

## LKNA AD 2.20 PRAVIDLA PRO MÍSTNÍ PROVOZ

## LKNA AD 2.20 LOCAL TRAFFIC REGULATIONS

### 2.20.1 Časové relace organizování letové směny

### 2.20.1 Flying time frame

2.20.1.1 S výjimkou letů v rámci SAR a s výjimkou udělenou velitelem Vzdušných sil lze plánovat letová zaměstnání takto:

- Zimní období: 0600 - 2200 UTC
- Letní období: 0500 - 2100 UTC

Letové akce v den, který následuje po dni pracovního volna/klidu zahajovat nejdříve v 0900 (0800) UTC. Před dnem pracovního volna/klidu plánovat letové akce do 1300 (1200) UTC.

2.20.1.1 With the exception of SAR flights or with an exemption granted by the Air Force Commander the flight operations shall be planned as follows:

- Winter season: 0600 - 2200 UTC
- Summer season: 0500 - 2100 UTC

In the days following the weekend or holiday, all flying operations shall be commenced not sooner than 0900 (0800) UTC. In the days before a weekend or holiday, all flight operations shall be planned to last for not later than 1300 (1200) UTC.

### 2.20.2 Místní omezení letového provozu

### 2.20.2 Local traffic restrictions

2.20.2.1 Lety v rámci SAR mají přednost před ostatními lety s výjimkou letů v nouzi.

2.20.2.1 SAR lights have priority over other flights with exception of flights in emergency.

### 2.20.3 Pojíždění a parkování letadel

### 2.20.3 Aircraft taxiing and parking

2.20.3.1 Pohyby a rozmístování letadel na parkovací místa na odbavovacích plochách řídí řídicí odbavovací plochy.

2.20.3.1 Authorized signalmen control the movement and assign parking positions to aircraft on the apron.

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

2.20.3.2 Taxi clearance issued by TWR does not exempt the pilot from his duty to follow the signalman instructions. If the pilot-in-command begins or continues taxiing without the guidance of the signalman, he or she is responsible for avoiding collision with other aircraft, vehicles, persons or objects on the apron.

2.20.3.3 Pojíždění z odbavovacích ploch na RWY 12/30 je vedeno po betonových a asfaltových TWYs (viz. [LKNA AD 2.8](#)).

2.20.3.3 Taxiing from aprons to RWY 12/30 is led along concrete and asphalt TWYs (see [LKNA AD 2.8](#)).

2.20.3.4 Motorové zkoušky je povoleno provádět pouze na místech určených provozovatelem letiště.

2.20.3.4 Engine test runs shall be carried out on the places designated by aerodrome operator only.

2.20.3.5 TWY T mezi TWY C a TWY A podél APN S je použitelná pouze pro letadla kategorie A, B (do 24 m rozpětí). Pro letadla kategorie C je tato část TWY T použitelná pouze po schválení řídicím odbavovací plochy a TWR a při průjezdu podél APN S pod řízením řídicího odbavovací plochy.

2.20.3.5 TWY T between TWY C and TWY A along APN S is usable only for category A, B aircraft (wingspan up to 24 m). This part of TWY T is useable for category C aircraft only after an approval of an authorized signalman and TWR and taxiing along APN S shall be controlled by the authorized signalman.

2.20.3.6 Stání pro letadla na odbavovací ploše APN S jsou použitelná pouze pro letadla kategorie A a B (do rozpětí 24 m).

2.20.3.6 Parking stands on APN S are available for category A, B aircraft (wingspan up to 24 m) only.

2.20.3.7 TWY T mezi TWY D a TWY A je použitelná pouze pro letadla kategorie A a B (do rozpětí 24 m).

2.20.3.7 TWY T between TWY D and TWY A is usable for category A, B aircraft (wingspan up to 24 m) only.

### 2.20.4 Provoz kritických typů letadel

### 2.20.4 Operations of critical aircraft types

2.20.4.1 Kritické typy letadel

2.20.4.1 Critical aircraft types

Za níže uvedených podmínek je povolen provoz do velikosti typů C-130, C-160, A-319.

Under conditions described below operation of aircraft up to size of C-130, C-160, A-319 is allowed.

2.20.4.2 Únosnost (PCN) RWY, TWY, APN

2.20.4.2 Strength (PCN) of RWY, TWY, APN

Překročení PCN RWY, TWY, APN povoluje provozovatel letiště na žádost provozovatele letadla. Zvýšení PCN je možné pouze do výše maximálně ACN 30.

Exceeding of strength of RWY, TWY, APN can be allowed by the aerodrome operator based on the aircraft operator request. PCN increase is possible only up to ACN 30.

## 2.20.4.3 TWY

Pro kritické typy letadel je použitelná TWY E a TWY T přilehlá k APN M. Navazující plochy jsou nezpevněné s travnatým povrchem. Posádky čtyřmotorových letadel jsou povinny používat minimální tah vnějších pohonných jednotek a je-li to možné, provádět pojiždění s vypnutými vnějšími pohonnými jednotkami.

## 2.20.4.4 Trasa pojiždění pro kritické typy letadel

Pro kritické typy letadel jsou použitelné plochy: RWY 12/30, TWY E, TWY T přilehlá k APN M, viz. mapa ([LKNA AD 2-20](#)).

## 2.20.4.5 Vedení pojiždění, Marshalling

Pojiždění kritických typů letadel z/na RWY po TWY a APN M je v úseku křížení TWY E a TWY T na APN M a zpět provedeno vodící čarou modré barvy (C-130) a řízeno pokyny řídicího odbavovací plochy. Posádky kritických typů letadel jsou žádány, aby snížily standardní rychlosti pojiždění.

## 2.20.4.6 Kategorie letiště pro účely záchranné a požární služby

Provozovatel letiště na vyžádání 24H předem poskytne vyšší kategorii letiště s možností navýšení až na kategorii 8.

## 2.20.5 Postupy ATS

## 2.20.5.1 Rozstupy mezi zvláštními lety VFR

2.20.5.1.1 Zajištění vertikálních nebo horizontálních rozstupů mezi zvláštními lety VFR, ve smyslu předepsání příslušného úřadu ATS (ODVL SDK MO), tak jak je požadováno v Let-1-6/L4444, ustanovení 5.2.1 písmenu e, se nepožadují.

