

## LKKV AD 2.20 PRAVIDLA PRO MÍSTNÍ LETOVÝ PROVOZ

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

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

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

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

2.20.3 Pohyby a rozmístování letadel na parkovací místa na odbavovacích plochách na letišti řídí řídicí odbavovací plochy. Posádky letadel jsou povinny setrvat u letadla do příjezdu vozidla provozovatele letiště. Je zakázáno pohybovat se na odbavovacích plochách bez souhlasu provozovatele letiště.

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

2.20.5 V případě, že letadlo obdrží od TWR příkaz k pojiždění na vyčkávací místo RWY 29 po TWY A, velitel letadla musí oznámit ještě před zahájením pojiždění, pokud není schopen provést vzlet z dráhy 29 z křižovatky A.

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

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

Ref AIP AD 2 LKKV AD 2.3.

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

- Žádost o tyto lety je nutno podat písemně provozovateli letiště v pracovní den minimálně 24 hodin předem.
- Žádost musí obsahovat:
  - a) typ letadla, imatrikulační značku, MTOW;
  - b) specifikace provozovatele letadla pro vyúčtování;
  - c) předpokládaný čas začátku a ukončení výcviku, zda je požadováno prodloužení provozní doby letiště a zda je požadováno použití světelného zabezpečovacího zařízení.
- Provozovatel letiště předá žadateli písemně schválení požadovaného výcviku bez nebo s případným omezením nejpozději do 1600 hod následujícího dne od podání žádosti.

## LKKV AD 2.20 LOCAL TRAFFIC REGULATIONS

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

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

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

2.20.2 Rock mining (quarry) connected with blasting is carried out in the area 1,5 km left of RWY 29 centre line and 7 km in front of THR RWY 29.

2.20.3 Authorized signalmen control the movement and assign parking positions to aircraft on the apron. Aircraft crews are obliged to stay by aircraft until arrival of an aerodrome operator's car. Movement on apron without the aerodrome operator's approval is prohibited.

2.20.4 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.

2.20.5 In case aircraft instructed by TWR to taxi to holding point RWY 29 via TWY A is not able to depart from RWY 29 from intersection A, pilot-in-command shall advise that to TWR prior commencing taxi.

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

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

Ref AIP AD 2 LKKV AD 2.3.

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

- A request for these flights shall be submitted in a writing to AD operator in working day at least 24 hours in advance.
- The request shall include:
  - a) type of aircraft, registration mark, MTOW;
  - b) operator specification for billing purposes;
  - c) estimated time of the beginning and termination of training flights, if extension of AD operational hours is requested and if usage of lighting aids is requested.
- AD operator will inform the applicant in writing of the approval of the requested training with or without possible restrictions on the next day after submission of application till 1600 at the latest.

**2.20.9 Omezení akrobatických letů**

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

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

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

Odpovědná osoba: Jiří Duras ☎ 603 871 189.

**2.20.9 The aerobatic flights restriction**

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

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

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

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

**2.20.11 Koordinace místní letové činnosti se stanovištěm ATS****2.20.11.1 Místní letová činnost (MLČ)**

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

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

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

Dostupnost této aplikace je zajištěna i prostřednictvím pracovní stanice samoobslužného briefingu na LKKV.

**2.20.11.2 Piloti a provozovatelé letadel**

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

Pro provedení MLČ je nevyhnutelné získat potvrzení v podobě "slotu MLČ", 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. letných přistání a vzletů),
- nízkých přiblížení (průletů) nad RWY nebo
- přiblížení podle přístrojů na LKKV bez ohledu na pravidla letu či druh letu.

Slot MLČ představuje výhradně čas provádění MLČ. Za čas zahájení místní letové činnosti se považuje vstup do CTR nebo TMA Karlovy Vary. Za ukončení místní letové činnosti se

**2.20.11 Coordination of Local Flight Activity with ATS unit****2.20.11.1 Local flight activity (LFA)**

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

The coordination is executed by means of 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.

The application accessibility is also assured via selfbriefing workstation at LKKV.

**2.20.11.2 Pilots and aircraft operators**

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

považuje čas, kdy je zahájen odlet na letiště určení nebo čas přistání na LKKV.

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

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

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

### 2.20.11.3 Náhradní postupy

V případě výpadku nebo poruchy LARS se MLČ v TMA / CTR Karlovy Vary koordinuje se stanovištěm ATS telefonicky - pro lety VFR na čísle ☎ +420 353 239 716 KARLOVY VARY VEZ, pro lety IFR na čísle ☎ +420 220 372 718 KARLOVY VARY APP, nejpozději 2 hodiny před zamýšleným zahájením MLČ.

## LKKV AD 2.21 POSTUPY PRO OMEZENÍ HLUKU

### 2.21.1 Omezení letů

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

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

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

### 2.21.2 Omezení akrobatických letů nad letištěm.

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

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

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

termination is considered when the outbound flight is commenced towards the destination aerodrome or the time of landing at LKKV.

The reservation is not required for 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 LKKV 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.

### 2.20.11.3 Contingency procedures

In case of LARS outage or failure, LFA in TMA / CTR Karlovy Vary shall be coordinated with ATC unit - for VFR flights by phone ☎ +420 353 239 716 KARLOVY VARY TOWER, for IFR flights by phone ☎ +420 220 372 718 KARLOVY VARY APP, not less than 2 hours before LFA beginning.

## LKKV AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

### 2.21.1 Restrictions of flights

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

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

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

### 2.21.2 Restrictions of acrobatic flights over the aerodrome.

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

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

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

## LKKV AD 2.22 LETOVÉ POSTUPY

## LKKV AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

## 2.22.1 VŠEOBECNĚ

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

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

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

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

## 2.22.1 GENERAL

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

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

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

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

## 2.22.2 POSTUPY PRO IFR LETY

## 2.22.2 PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS

## 2.22.2.1 Vyčkávání

## 2.22.2.1 Holding

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

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

## 2.22.2.2 Přiblížení

## 2.22.2.2 Approaches

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

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

2.22.2.2.2 Je-li letadlu povoleno službami řízení letového provozu klesat na IAF BALTU do FL 60, provede velitel letadla přímé přiblížení od IAF BALTU. V opačném případě mu bude přidělena STAR BALTU 1P na IAF DONAD.

2.22.2.2.2 If the aircraft is cleared by ATS descend to IAF BALTU to FL 60, pilot-in-command will perform a straight-in approach from IAF BALTU. In the opposite case he will be assigned to STAR BALTU 1P to IAF DONAD.

