATM network complies with the European standard for A-CDM airports, using the following message types:

A-DPI: ATC departure planning information message, for all instrumental departure flights

C-DPI: Cancel DPI, cancellation of departure planning information, when required

When push-back approval has been given and the aircraft starts to exit the stand, the TTOT is calculated and transmitted to NMOC via an A-DPI message. The use of the variable taxiing time increases the precision of the TTOT.

Po přijetí zprávy A-DPI, zprávy DLA nebo CHG, které mění údaje letového plánu, nebudou dále přijímány. Pokud je let regulován, bude zachován CTOT přidělený před přijetím zprávy A-DPI.

Pokud musí letadlo přerušit pojíždění z technických důvodů, TWR odešle do NMOC zprávu C-DPI. Výsledkem zprávy C-DPI je, že let bude suspendován, přičemž provozovatel letadla o tom bude informován prostřednictvím zprávy FLS s poznámkou „pozastaveno letištěm odletu“. Letový plán bude možné znovu aktivovat aktualizací EOBT pomocí zprávy DLA nebo CHG.

2.22.3.2 V CTR Mošnov, TMA Ostrava a přilehlé části CTA 2 Praha jsou poskytovány přehledové služby ATS. Radarová přiblížení se neprovádějí. Na provozní ploše letiště OSTRAVA/Mošnov jsou poskytovány přehledové služby ATS prostřednictvím MLAT přehledového systému.

2.22.3.3 Přehledové systémy ATS

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

2.22.3.4 V CTR Mošnov, TMA Ostrava a přilehlé části CTA 2 Praha je přehledové krytí zajištěno v a nad minimálními nadmořskými výškami pro poskytování přehledových služeb ATC viz mapa AD 2-LKMT-8-5.

After reception of the A-DPI, DLA or CHG messages that change the flight plan data shall not be accepted. If regulated, the CTOT assigned before receiving the A-DPI shall be maintained.

If an aircraft has to abort taxiing for technical reasons, the TWR will send a C-DPI message to the NMOC. The result of the C-DPI is that the flight shall be suspended by informing the operator via an FLS (flight suspension message) with the comment “suspended by departure airport”. The flight plan can be activated again by updating the EOBT with a DLA or CHG message.

2.22.3.2 In CTR Mošnov, TMA Ostrava and adjacent part of CTA 2 Praha the ATS surveillance services are provided. Radar approaches are not conducted. On manoeuvring area of OSTRAVA/Mošnov airport ATS surveillance services are provided through an MLAT surveillance system.

2.22.3.3 ATS Surveillance Systems

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

2.22.3.4 In CTR Mošnov, TMA Ostrava and adjacent part of CTA 2 Praha the surveillance coverage is ensured at and above of the ATC surveillance minimum altitudes, see chart AD 2-LKMT-8-5.

2.22.4 POSTUPY PRO VFR LETY

2.22.4.1 Před odletem za VFR bez letového plánu je pilot povinen nastavit kód A2000 podle **ENR 1.6 para 2.4.5**, je-li letadlo vybaveno provozuschopným odpovídačem SSR, navázat spojení na kmitočtu MOŠNOV VĚŽ / MOŠNOV DELIVERY (dle instrukcí ve vysílání ATIS) a předat následující informace:

– identifikace letadla;
– typ letadla;
– letiště vzletu při odletu z jiného místa v CTR;
– výstupní bod z CTR;
– výšky letu.

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 Před odletem za VFR s letovým plánem je pilot povinen nastavit kód A2000 na odpovídači SSR podle **ENR 1.6 para 2.4.5**, je-li letadlo vybaveno provozuschopným odpovídačem SSR, navázat spojení na kmitočtu MOŠNOV VĚŽ / MOŠNOV DELIVERY (dle instrukcí ve vysílání ATIS) a předat následující informace:

– identifikace letadla dle platného FPL;
– destinace dle platného FPL;
– jakékoliv změny oproti platnému 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.

2.22.4.3 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 na odpovídači SSR podle **ENR 1.6 para 2.4.5**, je-li letadlo vybaveno provozuschopným odpovídačem SSR a pokud předtím nedostal od stanoviště ATS pokyn k nastavení diskrétního 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.