## 2.20.5.2 Činnost v MCTR v případě náhlé změny z VMC na IMC

2.20.5.2.1 V případech, kdy se meteorologické podmínky v MCTR náhle změní z VMC na IMC a nelze v reálném čase (okamžitě) zajistit předepsaný rozstup mezi lety IFR a případnými zvláštními lety VFR (pokud jsou tyto lety v interakci), vydá ATC povolení k provedení zvláštnímu letu VFR, v souladu s Let-1-6/L4444, HI.7, ust. 7.14 ihned, jakmile požadovaný rozstup bude dosažen. Let VFR, kterému se z výše uvedených důvodů nevydá ATC povolení k provedení zvláštnímu letu VFR, se nepovažuje za událost v letovém provozu a nepodléhá oznamování / hlášení.

## 2.20.5.3 Postupy k zajištění rozstupů mezi vrtulníky, provádějícími zvláštní lety VFR do výšky 1000 ft AGL a lety IFR

2.20.5.3.1 Je-li zvláštní let VFR prováděn do ALT odpovídající výšce do 1000 ft AGL, příčný (zeměpisný) rozstup od letu IFR ve fázi vzletu nebo přiblížení (přistání) se považuje za zajištěný:

- 1) když vrtulník křížuje RWY dříve, než přilétávající letadlo IFR mine fix ve vzdálenosti 4NM od prahu RWY, přičemž trať letu musí vést ve směru odchýleném nejméně 45° od obráceného směru přiblížení. Nelze-li čas křížování RWY

## 2.20.4.3 TWY

For critical types of aircraft TWY E and TWY T adjacent to APN M are useable. The adjacent areas are unpaved with grass surface. The crews of four-engine aircraft are obliged to use minimal thrust of outer engines and if possible to taxi with outer engines off.

## 2.20.4.4 Taxi route for critical types of aircraft

Useable areas for critical types of aircraft are: RWY 12/30, TWY E, TWY T adjacent to APN M, see the chart ([LKNA AD 2-20](#)).

## 2.20.4.5 Guidance of taxiing, Marshalling

Taxiing of critical types of aircraft from/to RWY on TWY and APN M in the section from TWY E and TWY T intersection to APN M and vice versa is performed by guideline in blue color (C-130) and controlled by instructions of signalman. Crews of critical types of aircraft are requested to reduce a standard speed of taxiing.

## 2.20.4.6 Aerodrome category for purpose of rescue and firefighting services

The aerodrome operator provides a higher category of the aerodrome on request (24 hours in advance) with a possibility of increase up to category 8.

## 2.20.5 ATS procedures

## 2.20.5.1 Special VFR flights separation

2.20.5.1.1 Provision of vertical and horizontal separation between special VFR flights according to ATS authority's regulation (ODVL SDK MO), as requested in Let-1-6/L4444, provision 5.2.1, letter e, is not requested.

## 2.20.5.2 Activity in MCTR in case of a sudden change from VMC to IMC

2.20.5.2.1 In case when the meteorological conditions in MCTR suddenly change from VMC to IMC and it is not possible to provide prescribed separation between IFR and potential special VFR flights (if the flights are in interaction) in real time (immediately), ATC issues a clearance to carry out special VFR flight, in accordance with Let-1-6/L4444, Hd.7, Art. 7.14, as soon as the required separation is reached. VFR flight which will not be given a clearance by ATC to conduct a special VFR flight due to the reasons described above, is not considered as an event in air traffic and therefore is not subject of report.

## 2.20.5.3 Procedures for provision of separation between helicopters conducting special VFR flights up to 1000 ft AGL and IFR flights

2.20.5.3.1 If a special VFR flight is carried out up to ALT equivalent to 1000 ft AGL, the lateral separation from IFR flight while departing or approaching (landing) is considered as ensured:

- 1) if the helicopter crosses RWY prior to the IFR flight passes the fix in the distance of 4NM from RWY THR, where the flight path shall be deviated at least 45° from the reversed approach direction. If the expected time of crossing the

s dostatečnou přesností určit, odlétávajícímu vrtulníku se nepovolí vzlet. Má-li být RWY křížována po vzletu nebo přistání letadla IFR, smí se povolit křížování RWY bezprostředně po minutí. Probíhá-li křížování RWY po minutí vzlétávajícího nebo přistávajícího letadla kategorie M a/nebo H pod jeho trajektorií letu, musí být pilot vrtulníku upozorněn na turbulenci v úplavu (platí i v případě normálního letu VFR);

- 2) nebo když je použito snížení minim rozstupů v blízkosti letiště a to tak, že:
- a letištní řídicí nepřetržitě vidí každé letadlo a může tak zajistit odpovídající rozstupy; nebo
  - b piloti nepřetržitě vidí všechna ostatní letadla a ohlásí, že sami mohou dodržovat vlastní rozstupy; nebo
  - c letí-li dvě letadla za sebou a pilot vzadu hlásí, že druhé letadlo je v dohledu a že může udržovat rozstupy.

#### 2.20.5.4 Postupy k zajištění rozstupů při turbulenci v úplavu mezi lety IFR a vrtulníky VFR/zvláštní lety VFR

2.20.5.4.1 Minima časových podélných rozstupů při turbulenci v úplavu mezi lety IFR a zvláštními lety VFR nebo VFR vrtulníků odlétávajícími z prostoru dotyku a odpoutání vrtulníku (TLOF), která nejsou umístěna na RWY, ve výškách do 1000 ft AGL se nezajišťují.

*Poznámka: Prostory dotyku a odpoutání vrtulníku (TLOF) nejsou stejná, paralelní ani křížující RWY. Pilot vrtulníku VFR a zvláštního letu VFR musí být upozorněn na turbulenci v úplavu za vzlétávajícím nebo přistávajícím letadlem vyšší kategorie turbulence v úplavu.*

2.20.5.4.2 V případě, že pilot vrtulníku zvláštního letu VFR nebo VFR provoz na RWY nevidí, musí být letové povolení vydáno způsobem, aby plánovaná dráha letu vrtulníku neprotnula dráhu letu prvního letadla ve stejné nadmořské výšce nebo méně než 1000 ft (300 m) pod ní.