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

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

*Poznámka: Dostupnost signálu DME/DME není zaručena.*

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

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

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

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

## 2.22.2.3 Přiblížení okruhem

## 2.22.2.3 Visual manoeuvring (circling)

Výšky OCA pro RWY 11/29 - viz mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO.

OCA for RWY 11/29 - see Instrument Approach Charts - ICAO.

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

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

RWY 11 - pravý okruh

RWY 11 - right circling

RWY 29 - levý okruh.

RWY 29 - left circling.

#### 2.22.2.4 Odlety

2.22.2.4.1 Řídicí letového provozu nevydává povolení k odletu z RWY 29, pokud meteorologické podmínky neumožní jednoznačnou identifikaci překážky Vítkův vrch, 2214 ft / 675 m AMSL, 500 m za odletovým koncem dráhy 29 vlevo.  
(Ref. AD 2 - LKKV - RNAV SID RWY 29, Close in obstacle)

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

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

*Poznámka: Dostupnost signálu DME/DME není zaručena.*

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

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

#### 2.22.2.4 Departures

2.22.2.4.1 Air traffic controller will not clear an aircraft for take off from RWY 29 if the meteorological conditions do not allow a clear identification of the obstacle Vítkův vrch, 2214 ft / 675 m AMSL, 500 m behind RWY 29 end on the left.  
(Ref. AD 2 - LKKV - RNAV SID RWY 29, Close in obstacle).

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

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

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

2.22.2.4.4 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.

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

#### 2.22.2.5 Odlety po tratích jiných než SID

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

##### 2.22.2.5.1 Vizualní odlety

Vizualní odlety za účelem vyhnouti se význačně oblačnosti v prostoru po vzletu a počátečního stoupání jsou povoleny pro všechna letadla.

Vizualní odlety za účelem zvýšení kapacity letiště jsou povoleny pro všechna letadla s ohledem na omezení uvedená v [LKKV AD 2.21](#) Postupy pro omezení hluku.

Vizualní odlety jsou povoleny pouze ve dne.

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

##### K provedení vizualního odletu

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

#### 2.22.2.5 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.

##### 2.22.2.5.1 Visual departures

Visual departures for the purpose of adverse weather avoidance during take-off and initial climb-out are allowed for all aircraft.

Visual departures for the purpose of airport capacity are allowed for all aircraft in respect of restrictions stated in [LKKV AD 2.21](#) Noise abatement procedures.

Visual departures are permitted during daytime only.

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

##### To execute a visual departure

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

**2.22.2.5.2 Všesměrové odlety**

Všesměrové odlety za účelem vyhnuti se význačné oblačnosti v prostoru po vzletu a počátečního stoupání jsou povoleny pro všechna letadla.

Všesměrové odlety za účelem zvýšení kapacity letiště jsou povoleny pro všechna letadla s ohledem na omezení uvedená v [LKKV AD 2.21](#) Postupy pro omezení hluku.

Všesměrové odlety jsou povoleny ve dne i v noci.

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

**K provedení všesměrového odletu z RWY 11**

- může být první zatáčka po vzletu doprava jižně od prodloužené osy RWY zahájena nejdříve po dosažení 3000 ft AMSL;
- může být první zatáčka po vzletu doleva severně od prodloužené osy RWY zahájena nejdříve po dosažení 3300 ft AMSL;
- musí být dodržen minimální gradient stoupání 5% do 4500 ft AMSL;
- musí být po průletu 4500 ft AMSL udržován minimální gradient 3,3% do 5800 ft AMSL;
- je pilot odpovědný za dodržení takto vydaného ATC povolení;
- pilot musí před vzletem s limto postupem souhlasit;
- letová posádka by s ohledem na předepsané gradienty stoupání měla zvážit vhodnost použití techniky vzletu s redukováním tahem.

**K provedení všesměrového odletu z RWY 29**

- může být první zatáčka po vzletu doleva jižně od prodloužené osy RWY zahájena nejdříve po dosažení 3000 ft AMSL;
- může být první zatáčka po vzletu doprava severně od prodloužené osy RWY zahájena nejdříve po dosažení 3300 ft AMSL;
- musí být dodržen minimální gradient stoupání 5% do 4500 ft AMSL;
- musí být po průletu 4500 ft AMSL udržován minimální gradient 3,3% do 5800 ft AMSL;
- je pilot odpovědný za dodržení takto vydaného ATC povolení;
- pilot musí před vzletem s tímto postupem souhlasit;
- letová posádka by s ohledem na předepsané gradienty stoupání měla zvážit vhodnost použití techniky vzletu s redukováním tahem.

**2.22.3 PŘEHLEDOVÉ SLUŽBY ATS A POSTUPY**

2.22.3.1 V CTA Karlovy Vary, TMA Karlovy Vary a CTR Karlovy Vary jsou poskytovány přehledové služby ATS pouze letadlům vybaveným odpovídačem SSR. Radarová přiblížení se neprovádějí.

**2.22.2.5.2 Omnidirectional departures**

Omnidirectional departures for the purpose of adverse weather avoidance during take-off and initial climb-out are allowed for all aircraft.

Omnidirectional departures for the purpose of airport capacity are allowed for all aircraft in respect of restrictions stated in [LKKV AD 2.21](#) Noise abatement procedures.

Omnidirectional departures are permitted during daytime and nighttime.

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

**To execute an omnidirectional departure from RWY 11**

- the first turn after take-off to the right to south of RWY center line can be executed after reaching 3000 ft AMSL as the earliest;
- the first turn after take-off to the left to north of RWY center line can be executed after reaching 3300 ft AMSL as the earliest;
- a minimum climb gradient of 5% shall be maintained until 4500 ft AMSL;
- after passing 4500 ft AMSL a minimum climb gradient of 3,3% shall be maintained until 5800 ft AMSL;
- the pilot shall be responsible for adherence to such obtained ATC clearance;
- the pilot prior to take-off agree to execute this procedure;
- with regard to projected climb gradient of an omnidirectional departure procedure, the flight crew should consider the suitability of the use of reduced take-off technique.

**To execute an omnidirectional departure from RWY 29**

- the first turn after take-off to the left to south of RWY center line can be executed after reaching 3000 ft AMSL as the earliest;
- the first turn after take-off to the right to north of RWY center line can be executed after reaching 3300 ft AMSL as the earliest;
- a minimum climb gradient of 5% shall be maintained until 4500 ft AMSL;
- after passing 4500 ft AMSL a minimum climb gradient of 3,3% shall be maintained until 5800 ft AMSL;
- the pilot shall be responsible for adherence to such obtained ATC clearance;
- the pilot prior to take-off agree to execute this procedure;
- with regard to projected climb gradient of an omnidirectional departure procedure, the flight crew should consider the suitability of the use of reduced take-off technique.

