

## 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 poježdění o toto požádat TWR Mošnov.

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.

## 2.22.2 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.*

2.22.2.2.4 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 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.

## LKMT AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

## 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 TWR Mošnov.

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.

## 2.22.2 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 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 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 Pro schválení k vytlačení letadla a/nebo pojiždění 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 podle IFR z letiště Mošnov musí ihned po vzletu navázat spojení na příslušném kmitočtu OSTRAVA RADAR uvedeném v textovém popisu SID. TWR Mošnov nebude zvlášť předávat pokyny k přechodu na příslušný kmitočet.

#### 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 Vizualní odlety

Vizualní odlety jsou povoleny pouze ve dne.

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

##### K provedení vizualního odletu

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

##### 2.22.2.3.8.2 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.

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

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 Pilots of aircraft departing according to IFR from aerodrome Mošnov shall establish radio contact on the respective frequency OSTRAVA RADAR, referred to SID text description, immediately after take-off. TWR Mošnov will not individually give any instruction for change to relevant frequency.

#### 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;
- 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 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 Dráha 22 je vybavena ILS a je schválena pro provoz za meteorologických podmínek CAT II a III a pro vzlety za nízké dohlednosti (LVTO).

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 600 m a nižší a/nebo CLD base je 200 ft a nižší.

2.22.2.5.2.2 Postupy LVTO budou zahájeny, jestliže je RVR TDZ a/nebo MID a/nebo END 600 m a nižší.

2.22.2.5.2.3 Postupy LVP budou ukončeny, jestliže je RVR nad 600 m a současně základna oblačnosti nad 200 ft s trvalou vzestupnou tendencí.

2.22.2.5.2.4 Postupy LVTO budou ukončeny, jestliže je RVR nad 600 m.

##### 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).

2.22.2.5.3.2 TWY E pro uvolnění RWY 22 je vybavena zeleno/žlutě kódovanými osovými pojezdovými návěstidly označující hranici ochranného prostoru LOC.

##### 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.

*Poznámka: Během LVP je vyčkávací místo na TWY A zároveň určené CAT II/III vyčkávací místo.*

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 nebo LVTO

#### 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 Runway 22 is equipped with ILS and is approved for Low Visibility Procedures (LVP) CAT II and III and for Low Visibility Take-Off (LVTO).

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 600 m or less and/or CLD base 200 ft or less.

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

2.22.2.5.2.3 Low Visibility Procedures will be terminated when the RVR is greater than 600 m together with the cloud base over 200 ft and the continuous improvement is expected.

2.22.2.5.2.4 The Low Visibility Take-Offs phase will be terminated when RVR is greater than 600 m.

##### 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).

2.22.2.5.3.2 Runway exit via TWY E for RWY 22 is equipped with green/yellow coded taxiway centre line lights indicating the boundary of the localiser sensitive area.

##### 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.

*Note: Holding point on TWY A is also used as a dedicated CAT II/III holding point during LVP.*

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 or LVTO procedures

- 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.

- 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 kategorie přesného přiblížení

#### 2.22.2.5.7 Downgrading of the precision approach category

2.22.2.5.7.1 Přesná přiblížení CAT II/III budou degradována na CAT I v případě výpadku měření RVR z kteréhokoliv bodu Ref AIP Czech Republic, část AD 1.1, ust 1.1.3.6.1.2 bod b)

2.22.2.5.7.1 The CAT II/III precision approach will be downgraded to CAT I in the case of the failure of any RVR measuring equipment.  
Ref AIP Czech Republic, part AD 1.1, para 1.1.3.6.1.2 item b)

#### 2.22.2.5.8 Další informace

#### 2.22.2.5.8 Other information

- 2.22.2.5.8.1 Řízený vzlet za nízké dohlednosti není povolen.
- 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 nebo LVTO není povolen.

- 2.22.2.5.8.1 Guided take offs is not permitted in LVTO.
- 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 or LVTO.

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

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

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 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.

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

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) při žádosti o push back, nebo pojíždění, podle toho co nastane dříve,
- b) po přistání do té doby než je letadlo zaparkováno na stání.

- 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 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).

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

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

2.22.2.6.6 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 PŘEHLEDOVÉ SLUŽBY ATS A POSTUPY

2.22.3.1 V CTA Ostrava, TMA Ostrava a CTR Mošnov jsou poskytovány přehledové služby ATS. Radarová přiblížení se neprovádějí. Na provozní ploše letiště Ostrava/Mošnov jsou poskytovány přehledové služby ATS prostřednictvím MLAT přehledového systému.

