

ČESKÁ REPUBLIKA  
CZECH REPUBLIC

ŘÍZENÍ LETOVÉHO PROVOZU ČR, s.p.  
Středisko AIM  
AIR NAVIGATION SERVICES OF THE C.R.  
AIM Centre

Navigační 787  
252 61 Jeneč

AIP AMDT

445/24

PUBLICATION DATE: 17 OCT 24

+420 220 372 841  
+420 220 372 702  
aim@ans.cz  
https://aim.rlp.cz

Seznam AIP SUP platných k datu účinnosti této AIP AMDT/List of AIP SUP valid on the effective date of this AIP AMDT

2021: 17, 20; 2022: 9, 16, 17; 2024: 2, 3, 5, 6, 9, 10.

1) Datum účinnosti

Tato AMDT nabývá účinnosti dne **31 OCT 24**. V tento den zařad'te do AIP ČR přiložené strany.

2) Tato AIP AMDT obsahuje

- GEN - oprava času podání žádosti o změně slotů; rozmístění ceilometru;
- ENR - pravidla pro předložení FPL; Změna kmitočtového kanálu pro létání v dlouhé vlně; nová část pro provoz UAS;
- AD - změna postupů LVP;
- BRNO/Tuřany (LKTB) - doplnění souřadnic stání do PDC;
- České Budějovice (LKCS) - doplnění výšky holdingu do IAC;
- Karlovy Vary (LKKV) - oprava poznámky MAX IAS pro SID RWY 29 KILNU 3F a ODPAL 3F; změna souřadnic VDF;
- PRAHA/Ruzyně (LKPR) - postupy za nízké dohlednosti (LVP).

Z důvodu postupného přechodu na nový publikační systém je kompletně převydána kapitola AD 1.1.

1) Effective date

This AMDT becomes effective on **31 OCT 24**. Insert the attached pages into the AIP C.R. on this day.

2) This AIP AMDT includes

- GEN - correction of the slot change request time; site of ceilometer;
- ENR - rules for the submission of FPL; Frequency channel change for long wave areas; new part for UAS operations;
- AD - change of LVP;
- BRNO/Tuřany (LKTB) - addition of stand coordinates to PDC;
- České Budějovice (LKCS) - addition of holding altitude to IAC;
- Karlovy Vary (LKKV) - correction of remark MAX IAS for SID RWY 29 KILNU 3F and ODPAL 3F; change of VDF coordinates;
- PRAHA/Ruzyně (LKPR) - Low Visibility Procedures (LVP).

Due to the gradual transition to the new publishing system, chapter AD 1.1 is completely republished.

3) Zrušte následující strany

Destroy the following pages

GEN	GEN 0.4-1	03 OCT 24
	GEN 0.4-2	03 OCT 24
	GEN 0.4-3	03 OCT 24
	GEN 0.4-4	03 OCT 24
	GEN 0.4-5	03 OCT 24
	GEN 0.4-6	03 OCT 24
	GEN 0.4-7	03 OCT 24
	GEN 1.2-5	25 JAN 24
	GEN 3.5-7	11 JUL 24
ENR	ENR 0.6-4	23 FEB 23
	ENR 1.10-3	29 DEC 22
	ENR 1.10-4	29 DEC 22
	ENR 1.10-5	29 DEC 22
	ENR 1.10-6	29 DEC 22
	ENR 1.10-7	29 DEC 22
	ENR 5.5-6	25 JAN 24
	-----	-----
AD	AD 0.6-16	18 APR 24
	AD 1.1-1	29 MAR 18
	AD 1.1-2	31 MAR 16
	AD 1.1-3	31 MAR 16
	AD 1.1-4	13 JUL 23
	AD 1.1-5	06 MAR 14
	AD 1.1-6	06 MAR 14
	AD 1.1-7	23 JUN 16
	AD 1.1-8	31 MAR 16
	AD 1.1-9	31 MAR 16
	AD 1.1-10	12 NOV 15

Zařad'te následující strany

Insert the following pages

GEN	GEN 0.4-1	31 OCT 24
	GEN 0.4-2	31 OCT 24
	GEN 0.4-3	31 OCT 24
	GEN 0.4-4	31 OCT 24
	GEN 0.4-5	31 OCT 24
	GEN 0.4-6	31 OCT 24
	GEN 0.4-7	31 OCT 24
	GEN 1.2-5	31 OCT 24
	GEN 3.5-7	31 OCT 24
ENR	ENR 0.6-4	31 OCT 24
	ENR 1.10-3	31 OCT 24
	ENR 1.10-4	31 OCT 24
	ENR 1.10-5	31 OCT 24
	ENR 1.10-6	31 OCT 24
	ENR 1.10-7	31 OCT 24
	ENR 5.5-6	31 OCT 24
	ENR 5.5-20	31 OCT 24
AD	AD 0.6-16	31 OCT 24
	AD 1.1-1	31 OCT 24
	AD 1.1-2	31 OCT 24
	AD 1.1-3	31 OCT 24
	AD 1.1-4	31 OCT 24
	AD 1.1-5	31 OCT 24
	AD 1.1-6	31 OCT 24
	AD 1.1-7	31 OCT 24
	AD 1.1-8	31 OCT 24
	-----	-----
	-----	-----

AD 1.1-11	20 JUL 17	-----	-----
AD 1.1-12	03 MAR 16	-----	-----
AD 1.1-13	03 MAR 16	-----	-----
AD 1.1-14	30 NOV 23	-----	-----
AD 1.1-15	19 JUL 18	-----	-----
AD 1.1-16	13 SEP 18	-----	-----
LKTB AD 2-21-1	3 OCT 24	LKTB AD 2-21-1	31 OCT 24
LKCS AD 2-37-1	13 JUL 23	LKCS AD 2-37-1	31 OCT 24
AD 2-LKKV-1-7	03 OCT 24	AD 2-LKKV-1-7	31 OCT 24
AD 2-LKKV-1-8	03 OCT 24	AD 2-LKKV-1-8	31 OCT 24
AD 2-LKKV-1-16	03 OCT 24	AD 2-LKKV-1-16	31 OCT 24
AD 2-LKPR-37	9 SEP 21	AD 2-LKPR-37	31 OCT 24
AD 2-LKPR-38	14 JUL 22	AD 2-LKPR-38	31 OCT 24
AD 2-LKPR-39	18 APR 24	AD 2-LKPR-39	31 OCT 24
AD 2-LKPR-40	18 APR 24	AD 2-LKPR-40	31 OCT 24
AD 2-LKPR-41	18 APR 24	AD 2-LKPR-41	31 OCT 24
AD 2-LKPR-42	18 APR 24	AD 2-LKPR-42	31 OCT 24
AD 2-LKPR-43	18 APR 24	AD 2-LKPR-43	31 OCT 24
AD 2-LKPR-44	18 APR 24	AD 2-LKPR-44	31 OCT 24
AD 2-LKPR-45	18 APR 24	AD 2-LKPR-45	31 OCT 24
AD 2-LKPR-46	18 APR 24	AD 2-LKPR-46	31 OCT 24
AD 2-LKPR-47	18 APR 24	AD 2-LKPR-47	31 OCT 24
AD 2-LKPR-48	18 APR 24	AD 2-LKPR-48	31 OCT 24
AD 2-LKPR-49	18 APR 24	AD 2-LKPR-49	31 OCT 24
AD 2-LKPR-50	18 APR 24	AD 2-LKPR-50	31 OCT 24
AD 2-LKPR-51	18 APR 24	AD 2-LKPR-51	31 OCT 24
AD 2-LKPR-52	18 APR 24	AD 2-LKPR-52	31 OCT 24
AD 2-LKPR-53	18 APR 24	AD 2-LKPR-53	31 OCT 24
AD 2-LKPR-54	18 APR 24	AD 2-LKPR-54	31 OCT 24
AD 2-LKPR-55	18 APR 24	AD 2-LKPR-55	31 OCT 24
AD 2-LKPR-56	18 APR 24	AD 2-LKPR-56	31 OCT 24
AD 2-LKPR-57	18 APR 24	AD 2-LKPR-57	31 OCT 24
AD 2-LKPR-58	18 APR 24	AD 2-LKPR-58	31 OCT 24
AD 2-LKPR-59	18 APR 24	AD 2-LKPR-59	31 OCT 24
AD 2-LKPR-60	18 APR 24	AD 2-LKPR-60	31 OCT 24
AD 2-LKPR-61	18 APR 24	AD 2-LKPR-61	31 OCT 24
AD 2-LKPR-62	18 APR 24	AD 2-LKPR-62	31 OCT 24
AD 2-LKPR-63	3 OCT 24	AD 2-LKPR-63	31 OCT 24
AD 2-LKPR-64	3 OCT 24	AD 2-LKPR-64	31 OCT 24
-----	-----	AD 2-LKPR-65	31 OCT 24

4) Ruční opravy: NIL

4) Hand amendments: NIL

5) Proved'te záznam této AIP AMDT do GEN 0.2.

5) Record this AIP AMDT to GEN 0.2.

6) Následující publikace jsou zahrnuty do této AIP AMDT a tím zrušeny:

6) The following publications have been incorporated in this AIP AMDT and therefore cancelled:

AIP SUP: NIL

AIP SUP: NIL

AIC: NIL

AIC: NIL

Následující NOTAMy jsou zahrnuty do této AIP AMDT a budou zrušeny NOTAMem.

The following NOTAMs are incorporated in this AIP AMDT. They will be cancelled by NOTAM.