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

2.22.4 PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS

2.22.4.1 For VFR departure without flight plan pilot is obliged to establish radio contact on frequency MOSNOV TOWER / MOSNOV DELIVERY (according to current ATIS information), select the code A2000 according to **ENR 1.6 para 2.4.5**, when the aircraft is equipped with operational SSR transponder, and to pass on the following information:

– identification of aircraft;
– type of aircraft;
– aerodrome of departure when departing from other aerodrome in CTR;
– exit point from CTR;
– height of flight.

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 For VFR departure with flight plan pilot is obliged to select the SSR code A2000 according to **ENR 1.6 para 2.4.5**, when the aircraft is equipped with operational SSR transponder, establish radio contact on frequency MOSNOV TOWER / MOSNOV DELIVERY (according to current ATIS information) to give the following information:

– aircraft identification according to FPL;
– destination according to FPL;
– any changes to 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.

2.22.4.3 For VFR flights entering CTR from class G or E airspace the pilot shall establish radio contact with TWR at least 3 minutes before entering 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 to set a discrete code by an ATS unit, and give the following information:

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

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.

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

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

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

Označení / Designation	*Poloha / Location*	*Souřadnice / Coordinates*	
NOVEMBER	Hrabyně	49 52 59 N 018 03 17 E	vstupní/výstupní / entry/exit
WHISKEY	Vrchy (kostel / church)	49 44 57 N 017 52 19 E	vstupní/výstupní / entry/exit
TANGO	Bělotín	49 35 06 N 017 47 59 E	vstupní/výstupní / entry/exit
SIERRA	Hodslavice	49 32 20 N 018 01 25 E	vstupní/výstupní / entry/exit
ECHO	Frýdek Místek (hráz přehrady / reservoir dam)	49 39 48 N 018 19 13 E	vstupní/výstupní / entry/exit
FOXTROT	Šenov (kostel / church)	49 47 10 N 018 22 29 E	vstupní/výstupní / entry/exit
ALFA	Příbor	49 39 00 N 018 08 28 E	vyčkávací / holding
BRAVO	Studénka (železniční přejezd / railway crossing)	49 42 17 N 018 03 04 E	vyčkávací / holding

2.22.5 Snížená minima rozstupu na dráze

2.22.5.1 Snížená minima rozstupu na dráze mezi dvěma letadly využívajícími stejnou dráhu smí být použita pro RWY 04 a RWY 22.

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.

2.22.5.3 Podmínky pro použití snížení minima rozstupu na dráze

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

– dohlednost je 5 km nebo vyšší a výška základny oblačnosti (BKN nebo OVC) nesmí být nižší než 1000 ft,
– zadní složka větru není více než 5 kt,
– brzdící účinky na dráze nejsou negativně ovlivněny ledem, sněhem, rozbředlým sněhem a vodou,
– následující letadlo obdrží informaci o předcházejícím letadle. Příklad frazeologie: “OKXXX, odlétávající/uvolňující provoz C172, RWY 22 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 řídící letového provozu minutí příslušných dráhových křižovatek.

2.22.5.4 Pro účely sníženého minima rozstupu na dráze jsou letadla roztříděna následovně:

a) kategorie 1: jednomotorová vrtulová letadla s maximální schválenou vzletovou hmotností 2000 kg nebo méně;
b) kategorie 2: jednomotorová vrtulová letadla s maximální schválenou vzletovou hmotností vyšší než 2000 kg, avšak nižší než 7000 kg a dvoumotorová vrtulová letadla s maximální povolenou vzletovou hmotností nižší než 7000 kg;
c) kategorie 3: všechna ostatní letadla.

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

2.22.5.5.1 přistávající letadla:

1) následující přistávající letadlo kategorie 1 může minout práh RWY, jestliže předcházející letadlo je kategorie 1 nebo 2 a:
   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;

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 04 and RWY 22.