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

### 2.22.3.3 Přehledové systémy ATS

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

2.22.3.4 V CTA Ostrava, TMA Ostrava a CTR Mošnov je přehledové krytí zajištěno v a nad minimálními nadmořskými výškami pro poskytování přehledových služeb ATC, viz mapa LKMT AD 2-43.

## 2.22.4 POSTUPY PRO VFR LETY

2.22.4.1 Před odletem za VFR bez letového plánu je pilot povinen 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.

2.22.4.2 Před odletem za VFR s letovým plánem je pilot povinen 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.

2.22.4.3 Při letech VFR vstupujících do CTR z prostoru třídy G musí pilot nejméně 3 minuty před vstupem do CTR navázat spojení s APP/TWR 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).

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

## 2.22.3 ATS SURVEILLANCE SERVICES AND PROCEDURES

2.22.3.1 In CTA Ostrava, TMA Ostrava and CTR Mošnov 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.

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

### 2.22.3.3 ATS Surveillance Systems

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

2.22.3.4 In CTA Ostrava, TMA Ostrava and CTR Mošnov the surveillance coverage is ensured at and above of the ATC surveillance minimum altitudes, see chart LKMT AD 2-43.

## 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 TWR / MOSNOV DELIVERY (according to current ATIS information) to give 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.

2.22.4.2 For VFR departure with flight plan pilot is obliged to establish radio contact on frequency MOSNOV TWR / 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.

2.22.4.3 For VFR flights entering CTR from class G airspace the pilot shall establish radio contact with APP/TWR at least 3 minutes before entering CTR 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).

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/entry
WHISKY	Vrchy (kostel/church)	49 44 57 N 017 52 19 E	vstupní/entry
TANGO	Bělotín	49 35 06 N 017 47 59 E	vstupní/entry
SIERRA	Hodslavice	49 32 20 N 018 01 25 E	vstupní/entry
ECHO	Frýdek Místek (hráz přehrady/reservoir dam)	49 39 48 N 018 19 13 E	vstupní/entry
FOXTROT	Šenov (kostel/church)	49 47 10 N 018 22 29 E	vstupní/entry
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, dráha 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 řídicí letového provozu minutí příslušných dráhových křižovek.

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

- kategorie 1: jednomotorová vrtulová letadla s maximální schválenou vzletovou hmotností 2000 kg nebo méně;
- kategorie 2: jednomotorová vrtulová letadla s maximální schválenou vzletovou hmotností vyšší než 2000 kg, avšak nižší než 7000 kg a dvumotorová vrtulová letadla s

## 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 of phraseology: "OKXXX, departing/vacating traffic C172, runway 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:

- Category 1 aircraft: single-engine propeller aircraft with a maximum certificated take-off mass of 2000 kg or less;
- 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

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 pojiždění zpět po dráze; nebo
  - b provedlo vzlet a minulo bod nejméně 600 m od prahu RWY;
- 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 pojiždění 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 pojiždění 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 kategorie 1 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.

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) 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

<i>Název/Designation</i>	<i>Souřadnice/Coordinates</i>
MT511	49 39 15,38 N 018 02 35,54 E
MT512	49 46 48,73 N 017 52 12,99 E
MT521	49 35 06,70 N 017 55 56,03 E
MT522	49 30 47,16 N 018 02 18,29 E
MT523	49 28 47,77 N 018 09 09,11 E
MT602	49 44 30,58 N 017 57 38,49 E
MT603	49 36 15,10 N 017 46 40,55 E
MT604	49 32 39,25 N 017 52 00,00 E
MT701	49 43 57,75 N 018 10 11,04 E
MT702	49 47 14,64 N 018 15 31,33 E
MT703	49 51 34,92 N 018 09 08,19 E
MT705	49 50 20,12 N 018 20 33,59 E
MT706	49 55 33,73 N 018 11 46,71 E
MT708	49 42 57,43 N 018 32 06,45 E
MT709	49 40 19,71 N 018 36 12,05 E
MT712	49 42 58,19 N 018 21 46,61 E
MT713	49 37 29,81 N 018 23 12,84 E
MT714	49 33 11,02 N 018 16 13,60 E
MT715	49 36 52,54 N 018 12 06,62 E
MT716	49 28 19,92 N 017 58 22,29 E
MT718	49 32 09,39 N 017 52 44,09 E
MT804	49 54 19,91 N 017 46 33,70 E
MT805	49 43 36,42 N 018 09 36,81 E
MT806	49 51 32,73 N 017 57 53,35 E
MT807	49 47 56,37 N 018 03 13,58 E
MT821	49 54 08,55 N 018 13 16,88 E
MT823	49 45 27,22 N 018 26 01,91 E
MT825	49 49 48,05 N 018 19 39,97 E
MT827	49 49 21,95 N 018 20 18,26 E



