

## 2.22.2.2.7 Přiblížení okruhem (Circling)

2.22.2.2.7.1 Přiblížení okruhem se provádí pouze na jih od RWY. Bezpečné nadmořské výšky nad překážkami (OCA) jsou pro přiblížení okruhem uvedeny v mapách IAC a v následující tabulce:

	H překážky / obstacle [m AMSL]	MOC [m]	OCA [m]	OCA [ft]
CAT A	320	90	410	1345
CAT B	415	90	505	1656
CAT C	481	120	601	1971

## 2.22.2.3 Odlety

2.22.2.3.1 Standardní přístrojové odlety (SID) nejsou stanoveny. Odlety se provádí vektorováním letadel na následující body tratí ATS: ARTUP, BALTU, DOBEN, VENOX a VOZ. Stanoviště ATC vydá odletové povolení před zahájením pojiždění. Posádky letadel se žádají, aby při podávání letového plánu na odlet uváděli v poli 15 (trati) jako první položku zkratku DCT, za kterou následuje příslušný bod na trati ATS (příslušný bod z výše uvedeného seznamu). Dále následuje popis tratě letu v souladu s předpisem L4444 (např. pro odlet z FIR Praha přes bod DOBEN uvést v poli 15 -DCT DOBEN T136 ...).

2.22.2.3.2 Pokud ATC nestanoví jinak jsou velitelé letadel povinni dodržovat pod FL100 následující rychlostní omezení:

- proudová letadla MAX IAS 250 KT,
- vrtulová letadla MAX IAS 180 KT.

2.22.2.3.3 Letadla odlétávající směrem na OKG, RAPET, VARIK nebo RUDAP a stoupající do letové hladiny FL 280 nebo vyšší, musí nejpозději nad uvedenými body dosáhnout letovou hladinu FL 280.

## 2.22.2.4 Radarové postupy

2.22.2.4.1 V prostorách MTMA a MCTR Kbely jsou poskytovány tyto radarové služby:

- radarové sledování,
- navigační pomoc,
- radarové vektorování,
- zajištění radarových rozstupů,
- přiblížení přesným přibližovacím radarem na RWY 24 - pouze pro MIL ACFT,
- informace o konfliktním provozu,
- informace o provozu.

2.22.2.4.2 Minimum radarového rozstupu v TMA/CTR Kbely je 5,6 km (3NM).

2.22.2.4.3 Radarové přiblížení na RWY 06 se neprovádí. Radarové přiblížení na RWY 24 končí 0,4 NM/740 m od bodu dotyku.

## 2.22.2.5 Standardní přístrojové odlety (SID)

2.22.2.5.1 Trati pro standardní přístrojové odlety (SID) nejsou stanoveny. Odlety se provádí podle pokynů ATC (viz. 2.22.2.3.1 výše).

## 2.22.2.6 Standardní přístrojové přílety (STAR)

*Poznámka: Letadla neschopná PRNAV musí být na STAR vektorována.*

## 2.22.2.2.7 Visual manoeuvring (circling)

2.22.2.2.7.1 Circling shall be provided south of RWY only. Obstacle clearance altitudes (OCA) are shown on Instrument Approach Charts and in the following table:

## 2.22.2.3 Departures

2.22.2.3.1 Standard instrument departures (SID) have not been established. Departures are carried out with accordance ATC instructions, radar vectoring, to the following ATS route points: ARTUP, BALTU, DOBEN, VENOX and VOZ. ATC unit will pass departure clearance before taxi approval. Flight crews of aircraft are requested to fill in Item 15 (route) of the flight plan as follows: The "DCT" shall be used before appropriate aforesaid ATS route point. The next route description shall be in compliance with rules adduced in Doc 4444 (e.g. when flight exits FIR Praha at DOBEN than fill in Item 15 as follows - DCT DOBEN T136...).

2.22.2.3.2 Unless otherwise standed by ATC, pilots-in-command performing departures shall comply with the following speed restriction below FL 100:

- jet aircraft MAX IAS 250 KT,
- propeller driven aircraft MAX IAS 180 KT.

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

## 2.22.2.4 Radar procedures

2.22.2.4.1 Following radar services are provided in MTMA and MCTR Kbely:

- radar watch,
- navigation assistance,
- radar vectoring,
- radar separation,
- PAR precision approach on RWY 24 - only for MIL ACFT,
- conflicting traffic information,
- traffic information.

2.22.2.4.2 Horizontal radar separation minimum within Kbely TMA/ CTR is 5,6 km (3 NM).

2.22.2.4.3 Radar approach to RWY 06 is not provided. Radar approach to RWY 24 terminates 0,4 NM/740 m from touchdown.

## 2.22.2.5 Standard instrument departure (SID)

2.22.2.5.1 Standard instrument departure routes (SID) have not been established. Departures are performed according to ATC instructions (see para 2.22.2.3.1 above).