Reduced runway separation minima shall be applied:

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

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

2.22.5.3 Conditions for reduced runway separation minima.

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

– visibility is at least 5 km and ceiling (BKN or OVC) is not lower than 1000 ft,
– tailwind component is not more than 5 kt,
– the braking action shall not be adversely affected by runway contaminants such as ice, slush, snow and water,
– following aircraft will receive information about preceding aircraft. Example od phraseology: “OKXXX, departing/vacating traffic C172, RWY 22 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 as suitable landmarks for determination of the safe distance between preceding and succeeding aircraft.

2.22.5.4 For a purpose of reduced runway separation, aircraft are classified as follows:

a) Category 1 aircraft: single-engine propeller aircraft with a maximum certificated take-off mass of 2000 kg or less;
b) Category 2 aircraft: single-engine propeller aircraft with a maximum certificated take-off mass of more than 2000 kg or but less than 7000 kg and twin-engine propeller aircraft with a maximum certificated take-off mass of less than 7000 kg;
c) Category 3 aircraft: all other aircraft.

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:

1) a succeeding landing Category 1 aircraft may cross the runway threshold when the preceding aircraft is a Category 1 or 2 aircraft which either:
   a) has landed and has passed a point at least 600 m from the threshold of the runway, is in motion and will vacate the runway without backtracking; or
   b) is airborne and has passed a point at least 600 m from the threshold of the runway;

2) následující přistávající letadlo kategorie 2 může minout práh RWY, jestliže předcházející letadlo je kategorie 1 nebo 2 a:

   a) přistálo a minulo bod nejméně 1500 m od prahu RWY, je v pohybu a uvolní RWY bez pojíždění zpět po dráze; nebo

   b) provedlo vzlet a minulo bod nejméně 1500 m od prahu RWY;

3) následující přistávající letadlo může minout práh RWY, jestliže předcházející letadlo kategorie 3:

   a) přistálo a minulo bod nejméně 2400 m od prahu RWY, je v pohybu a uvolní RWY bez pojíždění zpět po dráze; nebo

   b) provedlo vzlet a minulo bod nejméně 2400 m od prahu RWY;

2.22.5.5.2 odlétávající letadla:

1) letadlu kategorie 1 může být povolen vzlet, jestliže předcházející odlétávající letadlo je kategorie1 nebo 2, je po vzletu a minulo bod ve vzdálenosti 600 m nebo větší od polohy následujícího letadla;

2) letadlu kategorie 2 může být povolen vzlet, jestliže předcházející odlétávající letadlo je kategorie 1 nebo 2, je po vzletu a minulo bod ve vzdálenosti 1500 m nebo větší od polohy následujícího letadla; a

3) letadlu může být povolen vzlet, jestliže předcházející odlétávající letadlo kategorie 3 je po vzletu a minulo bod ve vzdálenosti 2400 m nebo větší od polohy následujícího letadla.

2) a succeeding landing Category 2 aircraft may cross the runway threshold when the preceding aircraft is a Category 1 or Category 2 aircraft which either:

   a) has landed and has passed a point at least 1500 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 1500 m from the threshold of the runway;

3) a succeeding landing aircraft may cross the runway threshold when the preceding Category 3 aircraft:

   a) has landed and has passed a point at least 2400 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 2400 m from the threshold of the runway;

2.22.5.5.2 departing aircraft:

1) a Category 1 aircraft may be cleared for take-off when the preceding departing aircraft is a Category 1 or 2 aircraft which is airborne and has passed a point at least 600 m from the position of the succeeding aircraft;

2) a Category 2 aircraft may be cleared for take-off when the preceding departing aircraft is a Category 1 or 2 aircraft which is airborne and has passed a point at least 1500 m from the position of the succeeding aircraft; and

3) an aircraft may be cleared for take-off when a preceding departing Category 3 aircraft is airborne and had passed a point at least 2400 m from the position of the succeeding aircraft.