*Poznámka: Doporučuje se vydat letové povolení tak, aby vrtulník křížoval RWY před bodem rotace letadla.*

2.20.5.4.3 V případě letů vrtulníků za VFR a zvláštního letu VFR přilétávajících na prostor dotyku a odpoutání vrtulníku (TLOF), která nejsou umístěna na RWY, smí být RWY křížována po minutí přistávajícího letadla.

*Poznámka: Turbulence v úplavu se vyskytuje pouze za letadlem ve stejné výšce a níže, přičemž její vliv se uvažuje do 1000 ft pod letadlem. Z toho vyplývá, že za přistávajícím letadlem se nad RWY může vyskytovat turbulence v úplavu pouze mezi THR a bodem dotyku, přičemž výška přistávajícího letadla nad THR by měla být v rozmezí cca 15 m až 50 m a rychle se snižuje. Při křížování dráhy se proto nepředpokládá, že by vrtulník tímto prostorem proletěl. Tam, kde je předpoklad, že by vrtulník mohl takovým prostorem proletět, musí být letové povolení k přiblížení vrtulníku na prostor dotyku a odpoutání vrtulníku (TLOF) vydáno tak, aby vrtulník nevlétnul do prostoru turbulence v úplavu např. stanovením požadované výšky nad RWY, nebo křížováním RWY za bodem dotyku letadla které přistálo.*

RWY can not be determined with sufficient accuracy, the departing helicopter shall not be cleared to take-off. If the RWY should be crossed after the take-off or landing of the IFR aircraft, the crossing of RWY may be cleared immediately after passing. If the RWY should be crossed after passing of departing or landing IFR flight of category M and/or H below the its flight trajectory, the helicopter pilot shall be informed about wake turbulence (also valid for regular VFR flights).

- 2) or if the reduced separation minima is used in the aerodrome vicinity provided that:
- a the aerodrome air traffic controllers have constant visual contact with every aircraft and thus are able to provide adequate separation; or
  - b pilots have constant visual contact with all other aircraft and report they are able to maintain their own separation; or
  - c two aircraft flying consecutively and the pilot behind flying aircraft reports having the front aircraft in sight and being able to maintain the separation.

#### 2.20.5.4 Procedures for a provision of wake turbulence separation between IFR flights and VFR/ special VFR flights

2.20.5.4.1 The minima of time lateral wake turbulence separation between IFR flights and special VFR flights or VFR helicopters departing from touchdown and liftoff area (TLOF) which are not located on the RWY in altitude up to 1000 ft AGL are not provided.

*Note: Touchdown and liftoff areas (TLOF) are neither the same, parallel, or crossing RWY. Helicopter pilot of VFR and special VFR flight shall be informed about wake turbulence behind departing or landing aircraft of a higher wake turbulence category.*

2.20.5.4.2 In case that pilot of helicopter of special VFR flight or VFR flight does not see the traffic on RWY, the ATC clearance shall be issued so that the planned helicopter flight trajectory does not intersect the flight trajectory of the first aircraft at the same altitude or less than 1000 ft (300m) below.

*Note: It is recommended to issue an ATC clearance so that the helicopter crosses the RWY ahead of the point of aircraft rotation.*

2.20.5.4.3 In case of VFR and special VFR flights of helicopters arriving at touchdown and liftoff area (TLOF) which are not located on RWY, the RWY may be crossed after passing of the landing aircraft.

*Note: Wake turbulence only occurs behind an aircraft at the same level or below where its impact is being considered up to 1000 ft below the aircraft. It follows that the wake turbulence over RWY behind landing aircraft may only occur between the THR and touchdown point, where the height of the landing aircraft above THR should be in range from 15 m to 50 m and rapidly decreases. Therefore the helicopter is not expected to pass through this area when crossing the RWY. Where there is a presumption that a helicopter could pass through such area, the clearance to approach the touchdown and liftoff areas (TLOF) shall be issued in the way the helicopter avoids the wake turbulence area, for example by setting the required height over RWY or crossing the RWY behind the touchdown point of an aircraft which has landed.*

2.20.5.4.4 Má-li být vrtulníkem křížována osa RWY za přistávajícím letadlem, musí být křížována na jeho trajektorii letu nebo pod ní ve vzdálenosti, která zajistí, aby plánovaná dráha letu vrtulníku neprotlnula dráhu letu prvního letadla ve stejné hladině nebo méně než 1000 ft (300 m) pod ní.

2.20.5.4.4 If the RWY center line should be crossed by a helicopter behind a landing aircraft, it shall be crossed on or below its flight trajectory in the distance which ensures the planned flight trajectory of the helicopter does not intersect the trajectory of the first aircraft at the same level or less than 1000 ft (300 m) below it.

### 2.20.5.5 Aplikace „Snížených minim rozstupu mezi vrtulníky využívajícími stejnou dráhu pro přistání a vzlet z visu“.

### 2.20.5.5 Application of “Reduced separation minima between helicopters using the same runway for landing and take-off from hover”.

2.20.5.5.1 Snížená minima rozstupu mezi vrtulníky využívajícími stejnou dráhu lze aplikovat ve dne i v noci na RWY 30/12 pro lety VFR, zvláštními lety VFR a IFR.

2.20.5.5.1 Reduced separation minima between helicopters using the same RWY can be applied in day and at night on RWY 30/12 for VFR, special VFR, and IFR flights.

2.20.5.5.2 Přistávací místa na RWY 30 pro vrtulníky využívající stejnou dráhu za použití snížených minim rozstupu pro přistání a vzlet z visu jsou určena místa v následujícím pořadí:

2.20.5.5.2 The following order of landing places on RWY 30 for helicopters using the same runway under reduced separation minima for landing and take-off from hover is stated as follows:

- křižovatka TWY E,
- křižovatka TWY D,
- úroveň bodu F,
- křižovatka TWY C,
- křižovatka TWY B,
- křižovatka TWY A.

- intersection TWY E,
- intersection TWY D,
- level of F point,
- intersection TWY C,
- intersection TWY B,
- intersection TWY A.