NOTAM: X1480/24

NOTAM: A1480/24

7) Následující AIP SUP byly zrušeny NOTAMem: NIL

7) The following AIP SUP have been cancelled by NOTAM: NIL

- KONEC -

- END -

**GEN 0.4 KONTROLNÍ SEZNAM STRAN AIP**  
**GEN 0.4 CHECKLIST OF AIP PAGES**

<i>Strana / Page</i>	<i>Datum / Date</i>	<i>Strana / Page</i>	<i>Datum / Date</i>
<b>ČÁST 1 - VŠEOBECNÉ INFORMACE (GEN)</b>			
<b>PART 1 - GENERAL (GEN)</b>			
<b>GEN 0</b>			
GEN 0.1-1.....	28 DEC 23	GEN 1.7-2.....	5 OCT 23
GEN 0.1-2.....	11 AUG 22	GEN 1.7-3.....	5 OCT 23
GEN 0.2-1.....	25 JUL 13	GEN 1.7-4.....	5 OCT 23
GEN 0.2-2.....	25 JUL 13	GEN 1.7-5.....	5 OCT 23
GEN 0.2-3.....	1 MAR 18	GEN 1.7-6.....	5 OCT 23
GEN 0.2-4.....	1 MAR 18	GEN 1.7-7.....	5 OCT 23
GEN 0.2-5.....	6 OCT 22	GEN 1.7-8.....	5 OCT 23
GEN 0.2-6.....	6 OCT 22	GEN 1.7-9.....	5 OCT 23
GEN 0.3-1.....	3 OCT 24	GEN 1.7-10.....	5 OCT 23
GEN 0.3-2.....	3 OCT 24	GEN 1.7-11.....	5 OCT 23
GEN 0.4-1.....	31 OCT 24	GEN 1.7-12.....	13 JUN 24
GEN 0.4-2.....	31 OCT 24	GEN 1.7-13.....	5 OCT 23
GEN 0.4-3.....	31 OCT 24	GEN 1.7-14.....	5 OCT 23
GEN 0.4-4.....	31 OCT 24	GEN 1.7-15.....	5 OCT 23
GEN 0.4-5.....	31 OCT 24	GEN 1.7-16.....	5 OCT 23
GEN 0.4-6.....	31 OCT 24	GEN 1.7-17.....	5 OCT 23
GEN 0.4-7.....	31 OCT 24	GEN 1.7-18.....	5 OCT 23
GEN 0.5-1.....	1 DEC 22	GEN 1.7-19.....	13 JUN 24
GEN 0.6-1.....	3 OCT 24	GEN 1.7-20.....	5 OCT 23
GEN 0.6-2.....	5 OCT 23	GEN 1.7-21.....	5 OCT 23
GEN 0.6-3.....	3 OCT 24	GEN 1.7-22.....	5 OCT 23
GEN 0.6-4.....	11 JUL 24	GEN 1.7-23.....	5 OCT 23
<b>GEN 1</b>		GEN 1.7-24.....	5 OCT 23
GEN 1.1-1.....	14 JUL 22	GEN 1.7-25.....	5 OCT 23
GEN 1.1-2.....	14 JUL 22	GEN 1.7-26.....	5 OCT 23
GEN 1.1-3.....	14 JUL 22	GEN 1.7-27.....	5 OCT 23
GEN 1.2-1.....	25 JAN 24	GEN 1.7-28.....	5 OCT 23
GEN 1.2-2.....	25 JAN 24	<b>GEN 2</b>	
GEN 1.2-3.....	25 JAN 24	GEN 2.1-1.....	11 AUG 22
GEN 1.2-4.....	3 OCT 24	GEN 2.1-2.....	11 AUG 22
GEN 1.2-5.....	31 OCT 24	GEN 2.1-3.....	11 AUG 22
GEN 1.2-6.....	25 JAN 24	GEN 2.2-1.....	25 JAN 24
GEN 1.2-7.....	25 JAN 24	GEN 2.2-2.....	25 JAN 24
GEN 1.2-8.....	25 JAN 24	GEN 2.2-3.....	25 JAN 24
GEN 1.2-9.....	25 JAN 24	GEN 2.2-4.....	25 JAN 24
GEN 1.2-10.....	25 JAN 24	GEN 2.2-5.....	5 SEP 24
GEN 1.2-11.....	25 JAN 24	GEN 2.2-6.....	5 SEP 24
GEN 1.2-12.....	25 JAN 24	GEN 2.2-7.....	25 JAN 24
GEN 1.2-13.....	25 JAN 24	GEN 2.2-8.....	25 JAN 24
GEN 1.2-14.....	25 JAN 24	GEN 2.2-9.....	11 JUL 24
GEN 1.2-15.....	25 JAN 24	GEN 2.2-10.....	25 JAN 24
GEN 1.2-16.....	25 JAN 24	GEN 2.2-11.....	25 JAN 24
GEN 1.2-17.....	25 JAN 24	GEN 2.2-12.....	25 JAN 24
GEN 1.2-18.....	3 OCT 24	GEN 2.2-13.....	25 JAN 24
GEN 1.2-19.....	3 OCT 24	GEN 2.2-14.....	25 JAN 24
GEN 1.2-20.....	25 JAN 24	GEN 2.2-15.....	25 JAN 24
GEN 1.3-1.....	11 AUG 22	GEN 2.2-16.....	25 JAN 24
GEN 1.3-2.....	11 AUG 22	GEN 2.2-17.....	25 JAN 24
GEN 1.4-1.....	11 AUG 22	GEN 2.2-18.....	25 JAN 24
GEN 1.4-2.....	11 AUG 22	GEN 2.2-19.....	5 SEP 24
GEN 1.5-1.....	26 JAN 23	GEN 2.2-20.....	25 JAN 24
GEN 1.5-2.....	8 SEP 22	GEN 2.2-21.....	25 JAN 24
GEN 1.5-3.....	29 DEC 22	GEN 2.2-22.....	25 JAN 24
GEN 1.5-4.....	29 DEC 22	GEN 2.2-23.....	25 JAN 24
GEN 1.6-1.....	7 SEP 23	GEN 2.2-24.....	25 JAN 24
GEN 1.6-2.....	23 MAR 23	GEN 2.2-25.....	25 JAN 24
GEN 1.6-3.....	3 OCT 24	GEN 2.2-26.....	25 JAN 24
GEN 1.6-4.....	3 OCT 24	GEN 2.2-27.....	25 JAN 24
GEN 1.6-5.....	1 DEC 22	GEN 2.2-28.....	25 JAN 24
GEN 1.6-6.....	28 DEC 23	GEN 2.2-29.....	25 JAN 24
GEN 1.6-7.....	28 DEC 23	GEN 2.2-30.....	25 JAN 24
GEN 1.6-8.....	3 NOV 22	GEN 2.2-31.....	25 JAN 24
GEN 1.6-9.....	7 SEP 23	GEN 2.2-32.....	5 SEP 24
GEN 1.6-10.....	3 NOV 22	GEN 2.3-1.....	7 NOV 19
GEN 1.7-1.....	5 OCT 23	GEN 2.3-2.....	16 OCT 14
		GEN 2.3-3.....	16 OCT 14
		GEN 2.3-4.....	13 JUL 23
		GEN 2.3-5.....	13 JUL 23
		GEN 2.3-6.....	25 FEB 21
		GEN 2.3-7.....	25 FEB 21

Strana / Page	Datum / Date	Strana / Page	Datum / Date
GEN 2.3-8	25 FEB 21	GEN 4.2-3	1 JAN 24
GEN 2.4-1	23 FEB 23	GEN 4.2-4	1 JAN 24
GEN 2.4-2	8 AUG 24	GEN 4.2-5	1 JAN 24
GEN 2.4-3	8 AUG 24	GEN 4.3-1	1 JAN 22
GEN 2.4-4	8 AUG 24	GEN 4.3-2	1 JAN 22
GEN 2.5-1	3 OCT 24	GEN 4.3-3	29 DEC 22
GEN 2.5-2	3 OCT 24	GEN 4.3-4	19 MAY 22
GEN 2.6-1	11 AUG 22		
GEN 2.7-1	1 OCT 24		
GEN 2.7-3	1 OCT 24		
GEN 2.7-4	1 OCT 24		
GEN 2.7-5	1 OCT 24		
GEN 2.7-6	1 OCT 24		
GEN 2.7-7	1 OCT 24		
GEN 2.7-8	1 OCT 24		
GEN 2.7-9	1 OCT 24		
GEN 2.7-10	1 OCT 24		
GEN 2.7-11	1 OCT 24		
GEN 2.7-12	1 OCT 24		
GEN 2.7-13	1 OCT 24		
GEN 2.7-14	1 OCT 24		
<b>GEN 3</b>			
GEN 3.1-1	3 OCT 24		
GEN 3.1-2	3 OCT 24		
GEN 3.1-3	3 OCT 24		
GEN 3.1-4	3 OCT 24		
GEN 3.1-5	3 OCT 24		
GEN 3.1-6	3 OCT 24		
GEN 3.1-7	3 OCT 24		
GEN 3.2-1	13 JUN 24		
GEN 3.2-2	13 JUN 24		
GEN 3.2-3	13 JUN 24		
GEN 3.2-4	3 OCT 24		
GEN 3.2-5	3 OCT 24		
GEN 3.2-6	8 AUG 24		
GEN 3.2-7	13 JUN 24		
GEN 3.2-8	8 AUG 24		
GEN 3.2-9	8 AUG 24		
GEN 3.3-1	13 JUL 23		
GEN 3.3-2	29 DEC 22		
GEN 3.3-3	28 DEC 23		
GEN 3.4-1	28 DEC 23		
GEN 3.4-2	(AMDT 432/23) 28 DEC 23		
GEN 3.4-3	13 JUL 23		
GEN 3.4-4	22 FEB 24		
GEN 3.4-5	22 FEB 24		
GEN 3.4-6	13 JUL 23		
GEN 3.5-1	11 JUL 24		
GEN 3.5-2	11 JUL 24		
GEN 3.5-3	11 JUL 24		
GEN 3.5-4	11 JUL 24		
GEN 3.5-5	11 JUL 24		
GEN 3.5-6	11 JUL 24		
GEN 3.5-7	31 OCT 24		
GEN 3.5-8	5 SEP 24		
GEN 3.5-9	11 JUL 24		
GEN 3.5-10	11 JUL 24		
GEN 3.6-1	25 JAN 24		
GEN 3.6-2	25 JAN 24		
GEN 3.6-3	25 JAN 24		
<b>GEN 4</b>			
GEN 4.1-1	28 DEC 23		
GEN 4.1-2	16 MAY 24		
GEN 4.1-3	16 MAY 24		
GEN 4.1-4	16 MAY 24		
GEN 4.1-5	16 MAY 24		
GEN 4.1-6	28 DEC 23		
GEN 4.1-7	28 DEC 23		
GEN 4.1-8	28 DEC 23		
GEN 4.1-9	28 DEC 23		
GEN 4.1-10	16 MAY 24		
GEN 4.2-1	1 JAN 24		
GEN 4.2-2	1 JAN 24		
		<b>ČÁST 2 - TRATĚ (ENR)</b>	
		<b>PART 2 - EN-ROUTE (ENR)</b>	
		<b>ENR 0</b>	
		ENR 0.6-1	18 APR 24
		ENR 0.6-2	23 FEB 23
		ENR 0.6-3	13 JUL 23
		ENR 0.6-4	31 OCT 24
		<b>ENR 1</b>	
		ENR 1.1-1	2 NOV 23
		ENR 1.1-2	2 NOV 23
		ENR 1.1-3	2 NOV 23
		ENR 1.1-4	2 NOV 23
		ENR 1.1-5	28 DEC 23
		ENR 1.1-6	2 NOV 23
		ENR 1.1-7	2 NOV 23
		ENR 1.1-8	2 NOV 23
		ENR 1.1-9	2 NOV 23
		ENR 1.1-10	2 NOV 23
		ENR 1.1-11	2 NOV 23
		ENR 1.1-12	2 NOV 23
		ENR 1.1-13	2 NOV 23
		ENR 1.1-14	2 NOV 23
		ENR 1.1-15	2 NOV 23
		ENR 1.1-16	2 NOV 23
		ENR 1.1-17	2 NOV 23
		ENR 1.1-18	2 NOV 23
		ENR 1.1-19	28 DEC 23
		ENR 1.1-20	2 NOV 23
		ENR 1.2-1	15 JUN 23
		ENR 1.2-2	18 APR 24
		ENR 1.2-3	18 APR 24
		ENR 1.2-4	18 APR 24
		ENR 1.2-5	18 APR 24
		ENR 1.2-6	18 APR 24
		ENR 1.2-7	18 APR 24
		ENR 1.2-8	18 APR 24
		ENR 1.2-9	18 APR 24
		ENR 1.2-10	18 APR 24
		ENR 1.2-11	18 APR 24
		ENR 1.3-1	23 FEB 23
		ENR 1.3-2	23 FEB 23
		ENR 1.3-3	23 FEB 23
		ENR 1.3-4	23 FEB 23
		ENR 1.4-1	18 MAY 23
		ENR 1.4-2	1 NOV 01
		ENR 1.4-3	29 JAN 98
		ENR 1.5-1	29 SEP 05
		ENR 1.5-2	26 APR 07
		ENR 1.6-1	21 MAR 24
		ENR 1.6-2	21 MAR 24
		ENR 1.6-3	21 MAR 24
		ENR 1.6-4	21 MAR 24
		ENR 1.6-5	21 MAR 24
		ENR 1.7-1	5 MAR 15
		ENR 1.7-2	9 SEP 21
		ENR 1.7-3	21 MAY 20
		ENR 1.7-4	30 MAR 17
		ENR 1.8-1	11 OCT 18
		ENR 1.9-1	21 JUL 16
		ENR 1.9-2	9 SEP 21
		ENR 1.9-3	28 APR 16
		ENR 1.9-4	29 MAR 18
		ENR 1.9-5	21 JUL 16
		ENR 1.9-6	15 SEP 16
		ENR 1.9-7	15 SEP 16