**2.22.3 ATS SURVEILLANCE SERVICES AND PROCEDURES**

2.22.3.1 In CTA Karlovy Vary, TMA Karlovy Vary and CTR Karlovy Vary ATS surveillance services are provided for SSR transponder equipped aircraft only. Radar approaches are not conducted.

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

2.22.3.3 Přehledové systémy ATS

SSR, WAM využity jakožto zdroje přehledové informace.

2.22.3.4 V TMA a CTR Karlovy Vary je přehledové krytí zajištěno v a nad minimálními nadmořskými výškami pro poskytování přehledových služeb ATC, viz mapa LKKV AD 2-43.

## 2.22.4 POSTUPY PRO VFR LETY

### 2.22.4.1 Přílety

2.22.4.1.1 Velitelé letadel letících podle VFR v hladinách do 3500 ft AMSL včetně, musí nejméně 3 minuty před vstupem do CTR navázat spojení na kmitočtu KARLOVY VARY TWR 121,230 a předat údaje o letu podle ENR 1.2.1.9.

2.22.4.1.2 Velitelé letadel letících podle VFR v hladinách nad 3500 ft AMSL, musí nejméně 3 minuty před vstupem do TMA navázat spojení na kmitočtu KARLOVY VARY RADAR 118,650 MHz a předat údaje o letu podle ENR 1.2.1.9.

2.22.4.1.3 Piloti letadel přilétavajících na LKKV musí dodržet posloupnost bodů znázorněných na Mapě příletů a odletů za VFR na hladině ne vyšší než 3500 ft AMSL, pokud neobdrželi jiné instrukce od ATC. Pokud pilot nezíská povolení k pokračování na přiblížení k letišti, musí zahájit vyčkávání:

- Severně od bodu ALFA
- Jižně od bodu BRAVO

až do obdržení dalších instrukcí od ATC.

*Poznámka: v závislosti na provozních podmínkách mohou piloti obdržet instrukce od ATC, aby pokračovali od vstupního bodu co nejkratší trati přímo na zařízení se do příslušné polohy na letištním okruhu oznámeného ATC.*

### 2.22.4.2 Odlety

2.22.4.2.1 Velitelé odlétavajících letadel VFR musí navázat spojení na kmitočtu KARLOVY VARY TWR 121,230 za účelem předání údajů o letu podle ENR 1.2.1.9 a obdržení letového povolení.

2.22.4.2.2 Při pojíždění na RWY 12/30 musí pilot zastavit na vyznačených vyčkávacích místech a vyžádat si povolení ke křížování RWY 11/29.

2.22.4.2.3 Při pojíždění z RWY 12/30 na stojánku si musí pilot před křížováním RWY 11/29 vyžádat povolení.

2.22.4.2.4 Piloti po vzletu musí pokračovat na výstupní bod z CTR co nejkratší trati na hladině letu ne výše než 3500 ft AMSL, pokud neobdrželi jiné instrukce od ATC.

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

2.22.3.3 ATS Surveillance systems

SSR, WAM used as the surveillance information sources.

2.22.3.4 In TMA and CTR Karlovy Vary the surveillance coverage is ensured at and above of the ATC surveillance minimum altitudes, see chart LKKV AD 2-43.

## 2.22.4 PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS

### 2.22.4.1 Arrivals

2.22.4.1.1 Pilots-in-command of aircraft flying under VFR at levels up to and including 3500 ft AMSL, shall establish radio contact with KARLOVY VARY TWR 121,230 at least 3 minutes before entering CTR and pass information about flight according to ENR 1.2.1.10.

2.22.4.1.2 Pilots-in-command of aircraft flying under VFR at levels above 3500 ft AMSL, shall establish radio contact with KARLOVY VARY RADAR 118,650 MHz at least 3 minutes before entering TMA and pass information about flight according to ENR 1.2.1.10

2.22.4.1.3 The pilots are expected on arrivals to follow waypoint sequence shown on VFR Arrivals and Departures Chart at maximum altitude 3500 ft AMSL unless otherwise instructed by ATC. If no other ATC instructions are received prior passing respective holding point, commence holding:

- North of point ALFA
- South of point BRAVO

until further ATC instructions.

*Note: depending on the traffic conditions, pilots can be instructed by ATC to proceed by the most direct route from an entry point to aerodrome traffic circuit to join at any position according the ATC instruction.*

### 2.22.4.2 Departures

2.22.4.2.1 Pilots-in-command of departing VFR aircraft shall establish radio contact with KARLOVY VARY TWR 121,230 to pass information about flight according to ENR 1.2.1.10 and obtain ATC clearance.

2.22.4.2.2 When taxiing to RWY 12/30 pilot has to stop on marked holding positions and request clearance for crossing RWY 11/29.

2.22.4.2.3 When taxiing from RWY 12/30 to the apron the pilot has to request clearance before crossing RWY 11/29.

2.22.4.2.4 After take-off, pilots shall proceed to exit points at maximum altitude 3500 ft AMSL by the most direct route unless otherwise instructed by ATC.

2.22.4.3 VFR vstupní a výstupní body do/z CTR Karlovy Vary jsou znázorněny na Mapě příletů a odletů za VFR.

2.22.4.3 VFR entry and exit significant points to/from CTR Karlovy Vary are shown on VFR Arrivals and Departures Chart.

VFR vstupní/výstupní body do/z CTR a vyčkávací body: VFR entry/exit significant points to/from CTR and holding points:			
Označení / Designation	Poloha / Location	Souřadnice / Coordinates	
NOVEMBER	Rybník / Pond Velká Nejsa	50 16 54 N 012 56 19 E	vstupní/výstupní / entry/exit
ECHO	Žlutice (hráz přehrady / reservoir dam)	50 05 03 N 013 07 36 E	vstupní/výstupní / entry/exit
SIERRA	Bečov	50 05 02 N 012 50 24 E	vstupní/výstupní / entry/exit
WHISKY	Loket	50 11 22 N 012 45 29 E	vstupní/výstupní / entry/exit
ALFA	Parkoviště u hotelu Hubertus / Parking lot at Hotel Hubertus	50 14 16 N 012 55 44 E	vyčkávací / holding
BRAVO	Stanovice (severní břeh přehrady / north bank of the dam)	50 10 15 N 012 53 30 E	vyčkávací / holding

2.22.4.4 Je žádoucí, aby letadla letící po okruhu nepřelétávala, je-li to proveditelné, obydlená území obcí Olšová Vrata, Kolová a Pila, a dle možností daných výkonnostními charakteristikami letadla, sledovala letištní okruhy znázorněné v AD 2-LKKV-VFRC, a to v souladu s instrukcemi TWR Karlovy Vary.