Místo / Place	A	B	C	F	D
Vzdálenost / Distance	390 m	300 m	880 m	500 m	300 m
Místo / Place	B	C	F	D	E

2.20.5.5.3 Přistávací místa na RWY 12 pro vrtulníky využívající stejnou dráhu za použití snížených minim rozstupu pro přistání a vzlet z visu jsou určena v opačném pořadí, než je uvedeno v 2.20.5.5.2.

2.20.5.5.3 Landing places on RWY 12 for the helicopters using the same runway under reduced separation minima for landing and take-off are determined in reverse order to that specified in 2.20.5.5.2.

2.20.5.5.4 Snížená minima rozstupu mezi vrtulníky využívajícími stejnou dráhu se mohou aplikovat pouze když:

2.20.5.5.4 Reduced separation minima between helicopters using the same runway can be applied only when:

- a) je přízemní dohlednost 3000 m a více,
- b) není žádná význačná oblačnost pod 1000 ft AAL,
- c) složka zadního větru nesmí překročit 10 kt,
- d) následující vrtulník obdrží informace o předcházejícím vrtulníku.

- a) ground visibility is 3000 m or more;
- b) there are no significant clouds under 1000 ft AAL;
- c) tail wind component shall not exceed 10 kt;
- d) the following helicopter will receive information about the previous helicopter.

2.20.5.5.5 Podmínky pro aplikaci „Snížených minim rozstupu mezi vrtulníky využívajícími stejnou RWY 30/12“.

2.20.5.5.5 The conditions for application of “Reduced separation minima between the helicopters using the same RWY 30/12”.

2.20.5.5.5.1 Je možné vzletět přes letadlo na dráze, a přitom ho přeletět ve výšce ne méně než 90 m (300 ft), ale minimální vzdálenost před vrtulníkem na vzlet musí být ne méně než 1000 m. Je možné přistát přes letadlo na dráze, a přitom ho přeletět ve výšce ne méně než 90 m (300 ft), ale minimální vzdálenost za letadlem na dráze musí být ne méně než 1000 m.

2.20.5.5.5.1 It is possible to take-off over an aircraft on the runway while flying over in a height not less than 90 m (300 ft) over it, but the minimum distance in front of the helicopter for take-off shall be not less than 1000 m. It is possible to land over the airplane on the runway while flying over in a height not less than 90 m (300 ft) over it, but the minimum distance behind the aircraft on the runway shall be not less than 1000 m.

2.20.5.5.5.2 Je možné povolit přistání z visu více vrtulníku do dráhy, pokud bylo specifikované přesné místo přistání.

2.20.5.5.5.2 It is possible to allow a landing from hover of more helicopters on the runway if the exact landing place has been specified.

2.20.5.5.5.3 Povolení k přistání následujícímu vrtulníku nebude vydáno, dokud předcházející vrtulník nepřistane nebo neuvolní dráhu, pokud není odůvodněná jistota, že požadovaný minimální rozstup v souladu se schválenými postupy bude existovat.

2.20.5.5.5.3 A landing clearance for the next helicopter will not be issued until the previous helicopter has landed or vacated the runway unless there is reasonable certainty that the required separation minima will exist in accordance with the approved procedures.

2.20.5.5.5.4 Následující přistávající vrtulník může přiletět na přistávací místo na dráze, jestliže předcházející přistávající/vzlétající vrtulník je od něj vzdálen nejméně 1000 m, nebo pokud již předcházející vrtulník přistál a nechal za sebou volné přistávací místo vzdáleno nejméně 300 m.

2.20.5.5.5.5 Vzlet z kteréhokoliv místa na RWY může být povolen až poté, kdy předcházející vrtulník po vzletu minul bod ve vzdálenosti 1000 m a větší.

2.20.5.5.5.6 Rozstup mezi dvěma po sobě následujícími odlétávajícími vrtulníky musí být zajištěn okamžitě po vzletu druhého vrtulníku.

#### **2.20.5.6 Aplikace „Snížených minim rozstupu mezi vrtulníky využívajícími stejnou dráhu pro přistání s dojezdem a vzlet s rozjezdem“.**

2.20.5.6.1 Snížená minima rozstupu mezi vrtulníky využívajícími stejnou dráhu lze aplikovat ve dne i v noci na RWY 12/30 pro lety VFR, zvláště lety VFR a IFR.

2.20.5.6.2 Snížená minima rozstupu mezi vrtulníky využívajícími stejnou dráhu se mohou aplikovat pouze když:

- je přízemní dohlednost 3000 m a více,
- není žádná význačná oblačnost pod 1000 ft AAL,
- složka zadního větru nesmí překročit 10 kt,
- následující vrtulník obdrží informace o předcházejícím vrtulníku.

2.20.5.6.3 Podmínky pro aplikaci „Snížených minim rozstupu mezi vrtulníky využívajícími stejnou RWY pro přistání s dojezdem a vzlet s rozjezdem“.

2.20.5.6.3.1 Dráha je rozdělena na dva úseky úrovní FOXTROT. Přistání vrtulníku s dojezdem lze povolit do prvního úseku dráhy od začátku RWY 12/30 do úrovně FOXTROT, i když je druhá polovina dráhy od úrovně FOXTROT do konce RWY 12/30 obsazena jiným vrtulníkem, při dodržení vzdálenosti nejméně 1000 m.

2.20.5.6.3.2 Je možné přistát přes letadlo na dráze, a přitom ho přeletět ve výšce ne méně než 90 m (300 ft), ale minimální vzdálenost za letadlem na dráze musí být ne méně než 1000 m.

2.20.5.6.3.3 Povolení k přistání do dráhy následujícímu vrtulníku nebude vydáno, dokud předcházející vrtulník nepřistane nebo neuvolní dráhu, pokud není odůvodněná jistota, že požadovaný minimální rozstup v souladu se schválenými postupy bude existovat.

2.20.5.6.3.4 Vrtulníku může být povolen vzlet, jestliže předcházející odlétávající vrtulník je po vzletu a minul bod ve vzdálenosti 1000 m nebo větší od polohy následujícího vrtulníku. Rozstup mezi dvěma následujícími odlétávajícími vrtulníky musí být zajištěn okamžitě po vzletu druhého vrtulníku.

#### **2.20.6 Požární asistence při spouštění**

2.20.6.1 Na vyžádání velitele letadla TWR zajistí požární asistenci u letadla při spouštění. Žádost předat 5 min před zahájením spouštění.