2.22.6 SEZNAM TRAŤOVÝCH BODŮ

2.22.6 WAYPOINT LIST

Název / Designation	*Souřadnice / Coordinates*
MT511	493915.38N 0180235.54E
MT512	494648.73N 0175212.99E
MT521	493506.70N 0175556.03E
MT522	493047.16N 0180218.29E
MT523	492847.77N 0180909.11E
MT602	494430.58N 0175738.49E
MT603	493615.10N 0174640.55E
MT604	493239.25N 0175200.00E
MT702	494714.64N 0181531.33E
MT703	495134.92N 0180908.19E
MT705	495020.12N 0182033.59E
MT706	495533.73N 0181146.71E
MT708	494257.43N 0183206.45E
MT709	494019.71N 0183612.05E
MT712	494258.19N 0182146.61E
MT713	493729.81N 0182312.84E
MT714	493311.02N 0181613.60E
MT715	493652.54N 0181206.62E
MT716	492819.92N 0175822.29E
MT718	493209.39N 0175244.09E
MT804	495419.91N 0174633.70E
MT805	494336.42N 0180936.81E
MT806	495132.73N 0175753.35E
MT807	494756.37N 0180313.58E
MT821	495408.55N 0181316.88E
MT823	494527.22N 0182601.91E
MT825	494948.05N 0181939.97E
MT827	494921.95N 0182018.26E

2.22.7 Všesměrové odlety

2.22.7 Omnidirectional departures

RWY	*Textový popis / Textual description*	*Poznámky / Remarks*
1	*2*	*3*
04	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead. Minimální výška pro zatáčku / Minimum turn altitude 2000 ft AMSL.	MNM ASC 5% do / up to 4500 ft AMSL.
22	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead. Minimální výška pro zatáčku / Minimum turn altitude 2000 ft AMSL.	MNM ASC 5% do / up to 4500 ft AMSL.

LKMT AD 2.23 DOPLŇUJÍCÍ INFORMACE

LKMT AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

2.23.1 VÝSKYT PTACTVA NA/V BLÍZKOSTI LETIŠTĚ

2.23.1.1 Určení tahů, představujících ohrožení letového provozu:

2.23.1.2 Jarní tahy ptactva probíhají od března do května v ranních a večerních hodinách.

2.23.1.3 Podzimní tahy ptactva probíhají od srpna do října v ranních a večerních hodinách.

2.23.1.4 Intenzivní výskyt ptactva a migrace v prostoru letiště:

2.23.1 BIRD CONCENTRATIONS ON/IN THE VICINITY OF AIRPORT

2.23.1.1 Determination of migration with potential hazard to air traffic:

2.23.1.2 Spring migration period of birds is from March to May during the morning and evening hours.

2.23.1.3 Autumn migration period of birds is from August to October during the morning and evening hours.

2.23.1.4 The intensive bird concentration and migration within airport area:

Intenzivní výskyt v prostoru AD *Intensive incidence within AD area*	*JAN - MAR*	*APR - JUN*	*JUL - SEP*	*OCT - DEC*
Intenzivní výskyt ptáků Intensive bird concentration	havrani rooks	racci, poštolky gulls, kestrels	racci, vlaštovky, jiřičky gulls, swallows, martins	havrani rooks
migrující ptáci migrating birds	havrani, racci, čejky, špačci, skřivani rooks, gulls, lapwings, starlings, skylarks	holubi pigeons	špačci, skřivani, vlaštovky starlings, skylarks, swallows	havrani, racci, čejky, skřivani, špačci rooks, gulls, lapwings, skylarks, starlings

2.23.1.5 Průměrná výška letu ptactva je přibližně 500 m AGL.

2.23.1.6 Místa největšího ohrožení způsobená přelety ptáků jsou vyznačena v AD 2-LKMT-8-3 - Koncentrace ptactva.

2.23.1.5 Average height of bird concentration is approximately 500 m AGL.

2.23.1.6 Localities with the greatest hazard from the bird movements are indicated in AD 2-LKMT-8-3 - Bird Concentration Areas.