Strana / Page	Datum / Date	Strana / Page	Datum / Date
ENR 1.9-8	21 JUL 16	ENR 2.1-23	29 DEC 22
ENR 1.9-9	21 JUL 16	ENR 2.1-24	29 DEC 22
ENR 1.9-10	9 SEP 21	ENR 2.1-25	29 DEC 22
ENR 1.9-11	21 JUL 16	ENR 2.1-26	29 DEC 22
ENR 1.9-12	9 SEP 21	ENR 2.1-27	29 DEC 22
ENR 1.9-13	21 JUL 16	ENR 2.1-28	29 DEC 22
ENR 1.9-14	28 APR 16	ENR 2.1-29	29 DEC 22
ENR 1.9-15	15 SEP 16	ENR 2.1-30	29 DEC 22
ENR 1.9-16	28 APR 16	ENR 2.1-31	18 MAY 23
ENR 1.9-17	28 APR 16	ENR 2.1-32	18 MAY 23
ENR 1.9-18	29 DEC 22	ENR 2.1-33	18 MAY 23
ENR 1.9-19	29 DEC 22	ENR 2.1-34	18 MAY 23
ENR 1.9-20	21 JUL 16	ENR 2.2-1	13 JUL 23
ENR 1.9-21	25 MAR 21	ENR 2.2-2	13 JUL 23
ENR 1.10-1	14 JUL 22	ENR 2.2-3	13 JUL 23
ENR 1.10-2	14 JUL 22	ENR 2.2-4	13 JUL 23
ENR 1.10-3	31 OCT 24	ENR 2.2-5	13 JUL 23
ENR 1.10-4	31 OCT 24	ENR 2.2-6	13 JUL 23
ENR 1.10-5	31 OCT 24		
ENR 1.10-6	31 OCT 24	<b>ENR 3</b>	
ENR 1.10-7	31 OCT 24	ENR 3.1-1	4 NOV 21
ENR 1.10-8	14 JUL 22	ENR 3.2-1	4 NOV 21
ENR 1.10-9	14 JUL 22	ENR 3.2-2	4 NOV 21
ENR 1.10-10	14 JUL 22	ENR 3.2-3	4 NOV 21
ENR 1.10-11	21 MAR 24	ENR 3.2-4	4 NOV 21
ENR 1.10-12	14 JUL 22	ENR 3.2-5	4 NOV 21
ENR 1.10-13	23 FEB 23	ENR 3.2-6	4 NOV 21
ENR 1.11-1	22 FEB 24	ENR 3.2-7	4 NOV 21
ENR 1.12-1	18 JUL 96	ENR 3.2-8	4 NOV 21
ENR 1.12-2	18 JUL 96	ENR 3.2-9	13 JUL 23
ENR 1.12-3	18 JUL 96	ENR 3.2-10	4 NOV 21
ENR 1.12-4	18 JUL 96	ENR 3.4-1	4 NOV 21
ENR 1.13-1	25 JUL 02	ENR 3.5-1	4 NOV 21
ENR 1.14-1	28 MAR 96		
ENR 1.14-2	14 APR 05	<b>ENR 4</b>	
ENR 1.14-3	6 MAY 10	ENR 4.1-1	30 NOV 23
ENR 1.14-4	18 AUG 05	ENR 4.1-2	30 NOV 23
ENR 1.14-5	18 AUG 05	ENR 4.2-1	19 JUL 18
ENR 1.14-6	18 AUG 05	ENR 4.3-1	26 MAY 05
ENR 1.14-7	18 AUG 05	ENR 4.4-1	13 JUL 23
ENR 1.14-9	18 AUG 05	ENR 4.4-2	5 OCT 23
ENR 1.14-10	18 AUG 05	ENR 4.4-3	2 NOV 23
ENR 1.14-11	18 AUG 05	ENR 4.4-4	28 DEC 23
ENR 1.14-13	18 AUG 05	ENR 4.5-1	26 MAY 05
ENR 1.14-14	18 AUG 05		
ENR 1.14-15	18 AUG 05	<b>ENR 5</b>	
ENR 1.14-17	27 APR 06	ENR 5.1-1	3 NOV 22
ENR 1.14-18	27 APR 06	ENR 5.1-2	3 NOV 22
ENR 1.14-19	26 MAR 20	ENR 5.1-3	3 NOV 22
ENR 1.14-20	13 JAN 11	ENR 5.1-4	3 NOV 22
ENR 1.14-21	13 JAN 11	ENR 5.1-5	3 NOV 22
		ENR 5.1-6	3 NOV 22
<b>ENR 2</b>		ENR 5.1-7	7 SEP 23
ENR 2.1-1	28 JAN 21	ENR 5.1-8	3 NOV 22
ENR 2.1-2	(AMDT 361/19) 28 FEB 19	ENR 5.1-9	29 DEC 22
ENR 2.1-3	28 FEB 19	ENR 5.1-10	7 SEP 23
ENR 2.1-4	29 DEC 22	ENR 5.2-1	29 DEC 22
ENR 2.1-5	29 DEC 22	ENR 5.2-2	29 DEC 22
ENR 2.1-6	29 DEC 22	ENR 5.2-3	29 DEC 22
ENR 2.1-7	29 DEC 22	ENR 5.2-4	29 DEC 22
ENR 2.1-8	29 DEC 22	ENR 5.2-5	29 DEC 22
ENR 2.1-9	29 DEC 22	ENR 5.2-6	29 DEC 22
ENR 2.1-10	29 DEC 22	ENR 5.2-7	18 MAY 23
ENR 2.1-11	29 DEC 22	ENR 5.2-8	18 MAY 23
ENR 2.1-12	29 DEC 22	ENR 5.2-9	18 MAY 23
ENR 2.1-13	29 DEC 22	ENR 5.2-10	18 MAY 23
ENR 2.1-14	29 DEC 22	ENR 5.2-11	18 MAY 23
ENR 2.1-15	29 DEC 22	ENR 5.2-12	18 MAY 23
ENR 2.1-16	29 DEC 22	ENR 5.2-13	18 MAY 23
ENR 2.1-17	29 DEC 22	ENR 5.2-14	18 MAY 23
ENR 2.1-18	13 JUL 23	ENR 5.2-15	7 SEP 23
ENR 2.1-19	13 JUL 23	ENR 5.2-16	18 MAY 23
ENR 2.1-20	13 JUL 23	ENR 5.2-17	18 MAY 23
ENR 2.1-21	29 DEC 22	ENR 5.2-18	18 MAY 23
ENR 2.1-22	29 DEC 22	ENR 5.2-19	18 MAY 23

Strana / Page	Datum / Date	Strana / Page	Datum / Date
ENR 5.2-20	18 MAY 23	AD 0.6-12	13 JUL 23
ENR 5.2-21	18 MAY 23	AD 0.6-13	13 JUL 23
ENR 5.2-22	18 MAY 23	AD 0.6-14	3 OCT 24
ENR 5.2-23	18 MAY 23	AD 0.6-15	13 JUL 23
ENR 5.2-24	18 MAY 23	AD 0.6-16	31 OCT 24
ENR 5.2-25	21 MAR 24	AD 0.6-17	5 SEP 24
ENR 5.3-1	13 JUL 23	<b>AD 1</b>	
ENR 5.3-2	13 JUL 23	AD 1.1-1	31 OCT 24
ENR 5.4-1	6 OCT 22	AD 1.1-2	31 OCT 24
ENR 5.4-2	8 AUG 24	AD 1.1-3	31 OCT 24
ENR 5.4-3	8 AUG 24	AD 1.1-4	31 OCT 24
ENR 5.4-4	8 AUG 24	AD 1.1-5	31 OCT 24
ENR 5.4-5	8 AUG 24	AD 1.1-6	31 OCT 24
ENR 5.4-6	8 AUG 24	AD 1.1-7	31 OCT 24
ENR 5.4-7	8 AUG 24	AD 1.1-8	31 OCT 24
ENR 5.4-8	8 AUG 24	AD 1.2-1	25 JAN 24
ENR 5.4-9	8 AUG 24	AD 1.2-2	25 JAN 24
ENR 5.4-10	8 AUG 24	AD 1.2-3	25 JAN 24
ENR 5.4-11	8 AUG 24	AD 1.2-4	25 JAN 24
ENR 5.4-12	8 AUG 24	AD 1.2-5	25 JAN 24
ENR 5.4-13	8 AUG 24	AD 1.2-6	25 JAN 24
ENR 5.4-14	8 AUG 24	AD 1.2-7	25 JAN 24
ENR 5.4-15	8 AUG 24	AD 1.2-8	25 JAN 24
ENR 5.4-16	8 AUG 24	AD 1.2-9	25 JAN 24
ENR 5.4-17	(AMDT 441/24) 8 AUG 24	AD 1.3-AD INDEX CHART	2 DEC 21
ENR 5.4-18	8 AUG 24	AD 1.3-3	13 JUL 23
ENR 5.4-19	8 AUG 24	AD 1.3-4	11 AUG 22
ENR 5.4-20	8 AUG 24	AD 1.3-5	7 SEP 23
ENR 5.5-1	25 JAN 24	AD 1.3-6	16 MAY 24
ENR 5.5-2	25 JAN 24	AD 1.4-1	21 OCT 10
ENR 5.5-3	25 JAN 24	AD 1.5-1	22 APR 21
ENR 5.5-4	25 JAN 24		
ENR 5.5-5	25 JAN 24	<b>AD 2</b>	
ENR 5.5-6	31 OCT 24	<b>BRNO/TUŘANY</b>	
ENR 5.5-7	25 JAN 24	AD 2-LKTB-1-1	11 JUL 24
ENR 5.5-8	25 JAN 24	AD 2-LKTB-1-2	3 OCT 24
ENR 5.5-9	25 JAN 24	AD 2-LKTB-1-3	11 JUL 24
ENR 5.5-10	25 JAN 24	AD 2-LKTB-1-4	11 JUL 24
ENR 5.5-11	25 JAN 24	AD 2-LKTB-1-5	3 OCT 24
ENR 5.5-12	25 JAN 24	AD 2-LKTB-1-6	(AMDT 440/24) 11 JUL 24
ENR 5.5-13	25 JAN 24	AD 2-LKTB-1-7	11 JUL 24
ENR 5.5-14	25 JAN 24	AD 2-LKTB-1-8	8 AUG 24
ENR 5.5-15	25 JAN 24	AD 2-LKTB-1-9	11 JUL 24
ENR 5.5-16	25 JAN 24	AD 2-LKTB-1-10	3 OCT 24
ENR 5.5-17	25 JAN 24	AD 2-LKTB-1-11	11 JUL 24
ENR 5.5-18	25 JAN 24	AD 2-LKTB-1-12	11 JUL 24
ENR 5.5-19	25 JAN 24	AD 2-LKTB-1-13	11 JUL 24
ENR 5.5-20	31 OCT 24	AD 2-LKTB-1-14	11 JUL 24
ENR 5.6-1	28 MAR 96	AD 2-LKTB-1-15	11 JUL 24
<b>ENR 6</b>		AD 2-LKTB-1-16	3 OCT 24
ENR 6.1-1 ERC	11 JUL 24	AD 2-LKTB-1-17	11 JUL 24
ENR 6.1-3 ERC	11 JUL 24	AD 2-LKTB-1-18	11 JUL 24
ENR 6.1-5 ERC	11 JUL 24	AD 2-LKTB-1-19	11 JUL 24
ENR 6.1-7 ERC	2 NOV 23	AD 2-LKTB-1-20	11 JUL 24
ENR 6.3-1-AREAS INDEX CHART	13 JUL 23	AD 2-LKTB-1-21	11 JUL 24
ENR 6.3-3-AREAS INDEX CHART	25 JAN 24	AD 2-LKTB-1-22	11 JUL 24
ENR 6.7-RFC	7 NOV 19	AD 2-LKTB-1-23	11 JUL 24
ENR 6.9-ATCSMA	7 SEP 23	AD 2-LKTB-1-24	11 JUL 24
		AD 2-LKTB-1-25	11 JUL 24
		AD 2-LKTB-1-26	11 JUL 24
		AD 2-LKTB-1-27	11 JUL 24
		LKTB AD 2-19-1	21 MAR 24
		LKTB AD 2-19-2	13 JUL 23
		LKTB AD 2-20	21 MAR 24
		LKTB AD 2-21-1	31 OCT 24
		LKTB AD 2-21-3	21 MAR 24
		AD 2-LKTB-RNAV SID RWY 27	21 MAR 24
		AD 2-LKTB-RNAV SID RWY 09	21 MAR 24
		AD 2-LKTB-RNAV STAR RWY 27	11 JUL 24
		AD 2-LKTB-RNAV STAR RWY 09	21 MAR 24
		LKTB AD 2-31	21 MAR 24
		LKTB AD 2-37-1	5 SEP 24
		LKTB AD 2-37-3	5 SEP 24