2.22.7 RNAV STANDARDNÍ PŘÍSTROJOVÉ  
ODLETOVÉ TRATĚ (RNAV SID)

2.22.7 RNAV STANDARD DEPARTURE ROUTES -  
INSTRUMENT (RNAV SID)

(RNAV SID) RWY 04

Označení Designation	Trať Track	Po vzletu/After take off		Poznámky Remarks
		Stoupat do Climb to	Spojení Communication	
1	2	3	4	5
<b>UPLAV 2H</b> UPLAV TWO HOTEL DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (041°) na MT701 (fly-over); točit doprava (direct to fix) na MT715 (fly-by); točit doprava tratí 221° na MT716 (fly-by); točit doprava tratí 237° na UPLAV.  Climb straight ahead (041°) to MT701 (fly-over); turn right direct to MT715 (fly-by); turn right track 221° to MT716 (fly-by); turn right track 237° to UPLAV.			Minout MT701 v 1500 ft AMSL nebo výše.  MT701 pass at 1500 ft AMSL or above.  MAX IAS 230 kt na/at MT701.
<b>BAXEV 4H</b> BAXEV FOUR HOTEL DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (041°) na MT702 (fly-by); točit doleva tratí 311° na MT703 (fly-by); točit doleva tratí 275° na MT804 (fly-by); točit doleva tratí 256° na BAXEV.  Climb straight ahead (041°) to MT702 (fly-by); turn left track 311° to MT703 (fly-by); turn left track 275° to MT804 (fly-by); turn left track 256° to BAXEV.			
<b>BAVOK 3H</b> BAVOK THREE HOTEL DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (041°) na MT705 (fly-by); točit doleva tratí 307° na MT706 (fly-by); točit doprava tratí 354° na BAVOK.  Climb straight ahead (041°) to MT705 (fly-by); turn left track 307° to MT706 (fly-by); turn right track 354° to BAVOK.			
<b>NETIR 3H</b> NETIR THREE HOTEL DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (041°) na MT705 (fly-by); točit doprava tratí 129° na MT708 (fly-by); pokračovat na MT709 (fly-by); točit doleva tratí 066° na NETIR.  Climb straight ahead (041°) to MT705 (fly-by); turn right track 129° to MT708 (fly-by); continue to MT709 (fly-by); turn left track 066° to NETIR.			
<b>BILNA 5H</b> BILNA FIVE HOTEL DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (041°) na MT702 (fly-by); točit doprava tratí 131° na MT712 (fly-by); točit doprava tratí 165° na MT713 (fly-by); pokračovat na BILNA.  Climb straight ahead (041°) to MT702 (fly-by); turn right track 131° to MT712 (fly-by); turn right track 165° to MT713 (fly-by); continue to BILNA.			Minout MT713 v 5600 ft AMSL nebo výše.  MT713 pass at 5600 ft AMSL or above.
<b>REGLI 3H</b> REGLI THREE HOTEL DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (041°) na MT702 (fly-by); točit doleva tratí 311° na MT703 (fly-by); točit doprava tratí 324° na REGLI.  Climb straight ahead (041°) to MT702 (fly-by); turn left track 311° to MT703 (fly-by); turn right track 324° to REGLI.			