2.22.4.4 It is desirable that aircraft flying along the traffic circuit do not overfly the populated areas of villages Olšová Vrata, Kolová and Pila if practicable, and follow aerodrome traffic circuits according ATC instructions depicted on AD 2-LKKV-VFRC whenever the aircraft performance enables it.

2.22.4.5 Letové posádky letů VFR jsou žádány, aby před vstupem do prostorů CTR/TMA Karlovy Vary mimo publikovanou provozní dobou stanovišť ATS Karlovy Vary voláním kmitočtu KARLOVY VARY TWR 121,230 ověřily aktivaci těchto prostorů. Postup je odůvodněn možnou změnou provozní doby letiště a služeb ATS, kdy z časových důvodů již není možné vydat příslušný NOTAM.

2.22.4.5 Crew of VFR flights are required to call KARLOVY VARY TWR 121,230 before enter CTR/TMA Karlovy Vary outside operational hours KARLOVY VARY ATS units to verify the activation of these areas. This is because there may be a change to aerodrome / ATS operational hours at a short notice when due to time constraints appropriate NOTAM could not be issued.

## 2.22.5 SNÍŽENÁ MINIMA ROZSTUPU NA DRÁZE

## 2.22.5 REDUCED RUNWAY SEPARATION MINIMA

2.22.5.1 Snížená minima rozstupu na dráze mezi dvěma letadly využívajícími stejnou dráhu smí být použita pro RWY 11 a RWY 29.

2.22.5.1 Reduced runway separation minima between two aircraft using the same RWY can be applied for RWY 11 and RWY 29.

Snížená minima rozstupu na dráze smí být použita:

Reduced runway separation minima shall be applied:

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

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

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

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

2.22.5.3 Podmínky pro použití snížení minima rozstupu na dráze.

2.22.5.3 Conditions for reduced runway separation minima.

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

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

- dohlednost je 5 km nebo vyšší a výška základny oblačnosti (BKN nebo OVC) nesmí být nižší než 1000 ft,
- zadní složka větru není více než 5 kt,
- brzdící účinky na dráze nejsou negativně ovlivněny ledem, sněhem, rozbředlým sněhem a vodou,
- následující letadlo obdrží informaci o předcházejícím letadle. *Příklad frazeologie: "OKXXX, odlétající/uvolňující provoz C172, dráha 29 přistání/vzlet povolen, vítr 230 stupňů 6 uzlů".*

- visibility is at least 5 km and ceiling (BKN or OVC) is not lower than 1000 ft,
- tailwind component is not more than 5 kt,
- the braking action shall not be adversely affected by runway contaminants such as ice, slush, snow and water,
- following aircraft will receive information about preceding aircraft. *Example of phraseology: "OKXXX, departing/vacating traffic C172, runway 29 cleared to land/cleared for take-off, wind 230 degrees, 6 knots",*



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

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

**Přistávající letadla:**

- 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 poježdění zpět po dráze; nebo
  - b) provedlo vzlet a minulo bod nejméně 600 m od prahu RWY

**Odlétávající letadla:**

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

*Poznámka: Postupy pro snížení minima rozstupu u následujícího letadla kategorie 2 nebo 3 se neaplikují.*

**2.22.6 SEZNAM TRAŤOVÝCH BODŮ**

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

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

**Landing aircraft:**

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

**Departing aircraft:**

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

*Note: Reduced runway separation minima are not applied to succeeding aircraft category 2 and 3.*

**2.22.6 WAYPOINT LIST**

Seznam traťových bodů / Waypoint list	
Název/Designation	Souřadnice/Coordinates
KV110	50 16 55,30 N 012 53 27,59 E
KV111	50 21 17,57 N 012 37 21,03 E
KV112	50 06 51,26 N 012 50 38,07 E
KV113	50 10 18,28 N 012 37 57,20 E
KV114	50 12 14,76 N 012 30 46,22 E
KV116	50 10 26,78 N 013 01 14,35 E
KV118	50 05 11,68 N 012 57 11,32 E
KV119	50 21 10,33 N 012 59 20,67 E
KV123	50 08 33,88 N 013 26 07,96 E
KV291	50 01 55,29 N 013 10 35,25 E
KV292	50 06 56,23 N 013 13 56,91 E
KV293	50 19 55,70 N 013 00 33,36 E
KV294	50 20 37,67 N 013 21 34,18 E
KV296	50 13 34,82 N 012 49 47,45 E
KV297	50 15 55,15 N 012 41 11,24 E
KV298	50 20 11,15 N 012 45 42,80 E
KV299	50 08 08,00 N 012 48 01,50 E