**ČÁST 3 - LETIŠTĚ (AD)  
PART 3-AERODROMES (AD)**

**AD 0**

AD 0.6-1	12 AUG 21
AD 0.6-2	11 JUL 24
AD 0.6-3	11 JUL 24
AD 0.6-4	3 OCT 24
AD 0.6-5	13 JUN 24
AD 0.6-6	3 OCT 24
AD 0.6-7	3 OCT 24
AD 0.6-8	8 AUG 24
AD 0.6-9	8 AUG 24
AD 0.6-10	3 OCT 24
AD 0.6-11	3 OCT 24





Strana / Page	Datum / Date	Strana / Page	Datum / Date
LKTB AD 2-37-4	5 SEP 24	AD 2-LKKV-1-7	31 OCT 24
LKTB AD 2-37-5	5 SEP 24	AD 2-LKKV-1-8	31 OCT 24
LKTB AD 2-37-7	5 SEP 24	AD 2-LKKV-1-9	3 OCT 24
LKTB AD 2-37-9	5 SEP 24	AD 2-LKKV-1-10	3 OCT 24
LKTB AD 2-37-10	5 SEP 24	AD 2-LKKV-1-11	3 OCT 24
LKTB AD 2-37-11	5 SEP 24	AD 2-LKKV-1-12	3 OCT 24
LKTB AD 2-37-13	5 SEP 24	AD 2-LKKV-1-13	3 OCT 24
AD 2-LKTB-VFRC	21 MAR 24	AD 2-LKKV-1-14	3 OCT 24
LKTB AD 2-41	25 APR 96	AD 2-LKKV-1-15	3 OCT 24
LKTB AD 2-43	21 MAR 24	AD 2-LKKV-1-16	31 OCT 24
		AD 2-LKKV-1-17	3 OCT 24
		AD 2-LKKV-1-18	3 OCT 24
		AD 2-LKKV-1-19	3 OCT 24
		AD 2-LKKV-1-20	3 OCT 24
		LKKV AD 2-19	2 DEC 21
		LKKV AD 2-21	2 DEC 21
		LKKV AD 2-25	13 JUN 24
		AD 2-LKKV-RNAV SID RWY 29	24 MAR 22
		AD 2-LKKV-RNAV SID RWY 11	19 MAY 22
		LKKV AD 2-31	24 MAR 22
		AD 2-LKKV-RNAV STAR RWY 29	24 MAR 22
		AD 2-LKKV-RNAV STAR RWY 11	24 MAR 22
		LKKV AD 2-37-1	2 DEC 21
		LKKV AD 2-37-3	2 DEC 21
		LKKV AD 2-37-4	4 NOV 21
		LKKV AD 2-37-5	2 DEC 21
		LKKV AD 2-37-7	2 DEC 21
		LKKV AD 2-37-8	(AMDT 400/21) 4 NOV 21
		LKKV AD 2-37-9	2 DEC 21
		AD 2-LKKV-VFRC	24 MAR 22
		LKKV AD 2-41	25 APR 96
		LKKV AD 2-43	7 SEP 23
		<b>KBELY</b>	
		AD 2-LKKB-1-1	8 AUG 24
		AD 2-LKKB-1-2	8 AUG 24
		AD 2-LKKB-1-3	8 AUG 24
		AD 2-LKKB-1-4	8 AUG 24
		AD 2-LKKB-1-5	8 AUG 24
		AD 2-LKKB-1-6	8 AUG 24
		AD 2-LKKB-1-7	8 AUG 24
		AD 2-LKKB-1-8	8 AUG 24
		AD 2-LKKB-1-9	8 AUG 24
		AD 2-LKKB-1-10	8 AUG 24
		AD 2-LKKB-1-11	8 AUG 24
		AD 2-LKKB-1-12	8 AUG 24
		AD 2-LKKB-1-13	8 AUG 24
		AD 2-LKKB-1-14	8 AUG 24
		LKKB AD 2-19	8 AUG 24
		AD 2-LKKB-RNAV STAR RWY 24	18 MAY 23
		LKKB AD 2-37-1	(AMDT 441/24) 8 AUG 24
		LKKB AD 2-37-3	(AMDT 441/24) 8 AUG 24
		AD 2-LKKB-VFRC	18 MAY 23
		LKKB AD 2-43	23 MAR 23
		<b>KUNOVICE</b>	
		AD 2-LKKU-1-1	13 JUN 24
		AD 2-LKKU-1-2	8 AUG 24
		AD 2-LKKU-1-3	8 AUG 24
		AD 2-LKKU-1-4	8 AUG 24
		AD 2-LKKU-1-5	8 AUG 24
		AD 2-LKKU-1-6	8 AUG 24
		AD 2-LKKU-1-7	8 AUG 24
		AD 2-LKKU-1-8	8 AUG 24
		AD 2-LKKU-1-9	8 AUG 24
		AD 2-LKKU-1-10	8 AUG 24
		AD 2-LKKU-1-11	(AMDT 441/24) 8 AUG 24
		AD 2-LKKU-1-12	8 AUG 24
		AD 2-LKKU-1-13	8 AUG 24
		AD 2-LKKU-1-14	8 AUG 24
		LKKU AD 2-19-1	24 MAR 22
		LKKU AD 2-19-2	9 SEP 21
		AD 2-LKKU-RNAV SID RWY 20C	25 JAN 24
		AD 2-LKKU-RNAV SID RWY 02C	25 JAN 24
		AD 2-LKKU-RNAV STAR RWY 20C	25 JAN 24
		LKKU AD 2-37-1	15 JUN 23

**ČÁSLAV**

AD 2-LKCV-1-1	8 AUG 24
AD 2-LKCV-1-2	8 AUG 24
AD 2-LKCV-1-3	8 AUG 24
AD 2-LKCV-1-4	8 AUG 24
AD 2-LKCV-1-5	3 OCT 24
AD 2-LKCV-1-6	3 OCT 24
AD 2-LKCV-1-7	3 OCT 24
AD 2-LKCV-1-8	3 OCT 24
AD 2-LKCV-1-9	8 AUG 24
AD 2-LKCV-1-10	8 AUG 24
AD 2-LKCV-1-11	8 AUG 24
AD 2-LKCV-1-12	8 AUG 24
AD 2-LKCV-1-13	8 AUG 24
AD 2-LKCV-1-14	8 AUG 24
LKCV AD 2-19-1	18 APR 24
LKCV AD 2-19-2	18 APR 24
AD 2-LKCV-RNAV SID RWY 31	(AMDT 437/24) 18 APR 24
AD 2-LKCV-RNAV SID RWY 13	18 APR 24
AD 2-LKCV-RNAV STAR RWY 31	(AMDT 437/24) 18 APR 24
AD 2-LKCV-RNAV STAR RWY 13	18 APR 24
LKCV AD 2-37-1	18 APR 24
LKCV AD 2-37-2	18 APR 24
LKCV AD 2-37-3	18 APR 24
LKCV AD 2-37-4	18 APR 24
LKCV AD 2-37-5	18 APR 24
LKCV AD 2-37-6	18 APR 24
LKCV AD 2-37-7	18 APR 24
LKCV AD 2-37-8	18 APR 24
AD 2-LKCV-VFRC	18 APR 24
LKCV AD 2-43	18 APR 24

**ČESKÉ BUDĚJOVICE**

AD 2-LKCS-1-1	13 JUN 24
AD 2-LKCS-1-2	13 JUN 24
AD 2-LKCS-1-3	11 JUL 24
AD 2-LKCS-1-4	13 JUN 24
AD 2-LKCS-1-5	3 OCT 24
AD 2-LKCS-1-6	13 JUN 24
AD 2-LKCS-1-7	13 JUN 24
AD 2-LKCS-1-8	13 JUN 24
AD 2-LKCS-1-9	13 JUN 24
AD 2-LKCS-1-10	13 JUN 24
AD 2-LKCS-1-11	13 JUN 24
AD 2-LKCS-1-12	13 JUN 24
AD 2-LKCS-1-13	13 JUN 24
AD 2-LKCS-1-14	13 JUN 24
LKCS AD 2-19-1	3 OCT 24
AD 2-LKCS-RNAV SID RWY 27	16 MAY 24
AD 2-LKCS-RNAV SID RWY 09	16 MAY 24
LKCS AD 2-31	13 JUL 23
AD 2-LKCS-RNAV STAR RWY 27	11 JUL 24
LKCS AD 2-37-1	31 OCT 24
LKCS AD 2-37-3	(AMDT 425/23) 13 JUL 23
LKCS AD 2-37-4	13 JUL 23
LKCS AD 2-41	13 JUL 23
LKCS AD 2-43	13 JUL 23