Die  
povolení  
ATC /  
According  
to ATC  
clearance

PRAHA  
RADAR  
119,375 MHz

(RNAV SID) RWY 22

Označení Designation	Trať Track	Po vzletu/After take off		Poznámky Remarks
		Stoupat do Climb to	Spojení Communication	
1	2	3	4	5
<b>UPLAV 2F</b> UPLAV TWO FOXTROT DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu na POLOM; pokračovat tratí 220° na UPLAV.  Climb straight ahead to POLOM; continue on track 220° to UPLAV.	Die povolení ATC / According to ATC clearance	PRAHA RADAR 119,375 MHz	
<b>BAXEV 4F</b> BAXEV FOUR FOXTROT DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (221°) na MT511 (fly-over); točit doprava (direct to fix) na MT512 (fly-by); pokračovat tratí 329° na MT804 (fly-by); točit doleva tratí 256° na BAXEV.  Climb straight ahead (221°) to MT511 (fly-over); turn right direct to MT512 (fly-by); continue on track 329° to MT804 (fly-by); turn left track 256° to BAXEV.			
<b>REGLI 3F</b> REGLI THREE FOXTROT DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (221°) na MT511 (fly-over); točit doprava (direct to fix) na MT512 (fly-by); točit doprava tratí 012° na REGLI.  Climb straight ahead (221°) to MT511 (fly-over); turn right direct to MT512 (fly-by); turn right track 012° to REGLI.			
<b>BAVOK 3F</b> BAVOK THREE FOXTROT DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (221°) na MT511 (fly-over); točit doprava (direct to fix) na MT512 (fly-by); točit doprava tratí 038° na BAVOK.  Climb straight ahead (221°) to MT511 (fly-over); turn right direct to MT512 (fly-by); turn right track 038° to BAVOK.			
<b>BILNA 4F</b> BILNA FOUR FOXTROT DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (221°) na MT521 (fly-by); točit doleva tratí 131° na MT522 (fly-by); točit doleva tratí 109° na MT523 (fly-by); pokračovat tratí 109° na BILNA.  Climb straight ahead (221°) to MT521 (fly-by); turn left track 131° to MT522 (fly-by); turn left track 109° to MT523 (fly-by); continue on track 109° to BILNA.			Minout MT521 v 2600 ft AMSL nebo výše. Minout MT523 v 4900 ft AMSL nebo výše. MT521 pass at 2600 ft AMSL or above. MT523 pass at 4900 ft AMSL or above.
<b>NETIR 3F</b> NETIR THREE FOXTROT DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (221°) na MT521 (fly-by); točit doleva tratí 131° na MT522 (fly-by); točit doleva tratí 109° na MT523 (fly-by); točit doleva tratí 054° na NETIR.  Climb straight ahead (221°) to MT521 (fly-by); turn left track 131° to MT522 (fly-by); turn left track 109° to MT523 (fly-by); turn left track 054° to NETIR.			Minout MT521 v 2600 ft AMSL nebo výše. Minout MT523 v 4900 ft AMSL nebo výše. MT521 pass at 2600 ft AMSL or above. MT523 pass at 4900 ft AMSL or above.

2.22.8 VŠESMĚROVÉ ODLETY

2.22.8 OMNIDIRECTIONAL DEPARTURES

RWY	Textový popis / Textual description	Poznámky / Remarks
1	2	3
<b>RWY 04</b>	Stoupat ve směru vzletu (041°). Minimální výška pro zatáčku 2000 ft AMSL. Climb straight ahead (041°). Minimum turn altitude 2000 ft AMSL.	MNM ASC 5% do / up to 4500 ft AMSL.
<b>RWY 22</b>	Stoupat ve směru vzletu (221°). Minimální výška pro zatáčku 2000 ft AMSL. Climb straight ahead (221°). Minimum turn altitude 2000 ft AMSL.	MNM ASC 5% do / up to 4500 ft AMSL.

2.22.9 RNAV STANDARDNÍ PŘÍSTROJOVÉ  
PŘÍLETOVÉ TRATĚ (RNAV STAR)

2.22.9 RNAV STANDARD ARRIVAL ROUTES -  
INSTRUMENT (RNAV STAR)

(RNAV STAR) RWY 04

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>UPLAV 2W</b> UPLAV TWO WHISKEY ARRIVAL  UPLAV POLOM	040°	16,0	4000	
<b>BAXEV 4W</b> BAXEV FOUR WHISKEY ARRIVAL  BAXEV MT804 MT602 ODRAN	076° 138° 211°	13,1 12,2 6,0	3700 3500 3500	
<b>REGLI 3W</b> REGLI THREE WHISKEY ARRIVAL  REGLI MT602 ODRAN	179° 211°	17,4 6,0	3500 3500	
<b>BAVOK 2W</b> BAVOK TWO WHISKEY ARRIVAL  BAVOK MT602 ODRAN	205° 211°	18,1 6,0	3500 3500	
<b>TUSIN 2W</b> TUSIN TWO WHISKEY ARRIVAL  TUSIN MT715 MORUV	221° 221°	20,1 7,4	4000 4000	
<b>BILNA 3W</b> BILNA THREE WHISKEY ARRIVAL  BILNA MT714 MT715 MORUV	319° 319° 221°	11,8 4,6 7,4	5500 4500 4000	