## 2.22.2.6 Standard instrument arrivals (STAR)

*Remark: Non PRNAV aircraft shall be vectored on STAR.*

## 2.22.2.6.1 STAR RWY 24

## 2.22.2.6.1 STAR RWY 24

Význačné body Significant points	MAG trať/track	Vzdálenost/Distance NM	MNM IFR výška/altitude ft	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5
<b>LOMKI 5W</b> LOMKI FIVE WHISKY ARRIVAL				
LOMKI				
PR511	089°	9,4	5000	495402,32N 0132855,38E
PR512	048°	17,5	5000	500438,03N 0135024,45E
PR513	060°	14,9	4000	501058,18N 0141123,04E
PR518	060°	5,0	4000	501304,78N 0141826,23E
ERASU	060°	7,3	4000	
SULOV	060°	3,8	4000	
<b>GOLOP 4W</b> GOLOP FOUR WHISKY ARRIVAL				
GOLOP				
PR516	169°	12,7	5000	502231,71N 0143144,85E
PR517	240°	11,7	4000	501736,46N 0141508,94E
PR518	150°	5,0	4000	501304,78N 0141826,23E
ERASU	060°	7,3	4000	
SULOV	060°	3,8	4000	
<b>APRAQ 2W</b> APRAQ TWO WHISKY ARRIVAL				
APRAQ				
PR582	040°	8,1	5000	494440,86N 0141606,55E
ELPON	046°	17,4	4000	
EKROT	047°	13,3	3000	
<b>VLM 5W</b> VLASIM FIVE WHISKY ARRIVAL				
VLM VOR/DME				
PR522	303°	11,0	5000	494857,20N 0145036,19E
EKROT	002°	14,9	3000	

**2.22.2.7 Postupy při ztrátě spojení**

2.22.2.7.1 Postupy při oboustranné ztrátě spojení při přiblížení PAR

Po zjištění RCF nastaví velitel letadla vždy kód SSR 7600 bez prodloužení a pokusí se navázat rádiové spojení se stanovištěm ATC na záložním kmitočtu PAR a na kmitočtech MAPP/MTWR daného stanoviště.

## 2.22.2.7.1.1 IMC

Za IMC při oboustranné ztrátě spojení velitel letadla vždy

**2.22.2.7 Radio Communication Failure Procedures**

2.22.2.7.1 Two-way radio communication failure during PAR approach

When the RCF is detected the pilot-in-command squawks 7600 SSR code with no delay and attempts to establish radiocommunication with an ATC unit on the backup PAR frequency and on the frequencies of the MAPP/MTWR of the unit.

## 2.22.2.7.1.1 IMC

In case of two-way radiocommunication failure in the IMC the

přeruší přiblížení PAR a provede postup nezdařeného přiblížení (viz mapa IAC Kbely NDB RWY 24 - str. LKKB AD 2-37-3). V případě trvání RCF pokračuje velitel letadla na IAF EKROT, kde zahájí vyčkávání v rozsahu minimálně jednoho vyčkávacího obrazce. Pokud po celou dobu nenaváže rádiové spojení s příslušným stanovištěm ATC, provede samostatně přístrojové přiblížení (NDB, ILS) v případě, že daná RWY, pozemní navigační vybavení anebo letadlo toto přiblížení umožňuje, s následným přistáním na stejnou RWY jako při přerušeném přiblížení PAR. V případě, že toto přiblížení neumožňuje, provede velitel letadla odlet na záložní letiště.

#### 2.22.2.7.1.2 VMC

Za VMC a při vizuální referenci se zemí/ RWY přejde velitel letadla na vizuální přiblížení a pokud obdrží (signálním světlem zelené barvy/ signální raketou zelené barvy) či již obdržel (radiotelefonicky před RCF) povolení k přistání, provede přistání. Pokud velitel letadla neobdrží povolení k přistání, provede postup nezdařeného přiblížení (viz mapa IAC Kbely NDB RWY 24 - str. LKKB AD 2-37-3) s následným přístrojovým přiblížením okruhem (circling) na stejnou RWY jako při přerušeném PAR přiblížení. Pokud velitel letadla nemá vizuální referenci se zemí/RWY, provede postup nezdařeného přiblížení a dále postupuje dle článku 2.22.2.7.1.1.

PIC always cancels PAR approach and performs a missed approach procedure (see IAC Kbely NDB RWY 24 - page LKKB AD 2-37-3). In case of the RCF the PIC shall continue to EKROT IAF to start holding with at least one full holding pattern flown. If during the whole time the radiocommunication with the relevant ATC unit is not established, an independent instrument approach (NDB, ILS) shall be performed in case the particular RWY, the ground navigation equipment or the aircraft allow to perform such an approach with the subsequent landing to the same RWY as the one used for the cancelled PAR approach. If such approach is not possible, the pilot-in-command shall divert to an alternate aerodrome.