**KARLOVY VARY**

AD 2-LKKV-1-1	3 OCT 24
AD 2-LKKV-1-2	3 OCT 24
AD 2-LKKV-1-3	3 OCT 24
AD 2-LKKV-1-4	3 OCT 24
AD 2-LKKV-1-5	3 OCT 24
AD 2-LKKV-1-6	3 OCT 24

Strana / Page	Datum / Date	Strana / Page	Datum / Date
LKKU AD 2-37-2	5 DEC 19	LKMT AD 2-21-3	8 AUG 24
LKKU AD 2-37-3	18 MAY 23	LKMT AD 2-25	13 JUN 24
AD 2-LKKU-VFRC	25 JAN 24	LKMT AD 2-27-1	23 OCT 08
<b>NÁMEŠŤ</b>		AD 2-LKMT-RNAV SID RWY 22	4 NOV 21
AD 2-LKNA-1-1	3 OCT 24	AD 2-LKMT-RNAV SID RWY 04	24 FEB 22
AD 2-LKNA-1-2	3 OCT 24	LKMT AD 2-31	24 FEB 22
AD 2-LKNA-1-3	3 OCT 24	AD 2-LKMT-RNAV STAR RWY 22	4 NOV 21
AD 2-LKNA-1-4	3 OCT 24	AD 2-LKMT-RNAV STAR RWY 04	4 NOV 21
AD 2-LKNA-1-5	3 OCT 24	LKMT AD 2-37-1	30 NOV 23
AD 2-LKNA-1-6	(AMDT 444/24) 3 OCT 24	LKMT AD 2-37-3	4 NOV 21
AD 2-LKNA-1-7	(AMDT 444/24) 3 OCT 24	LKMT AD 2-37-4	4 NOV 21
AD 2-LKNA-1-8	3 OCT 24	LKMT AD 2-37-5	4 NOV 21
AD 2-LKNA-1-9	3 OCT 24	LKMT AD 2-37-7	4 NOV 21
AD 2-LKNA-1-10	3 OCT 24	LKMT AD 2-37-9	18 APR 24
AD 2-LKNA-1-11	3 OCT 24	LKMT AD 2-37-10	28 DEC 23
AD 2-LKNA-1-12	3 OCT 24	LKMT AD 2-37-11	18 APR 24
AD 2-LKNA-1-13	3 OCT 24	LKMT AD 2-37-13	4 NOV 21
AD 2-LKNA-1-14	3 OCT 24	AD 2-LKMT-VFRC	4 NOV 21
AD 2-LKNA-1-15	3 OCT 24	LKMT AD 2-41	25 APR 96
AD 2-LKNA-1-16	3 OCT 24	LKMT AD 2-43	7 SEP 23
AD 2-LKNA-1-17	3 OCT 24	<b>PARDUBICE</b>	
AD 2-LKNA-1-18	3 OCT 24	AD 2-LKPD-1-1	3 OCT 24
AD 2-LKNA-1-19	3 OCT 24	AD 2-LKPD-1-2	3 OCT 24
AD 2-LKNA-1-20	3 OCT 24	AD 2-LKPD-1-3	3 OCT 24
LKNA AD 2-19-1	3 OCT 24	AD 2-LKPD-1-4	3 OCT 24
LKNA AD 2-19-2	3 OCT 24	AD 2-LKPD-1-5	3 OCT 24
LKNA AD 2-19-3	3 OCT 24	AD 2-LKPD-1-6	3 OCT 24
LKNA AD 2-20	3 OCT 24	AD 2-LKPD-1-7	3 OCT 24
AD 2-LKNA-SID RWY 30	3 OCT 24	AD 2-LKPD-1-8	3 OCT 24
AD 2-LKNA-SID RWY 12	3 OCT 24	AD 2-LKPD-1-9	3 OCT 24
AD 2-LKNA-STAR RWY 30	3 OCT 24	AD 2-LKPD-1-10	3 OCT 24
AD 2-LKNA-STAR RWY 12	3 OCT 24	AD 2-LKPD-1-11	3 OCT 24
LKNA AD 2-37-1	3 OCT 24	AD 2-LKPD-1-12	3 OCT 24
LKNA AD 2-37-2	3 OCT 24	AD 2-LKPD-1-13	3 OCT 24
LKNA AD 2-37-3	3 OCT 24	AD 2-LKPD-1-14	3 OCT 24
LKNA AD 2-37-4	3 OCT 24	AD 2-LKPD-1-15	3 OCT 24
LKNA AD 2-37-5	3 OCT 24	LKPD AD 2-19	8 AUG 24
LKNA AD 2-37-6	3 OCT 24	LKPD AD 2-20	21 MAR 24
AD 2-LKNA-VFRC	3 OCT 24	LKPD AD 2-21	18 MAY 23
LKNA AD 2-43	3 OCT 24	LKPD AD 2-25	13 JUN 24
<b>OSTRAVA/MOŠNOV</b>		AD 2-LKPD-RNAV SID RWY 27	3 OCT 24
AD 2-LKMT-1	17 JUN 21	AD 2-LKPD-RNAV SID RWY 09	3 OCT 24
AD 2-LKMT-2	15 JUN 23	AD 2-LKPD-RNAV STAR RWY 09-27	3 OCT 24
AD 2-LKMT-3	15 JUN 23	LKPD AD 2-37-1	3 OCT 24
AD 2-LKMT-4	8 AUG 24	LKPD AD 2-37-3	3 OCT 24
AD 2-LKMT-5	8 AUG 24	LKPD AD 2-37-4	3 OCT 24
AD 2-LKMT-6	11 JUL 24	LKPD AD 2-37-5	3 OCT 24
AD 2-LKMT-7	25 FEB 21	LKPD AD 2-37-6	3 OCT 24
AD 2-LKMT-8	23 APR 20	LKPD AD 2-37-7	3 OCT 24
AD 2-LKMT-9	8 AUG 24	LKPD AD 2-37-8	3 OCT 24
AD 2-LKMT-10	8 AUG 24	LKPD AD 2-37-9	3 OCT 24
AD 2-LKMT-11	16 MAY 24	LKPD AD 2-37-11	3 OCT 24
AD 2-LKMT-12	16 MAY 24	LKPD AD 2-37-12	3 OCT 24
AD 2-LKMT-13	16 MAY 24	LKPD AD 2-37-13	3 OCT 24
AD 2-LKMT-14	16 MAY 24	LKPD AD 2-37-14	3 OCT 24
AD 2-LKMT-15	21 APR 22	AD 2-LKPD-VFRC	8 AUG 24
AD 2-LKMT-16	16 MAY 24	LKPD AD 2-43	23 MAR 23
AD 2-LKMT-17	21 APR 22	<b>PRAHA/RUZYŇ</b>	
AD 2-LKMT-18	21 APR 22	AD 2-LKPR-1	3 NOV 22
AD 2-LKMT-19	29 DEC 22	AD 2-LKPR-2	12 OCT 17
AD 2-LKMT-20	21 APR 22	AD 2-LKPR-3	8 OCT 20
AD 2-LKMT-21	21 APR 22	AD 2-LKPR-4	8 AUG 24
AD 2-LKMT-22	21 APR 22	AD 2-LKPR-5	16 MAY 24
AD 2-LKMT-23	24 MAR 22	AD 2-LKPR-6	16 MAY 24
AD 2-LKMT-24	4 NOV 21	AD 2-LKPR-7	13 JUN 24
AD 2-LKMT-25	4 NOV 21	AD 2-LKPR-8	3 OCT 24
AD 2-LKMT-26	4 NOV 21	AD 2-LKPR-9	26 JAN 23
AD 2-LKMT-27	4 NOV 21	AD 2-LKPR-10	11 AUG 22
AD 2-LKMT-28	25 JAN 24	AD 2-LKPR-11	30 NOV 23
AD 2-LKMT-29	25 JAN 24	AD 2-LKPR-12	8 AUG 24
AD 2-LKMT-30	8 AUG 24	AD 2-LKPR-13	25 JAN 24
LKMT AD 2-19-1	8 AUG 24	AD 2-LKPR-14	3 NOV 22
LKMT AD 2-19-2	24 MAY 18	AD 2-LKPR-15	22 FEB 24
LKMT AD 2-21-1	8 AUG 24	AD 2-LKPR-16	13 JUN 24