(RNAV STAR) RWY 22

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>UPLAV 2T</b> UPLAV TWO TANGO ARRIVAL				
UPLAV	057°	19,6	4000	
MT716	041°	12,4	4000	
MT715	041°	9,5	3500	
EKMIT				
<b>BAXEV 4T</b> BAXEV FOUR TANGO ARRIVAL				
BAXEV	076°	13,1	3700	
MT804	115°	12,6	3300	
MT807	041°	6,0	3000	
BOGTU				
<b>REGLI 3T</b> REGLI THREE TANGO ARRIVAL				
REGLI	182°	10,4	3200	
MT806	131°	5,0	3000	
MT807	041°	6,0	3000	
BOGTU				
<b>BAVOK 3T</b> BAVOK THREE TANGO ARRIVAL				
BAVOK	221°	12,4	3000	
MT806	131°	5,0	3000	
MT807	041°	6,0	3000	
BOGTU				
<b>TUSIN 3T</b> TUSIN THREE TANGO ARRIVAL				
TUSIN	240°	17,6	3500	
MT805	311°	6,0	3000	
MT807	041°	6,0	3000	
BOGTU				

(RNAV STAR) RWY 22

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>BILNA 4T</b> BILNA FOUR TANGO ARRIVAL				
BILNA	319°	11,8	5500	
MT714	319°	4,6	4500	
MT715	041°	9,5	3500	
EKMIT				

## LKMT AD 2.23 DOPLŇUJÍCÍ INFORMACE

## LKMT AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

## 2.23.1 VÝSKYT PTACTVA NA/V BLÍZKOSTI LETIŠTĚ

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

2.23.1.1 Určení tahů, představujících ohrožení letového provozu:

2.23.1.1 Determination of migration with potential hazard to air traffic:

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

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

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

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

2.23.1.4 Intenzivní výskyt ptactva a migrace v prostoru letiště:

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	havrani	racci, poštolky	racci, vlaštovky, jiřičky	havrani
Intensive bird concentration	rooks	gulls, kestrels	gulls, swallows, martins	rooks
migrující ptáci	havrani, racci, čejky, špačci, skřivani	holubi	špačci, skřivani, vlaštovky	havrani, racci, čejky, skřivani, špačci
migrating birds	rooks, gulls, lapwings, starlings, skylarks	pigeons	starlings, skylarks, swallows	rooks, gulls, lapwings, skylarks, starlings

2.23.1.5 Průměrná výška letu ptactva je přibližně 500 m AGL.

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

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

2.23.1.6 Localities with the greatest hazard from the bird movements are indicated in LKMT AD 2-41 - Bird Concentration Areas.

## 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.130 Sklony postranních pásů RWY Slopes on RWY shoulders	V některých místech lokálně překračuje sklon předpisem stanovenou hodnotu 2,5%. Some places locally exceed 2,5%, the value given by the regulation.	Zvláštní podmínka Special Condition	Trvalá Permanent
CS ADR-DSN.B.080 Příčné sklon na RWY Transverse slopes on RWY	Příčný sklon RWY je menší než 1%. Transverse slope on RWY is less than 1%.	Zvláštní podmínka Special Condition	Trvalá Permanent
CS ADR-DSN.B.185 Příčné sklon pásu RWY Transverse slopes on RWY strips	V prvních 3 m od kraje RWY je sklon místy až kladný 2,9%. V ostatních částech pásu je sklon max. 1,9%. The initial 3 m strip part (adjacent to the RWY edge) reaches positive slope value of 2,9% at some point. The value on other parts of the strip does not exceed 1,9%.	Dokument o schválení odchylky a opatřeních Deviation Acceptance and Action Document	31.12.2024
CS ADR-DSN.D.330 Příčné sklon pásu TWY Transverse slopes on TWY strips	V některých místech na TWY F a TWY C překračuje příčný sklon pásu jezdové dráhy (zpevněná část v šířce cca 6 m) v klesání hodnotu 5%. Some places on TWY F and TWY C (paved part approximately 6 m wide) exceed 5% TWY strip downward gradient.	Zvláštní podmínka Special Condition	Trvalá Permanent
CS ADR-DSN.L.550 Postranní dráhové značení RWY side strip marking	Je provedeno v šířce 63 m oproti přípustné hodnotě 60 m. Marking in a distance of 63 m compared to the allowable distance of 60 m.	Rovnocenná úroveň bezpečnosti Equivalent Level of Safety	Trvalá Permanent