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

2.23.2.1 Tabulka certifikačních odchylek:

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

2.23.2.1 Certification deviation table:

Specifikace *Specification*	*Popis odchylky* *Deviation description*	*Technická specifikace* *Technical specifications*	*Typ odchylky* *Deviation type*	*Platnost* *Validity*
CS ADR-DSN.B.080 Příčné sklony na RWY Transverse slopes on RWY	Není splněn požadavek na příčný sklon ne méně než 1% a ne více než 1,5%. The requirement for the transverse slope ranging between 1% and 1.5% is not met.	Příčný sklon dosahuje menšího sklonu téměř po celé délce RWY. V provozní praxi nebyly pozorovány žádné problémy s nedostatečným odvodem vody z RWY. Odchylka nemá vliv na běžné provozní postupy. Transverse slope reaches a smaller slope almost along the entire length of the runway. In operational practice, no problems with insufficient drainage of water from the runway were observed. The deviation does not affect normal operating procedures.	Zvláštní podmínka Special Condition (SC)	Bez omezení No restriction
CS ADR-DSN.B.130 Sklony postranních pásů RWY Slopes on RWY shoulders	Není splněn požadavek na sklon postranních pásů RWY, který by neměl přesáhnout 2,5%. The requirement for the slope on RWY shoulders which should not exceed 2.5% is not met.	V některých místech lokálně překračuje sklon předpisem stanovenou hodnotu 2,5%. Maximální odchylka je 0,7%. V provozní praxi nebyly pozorovány žádné problémy a rizika při pohybech letadel na RWY. Odchylka nemá vliv na běžné provozní postupy. In some places, the slope locally exceeds the value of 2,5% given by the regulation. The maximum deviation is 0,7%. In operational practice, no problems and risks were observed during aircraft movements on the runway. The deviation does not affect normal operating procedures.	Zvláštní podmínka Special Condition (SC)	Bez omezení No restriction