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

## (RNAV SID) RWY 11

Označení Designation	Trať Track	Po vzletu / After take off		Poznámky Remarks
		Stoupat do Climb to	Spojení Communication	
1	2	3	4	5
<b>BALTU 1Z</b> BALTU ONE ZULU DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (109°) na BALTU. Climb straight ahead (109°) to BALTU.	4500 ft AMSL	PRAHA RADAR 118,650 MHz	MNM ASC 5% do / to 4500 ft.
<b>KILNU 4Z</b> KILNU FOUR ZULU DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (109°) na KV116 (fly-over); točit doprava (direct to fix) na KV118 (fly-by); točit doprava tratí 288° to KV112 (fly-by); točit doprava tratí 003° na KILNU. Climb straight ahead (109°) to KV116 (fly-over); turn right (direct to fix) to KV118 (fly-by); turn right track 288° to KV112 (fly-by); turn right track 003° to KILNU.	4500 ft AMSL		MNM ASC 5% do / to 4500 ft. Minout KV116 ve 3200 ft AMSL nebo výše. Pass KV116 at 3200 ft AMSL or above.
<b>ODPAL 3W</b> ODPAL THREE WHISKY DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (109°) na KV116 (fly-over); točit doprava (direct to fix) na KV118 (fly-by); točit doprava tratí 288° to KV112 (fly-by); točit doprava tratí 017° na KV119 (fly-by); točit doprava tratí 068° na ODPAL. Climb straight ahead (109°) to KV116 (fly-over); turn right (direct to fix) to KV118 (fly-by); turn right track 288° to KV112 (fly-by); turn right track 017° to KV119 (fly-by); turn right track 068° to ODPAL.	4500 ft AMSL		MNM ASC 5% do / to 4500 ft. Minout KV116 ve 3200 ft AMSL nebo výše. Pass KV116 at 3200 ft AMSL or above.
<b>ODPAL 3Z</b> ODPAL THREE ZULU DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (109°) na BALTU (fly-by); točit doleva tratí 048° na KV123 (fly-by); točit doleva tratí 026° na ODPAL. Climb straight ahead (109°) to BALTU (fly-by); turn left track 048° to KV123 (fly-by); turn left track 026° to ODPAL.	4500 ft AMSL		MNM ASC 5% do / to 4500 ft.
<b>LOMKI 1Z</b> LOMKI ONE ZULU DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (109°) na KV116 (fly-over); točit doprava (direct to fix) na LOMKI. Climb straight ahead (109°) to KV116 (fly-over); turn right (direct to fix) to LOMKI.	4500 ft AMSL		MNM ASC 5% do / to 4500ft AMSL Minout KV116 ve 3200 ft AMSL nebo výše. Pass KV116 at 3200 ft AMSL or above.
<b>OKG 3Z</b> CHEB THREE ZULU DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (109°) na KV116 (fly-over); točit doprava (direct to fix) na KV118 (fly-by); pokračovat tratí 263° na OKG VOR/DME. Climb straight ahead (109°) to KV116 (fly-over); turn right (direct to fix) to KV118 (fly-by); continue on track 263° to OKG VOR/DME.	4500 ft AMSL		MNM ASC 5% do / to 4500 ft. Minout KV116 ve 3200 ft AMSL nebo výše. Pass KV116 at 3200 ft AMSL or above.
<b>RAPET 6Z</b> RAPET SIX ZULU DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (109°) na KV116 (fly-over); točit doprava (direct to fix) na KV118 (fly-by); pokračovat tratí 281° na RAPET. Climb straight ahead (109°) to KV116 (fly-over); turn right (direct to fix) to KV118 (fly-by); turn right track 281° to RAPET	4500 ft AMSL		MNM ASC 5% do / to 4500 ft. Minout KV116 ve 3200 ft AMSL nebo výše. Pass KV116 at 3200 ft AMSL or above.
<b>VARIK 8Z</b> VARIK EIGHT ZULU DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (109°) na KV116 (fly-over); točit doprava (direct to fix) na KV118 (fly-by); točit doprava tratí 288° to KV112 (fly-by); pokračovat tratí 297° na VARIK. Climb straight ahead (109°) to KV116 (fly-over); turn right (direct to fix) to KV118 (fly-by); turn right track 288° to KV112 (fly-by); continue on track 297° to VARIK.	4500 ft AMSL		MNM ASC 5% do / to 4500 ft. Minout KV116 ve 3200 ft AMSL nebo výše. Pass KV116 at 3200 ft AMSL or above.

(RNAV SID) RWY 29

Označení Designation	Trať Track	Po vzletu / After take off		Poznámky Remarks
		Stoupat do Climb to	Spojení Communication	
1	2	3	4	5
<b>BALTU 2F</b> BALTU TWO FOXTROT DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (289°) na KV296 (fly-over); točit doleva (direct to fix) na KV299 (fly-by); točit doleva tratí 109° na DONAD (fly-by); točit doleva tratí 084° na BALTU.  Climb straight ahead (289°) to KV296 (fly-over); turn left (direct to fix) to KV299 (fly-by); turn left track 109° to DONAD (fly-by); turn left track 084° to BALTU.	4500 ft AMSL	PRAHA RADAR 118,650 MHz	MNM ASC 5% do / to 4500 ft. Minout KV296 ve 2900 ft AMSL nebo výše. Pass KV296 at 2900 ft AMSL or above. MAX IAS 230 kt na / at KV296.
<b>KILNU 3F</b> KILNU THREE FOXTROT DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (289°) na KV296 (fly-over); pokračovat tratí 289° na KV297 (fly-by); točit doprava tratí 030° na KILNU.  Climb straight ahead (289°) to KV296 (fly-over); continue track 289° to KV297 (fly-by); turn right track 030° to KILNU.	4500 ft AMSL		MNM ASC 5% do / to 4500 ft. Minout KV296 ve 2900 ft AMSL nebo výše. Pass KV296 at 2900 ft AMSL or above. MAX IAS 230 kt na / at KV297.
<b>ODPAL 3F</b> ODPAL THREE FOXTROT DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (289°) na KV296 (fly-over); pokračovat tratí 289° na KV297 (fly-by); točit doprava tratí 030° na KV298 (fly-by); točit doprava tratí 071° na ODPAL.  Climb straight ahead (289°) to KV296 (fly-over); continue track 289° to KV297 (fly-by); turn right track 030° to KV298 (fly-by); turn right track 071° to ODPAL.	4500 ft AMSL		MNM ASC 5% do / to 4500 ft. Minout KV296 ve 2900 ft AMSL nebo výše. Pass KV296 at 2900 ft AMSL or above. MAX IAS 230 kt na / at KV297.
<b>LOMKI 1F</b> LOMKI ONE FOXTROT DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (289°) na KV296 (fly-over), točit doleva (direct to fix) na KV299 (fly-by), točit doleva tratí 109° na DONAD (fly-by), točit doprava tratí 134° na LOMKI.  Climb straight ahead (289°) na KV296 (fly-over), turn left (direct to fix) na KV299 (fly-by), turn left track 109° to DONAD (fly-by), turn right track 134° to LOMKI.	4500 ft AMSL		MNM ASC 5% do / to 4500ft AMSL Minout KV296 ve 2900 ft AMSL nebo výše. Pass KV296 at 2900 ft AMSL or above. MAX IAS 230 kt na / at KV296.
<b>OKG 2F</b> CHEB TWO FOXTROT DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (289°) na KV296 (fly-over); točit doleva (direct to fix) na OKG VOR/DME.  Climb straight ahead (289°) to KV296 (fly-over); turn left (direct to fix) to OKG VOR/DME.	4500 ft AMSL		MNM ASC 5% do / to 4500 ft. Minout KV296 ve 2900 ft AMSL nebo výše. Pass KV296 at 2900 ft AMSL or above. MAX IAS 230 kt na / at KV296.
<b>RAPET 2F</b> RAPET TWO FOXTROT DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (289°) na KV296 (fly-over); točit doleva (direct to fix) na RAPET.  Climb straight ahead (289°) to KV296 (fly-over); turn left (direct to fix) to RAPET.	4500 ft AMSL		MNM ASC 5% do / to 4500 ft. Minout KV296 ve 2900 ft AMSL nebo výše. Pass KV296 at 2900 ft AMSL or above. MAX IAS 230 kt na / at KV296.
<b>VARIK 2E</b> VARIK TWO FOXTROT DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (289°) na KV296 (fly-over); točit doleva (direct to fix) na VARIK.  Climb straight ahead (289°) to KV296 (fly-over); turn left (direct to fix) to VARIK.	4500 ft AMSL		MNM ASC 5% do / to 4500 ft. Minout KV296 ve 2900 ft AMSL nebo výše. Pass KV296 at 2900 ft AMSL or above. MAX IAS 230 kt na / at KV296.