Specifikace Specification	Popis odchytky Deviation description	Typ odchytky Deviation type	Platnost Validity
CS ADR-DSN.M.710 Osová návěstidla pojezdové dráhy TWY centre line lights	Nejsou instalována světelná zabezpečovací zařízení pro osové vedení až na stání. The lighting system for centre line guidance to the stands is not installed.	Rovnocenná úroveň bezpečnosti Equivalent Level of Safety	Trvalá Permanent
CS ADR-DSN.M.765 Návěstidla pro navádění na stání Aircraft stand manoeuvring guidance lights	Nejsou instalována světelná zabezpečovací zařízení pro osové vedení až na stání. The lighting system for centre line guidance to the stands is not installed.	Rovnocenná úroveň bezpečnosti Equivalent Level of Safety	Trvalá Permanent
CS ADR-DSN.M.795 Poznávací znaky stání letadla Aircraft stand identification signs	Nejsou instalovány. Not installed.	Rovnocenná úroveň bezpečnosti Equivalent Level of Safety	Trvalá Permanent

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

Strana / Page	Název mapy / Chart name
LKMT AD 2-19-1	Letištní mapa - ICAO Aerodrome Chart - ICAO
LKMT AD 2-19-2	Letištní mapa - ICAO - Značení na provozní ploše Aerodrome Chart - ICAO - Markings on manoeuvring area
LKMT AD 2-21	Mapa pro stání a pojiždění letadel na APN Central Parking Stands and Taxiing on Apron Central
LKMT AD 2-25	Letištní překážková mapa - ICAO Typ A Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A
LKMT AD 2-27-1	Terénní mapa pro přesné přiblížení - ICAO RWY 22 Precision Approach Terrain Chart - ICAO RWY 22
AD 2-LKMT-RNAV SID RWY 22	Mapa RNAV standardních přístrojových odletů (RNAV SID) - ICAO RWY 22 RNAV Standard Departure Chart - Instrument (RNAV SID) - ICAO RWY 22
AD 2-LKMT-RNAV SID RWY 04	Mapa RNAV standardních přístrojových odletů (RNAV SID) - ICAO RWY 04 Standard Departure Chart - Instrument (RNAV SID) - ICAO RWY 04
LKMT AD 2-31	Mapa všesměrových odletů Omnidirectional departures chart
AD 2-LKMT-RNAV STAR RWY 22	Mapa RNAV standardních přístrojových příletů (RNAV STAR) - ICAO RWY 22 RNAV Standard Arrival Chart - Instrument (RNAV STAR) - ICAO RWY 22
AD 2-LKMT-RNAV STAR RWY 04	Mapa RNAV standardních přístrojových příletů (RNAV STAR) - ICAO RWY 04 RNAV Standard Arrival Chart - Instrument (RNAV STAR) - ICAO RWY 04
LKMT AD 2-37-1	Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO ILS RWY 22 Instrument Approach Chart - ICAO ILS RWY 22
LKMT AD 2-37-3	Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO RNP RWY 22 Instrument Approach Chart - ICAO RNP RWY 22
LKMT AD 2-37-4	RNP RWY 22 - Seznam a posloupnost traťových bodů; SBAS FAS Data Block. RNP RWY 22 - List and sequence of way points; SBAS FAS Data Block.
LKMT AD 2-37-5	Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO VOR RWY 22 Instrument Approach Chart - ICAO VOR RWY 22
LKMT AD 2-37-7	Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO NDB RWY 22 Instrument Approach Chart - ICAO NDB RWY 22
LKMT AD 2-37-9	Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO RNP RWY 04 Instrument Approach Chart - ICAO RNP RWY 04
LKMT AD 2-37-10	RNP RWY 04 - Seznam a posloupnost traťových bodů; SBAS FAS Data Block. RNP RWY 04 - List and sequence of way points; SBAS FAS Data Block.
LKMT AD 2-37-11	Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO VOR RWY 04 Instrument Approach Chart - ICAO VOR RWY 04

Strana / Page	Název mapy / Chart name
LKMT AD 2-37-13	Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO NDB RWY 04 Instrument Approach Chart - ICAO NDB RWY 04
AD 2-LKMT-VFRC	Mapa přiletů a odletů za VFR VFR Arrivals and Departures Chart
LKMT AD 2-41	Oblasti s nebezpečnou koncentrací ptactva Bird Hazard Concentration Areas
LKMT AD 2-43	Mapa minimálních nadmořských výšek pro poskytování přehledových služeb ATC v prostoru CTR Mošnov, TMA Ostrava a části CTA Ostrava ATC Surveillance Minimum Altitude Chart within CTR Mošnov, TMA Ostrava and part of CTA Ostrava