2.20.5.5.5.4 The next landing helicopter may arrive at a landing place on runway if the previous landing/taking-off helicopter is at least 1000 m away from it, or if the previous helicopter has landed and the free landing place is in distance at least 300 m behind it.

2.20.5.5.5.5 Take-off from any point on a RWY can only be cleared when the previous helicopter has passed a point at a distance of 1000 m or more after taking-off.

2.20.5.5.5.6 The separation between two consecutively departing helicopters shall be ensured immediately after the take-off of the second helicopter.

#### **2.20.5.6 Application of "Reduced separation minima between helicopters using the same runway for running/roll-on landing and running/rolling take-off".**

2.20.5.6.1 Reduced separation minima between helicopters using the same runway can be applied in day and at night on RWY 12/30 for VFR flights, special VFR and IFR flights.

2.20.5.6.2 Reduced separation minima between helicopters using the same runway shall only be applied when:

- ground visibility is 3000 m or more;
- there are no significant clouds under 1000 ft AAL;
- tail wind component shall not exceed 10 kt;
- the following helicopter will receive information about the previous helicopter.

2.20.5.6.2.1 The conditions for application of "Reduced separation minima between helicopters using the same RWY for running/roll-on landing and running/rolling take-off".

2.20.5.6.2.2 The runway is divided into two sections by FOXTROT level. Running/roll-on landing of helicopter may be cleared on the first runway section from RWY 12/30 threshold to FOXTROT level even if the second section of the runway from FOXTROT level to the end of RWY 12/30 is occupied by another helicopter while keeping the distance of at least 1000 m.

2.20.5.6.2.3 It is possible to land over an airplane on the runway while flying over in a height of not less than 90 m (300 ft) over it, but the minimum distance behind an aircraft on the runway shall be not less than 1000 m.

2.20.5.6.2.4 A clearance for landing on runway for the following helicopter will not be issued until the previous helicopter has landed or vacated the runway unless there is reasonable certainty that the required separation minima will exist in accordance with the approved procedures.

2.20.5.6.2.5 Take-off of helicopter can be cleared when the previous helicopter has passed a point at a distance of 1000 m or more from position of the following helicopter. The separation between two following departing helicopters shall be ensured immediately after the take-off of the second helicopter.

#### **2.20.6 Fire assistance for startup**

2.20.6.1 On request of the pilot-in-command the TWR will provide fire assistance to the aircraft at startup. The request shall be submitted 5 minutes before start-up commencement.

## LKNA AD 2.21 POSTUPY PRO OMEZENÍ HLUKU

Níže uvedená omezení se nevztahují na lety v rámci SAR.

### 2.21.1 Omezení letových postupů

Lety v malé výšce provádět mimo obydlená místa a velké vodní plochy.

### 2.21.2 Omezení pozemního provozu a zkoušek letecké techniky

2.21.2.1 Místa k provádění motorových zkoušek:

- stojánky S a M
- prostor před hangárem údržby letadel
- Arm/Disarm PAD S a Arm/Disarm PAD N
- vyhrazená vrtulníková stání (pouze pro vrtulníky)

## LKNA AD 2.22 LETOVÉ POSTUPY

### 2.22.1 Všeobecně

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

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

### 2.22.2 Postupy pro IFR lety

#### 2.22.2.1 Vyčkávání

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

2.22.2.1.2 Z důvodu omezeného prostoru MTMA a blízkosti zakázaného prostoru LKP9 je stanovena maximální rychlost vyčkávání IAS 210 kt (390 km/hod) pro vyčkávání mezi ALT 4000 ft / 1220 m AMSL a FL 60.

#### 2.22.2.2 Přiblížení

2.22.2.2.1 Postupy pro standardní přístrojové přílety k bodům IAF jsou zobrazeny na mapách STAR, od bodu IAF jsou zobrazeny na mapách přiblížení podle přístrojů (IAC).

2.22.2.2.2 Přiblížení okruhem

Přiblížení okruhem je povoleno pouze na sever od osy RWY, tj. 30 R a 12 L. V případě nouze je možné použít i jižní okruh, avšak s přihlédnutím k zakázanému prostoru LKP9.

Bezpečné výšky nad překážkami (OCA) pro jednotlivé RWY - viz mapa přiblížení podle přístrojů (IAC).

#### 2.22.2.3 Odlety

2.22.2.3.1 Postupy pro odlety jsou popsány na následujících stranách a zobrazeny na mapách SID.

## LKNA AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

The following limitations don't apply to SAR flights.

### 2.21.1 Flight procedures restriction

Low-level altitude flights shall be carried out outside populated areas and large water areas.

### 2.21.2 Ground operations and testing restriction

2.21.2.1 The engine run-up test locations are as follows:

- APN S and APN M
- the area in front of the aircraft maintenance hangar
- Arm/Disarm PAD S and Arm/Disarm PAD N
- dedicated helicopter stands (for helicopters only)

## LKNA AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

### 2.22.1 General

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

- Czech Army Aircraft
- military aircraft of other states (regardless of category)

### 2.22.2 Procedures for IFR flights

#### 2.22.2.1 Holding

2.22.2.1.1 Holding procedures are shown on charts IAC "Instrument Approach Chart".

2.22.2.1.2 Holding is restricted due to limited MTMA airspace and proximity of LKP9 prohibited area to max IAS 210 kt (390 kmh) for holding at 4000 ft / 1220 m AMSL to FL 60.

#### 2.22.2.2 Approaches

2.22.2.2.1 Standard instrument approach procedures are depicted on STAR Charts (to IAF) and Instrument Approach Charts (after IAF).

2.22.2.2.2 Visual manoeuvring (circling approach)

Circling north of RWY accepted, i.e. 30 R and 12 L. South circling may be used only in emergency, but avoiding LKP9 prohibited area.

Obstacle clearance altitudes (OCA) for each RWY - see Instrument Approach Chart (IAC).