## 2.22.8 VŠESMĚROVÉ ODLETY

## 2.22.8 OMNIDIRECTIONAL DEPARTURES

RWY	Textový popis / Textual description	Poznámky / Remarks
1	2	3
<b>RWY 11</b>	<p>Stoupat ve směru vzletu (109°). Minimální výška pro zatáčku 3000 ft AMSL. Zatáčky doleva severně od prodloužené osy dráhy nesmí být prováděny pod 3300 ft AMSL.</p> <p>Climb straight ahead (109°). Minimum turn altitude 3000 ft AMSL. No turns left north of RWY centerline below 3300 ft AMSL.</p>	MNM ASC 5% do / to 4500ft.
<b>RWY 29</b>	<p>Stoupat ve směru vzletu (289°). Minimální výška pro zatáčku 3000 ft AMSL. Zatáčky doprava severně od prodloužené osy dráhy nesmí být prováděny pod 3300 ft AMSL.</p> <p>Climb straight ahead (289°). Minimum turn altitude 3000ft. No turns right north of RWY centerline below 3300ft AMSL.</p>	<p>MNM ASC 5% do / to 4500ft.</p> <p>Z hlukových důvodů nesmí letadla kategorie C a D točit doprava severně od prodloužené osy dráhy dříve než po minutí 4,0 NM DME KVY.</p> <p>Due to noise abatement procedures, aircraft category C and D are not allowed to turn right north of RWY centerline sooner than after passing 4.0 NM DME KVY.</p>

2.22.9 RNAV STANDARDNÍ PŘÍSTROJOVÉ  
PŘÍLETOVÉ TRATĚ (RNAV STAR)

2.22.9 RNAV STANDARD ARRIVAL ROUTES -  
INSTRUMENT (RNAV STAR)

(RNAV STAR) RWY 11

Význačné body Significant points	MAG trať / track	Vzdálenost Distance NM	MNM IFR výška MNM IFR altitude ft	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5
<b>BALTU 9K</b> BALTU NINE KILO ARRIVAL				Po minutí KV114 MAX IAS omezena na 220 kt.
BALTU				After passing KV114 MAX IAS limited to 220 kt.
DONAD	264°	12,6	4500	
KV112	285°	6,4	4500	
KV113	289°	8,9	4500	
KV114	289°	5,0	4500	
ROTVÁ	023°	6,0	4500	
<b>BEKTO 5K</b> BEKTO FIVE KILO ARRIVAL				Po minutí KV114 MAX IAS omezena na 220 kt.
BEKTO				After passing KV114 MAX IAS limited to 220 kt.
KV114	328°	16,3	4500	
ROTVÁ	023°	6,0	4500	
<b>GOPSI 3K</b> GOPSI THREE KILO ARRIVAL				Po minutí KV111 MAX IAS omezena na 220 kt.
GOPSI				After passing KV111 MAX IAS limited to 220 kt.
KV110	233°	31,2	5500	
KV111	289°	11,2	4500	
KV111	199°	4,0	4500	
ROTVÁ				
<b>GOPSI 4V</b> GOPSI FOUR VICTOR ARRIVAL				Po minutí KV114 MAX IAS omezena na 220 kt.
GOPSI				After passing KV114 MAX IAS limited to 220 kt.
KV110	233°	31,2	5500	
KV110	232°	12,0	4500	
KV113	289°	5,0	4500	
KV114	289°	5,0	4500	
ROTVÁ	023°	6,0	4500	
<b>OKG 8K</b> CHEB EIGHT KILO ARRIVAL				Po minutí KV114 MAX IAS omezena na 220 kt.
OKG VOR/DME				After passing KV114 MAX IAS limited to 220 kt.
KV114	023°	9,3	4500	
KV114	023°	6,0	4500	
ROTVÁ				

## (RNAV STAR) RWY 29

Význačné body Significant points	MAG trať/ /track	Vzdálenost Distance NM	MNM IFR výška MNM IFR altitude ft	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5
<b>BALTU 2P</b> BALTU TWO PAPA ARRIVAL  BALTU DONAD	264°	12,6	4500	
<b>BEKTO 3P</b> BEKTO THREE PAPA ARRIVAL  BEKTO DONAD	054°	13,1	4500	
<b>GOPSI 2N</b> GOPSI TWO NOVEMBER ARRIVAL  GOPSI KV293 L L DONAD	233° 194° 158°	25,7 8,6 7,3	5500 4500 4500	
<b>GOPSI 3P</b> GOPSI THREE PAPA ARRIVAL  GOPSI KV294 ARMOV	207° 193°	15,6 10,3	4500 4500	
<b>OKG 2P</b> CHEB TWO PAPA ARRIVAL  OKG VOR/DME DONAD	084°	23,0	4500	