Strana / Page	Datum / Date	Strana / Page	Datum / Date
AD 2-LKPR-17	13 JUL 23	LKPR AD 2-37-9	16 MAY 24
AD 2-LKPR-18	22 FEB 24	LKPR AD 2-37-10	5 DEC 19
AD 2-LKPR-19	8 AUG 24	LKPR AD 2-37-11	16 MAY 24
AD 2-LKPR-20	5 SEP 24	LKPR AD 2-37-15	3 NOV 22
AD 2-LKPR-21	30 NOV 23	LKPR AD 2-37-17	3 NOV 22
AD 2-LKPR-22	5 SEP 24	LKPR AD 2-37-18	5 DEC 19
AD 2-LKPR-23	15 JUN 23	LKPR AD 2-37-19	3 NOV 22
AD 2-LKPR-24	25 MAR 18	LKPR AD 2-37-21	3 NOV 22
AD 2-LKPR-25	29 DEC 22	LKPR AD 2-37-23	3 NOV 22
AD 2-LKPR-26	11 OCT 18	LKPR AD 2-37-24	5 DEC 19
AD 2-LKPR-27	27 FEB 20	LKPR AD 2-37-25	3 NOV 22
AD 2-LKPR-28	21 MAR 24	AD 2-LKPR-VFRC	18 APR 24
AD 2-LKPR-29	21 APR 22	AD 2-LKPR-CAC	21 MAR 24
AD 2-LKPR-30	28 MAR 19	LKPR AD 2-41	14 SEP 17
AD 2-LKPR-31	28 JAN 21	LKPR AD 2-43	23 MAR 23
AD 2-LKPR-32	9 SEP 21		
AD 2-LKPR-33	9 SEP 21	<b>PRAHA/VODOCHODY</b>	
AD 2-LKPR-34	29 DEC 22	AD 2-LKVO-1-1	3 OCT 24
AD 2-LKPR-35	29 DEC 22	AD 2-LKVO-1-2	5 SEP 24
AD 2-LKPR-36	29 DEC 22	AD 2-LKVO-1-3	5 SEP 24
AD 2-LKPR-37	31 OCT 24	AD 2-LKVO-1-4	3 OCT 24
AD 2-LKPR-38	31 OCT 24	AD 2-LKVO-1-5	5 SEP 24
AD 2-LKPR-39	31 OCT 24	AD 2-LKVO-1-6	5 SEP 24
AD 2-LKPR-40	31 OCT 24	AD 2-LKVO-1-7	3 OCT 24
AD 2-LKPR-41	31 OCT 24	AD 2-LKVO-1-8	3 OCT 24
AD 2-LKPR-42	31 OCT 24	AD 2-LKVO-1-9	3 OCT 24
AD 2-LKPR-43	31 OCT 24	AD 2-LKVO-1-10	3 OCT 24
AD 2-LKPR-44	31 OCT 24	AD 2-LKVO-1-11	5 SEP 24
AD 2-LKPR-45	31 OCT 24	AD 2-LKVO-1-12	5 SEP 24
AD 2-LKPR-46	31 OCT 24	AD 2-LKVO-1-13	5 SEP 24
AD 2-LKPR-47	31 OCT 24	LKVO AD 2-19-1	5 SEP 24
AD 2-LKPR-48	31 OCT 24	AD 2-LKVO-SID RWY 10	28 DEC 23
AD 2-LKPR-49	31 OCT 24	AD 2-LKVO-SID RWY 28	28 DEC 23
AD 2-LKPR-50	31 OCT 24	AD 2-LKVO-RNAV STAR RWY 10-28	(AMDT 432/23) 28 DEC 23
AD 2-LKPR-51	31 OCT 24	LKVO AD 2-37-1	28 DEC 23
AD 2-LKPR-52	31 OCT 24	LKVO AD 2-37-3	28 DEC 23
AD 2-LKPR-53	31 OCT 24	LKVO AD 2-37-5	(AMDT 432/23) 28 DEC 23
AD 2-LKPR-54	31 OCT 24	LKVO AD 2-37-6	28 DEC 23
AD 2-LKPR-55	31 OCT 24	LKVO AD 2-37-7	28 DEC 23
AD 2-LKPR-56	31 OCT 24	LKVO AD 2-37-9	(AMDT 432/23) 28 DEC 23
AD 2-LKPR-57	31 OCT 24	LKVO AD 2-37-10	28 DEC 23
AD 2-LKPR-58	31 OCT 24	LKVO AD 2-37-11	28 DEC 23
AD 2-LKPR-59	31 OCT 24	AD 2-LKVO-VFRC	28 DEC 23
AD 2-LKPR-60	31 OCT 24	LKVO AD 2-43	28 DEC 23
AD 2-LKPR-61	31 OCT 24		
AD 2-LKPR-62	31 OCT 24		
AD 2-LKPR-63	31 OCT 24		
AD 2-LKPR-64	31 OCT 24		
AD 2-LKPR-65	31 OCT 24		
LKPR AD 2-19-1	(AMDT 439/24) 13 JUN 24		
LKPR AD 2-19-2	13 JUN 24		
LKPR AD 2-20-1	5 SEP 24		
LKPR AD 2-21-1	(AMDT 439/24) 13 JUN 24		
LKPR AD 2-21-5	13 JUN 24		
LKPR AD 2-21-7	3 NOV 22		
LKPR AD 2-21-9	3 NOV 22		
LKPR AD 2-25-1	13 JUN 24		
LKPR AD 2-25-3	13 JUN 24		
LKPR AD 2-25-5	3 OCT 24		
LKPR AD 2-27-1	22 MAY 97		
LKPR AD 2-27-3	3 MAY 12		
AD 2-LKPR-RNAV SID RWY 24	29 DEC 22		
AD 2-LKPR-RNAV SID RWY 30	29 DEC 22		
AD 2-LKPR-RNAV SID RWY 06	29 DEC 22		
AD 2-LKPR-RNAV SID RWY 12	29 DEC 22		
LKPR AD 2-31	29 DEC 22		
AD 2-LKPR-RNAV STAR RWY 24	3 NOV 22		
AD 2-LKPR-RNAV STAR RWY 30	3 NOV 22		
AD 2-LKPR-RNAV STAR RWY 06	3 NOV 22		
AD 2-LKPR-RNAV STAR RWY 12	3 NOV 22		
LKPR AD 2-37-1	16 MAY 24		
LKPR AD 2-37-3	16 MAY 24		
LKPR AD 2-37-4	5 DEC 19		
LKPR AD 2-37-5	3 NOV 22		
LKPR AD 2-37-7	3 NOV 22		

Záměrně nepoužito  
Intentionally Left Blank

Tel: +420 220 116 057  
E-mail: PRGSP7X@prg.aero (zasílání žádosti o sloty - formát SCR, GCR)  
slot.coord@prg.aero (ostatní komunikace)

Provozní doba: H24

#### 1.2.1.8.1 Podání žádosti

1.2.1.8.1.1 Žádost o sloty se předkládá písemně prostřednictvím formátovaných zpráv SCR a GCR (GCR zpráva se použije pouze tehdy, když nelze použít zprávu SCR). Pravidla pro sestavení zpráv jsou dána v SSIM IATA manuálu (Standard Schedules Information Manual).

Žádost o sloty se předkládá nejpozději dvacet čtyři (24) hodin před plánovaným časem příletu/odletu letadla na/z letiště PRAHA/Ruzyně. V případě technických přistání, technických přeletů, zkušebních nebo výcvikových letů, vojenských a státních letadel, sanitních letů, letů "General aviation" a letů "Business Aviation" je možno předložit žádost nejpozději jednu (1) hodinu před plánovaným časem příletu/odletu letadla na/z letiště PRAHA/Ruzyně. Ve všech případech rozhoduje čas přijetí zprávy s žádostí o slot koordinátorem letiště.

1.2.1.8.1.2 Podání žádosti o změně slotů Pro lety za účelem přepravy cestujících (pravidelné, doplňkové a plánované chartery), pravidelné cargo lety a pravidelné lety pro dopravu pošty (nikoliv ad hoc lety) není nutno žádat změnu slotu, pokud doba zpoždění nepřesáhne 120 minut a zároveň nepřesáhne čas 23:59 UTC operačního dne.

1.2.1.8.1.3 V případě, že koordinátor letiště nabídne dopravci z kapacitních důvodů časový posun žádaného slotu, je dopravce povinen akceptovat nebo odmítnout posun do tří (3) pracovních dnů od zaslání takové nabídky koordinátorem, nejpozději však do jedné (1) hodiny před uskutečněním letu v případě technických přistání, technických přeletů, zkušebních nebo výcvikových letů, vojenských a státních letadel, resp. do uskutečnění letu v případě sanitních letů, letů "General Aviation", a letů "Business Aviation". Po této lhůtě pozbývá koordinátorem navrhovaný posun platnost a v případě žádosti o změnu slotu je slot vrácen do původního potvrzeného stavu. V případě nové žádosti je navrhovaný slot zrušen a let bude považován za nekoordinovaný. V uvedených případech rozhoduje čas přijetí zprávy koordinátorem letiště.

#### 1.2.1.8.2 Porušení koordinačních postupů

Za porušení koordinačních mechanismů se považuje:

- uskutečnění letu bez předchozího přidělení letištního slotu koordinátorem letiště;
- úmyslné nedodržení koordinovaného času, tzn. let u kterého byla provedena koordinace ve smyslu ustanovení uvedených výše, ale skutečný blokový čas po přistání nebo před odletem letadla se odchyluje o více než 20 minut od slotu přiděleného koordinátorem letiště bez vážných příčin (povětrnostní podmínky, traťový slot apod.) a bez náležitého zdůvodnění formou zaslání kódu zpoždění a náležitého času zpoždění. V případě letu s přiděleným slotem mimo období nočního hlukového omezení, u kterého je blokový čas po přistání nebo před odletem letadla v období nočního hlukového omezení od 2100 (2000) do 0500 (0400), platí povolená odchylka 10 minut.
- nedodržení koordinovaného typu letadla či nesplnění kritérií pro zařazení do jedné z hlukových kategorií 1 až 9 v období nočního hlukového omezení 2100 (2000) do 0500 (0400) dle AIP, LKPR AD 2.21;
- neuskutečnění letu, pro který byl koordinátorem letiště přidělen letištní slot, bez předchozího zrušení letištního slotu u koordinátora letiště.

Rozhodnutí zda se jedná o porušení koordinačních mechanismů je v plné pravomoci koordinátora letiště.

Tel: +420 220 116 057  
E-mail: PRGSP7X@prg.aero (sending slots requests - format SCR, GCR)  
slot.coord@prg.aero (other communication)

Hours of operation: H24

#### 1.2.1.8.1 The request submission

1.2.1.8.1.1 Application for slots shall be submitted in the writing form as formatted messages SCR and GCR (GCR message will be applied if the SCR message cannot be used). Rules for creation of messages are in the SSIM IATA manual (Standard Schedules Information Manual).

Requests for slots shall be submitted at least twenty-four (24) hours before intended arrival/departure time to/from PRAHA/Ruzyně airport. In case of technical landing, technical flight, test or training flights, military or state aircraft, medical flights, flights of "General Aviation" and flights of "Business Aviation", it is possible to submit the request at least one (1) hour before intended time of arrival/departure to/from PRAHA/Ruzyně airport. Time of receipt of the request message by the airport coordinator is determinant in all cases.

1.2.1.8.1.2 Submission of requests for change of slots for flights with the purpose of passenger transport (scheduled, supplementary and planned charter flights), scheduled cargo flights and scheduled post service flights (not ad hoc flights) it is not required to request change of slot if the delay time does not exceed 120 minutes together with not exceeding 23:59 UTC of the operational day.

1.2.1.8.1.3 If the airport coordinator offers the carrier a shift of the requested slot due to capacity reasons, the carrier is obliged to accept or refuse the shift within three (3) working days from sending such offer by the coordinator, at least one (1) hour before the flight execution in case of technical landing, technical flight, test or training flight, military or state aircraft, or till execution of the flight in case of medical flight, "General Aviation" or "Business Aviation" flight. After this deadline the shift proposed by the coordinator expires and in case of request for a slot change the slot is reverted to the original confirmed state. In case of a new slot request the proposed slot is withdrawn and the flight will be considered non-coordinated. In mentioned cases the time of receipt of the message by the airport coordinator is determinant.

#### 1.2.1.8.2 Breach of coordination mechanisms

A breach of coordination mechanisms is considered when:

- execution of flight without previous allocation of a slot by the airport coordinator;
- intentional breach of coordinated time, which means the coordination has been done for the flight in accordance with the above mentioned articles but the real block time after arrival or before departure differs more than 20 minutes from the time allocated by the coordinator without serious reasons (meteorological condition, en-route slot etc) and without adequate justification by sending a delay code and appropriate time of delay. In case of a flight with the assigned slot outside time of night noise restriction, in which the block time is after landing or before take-off of the aircraft during the period of night noise from 2100 (2000) to 0500 (0400), a tolerance of 10 minutes is applied.
- breach of coordinated type of aircraft or failure to comply with the criteria for inclusion in one of the noise categories 1 to 9 during the period of night noise restriction 2100 (2000) to 0500 (0400) according to AIP, LKPR AD 2.21;
- a flight for which a slot, which was allocated by the airport coordinator, is not realized and cancellation of the slot by the airport coordinator has not been requested in advance.

Decision if coordination mechanisms have been breached is in full competence of the airport coordinator.