Specifikace *Specification*	*Popis odchylky* *Deviation description*	*Technická specifikace* *Technical specifications*	*Typ odchylky* *Deviation type*	*Platnost* *Validity*
CS ADR-DSN.D.330 Sklony pásů pojezdových drah Slopes on TWY strips	Není splněn požadavek, aby příčný sklon upravené části nepřesahoval ve stoupání 2,5% a v klesání 5%. The requirement that the transverse slope of the adjusted part does not exceed 2,5% in the ascent and 5% in the descent is not met.	V některých místech na TWY F a TWY C překračuje příčný sklon pásu pojezdové dráhy v klesání hodnotu 5%, maximální hodnota na TWY F je 5,7%, na TWY C je 7,2%. Lokální odchylky ve sklonu jsou velmi malé a jejich vliv během nechtěného vyjetí z pojezdové dráhy je zanedbatelný. V provozní praxi bylo ověřeno, že pás umožňuje bezpečné použití těchto ploch složkami záchranné a hasičské služby. Odchylka nemá vliv na běžné provozní postupy. Some places on TWY F and TWY C, the transverse slope of the taxiway strip in the descent exceeds the value of 5%, the maximum value on TWY F is 5,7%, on TWY C it is 7,2%. Local deviations in the slope are very small and their influence during an unwanted departure from the taxiway is negligible. In operational practice, it has been verified that the strip enables safe use of these areas by the rescue and fire service. The deviation does not affect normal operating procedures.	Zvláštní podmínka Special Condition (SC)	Bez omezení No restriction
CS ADR-DSN.B.185 Příčné sklony na pásech RWY Transverse slopes on RWY strips	Není splněn požadavek na sklony 2,5%, s výjimkou prvních 3 m od okraje RWY, postranního pásu nebo dojezdové dráhy, kde by měl být pro usnadnění odtoku vody sklon měřený ve směru od RWY negativní a může být až 5%. The requirement for slopes of 2,5% is not met, with the exception of the first 3 m from the edge of the runway, the strip or the stopway, where the slope measured in the direction of the runway should be negative and can be up to 5% to facilitate water drainage.	V prvních 3 m od kraje RWY je sklon místy až kladný 2,9%. V ostatních částech pásu je sklon max. 1,9%. V provozní praxi nebyly zjištěny negativní účinky spojené s hromaděním vody na povrchu. Odchylka nemá vliv na běžné provozní postupy. In the first 3 m from the edge of the runway, the slope is in some parts up to a positive 2,9%. In other parts of the strip, the slope is a maximum of 1,9%. In operational practice, no negative effects associated with the accumulation of water on the surface were detected. The deviation does not affect normal operating procedures.	Zvláštní podmínka Special Condition (SC)	Bez omezení No restriction
CS ADR-DSN.L.550 Postranní dráhové značení RWY side strip marking	Není splněn požadavek, aby v případě RWY širší než 60 m byly umístěny pruhy značení ve vzdálenosti 30 m na každou stranu od osy RWY. The requirement that, in the case of a runway wider than 60 m, marking strips be placed at a distance of 30 m on each side of the runway axis is not met.	Značením vyznačená šířka RWY je 63 m. V provozní praxi bylo ověřeno, že při takto malé odchylce je změna obrazce zanedbatelná a takto vyznačená šířka RWY umožňuje bezpečný provoz na RWY. Odchylka nemá vliv na běžné provozní postupy. The width of the runway indicated by the marking is 63 m. In operational practice, it has been verified that with such a small deviation, the change in shape is negligible and the width of the runway marked in this way enables safe operation on the runway. The deviation does not affect normal operating procedures.	Dokument o schválení odchylky a opatřeních Deviation Acceptance and Action Document (DAAD)	Do / Until 31.12. 2026
CS ADR-DSN L.590 Značení stání letadla Aircraft stand marking	Poznávací značení stání na APN CENTRAL, APN SOUTH a APN N1 a N2 provedena v bílé barvě na modrém pozadí. Aircraft stand marking at APN CENTRAL, APN SOUTH and APN N1 and N2 are made in white on a blue background.	NIL	Rovnocenná úroveň bezpečnosti Equivalent level of safety (ELOS)	Bez omezení No restriction
CS ADR-DSN L.605 Příkazové značení Mandatory instruction marking	Vyčkávací místa na TWY A, B, C, D, E, G opatřena nápisem RWYAHEAD. Holding positions on TWY A, B, C, D, E, G marked with the inscription RWYAHEAD.	NIL	Rovnocenná úroveň bezpečnosti Equivalent level of safety (ELOS)	Bez omezení No restriction
CS ADR-DSN L.610 Informační značení Information marking	Ve vjezdech na odbavovací plochu EXIT L se nachází žluté značené MAX SPAN 12M a v EXIT 3 a EXIT 4 pak značení MAX SPAN 20M. At the entrances to the EXIT L apron there is a yellow MAX SPAN 12M sign and at EXIT 3 and EXIT 4 there is a MAX SPAN 20M sign.	NIL	Rovnocenná úroveň bezpečnosti Equivalent level of safety (ELOS)	Bez omezení No restriction