LKKV AD 2.23 DOPLŇUJÍCÍ INFORMACE

LKKV AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

2.23.1 VÝSKYT PTACTVA NA/V BLÍZKOSTI LETIŠTĚ

2.23.1 BIRD CONCENTRATIONS ON/IN THE VICINITY OF AIRPORT

2.23.1.1 Výskyt ptactva není uváděn. Intenzita výskytu nepředstavuje ohrožení letového provozu.

2.23.1.1 Bird concentration does not present hazard to air traffic and therefore bird concentration is not determined.

2.23.1.2 Místa největšího ohrožení způsobená přelety ptáků jsou vyznačena v AD 2-41 Koncentrace ptactva.

2.23.1.2 Localities with the greatest hazard from the bird movements are indicated in AD 2-41 Bird Concentrations.

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

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

2.23.2.1 Tabulka certifikačních odchylek:

2.23.2.1 Certification deviation table:

Specifikace Specification	Popis odchylky Deviation description	Typ odchylky Deviation type	Platnost Validity
CS ADR-DSN.B.060 Podélné sklony na RWY Longitudinal slopes of runways	Od začátku RWY 11, ve vzdálenosti cca 0-44 m, je podélný sklon +1.88% místo požadovaných 1.5%, nicméně ve vzdálenosti 0-140 je posunutý THR RWY. Longitudinal slope from beginning of RWY 11, at distance 0-44 m, is +1.88% instead of required 1.5%, nevertheless there is a displaced THR at distance 0-140m.	Zvláštní podmínka Special Condition	Trvalá Permanent
CS ADR-DSN.B.065 Změny podélného sklonu na RWY Longitudinal slope changes on RWY	Od THR RWY 11 v úseku 0-285 m nedodržen minimální poloměr zakružovacího oblouku při přechodu jednoho podélného sklonu do druhého - poloměr R = 7 422 m, místo požadovaných 15 000 m, překročen stupeň změny -0.4% na 30 m místo požadovaných 0.2%. From THR RWY 11, at distance 0-285 m, a minimum curvature radius between two consecutive slopes has been exceeded (7 422 m instead of required 15 000 m), rate of change exceeded (-0.4% per 30 m instead of 0.2%).	Zvláštní podmínka Special Condition	Trvalá Permanent
CS ADR-DSN.B.075 Vzdálenost mezi změnami sklonů na RWY Distance between slope changes on runways	Nedodržení vzdálenosti mezi vrcholy tečen dvou následujících zakružovacích oblouků mezi změnami podélných sklonů (649 m, místo 864 m vypočítaných dle GM1 CS ADR-DSN.B.075. Distance between the points of intersection of two successive curves exceeded 649 m instead of 864 m calculated according to GM1 CS ADR-DSN.B.075.	Zvláštní podmínka Special Condition	Trvalá Permanent
CS ADR-DSN.B.080 Příčné sklony na RWY Transverse slopes on runways	Překročení příčných sklonů RWY 11-29: na úseku 0-44 m od začátku RWY 11 1.57-1.73%, 220-285 m 1.53-1.70%, 448-770 m 1.53-1.70% místo požadovaných 1.5%. Transverse slopes exceeded on RWY 11-29: at distance 0-44 m from beginning of RWY 11 1.57-1.73%, 220-285 m 1.53-1.70%, 448-770 m 1.53-1.70% instead of required 1.5%.	Zvláštní podmínka Special Condition	Trvalá Permanent
CS ADR-DSN.B.160 Šířka pásu RWY Width of runway strip	Šířka pásu RWY 11/29 je 178m (89 m na každou stranu od osy RWY) místo požadovaných 280 m (140 m na každou stranu od osy RWY). Width of RWY 11/29 strip is 178 m (89 m on each side of RWY center line) instead of required 280 m (140 m on each side of RWY center line).	Dokument o schválení odchylky a opatřeních Deviation Acceptance and Action Document	31. 12. 2024
CS ADR-DSN.B.180 Podélné sklony na páslech RWY Longitudinal slopes on runway strips	Překročeny podélné sklony na některých částech pásu RWY 11/29 od -1.86% do -2.74% a od +1.92 do +2.75% místo požadovaných 1.75%. Překročení -5.93% se nachází v krátkém úseku na konci jižního okraje upravené části pásu ve směru RWY 11. Longitudinal slopes on some parts of RWY 11/29 strip exceeded from -1.86% to -2.74% and from +1.92% to +2.75% instead of required 1.75%. Maximum exceeding of -5.93% exists on short part at the edge of southern corner of graded part of the strip in RWY 11 direction.	Dokument o schválení odchylky a opatřeních Deviation Acceptance and Action Document	31. 12. 2024
CS ADR-DSN.B.185 Příčné sklony na páslech RWY Transverse slopes on RWY strips	Překročeny příčné sklony na některých částech pásu RWY 11/29 od -2.57% do -4.24% a od +2.57% do +4.93%, místo požadovaných 2.5%. Transverse slopes on some parts of RWY 11/29 strip exceeded from -2.57% to -4.24% and from +2.57% to +4.93% instead of required 2.5%.	Dokument o schválení odchylky a opatřeních Deviation Acceptance and Action Document	31. 12. 2024

Specifikace Specification	Popis odchytky Deviation description	Typ odchytky Deviation type	Platnost Validity
CS ADR-DSN.D.260 Min. vzdálenosti pojezdových drah Taxiway minimum separation distance	Vzdálenost mezi osou pojezdové dráhy TWY A a osou RWY11/29 je 109 m, mezi osou TWY E a osou RWY 11/29 je 89 m místo požadovaných 158 m. The separation distance between center line of TWY A and center line of RWY 11/29 is 109 m, between center line of TWY E and RWY 11/29 is 89 m instead of required 158 m.	Rovnocenná úroveň bezpečnosti Equivalent level of safety	Trvalá Permanent
CS ADR-DSN.D.265 Podélné sklony pojezdových drah Longitudinal slopes on taxiways	Překročeny podélné sklony na některých částech TWY D od -2.03% až do -2.3% a TWY E od -2.58% až do -4.88% a od +2.92% až do +3.21%, místo požadovaných 1.5%. Longitudinal slopes exceeded on some parts of TWY D from -2.03% to -2.3% and TWY E from -2.58% to -4.88% and from +2.92% to +3.21% instead of required 1.5%.	Zvláštní podmínka Special Condition	Trvalá Permanent
CS ADR-DSN.D.270 Změny podélných sklonů pojezdových drah Longitudinal slope changes on taxiways	Překročen stupeň změny podélných sklonů na některých částech pojezdových drah při přechodu z jednoho sklonu do druhého. TWY A -1.24% až -1.78%, TWY C -2.26%, +1.99% místo požadovaného 1% na 25 m, TWY D -4.67% a +1.63%, TWY E od -1,63% až do +3,48%, místo požadovaného 1% na 30 m. Rate of change of longitudinal slopes on some parts of taxiways exceeded at transition from one slope to another. TWY A from -1.24% to -1.78%, TWY C -2.26%, +1.99% instead of required 1% per 25 m, TWY D -4.67% and +1.63%, TWY E from +1.63% to +3.48% instead of required 1% per 30 m.	Zvláštní podmínka Special Condition	Trvalá Permanent
CS ADR-DSN.D.280 Příčné sklony pojezdových drah Transverse slopes on taxiways	Překročeny příčné sklony na některých částech pojezdových drah. TWY A od +2.27% až do +2.92%, TWY C -2.33% místo požadovaných 2%, TWY E od -1.69% až do -1.82%, místo požadovaných 1.5%. Transverse slopes on some parts of taxiways exceeded. TWY A from +2.27% to +2.92%, TWY C -2.33% instead of required 2%, TWY E from -1.69% to 1.82% instead of required 1.5%.	Zvláštní podmínka Special Condition	Trvalá Permanent
CS ADR-DSN.D.305 Postranní pásy pojezdové dráhy Taxiway shoulders	Celková šířka TWY B s postranními pásy je v přímých částech 21 m (15 m TWY B a postranní pásy 3 m na každé straně), místo požadované šířky 25 m. Overall width of TWY B and its shoulders on straight portions is 21 m (15 m TWY B and 3m taxiway shoulders on both sides) instead of required width 25 m.	Dokument o schválení odchytky a opatření Deviation Acceptance and Action Document	31. 12. 2024
CS ADR-DSN.J.475 RWY pro nepřesné přístrojové přiblížení Non-precision approach runways	Některé stávající objekty penetrují kuželovou, vnitřní vodorovnou, přiblížovací a přechodové překážkové plochy RWY 11 při rozšíření pásu RWY 11/29 na 300 m. Some existing objects penetrate conical, inner horizontal, approach and transitional obstacle limitation surfaces if RWY strip is extended to 300 m.	Dokument o schválení odchytky a opatření Deviation Acceptance and Action Document	31. 12. 2024
CS ADR-DSN.J.480 RWY pro přesné přiblížení Precision approach runways	Některé stávající objekty penetrují přiblížovací, přechodové plochy a plochu nezdařeného přiblížení RWY 29 při rozšíření pásu RWY na 300 m. Some existing objects penetrate approach, transitional and balked landing obstacle limitation surfaces if RWY strip is extended to 300 m.	Dokument o schválení odchytky a opatření Deviation Acceptance and Action Document	31. 12. 2024
CS ADR-DSN.J.485 RWY pro vzlety Runways meant for take-off	Některé stávající objekty penetrují vzletovou plochu pro RWY 11 a RWY 29. Some existing objects penetrate take-off climb obstacle limitation surface for RWY 11 and RWY 29.	Dokument o schválení odchytky a opatření Deviation Acceptance and Action Document	31. 12. 2024
CS ADR-DSN.M.626 Jednoduché přiblížovací světelné soustavy Simple approach lighting systems	Jednoduchá přiblížovací světelná soustava pro RWY 11 pro nepřesné přístrojové přiblížení instalována v rámci Fáze 1 ve zkrácené délce 300 m. Instalace SALS 11 v plné délce 420 m bude provedena ve Fázi 2. Simple approach lighting system for non-precision instrument approach RWY 11 installed in Phase 1 at the length of 300 m. SALS 11 in full length of 420 m will be installed in Phase 2.	Dokument o schválení odchytky a opatření Deviation Acceptance and Action Document	31. 12. 2024
CS ADR-DSN.M.655 Ochranné plochy pro PAPI Obstacle protection surface for PAPI	Některé stávající objekty penetrují ochranné plochy PAPI RWY 11 a RWY 29 při rozšíření pásu RWY na 280 m. Some existing objects penetrate obstacle protection surface for PAPI RWY 11 and RWY 29 if RWY strip is extended to 280 m.	Dokument o schválení odchytky a opatření Deviation Acceptance and Action Document	31. 12. 2021