#### 2.22.2.3 Departures

2.22.2.3.1 The procedures for departures are described on the following pages and displayed on SID charts.

2.22.2.3.2 Při výcvikových letech k nácvičku přiblížení IFR je možno zkrátit trať nezdařeného přiblížení po průletu THR vyžádáním zatáčky doleva na NDB již ve výšce min. 2000 ft AMSL. Pokud řídicí letového provozu tento manévr povolí, musí počítat s případným omezením nezdařeného přiblížení dalšího letadla, aby byla zachována požadovaná separace mezi letadly.

2.22.2.3.3 Spouštění motorů a ATC povolení se žádá na kmitočtu NÁMĚŠŤ VĚŽ. Současně s žádostí je nutno oznámit polohu letadla.

### 2.22.3 Postupy založené na přehledových systémech ATS

2.22.3.1 Přehledové služby ATS jsou poskytovány v prostorech radarového krytí MTMA/MCTR Náměšť a přilehlých TRA v tomto rozsahu:

- monitorování dráhy letu;
- navigační pomoc;
- vektorování;
- zajištění rozstupů;
- přiblížení přesným přiblížovacím radarem na RWY 30 a RWY 12 (pouze pro MIL ACFT, přiblížení CIV ACFT pouze v případě deklarované nouze na žádost pilota).

2.22.3.2 Přehledová zařízení ATS:

- PSR
- SSR
- PAR

2.22.3.3 Minimální nadmořské výšky pro poskytování přehledových služeb ATC v prostoru MTMA a MCTR Náměšť a přilehlých TRA, viz mapa LKNA AD 2-43.

2.22.3.4 Minimum radarového rozstupu v MTMA/MCTR Náměšť je 3 NM / 5,6 km.

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

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

- Pro RWY 30 je stanoveno OCA 1873 ft AMSL / OCH 377 ft;
- Pro RWY 12 je stanoveno OCA 1857 ft AMSL / OCH 308 ft;

2.22.2.3.2 During training flights to practice IFR approach, missed approach track can be shortened after passing the THR by requesting the left turn to the NDB at minimum level 2000 ft AMSL. If the air traffic controller clears this maneuver, he/she shall consider with possible restriction of missed approach of the following aircraft in order to maintain the required separation between the aircraft.

2.22.2.3.3 Engine start-up and ATC clearance are requested at the frequency of NAMEST TOWER. The position of the aircraft shall be reported together with the request.

### 2.22.3 Procedures based on ATS surveillance radar systems

2.22.3.1 ATS surveillance services are provided in the area of radar coverage within Náměšť MTMA/MCTR and adjacent TRAs in the scope as follows:

- flight path monitoring;
- navigation assistance;
- vectoring;
- separation;
- precision surveillance radar approach to RWY 30 and RWY 12 (for MIL ACFT only, the approach for CIV ACFT is provided just in case of a state of emergency declared on pilot's request).

2.22.3.2 ATS surveillance aids:

- PSR
- SSR
- PAR

2.22.3.3 ATC surveillance minimum altitudes within MTMA and MCTR Náměšť and adjacent TRA, see chart LKNA AD 2-43.

2.22.3.4 Minimum radar separation within Náměšť MTMA/MCTR is 3 NM / 5,6 km.

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

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

- For RWY 30: OCA 1873 ft AMSL / OCH 377 ft;
- For RWY 12: OCA 1857 ft AMSL / OCH 308 ft;

**2.22.4 Postupy pro VFR lety**

Při letech vstupujících do MCTR z prostoru třídy G je velitel letadla povinen nejméně 3 minuty před vstupem do MCTR navázat spojení s MTWR/MAPP LKNA a předat následující údaje:

- identifikace letadla;
- typ letadla (pouze při letu bez FPL);
- vstupní bod do MCTR;
- výstupní bod z MCTR (u letů prolétávajících MCTR);
- vypočítaný čas vstupu do MCTR;
- letiště přistání (pouze při letu bez FPL);
- letiště vzletu (pouze při letu bez FPL);
- výšku letu;
- osoby na palubě.

**2.22.4.1 VFR vstupní/výstupní body do/z MCTR a vyčkávací body:**

Označení/Designation	Poloha/Location	Souřadnice/Coordinates	
<b>NOVEMBER</b>	Dolní Heřmanice	49 18 11 N 016 03 43 E	Vstupní / Entry
<b>ECHO</b>	Moravské Bránice	49 04 59 N 016 26 08 E	Vstupní / Entry
<b>SIERRA</b>	Tavíkovice	49 01 59 N 016 06 27 E	Vstupní / Entry
<b>WHISKY</b>	Klučovská Hora	49 10 12 N 015 55 30 E	Vstupní / Entry
<b>ZULU</b>	Zbraslav	49 13 20 N 016 17 35 E	Vstupní / Entry
<b>ALFA</b>	Rybník Bezděkov NW Dalešice	49 08 23 N 016 03 45 E	Vyčkávací / Holding
<b>BRAVO</b>	Olšinský mlýn 0,5 km SE Kralice nad Oslavou	49 11 38 N 016 13 12 E	Vyčkávací / Holding

**2.22.4 Procedures for VFR flights**

For VFR flights entering MCTR from class G airspace the pilot-in-command shall establish radio contact with MTWR/MAPP LKNA at least 3 minutes before entering the CTR and provide the following information:

- identification of aircraft;
- type of aircraft (for flights without FPL only);
- entry point into CTR;
- exit point from CTR (for transiting aircraft);
- estimated time of entry into CTR;
- aerodrome of destination (for flights without FPL only);
- aerodrome of departure (for flights without FPL only);
- level of flight;
- persons on board.

**2.22.4.1 VFR entry/exit points to/from MCTR and holding points:****2.22.4.2 Standardní VFR příletové tratě****2.22.4.2 Standard VFR arrival routes**

Přilety / Arrivals 30/12	Pořadí bodů / Waypoint Sequence
NOVEMBER 1	NOVEMBER - BRAVO
ZULU 1	ZULU - BRAVO
ECHO 1	ECHO - BRAVO
SIERRA 1	SIERRA - ALFA
WHISKY 1	WHISKY - ALFA

**2.22.4.3 Standardní VFR odletové tratě****2.22.4.3 Standard VFR departure routes**

Odlety / Departures 30/12	Pořadí bodů / Waypoint Sequence
NOVEMBER 1	BRAVO - NOVEMBER
ZULU 1	BRAVO - ZULU
ECHO 1	BRAVO - ECHO
SIERRA 1	ALFA - SIERRA
WHISKY 1	ALFA - WHISKY

**2.22.4.4 Let po okruhu**

Provádí se severní okruh. Může se použít i jižní okruh, je však nutno respektovat LKP9.