LKMT AD 2.24 MAPY VZTAHUJÍCÍ SE K LETIŠTI **LKMT AD 2.24 CHARTS RELATED TO THE AERODROME**

Název mapy / Chart name	*Strana / Page*
Letištní mapa - ICAO Aerodrome Chart - ICAO	AD 2-LKMT-2-1
Letištní mapa - ICAO - Značení na provozní ploše Aerodrome Chart - ICAO - Markings on manoeuvring area	AD 2-LKMT-2-2
Mapa pro stání a pojíždění letadel na APN Centrální Parking Stands and Taxiing on Apron Central	AD 2-LKMT-2-3
Mapa pro stání a pojíždění letadel na APN Jižní 3 Parking Stands and Taxiing on Apron South 3	AD 2-LKMT-2-5
Letištní překážková mapa - ICAO Typ A Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A	AD 2-LKMT-3-1
Terénní mapa pro přesné přiblížení - ICAO RWY 22 Precision Approach Terrain Chart - ICAO RWY 22	AD 2-LKMT-4-1
Mapa standardních přístrojových odletů (SID) - ICAO RNAV SID RWY 22 Standard Departure Chart - Instrument (SID) - ICAO RNAV SID RWY 22	AD 2-LKMT-5-1
RNAV SID RWY 22 - Doporučené kódování RNAV SID RWY 22 - Recommended coding	AD 2-LKMT-5-2
Mapa standardních přístrojových odletů (SID) - ICAO RNAV SID RWY 04 Standard Departure Chart - Instrument (SID) - ICAO RNAV SID RWY 04	AD 2-LKMT-5-3
RNAV SID RWY 04 - Doporučené kódování RNAV SID RWY 04 - Recommended coding	AD 2-LKMT-5-4
Mapa všesměrových odletů Omnidirectional departures chart	AD 2-LKMT-5-5
Mapa standardních přístrojových příletů (STAR) - ICAO RNAV STAR RWY 22 Standard Arrival Chart - Instrument (STAR) - ICAO RNAV STAR RWY 22	AD 2-LKMT-6-1
RNAV STAR RWY 22 - Doporučené kódování; RNAV vyčkávání RNAV STAR RWY 22 - Recommended coding; RNAV holding	AD 2-LKMT-6-2
Mapa standardních přístrojových příletů (STAR) - ICAO RNAV STAR RWY 04 Standard Arrival Chart - Instrument (STAR) - ICAO RNAV STAR RWY 04	AD 2-LKMT-6-3
RNAV STAR RWY 04 - Doporučené kódování; RNAV vyčkávání RNAV STAR RWY 04 - Recommended coding; RNAV holding	AD 2-LKMT-6-4
Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO ILS RWY 22 Instrument Approach Chart - ICAO ILS RWY 22	AD 2-LKMT-7-1
ILS RWY 22 - Počáteční přiblížení ILS RWY 22 (Doporučené kódování); ILS nebo LOC přiblížení RWY 22 ILS RWY 22 - Initial approach ILS RWY 22 (Recommended coding); ILS or LOC approach RWY 22	AD 2-LKMT-7-2
Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO RNP RWY 22 Instrument Approach Chart - ICAO RNP RWY 22	AD 2-LKMT-7-3
RNP RWY 22 - Přiblížení RNP RWY 22 (Doporučené kódování); RNAV vyčkávání; SBAS FAS Data Block RNP RWY 22 - Approach RNP RWY 22 (Recommended coding); RNAV holding; SBAS FAS Data Block	AD 2-LKMT-7-4
Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO VOR RWY 22 Instrument Approach Chart - ICAO VOR RWY 22	AD 2-LKMT-7-5
VOR RWY 22 - Počáteční přiblížení VOR RWY 22 (Doporučené kódování); Přiblížení VOR RWY 22 VOR RWY 22 - Initial approach VOR RWY 22 (Recommended coding); Approach VOR RWY 22	AD 2-LKMT-7-6
Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO RNP RWY 04 Instrument Approach Chart - ICAO RNP RWY 04	AD 2-LKMT-7-7
RNP RWY 04 - Přiblížení RNP RWY 04 (Doporučené kódování); RNAV vyčkávání; SBAS FAS Data Block RNP RWY 04 - Approach RNP RWY 04 (Recommended coding); RNAV holding; SBAS FAS Data Block	AD 2-LKMT-7-8
Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO VOR RWY 04 Instrument Approach Chart - ICAO VOR RWY 04	AD 2-LKMT-7-9
VOR RWY 04 - Počáteční přiblížení VOR RWY 04 (Doporučené kódování); Přiblížení VOR RWY 04 VOR RWY 04 - Initial approach VOR RWY 04 (Recommended coding); Approach VOR RWY 04	AD 2-LKMT-7-10
Mapa příletů a odletů za VFR VFR Arrivals and Departures Chart	AD 2-LKMT-8-1
Mapa příletů a odletů za VFR - Posloupnost traťových bodů VFR Arrivals and Departures Chart - Waypoint sequence	AD 2-LKMT-8-2
Oblasti s nebezpečnou koncentrací ptactva Bird Hazard Concentration Areas	AD 2-LKMT-8-3
Mapa minimálních nadmořských výšek pro poskytování přehledových služeb ATC v prostoru CTR Mošnov a TMA Ostrava a části CTA 2 Praha ATC Surveillance Minimum Altitude Chart within CTR Mošnov and TMA Ostrava and part of CTA 2 Praha	AD 2-LKMT-8-5