#### 2.22.2.7.1.2 VMC

In VMC with a visual contact with surface/ RWY the pilot-in-command shall change to a visual approach and if landing clearance is received (by means of a green signal light/ green signal rocket) or has already been received (through radio before RCF), the pilot-in-command shall land. If the landing clearance is not received, the pilot-in-command performs a missed approach procedure (see IAC Kbely NDB RWY 24 - page LKKB AD 2-37-3) with the subsequent circling approach to the same RWY as the one used for the cancelled PAR approach. With no visual contact with surface/RWY, the missed approach procedure shall be performed and then according to 2.22.2.7.1.1.

### 2.22.3 POSTUPY PRO VFR LETY

2.22.3.1 Pro přelety a odlety za VFR jsou stanoveny následující vstupní/výstupní body:

VFR vstupní a výstupní body do/z MCTR Kbely / VFR entry and exit significant points to/from MCTR Kbely		
Označení / Designation	Poloha (objekt) / Location (object)	Souřadnice / Coordinates
MIKE	NE of Stara Boleslav (křížení železnice a dálnice / railway crossing highway)	50 12 27 N 014 41 47 E
LIMA	S of Lysa nad Labem (silniční most přes řeku / river road bridge)	50 10 38 N 014 51 19 E
UNIFORM	E of Úvaly (osamělá čerpací stanice / lonely petrol station)	50 04 18 N 014 46 24 E
ROMEO	SW of Říčany (mimoúrovňová křižovatka dálnic / flyover highways crossing)	49 58 51 N 014 36 22 E

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

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

2.22.3.3 Nestanoví-li služba ŘLP jinak, jsou velitelé letadel vstupujících do MCTR Kbely povinni v MCTR dodržovat 1000 ft/300 m AGL.

2.22.3.4 Trať přiletu/odletu je předmětem letového povolení ATS Kbely.

2.22.3.5 Podmínky povolování letů volných obsazených balonů v CTR Ruzyně a MCTR Kbely.

2.22.3.5.1 Veškeré lety smí být prováděny pouze podle pravidel VFR nebo jako zvláštní lety VFR.

### 2.22.3 PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS

2.22.3.1 Entry/exit points for arrivals/departures under VFR are established as follows:

2.22.3.2 For VFR flights entering CTR from class G airspace the pilot in command shall establish radio contact with APP/TWR at least 3 minutes before entering CTR and give the following information:

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

2.22.3.3 Pilots of aircraft entering MCTR Kbely shall maintain height 1000 ft/300 m AGL in MCTR unless otherwise stated by ATC.

2.22.3.4 Arrival/departure route is subject to ATS Kbely clearance.

2.22.3.5 Conditions of issuing clearances to flights of free manned balloons in CTR Ruzyně and MCTR Kbely.

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

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

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

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

2.22.3.5.4 Podmínky vstupu do CTR Ruzyně/MCTR Kbely:

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

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

2.22.3.6 Všechna letadla provádějící VFR lety v MCTR a MTMA Kbely musí být vybavena odpovídačem SSR pracujících v módech A/C nebo S. Výjimku může povolit ATC Kbely na základě žádosti pilota a aktuální vzdušné situace.

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

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

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

2.22.3.5.4 Conditions of entry to CTR Ruzyně/MCTR Kbely:

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

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

2.22.3.6 All aeroplanes performing VFR flights within MCTR and MTMA Kbely shall be equipped with SSR transponder working in modes A/C or S. An exception may be granted by ATC Kbely at the request of the pilot and according to the current air traffic.

## 2.22.4 LETIŠTNÍ PROVOZNÍ MINIMA

## 2.22.4 AERODROME OPERATING MINIMA

RWY	RVR (m)	
	vzlet / take-off	přistání / landing
24	800	550
06	800	1,7 km (VIS)*

\* Přístrojové přiblížení okruhem

\* Instrument circling approach

*Poznámka:*

*Note:*

- OCA/OCH dle standardů ICAO pro přistání jsou publikovány na mapách přístrojových přiblížení pro daný způsob přiblížení a kategorie letadla v AIP ČR, AD LKKB. Minima dle EU-OPS a kritérií CENOR, včetně minimálních dohledností, jsou publikována v CENOR FLIP.
- Státní letištní provozní minima (SPLM) pro ČR jsou publikována v AIP ČR, část AD 1.1.4 v tabulkách ustanovení 1.1.4.9 a 1.1.4.10.

- OCA/OCH according to ICAO standards for landing are published on instrument approach charts for given type of approach and aircraft category in AIP CR, AD LKKB. Minima according to EU-OPS and CENOR standards, including minima of visibility, are published in CENOR FLIP.
- Aerodrome operating minima (AOM) for CR are published in AIP CR, part AD 1.1.4 in tables of paragraph 1.1.4.9 and 1.1.4.10.