### 1.2.1.8.3 Poplatek za porušení koordinačních mechanismů

1.2.1.8.3.1 Na základě rozhodnutí koordinátora letiště vybírá provozovatel koordinovaného letiště nadstandardní poplatek za porušení koordinačních mechanismů:

- podle bodu **GEN 1.2 para 1.8.2 a)** ve výši 2000 EUR pro letadla s MTOM vyšší než 15 000 kg a 1000 EUR pro letadla s MTOM do 15 000 kg včetně; v případě porušení koordinačních postupů v období nočního hlukového omezení od 2100 (2000) do 0500 (0400) je poplatek ve výši 2500 EUR pro letadla s MTOM vyšší než 15 000 kg a 1250 EUR pro letadla s MTOM do 15 000 kg včetně;
- podle bodu **GEN 1.2 para 1.8.2 b)** ve výši 1000 EUR pro letadla s MTOM vyšší než 15 000 kg a 500 EUR pro letadla s MTOM do 15 000 kg včetně; v případě porušení koordinačních postupů v období nočního hlukového omezení od 2100 (2000) do 0500 (0400) je poplatek ve výši 1500 EUR pro letadla s MTOM vyšší než 15 000 kg a 750 EUR pro letadla s MTOM do 15 000 kg včetně;
- podle bodu **GEN 1.2 para 1.8.2 c)** ve výši 1000 EUR pro letadla s MTOM vyšší než 15 000 kg a 500 EUR pro letadla s MTOM do 15 000 kg včetně v případě, že letadla odpovídají kritériím pro zařazení do hlukové kategorie 10 nebo 11; v případě, že letadla odpovídají kritériím pro zařazení do jedné z hlukových kategorií 12 až 14 je nadstandardní poplatek ve výši 1200 EUR pro letadla s MTOM vyšší než 15 000 kg a 600 EUR pro letadla s MTOM do 15 000 kg včetně;
- podle bodu **GEN 1.2 para 1.8.2 d)** ve výši 500 EUR pro přilet nebo odlet letadla s MTOM vyšší než 15 000 kg a 250 EUR pro přilet nebo odlet letadla s MTOM do 15 000 kg včetně.

### 1.2.1.9 Přestupky

Porušení nebo přestupky proti ustanovením AIP České republiky mohou mít za následek odebrání povolení nebo schválení vydaných Odborem civilního letectví Ministerstva dopravy, která se vyžadují dále, nebo jiné sankce stanovené příslušnými předpisy České republiky. Toto jednání provozovatele bude rovněž oznámeno příslušnému národnímu leteckému úřadu státu provozovatele letadla.

### 1.2.1.10 Bezpečnostní program

Pro pravidelnou nebo nepravidelnou (sérii letů) leteckou dopravu pro obchodní účely na/z území České republiky musí mít letecký dopravce zaveden bezpečnostní program v souladu s ICAO Annexem 17, Dokumentem 30 ECAC a nařízením (ES) č. 300/2008.

### 1.2.1.11 Výskyt nakažlivé nemoci na palubě přilétávajícího letadla

#### 1.2.1.11.1 Postup velitele letadla

Jakmile je velitel letadla známo, že se na palubě letadla nachází cestující, u kterého je podezření z nakažlivé nemoci, musí tuto skutečnost oznámit stanovišti letových provozních služeb, se kterými je právě ve spojení, spolu se žádostí, aby zpráva byla předána na letištní řídicí věž letiště určení. Zpráva musí obsahovat volací znak letadla, letiště odletu, letiště určení, předpokládaný čas přistání, počet zasažených cestujících, počet osob na palubě a výraz "nakažlivá nemoc". Například:

*"(stanoviště ATS), (volací znak letadla) ŽÁDÁM O PŘEDÁNÍ NÁSLEDUJÍCÍ INFORMACE NA LETIŠTNÍ ŘÍDICÍ VĚŽ (letiště určení) CO NEJDŘÍVE. OZNAMTE AŽ BUDETE PŘIPRAVENI PRO PŘÍJEM."*

*"(volací znak letadla), OZNAMTE LETIŠTNÍ ŘÍDICÍ VĚŽI (letiště určení), ŽE (volací znak letadla), LETIŠTĚ ODLETU (letiště odletu) PŘEDPOKLÁDÁME (letiště určení) V (čas) OSOB NA PALUBĚ (počet) HLÁSÍME (počet) PŘÍPAD/Ů NAKAŽLIVÉ NEMOCI NA PALUBĚ"*

### 1.2.1.8.3 Charge for breach of coordination mechanisms

1.2.1.8.3.1 The airport operator collects an additional fee for breach of the coordination mechanisms in accordance with the decision of the coordinator:

- according to **GEN 1.2 para 1.8.2 a)** 2000 EUR for aircraft with MTOW higher than 15 000 kg and 1000 EUR for aircraft with MTOW less or equal to 15 000 kg; in case of breach of coordination procedures during the period of night noise restriction from 2100 (2000) to 0500 (0400) the fee is 2500 EUR for aircraft with MTOW higher than 15 000 kg and 1250 EUR for aircraft with MTOW less or equal to 15 000 kg.
- according to **GEN 1.2 para 1.8.2 b)** 1000 EUR for aircraft with MTOW higher than 15 000 kg and 500 EUR for aircraft with MTOW less or equal to 15 000 kg; in case of breach of coordination procedures during the period of night noise restriction from 2100 (2000) to 0500 (0400) the fee is 1500 EUR for aircraft with MTOW higher than 15 000 kg and 750 EUR for aircraft with MTOW less or equal to 15 000 kg;
- according to **GEN 1.2 para 1.8.2 c)** 1000 EUR for aircraft with MTOW higher than 15 000 kg and 500 EUR for aircraft with MTOW less or equal to 15 000 kg in case that aircraft comply with the criteria for inclusion to one of the noise categories 10 or 11; in case that aircraft comply with the criteria for inclusion to one of the noise categories from 12 to 14 the additional fee is 1200 EUR for aircraft with MTOW higher than 15 000 kg and 600 EUR for aircraft with MTOW less or equal to 15 000 kg;
- according to **GEN 1.2 para 1.8.2 d)** 500 EUR for arrival or departure of aircraft with MTOW higher than 15 000 kg and 250 EUR for arrival or departure of aircraft with MTOW less or equal to 15 000 kg.

### 1.2.1.9 Infractions

The offences or the infractions of the provision of the AIP of the Czech Republic may result in the withdrawal of the permission or the approval issued by the Civil Aviation Department of the Ministry of Transport which are required hereinafter or other sanctions determined by the relevant regulations of the Czech Republic. This act of operator will be notified to a relevant national aviation authority of state of the aircraft operator.

### 1.2.1.10 Air carrier security program

For the scheduled or non-scheduled (series of flights) air transport for commercial purposes to/from the territory of the Czech Republic, the air carrier shall have established a security program in accordance with ICAO Annex 17, Doc 30 ECAC and the Regulation (EC) No.300/2008.

### 1.2.1.11 The occurrence of communicable disease on board of an inbound aircraft

#### 1.2.1.11.1 Procedure for pilot-in-command

As soon as the pilot-in-command (PIC) becomes aware that a passenger being on board an aircraft is suspected of suffering from communicable disease, the PIC shall report this to the air traffic services unit which he/she is currently communicating with, along with a request that a message shall be forwarded to the destination aerodrome control tower. The message shall include the aircraft's call sign, aerodrome of departure, destination aerodrome, estimated time of arrival, number of passengers affected, number of persons on board and the words "communicable disease". For example:

*"(ATS unit), (call sign) REQUEST THE FOLLOWING INFORMATION BE FORWARDED AS SOON AS POSSIBLE TO (destination aerodrome) TOWER. ADVISE READY TO COPY"*

*"(call sign), ADVISE (destination aerodrome) TOWER THAT (call sign), DEPARTURE AERODROME (departure aerodrome) ESTIMATING (destination aerodrome) AT (time) PERSONS ON BOARD (number) REPORTING (number) CASE(S) OF COMMUNICABLE DISEASE ON BOARD"*

Název stanice / Směrovací značka  Name of station / Location indicator	Typ a četnost pozorování / automatické pozorovací zařízení  Type and frequency of observation / automatic observing equipment	Druhy MET hlášení a doplňující informace  Types of MET reports and Supplementary Information included	Pozorovací systém a Umístění  Observation System and Site(s)	Provozní doba Hours of operation (UTC)	Klimatologická informace  Climatological information
1	2	3	4	5	6
<b>OSTRAVA/ Mošnov LKMT</b>	Pravidelná půlhodinová pozorování a mimořádná pozorování  Routine half-hourly observations and special observations	METAR - 1/2 HR, SPECI	Letiště je vybaveno automatizovaným meteorologickým pozorovacím systémem (AWOS) pro letecký provoz za podmínek II/IIIb kategorie.  The aerodrome is equipped with the automated weather observation system (AWOS) for Category II/ IIIb air traffic operations.  <b>Rozmístění jednotlivých přístrojů / Sites</b>  Anemometry: / Anemometers: 300 m od / from THR RWY 22, 350 m od / from THR RWY 04, 1100 m od / from THR RWY 22.  RVR EQPT: transmisometry / transmissometers 350 m a / and 1900 m od / from THR RWY 22 a / and 350 m od / from THR RWY 04.  Ceilometr: / Ceilometer: 350 m od / from THR RWY 22 a / and 350 m od / from THR RWY 04.  Teploměr: / Thermometer: u anemometru / at Anemometer 1100 m od / from THR RWY 22  Viz mapa AD / See AD chart	H24	Letištní klimatologické přehledy k dispozici  Aerodrome climatological summaries AVBL
<b>Pardubice LKPD</b>	Pravidelná půlhodinová pozorování a mimořádná pozorování  Routine half-hourly observations and special observations	METAR 1/2 HR, SPECI, TREND	Letiště je vybaveno meteorologickými přístroji pro letecký provoz za provozních podmínek I. kategorie.  The aerodrome is equipped with meteorological instruments for Category I air traffic operations.  <b>Rozmístění jednotlivých přístrojů / Sites</b>  Anemometry: / Anemometers: 159 m od / from THR RWY 27 a / and 169 m od / from THR RWY 09.  RVR EQPT: FS11P a / and FS11 300 m od / from THR RWY 27 a / and 245 m od / from THR RWY 09.  Ceilometr: / Ceilometer: 1037 m před / in front of THR RWY 27 a / and 170 m od / from THR RWY 09 na MET měrném pozemku / at MET garden  Teploměr: / Thermometer: na MET měrném pozemku / at MET garden  Viz mapa AD / See AD chart	H24	Letištní klimatologické přehledy k dispozici  Aerodrome climatological summaries AVBL
<b>PLZEŇ/Líně LKLN</b>	Nepřetržitě automatické pozorovací zařízení  Continuously working automatic observation equipment	AUTO METAR - 1/2 HR, AUTO SPECI	Automatická letecká meteorologická stanice stacionární AWS310-SITE - stav počasí, dohlednost, vítr, teplota, tlak a oblačnost v blízkosti stanoviště Letecké zdravotnické záchrané služby (LZZS).  Automatic Weather station AWS310-SITE - present weather, visibility, wind, temperature, pressure and cloudiness, near station of Helicopter Emergency Medical Service (HEMS).	H24	NIL