Specifikace Specification	Popis odchyly Deviation description	Typ odchyly Deviation type	Platnost Validity
CS ADR-DSN.M.750 Plošné osvětlení odbavovací plochy Apron floodlighting	Plošné osvětlení odloučeného stání, zajišťované osvětlovacími balóny, nespĺňuje požadavky na poměry rovnoměrnosti průměrného osvětlení 4:1. Naměřené hodnoty poměrů rovnoměrnosti vodorovného osvětlení činí 5.7:1, svislého osvětlení 4.5:1 a 6:1. The floodlighting of isolated aircraft parking stand, ensured by the floodlighting balloons, does not meet requirements for uniformity ratio of average illuminance. Measured value of uniformity ratio for horizontal illuminance is 5.7:1, for vertical illuminance 4.5:1 and 6:1 instead of required ration of 4:1.	Dokument o schválení odchyly a opatřeních Deviation Acceptance and Action Document	31. 12. 2024

LKKV AD 2.24MAPY VZTAHUJÍCÍ SE K LETIŠTI

LKKV AD 2.24CHARTS RELATED TO THE  
AERODROME

Strana / Page	Název mapy / Chart name
LKKV AD 2-19	Letištní mapa - ICAO / Aerodrome Chart - ICAO
LKKV AD 2 -21	Mapa pro stání a pojíždění letadel na APN / Parking Stands and Taxiing on Apron
LKKV AD 2-25	Letištní překážková mapa - ICAO Typ A / Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A
AD 2-LKKV-RNAV SID RWY 29	Mapa RNAV standardních přístrojových odletů (RNAV SID) - ICAO RWY 29 RNAV Standard Departure Chart - Instrument - (RNAV SID) - ICAO RWY 29
AD 2-LKKV-RNAV SID RWY 11	Mapa RNAV standardních přístrojových odletů (RNAV SID) - ICAO RWY 11 RNAV Standard Departure Chart - Instrument - (RNAV SID) - ICAO RWY 11
LKKV AD 2-31	Mapa všesměrových odletů / Omnidirectional departures chart
AD 2-LKKV-RNAV STAR RWY 29	Mapa RNAV standardních přístrojových příletů (RNAV STAR) - ICAO RWY 29 RNAV Standard Arrival Chart - Instrument - (RNAV STAR) - ICAO RWY 29
AD 2-LKKV-RNAV STAR RWY 11	Mapa RNAV standardních přístrojových příletů (RNAV STAR) - ICAO RWY 11 RNAV Standard Arrival Chart - Instrument - (RNAV STAR) - ICAO RWY 11
LKKV AD 2-37-1	Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO ILS RWY 29 Instrument Approach Chart - ICAO ILS RWY 29
LKKV AD 2-37-3	Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO RNP RWY 29 Instrument Approach Chart - ICAO RNP RWY 29
LKKV AD 2-37-4	RNP RWY 29 - Seznam a posloupnost traťových bodů; SBAS FAS Data Block. RNP RWY 29 - List and sequence of way points; SBAS FAS Data Block.
LKKV AD 2-37-5	Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO NDB RWY 29 Instrument Approach Chart - ICAO NDB RWY 29
LKKV AD 2-37-7	Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO RNP RWY 11 Instrument Approach Chart - ICAO RNP RWY 11
LKKV AD 2-37-8	RNP RWY 11 - Seznam a posloupnost traťových bodů; SBAS FAS Data Block. RNP RWY 11 - List and sequence of way points; SBAS FAS Data Block.
LKKV AD 2-37-9	Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO NDB RWY 11 Instrument Approach Chart - ICAO NDB RWY 11
AD 2-LKKV-VFRC	Mapa příletů a odletů za VFR / VFR Arrivals and Departures Chart
LKKV AD 2-41	Oblasti s nebezpečnou koncentrací ptactva / Bird Hazard Concentrations Areas
LKKV AD 2-43	Mapa minimálních nadmořských výšek pro poskytování přehledových služeb ATC v prostoru CTR a TMA Karlovy Vary / ATC Surveillance Minimum Altitude Chart within CTR and TMA Karlovy Vary

Záměrně nepoužito  
Intentionally Left Blank