Okruhy se provádí ve výškách:

- letouny kategorie E:  
3200 ft / 980 m AMSL (1650 ft / 500 m AAL);
- letouny kategorie A, B, C a D:  
3000 ft / 910 m AMSL (1450 ft / 440 m AAL);
- letadla kategorie H:  
2300 ft / 700 m AMSL (750 ft / 230 m AAL).

**2.22.4.4 Flight in traffic circuits**

The northern traffic circuit is being carried out. The southern traffic circuit can also be used, but LKP9 must be respected.

The Traffic circuits are carried out at levels:

- category E aircraft:  
3200 ft / 980 m AMSL (1650 ft / 500 m AAL);
- category A, B, C and D aircraft:  
3000 ft / 910 m AMSL (1450 ft / 440 m AAL);
- category H aircraft:  
2300 ft / 700 m AMSL (750 ft / 230 m AAL).



#### 2.22.4.5 Postupy pro lety balónů v MCTR Náměšť

2.22.4.5.1 Před vzletem balónu z místa uvnitř MCTR Náměšť je pilot balónu povinen vyžádat si letové povolení od MTWR Náměšť ☎ +420 973 438 410.

2.22.4.5.2 Před vzletem balónu z místa mimo MCTR Náměšť v případě, kdy let následně vstoupí do MCTR, je pilot balónu povinen projednat předpokládaný čas vstupu do MCTR, nadmořskou výšku letu a předpokládanou trať letu s MTWR Náměšť ☎ +420 973 438 410.

2.22.4.5.3 Před vstupem do MCTR Náměšť za letu je pilot balónu povinen vyžádat si letové povolení u MTWR Náměšť s časovým předstihem tak, aby byl v případě odmítnutí schopen bezpečně přistát mimo MCTR Náměšť.

2.22.4.5.4 Podmínky vstupu do MCTR Náměšť jsou následující:

- obousměrné rádiové spojení,
- obdržení letového povolení od MTWR Náměšť a dohodnutí postupů pro případ ztráty spojení.

2.22.4.5.5 Lety balónů mohou být výrazně omezeny, je-li to nutné k udržení požadované míry bezpečnosti, plynulosti a hospodárnosti letů v MCTR Náměšť a to zejména v případě, kdy předpokládaná trajektorie letu balónů je konfliktní s provozem v prostoru vzletu a přistání.

#### 2.22.4.5 Procedures for balloon flights in MCTR Namest

2.22.4.5.1 Prior to take-off from a place inside MCTR Namest, a pilot of balloon shall request ATC clearance from MTWR Namest by phone ☎ +420 973 438 410.

2.22.4.5.2 Prior to take-off from a place outside MCTR Namest, if the balloon subsequently enters the MCTR, a pilot of balloon is obliged to negotiate estimated time of entry the MCTR, flight altitude and expected route with MTWR Namest ☎ +420 973 438 410.

2.22.4.5.3 Prior to entering the MCTR Namest, a pilot of balloon in flight is obliged to request ATC clearance from MTWR Namest in advance, so that in case of refusal he/she might be able to land safely outside the MCTR Namest.

2.22.4.5.4 The conditions for entering the MCTR Namest are as follows:

- two-way radio communication,
- receipt of ATC clearance from MTWR Namest and agreeing on procedures for the event of loss of communication.

2.22.4.5.5 Balloons flights may be considerably restricted if necessary to maintain the required level of safety, fluency and efficiency of flights in MCTR Namest, especially when the intended flight path of balloons is conflicting with the traffic in the area of take-off and landing.

## 2.22.5 Standardní přístrojové odletové tratě (SID) 2.22.5 Standard Instrument Departure Routes (SID)

## (SID) - RWY 30

Označení Designation	Trať Track	Po vzletu / After take off		Poznámky Remarks
		Stoupat do Climb to	Spojení Communication	
1	2	3	4	5
<b>BNO 2W</b> BRNO TWO WHISKEY DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu; v 2000 ft / 628 m AMSL doprava tratí 048° do radiálu 293 BNO VOR; doprava tratí 113° na BNO VOR. Straight ahead; at 2000 ft / 628 m AMSL, turn right track 048° to radial 293 BNO VOR; turn right to track 113° to BNO VOR.			
<b>BODAL 4W</b> BODAL FOUR WHISKEY DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu; v 2000 ft / 628 m AMSL doprava tratí 337°; po dosažení 137° LA NDB QDM doleva tratí 317° na BODAL. Straight ahead; at 2000 ft / 628 m AMSL turn right track 337°; on 137°LA NDB QDM turn left 317° to BODAL.			
<b>OKF 4W</b> DEŠNÁ FOUR WHISKEY DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu; v 2000 ft / 628 m AMSL doleva tratí 220° na OKF VOR Straight ahead; at 2000 ft / 628 m AMSL turn left track 220° to OKF VOR.			

## (SID) - RWY 12

Označení Designation	Trať Track	Po vzletu / After take off		Poznámky Remarks
		Stoupat do Climb to	Spojení Communication	
1	2	3	4	5
<b>BNO 2F</b> BRNO TWO FOXTROT DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu; po minutě LA NDB doleva tratí 083° na BNO VOR. Straight ahead; after passing LA NDB turn left track 083° to BNO VOR.			
<b>BODAL 2F</b> BODAL TWO FOXTROT DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu; po minutě LA NDB doleva tratí 358° do R-293 BNO (QDM 293° REP BODAL); R-293 BNO na REP BODAL. Straight ahead; after passing LA NDB turn left track 358° to R-293 BNO (QDM 293° REP BODAL), R-293 BNO to REP BODAL.			
<b>OKF 2F</b> DEŠNÁ TWO FOXTROT DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu; po minutě LA NDB doleva tratí 304°; po dosažení 231° XU NDB QDM doleva tratí 231° na OKF. Straight ahead; after passing LA NDB turn left track 304°; on 231°XU NDB QDM turn left 231° to OKF.			

2.22.6 Standardní přístrojové příletové tratě (STAR) 2.22.6 Standard Instrument Arrival Routes (STAR)

(STAR) - RWY 30

Označení tratě Význačné body Route designation Significant points	MAG trať/track	Vzdálenost Distance NM / km	MNM IFR výška MNM IFR altitude ft / m	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5
<b>BNO 2H</b> BRNO TWO HOTEL ARRIVAL  BNO VOR IAF GIVIP	238°	7,79 / 14,43	4 000 / 1 220	
<b>BODAL 2H</b> BODAL TWO HOTEL ARRIVAL  REP BODAL ODUKO IAF LA NDB	137° 137°	6,06 / 11,22 19,04 / 35,27	4 000 / 1 220 4 000 / 1 220	
<b>OKF 3H</b> DEŠNÁ THREE HOTEL ARRIVAL  OKF VOR REP NA502 IAF LA NDB	063° 063°	18,83 / 34,87 8,13 / 15,07	4 000 / 1 220 4 000 / 1 220	490510,96N 0155916,26E

(STAR) - RWY 12

Označení tratě Význačné body Route designation Significant points	MAG trať/track	Vzdálenost Distance NM / km	MNM IFR výška MNM IFR altitude ft / m	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5
<b>BNO 3K</b> BRNO THREE KILO ARRIVAL  BNO VOR REP NA501 IAF XU NDB	271° 271°	13,39 / 24,79 11,42 / 21,15	4 000 / 1 220 4 000 / 1 220	491033,41N 0162118,02E
<b>BODAL 6K</b> BODAL SIX KILO ARRIVAL  REP BODAL IAF ODUKO	137°	6,06 / 11,22	4 000 / 1 220	RNAV-5 požadováno / required
<b>OKF 6K</b> DEŠNÁ SIX KILO ARRIVAL  OKF VOR REP NA502 IAF XU NDB	063° 020°	18,83 / 34,87 7,35 / 13,61	4 000 / 1 220 4 000 / 1 220	490510,96N 0155916,26E

## LKNA AD 2.23 DOPLŇUJÍCÍ INFORMACE

## LKNA AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

## 2.23.1 Výskyt ptactva v blízkosti letiště

## 2.23.1 Bird concentrations in vicinity of airport

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

2.23.1.1 No permanent nests within aerodrome territory and close neighbourhood.

2.23.1.2 Ranní a večerní tahy ptáků probíhají od rybníků u Studence a Sedlce směrem k vodní nádrži mimo letiště.

2.23.1.2 Morning and evening bird migration take place from lakes Studenec and Sedlec to the water reservoir outside of aerodrome.

2.23.1.3 Denní intervaly zvýšeného výskytu:

2.23.1.2.1 Day intervals of increased incidence.

Intenzivní výskyt v prostoru AD Intensive incidence within AD area	JAN - MAR	APR - JUN	JUL - SEP	OCT - DEC
UTC	0600 - 0900, 1400 - 1700	0600- 1000	0700 - 0900, 1500 - 1700	0700 - 1000, 1500 - 1600
migrující ptáci	havran	racek, holub, hrdlička	racek, holub, hrdlička	havran
migrating birds	rook	gull, pigeon, turtle-dove	gull, pigeon, turtle-dove	rook

2.23.1.4 Průměrná výška letu ptactva je přibližně 100 m AGL, při podzimních tazích přibližně 300 m AGL, výjimečně 500 m AGL.

2.23.1.3 Average height of bird concentration is approximately 100 m AGL, during autumn migrations approximately 300 m AGL, rarely 500 m AGL.

2.23.1.5 Místa největšího ohrožení způsobená přelety ptactva jsou 200 - 600 m před THR RWY 30.

2.23.1.4 Localities with the greatest hazard from the bird movements are 200 – 600 m in front of THR RWY 30.

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

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

## LKNA AD 2.24 MAPY VZTAHUJÍCÍ SE K LETIŠTI

## LKNA AD 2.24 CHARTS RELATED TO THE AERODROME

## Strana / Page

## Název mapy / Chart name

LKNA AD 2-19-1

Letištní mapa - ICAO / Aerodrome Chart - ICAO

LKNA AD 2-19-2

Letištní mapa - ICAO - Značení na pohybové ploše  
Aerodrome Chart - ICAO - Markings on manoeuvring area

LKNA AD 2-19-3

Mapa snížených minim rozstupů pro vrtulníky /  
Reduced Runway Separation for Helicopters

LKNA AD 2-20

Trasy pojiždění pro kritické typy letadel / Taxi Routes for Critical Aircraft Types

AD 2-LKNA-SID RWY 30

Mapa standardních přístrojových odletů - ICAO (SID) RWY 30  
Standard Departure Chart - Instrument - ICAO (SID) RWY 30

AD 2-LKNA-SID RWY 12

Mapa standardních přístrojových odletů - ICAO (SID) RWY 12  
Standard Departure Chart - Instrument - ICAO (SID) RWY 12

AD 2-LKNA-STAR RWY 30

Mapa standardních přístrojových příletů - ICAO (STAR) RWY 30  
Standard Arrival Chart - Instrument - ICAO (STAR) RWY 30

AD 2-LKNA-STAR RWY 12

Mapa standardních přístrojových příletů - ICAO (STAR) RWY 12  
Standard Arrival Chart - Instrument - ICAO (STAR) RWY 12

LKNA AD 2-37-1

Mapa přiblížení podle přístrojů / Instrument Approach Chart ICAO ILS RWY 30

LKNA AD 2-37-2

Seznam traťových bodů / Way point list - ILS RWY 30

LKNA AD 2-37-3

Mapa přiblížení podle přístrojů / Instrument Approach Chart - ICAO NDB RWY 30

LKNA AD 2-37-4

Seznam traťových bodů / Way point list - NDB RWY 30

LKNA AD 2-37-5

Mapa přiblížení podle přístrojů / Instrument Approach Chart - ICAO NDB RWY 12

LKNA AD 2-37-6

Seznam traťových bodů / Way point list - NDB RWY 12

AD 2-LKNA-VFRC

Mapa příletů a odletů za VFR / VFR Arrivals and Departures Chart

LKNA AD 2 - 43

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