Název stanice / Směrovací značka Name of station / Location indicator	Typ a četnost pozorování / automatické pozorovací zařízení Type and frequency of observation / automatic observing equipment	Druhy MET hlášení a doplňující informace Types of MET reports and Supplementary Information included	Pozorovací systém a Umístění Observation System and Site(s)	Provozní doba Hours of operation (UTC)	Klimatologická informace Climatological information
1	2	3	4	5	6
<b>PRAHA/ Ruzyně LKPR</b>	Pravidelná půlhodinová pozorování a mimořádná pozorování  Routine half-hourly observations and special observations	METAR - 1/2 HR, SPECI TREND (pro / for METAR)	Letiště je vybaveno automatizovaným meteorologickým pozorovacím systémem (AWOS) pro letecký provoz za provozních podmínek II/IIIb kategorie.  The aerodrome is equipped with the automated weather observation system (AWOS) for Category II/ IIIb air traffic operations.  <b>Rozmístění jednotlivých přístrojů / Sites</b>  Anemometry: / Anemometers: RWY 24: 295 m od / from THR, 145 m vlevo od středové osy / right from centreline of RWY (47 m od osy / from centre of TWY G) (TDZ); 1800 m od / from THR (MID); RWY 06: 300 m od / from THR (TDZ); RWY 30: 300 m od / from THR RWY 30 (TDZ); RWY 12: 300 m od / from THR RWY 12 (TDZ) v blízkosti MET stanice / near the MET station Viz mapa AD / See AD chart  RVR EQPT: transmisometry / transmissometers RWY 24: 300 m od / from THR (TDZ), 1400 m od / from THR (MID), 3400 m od / from THR (END); RWY 30: 300 m od / from THR (TDZ), 1400 m od / from THR (MID); RWY 12: 400 m od / from THR (TDZ). Viz mapa AD / See AD chart  Ceilometr: / Ceilometer: 1 km před / in front of THR RWY 24, 600 m před / in front of THR RWY 06, 300 m od / from THR RWY 30 (=v/at TDZ RWY 30), 390 m od / from THR RWY 12. Viz mapa AD / See AD chart  Teploměr: / Thermometer: na MET stanici / at MET station Viz mapa AD / See AD chart	H24	Letištní klimatologické přehledy k dispozici  Aerodrome climatological summaries AVBL
<b>PRAHA/ Vodochody LKVO</b>	Pravidelná hodinová pozorování a mimořádná pozorování  Routine hourly observations and special observations	METAR, SPECI MET REPORT, SPECIAL  (zkrácená otevřená řeč/ abbreviated plain language)	Letiště je vybaveno poloautomatickým meteorologickým systémem pro letecký provoz. Pozorované/hlášené údaje: vítr, dohlednost, stav počasí, oblačnost, teplota a tlak.  The aerodrome is equipped with semi-automatic meteorological system for air traffic operations. Observed / reported data: wind, visibility, weather condition, cloud base, temperature and pressure.  <b>Rozmístění jednotlivých přístrojů / Sites</b>  Anemometry: / Anemometers: RWY 28: 392 m od / from THR, 200 m vpravo od středové osy / right from centreline of RWY 28 (TDZ); RWY 10: 485 m od / from THR, 160 m vlevo od středové osy / left from centreline of RWY 28 (TDZ).  Ceilometr: / Ceilometer: RWY 28: 140 m před / in front THR RWY 28; RWY 10: 280 m před / in front THR RWY 10.  Teploměr: / Thermometer: 392 m od / from THR, 200 m vpravo od středové osy / right from centreline of RWY 28 (TDZ).  Tlakoměr: / Barometer: 392 m od / from THR, 200 m vpravo od středové osy / right from centreline of RWY 28 (TDZ).	HX O/R	NIL





1.14.4	Účel hlášení a zacházení s formulářem	ENR 1.14-2	1.14.4	Purpose of reporting and handling of the form	ENR 1.14-2
1.14.5	Hlášení turbulence v úplavu v evropském RVSM vzdušném prostoru	ENR 1.14-7	1.14.5	European RVSM wake vortex report	ENR 1.14-7
1.14.6	Sledování činnosti palubního protisrážkového systému ACAS	ENR 1.14-11	1.14.6	Airborne collision avoidance system (ACAS) monitoring	ENR 1.14-11
1.14.7	Hlášení srážky s ptákem	ENR 1.14-15	1.14.7	Birdstrike report	ENR 1.14-15
1.14.8	Hlášení oslnění laserem	ENR 1.14-19	1.14.8	Laserstrike report	ENR 1.14-19
<b>ENR 2. VZDUŠNÝ PROSTOR LETOVÝCH PROVOZNÍCH SLUŽEB</b>			<b>ENR 2. AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE</b>		
ENR 2.1	FIR, UIR, CTA, TMA, MTMA, MCTR	ENR 2.1-1	ENR 2.1	FIR, UIR, CTA, TMA, MTMA, MCTR	ENR 2.1-1
ENR 2.2	Ostatní řízení vzdušné prostory	ENR 2.2-1	ENR 2.2	Other regulated airspace	ENR 2.2-1
2.2.1	Delegace poskytování ATS sousedním stanovištím ATC	ENR 2.1-1	2.2.1	ATS delegation to adjacent ATC units	ENR 2.2-1
2.2.2	Vzdušné prostory volných tratí (FRA) SEE FRA	ENR 2.2-4	2.2.2	Free Route Airspaces (FRA) SEE FRA	ENR 2.2-4
2.2.3	Neplánovatelné zóny (NPZ)	ENR 2.2-5	2.2.3	No planning zones (NPZ)	ENR 2.2-5
2.2.4	Zóny s povinným rádiovým vybavením (RMZ)	ENR 2.2-6	2.2.4	Radio mandatory zone (RMZ)	ENR 2.2-6
<b>ENR 3. TRATĚ LETOVÝCH PROVOZNÍCH SLUŽEB</b>			<b>ENR 3. ATS ROUTES</b>		
ENR 3.1	Tratě konvenční navigace	ENR 3.1-1	ENR 3.1	Conventional navigation routes	ENR 3.1-1
ENR 3.2	Tratě prostorové navigace (RNAV)	ENR 3.2-1	ENR 3.2	Area navigation (RNAV) routes	ENR 3.2-1
ENR 3.4	Ostatní tratě	ENR 3.4-1	ENR 3.4	Other routes	ENR 3.4-1
ENR 3.5	Vyčkávání na trati	ENR 3.5-1	ENR 3.5	En-route holding	ENR 3.5-1
<b>ENR 4. RADIONAVIGAČNÍ ZAŘÍZENÍ/SYSTÉMY</b>			<b>ENR 4. RADIO NAVIGATION AIDS/SYSTEMS</b>		
ENR 4.1	Radionavigační zařízení - traťová	ENR 4.1-1	ENR 4.1	Radio navigation aids - en-route	ENR 4.1-1
4.1.1	Traťová zařízení	ENR 4.1-1	4.1.1	En-Route aids	ENR 4.1-1
4.1.2	Zařízení DME na civilních letištích	ENR 4.1-2	4.1.2	DME aids on civil aerodromes	ENR 4.1-2
ENR 4.2	Speciální navigační systémy	ENR 4.2-1	ENR 4.2	Special navigation systems	ENR 4.2-1
ENR 4.3	Globální navigační satelitní systém (GNSS)	ENR 4.3-1	ENR 4.3	Global navigation satellite system (GNSS)	ENR 4.3-1
ENR 4.4	Kódové označení význačných bodů	ENR 4.4-1	ENR 4.4	Name-code designators for significant points	ENR 4.4-1
ENR 4.5	Letecká pozemní návěstidla - traťová	ENR 4.5-1	ENR 4.5	Aeronautical ground lights - en-route	ENR 4.5-1
<b>ENR 5. NAVIGAČNÍ VÝSTRAHY</b>			<b>ENR 5. NAVIGATION WARNINGS</b>		
ENR 5.1	Zakázané, omezené a nebezpečné prostory	ENR 5.1-1	ENR 5.1	Prohibited, restricted and danger areas	ENR 5.1-1
5.1.1	Zakázané prostory	ENR 5.1-1	5.1.1	Prohibited areas	ENR 5.1-1
5.1.2	Omezené prostory	ENR 5.1-3	5.1.2	Restricted areas	ENR 5.1-3
5.1.3	Nebezpečné prostory	ENR 5.1-8	5.1.3	Danger areas	ENR 5.1-8
ENR 5.2	Prostory pro vojenský výcvik a cvičení a identifikační pásmo protivzdušné obrany	ENR 5.2-1	ENR 5.2	Military exercise and training areas and air defence identification zone	ENR 5.2-1
5.2.1	Dočasně vyhrazené prostory	ENR 5.2-1	5.2.1	Temporary segregated area	ENR 5.2-1
5.2.2	Dočasně rezervované prostory (TRA)	ENR 5.2-8	5.2.2	Temporary reserved area (TRA)	ENR 5.2-8
5.2.3	Rezervace vzdušného prostoru (TRA nebo TSA)	ENR 5.2-15	5.2.3	Airspace reservation (TRA or TSA)	ENR 5.2-15
5.2.4	Flight Plan Buffer Zones (FBZ)	ENR 5.2-15	5.2.4	Flight Plan Buffer Zones (FBZ)	ENR 5.2-15
5.2.5	Identifikační pásmo protivzdušné obrany (ADIZ)	ENR 5.2-25	5.2.5	Air defence identification zone (ADIZ)	ENR 5.2-25
ENR 5.3	Jiné činnosti nebezpečné povahy a jiná možná nebezpečí	ENR 5.3-1	ENR 5.3	Other activities of a dangerous nature and other potential hazards	ENR 5.3-1
5.3.1	Jiné činnosti nebezpečné povahy	ENR 5.3-1	5.3.1	Other activities of a dangerous nature	ENR 5.3-1
5.3.2	Jiná možná nebezpečí	ENR 5.3-1	5.3.2	Other potential hazards	ENR 5.3-1
ENR 5.4	Letecké překážky	ENR 5.4-1	ENR 5.4	Air navigation obstacles	ENR 5.4-1

ENR 5.5	Letecké sportovní a rekreační činnosti	ENR 5.5-1	ENR 5.5	Aerial sporting and recreational activities	ENR 5.5-1
5.5.1	Lety volných obsazených balonů v CTR Ruzyně a MCTR Kbely	ENR 5.5-1	5.5.1	Flights of free manned balloons in CTR Ruzyně and MCTR Kbely	ENR 5.5-1
5.5.2	Provádění výsadkové činnosti ve vzdušném prostoru ČR	ENR 5.5-1	5.5.2	Parachute jumping within the airspace of the Czech Republic	ENR 5.5-1
5.5.3	Provádění startů padákových a závěsných kluzáků pomocí navijáků a odvíjáků ve vzdušném prostoru ČR	ENR 5.5-5	5.5.3	Performing take-offs of parachute and hang gliders using tow winch in the airspace of the CR	ENR 5.5-5
5.5.4	Prostory pro létání v dlouhé vlně	ENR 5.5-6	5.5.4	Airspaces for long wave flying	ENR 5.5-6
5.5.5	Dočasně rezervované prostory pro místní provoz všeobecného letectví - TRA GA	ENR 5.5-7	5.5.5	Temporary reserved areas designated for operations of general aviation (TRA GA)	ENR 5.5-7
5.5.6	Provoz bezpilotních systémů (UAS) v rámci klubů a sdružení leteckých modelářů	ENR 5.5-20	5.5.6	Unmanned aircraft systems (UAS) operations within model aircraft clubs and associations	ENR 5.5-20
ENR 5.6	Migrace ptactva a oblasti s citlivou faunou	ENR 5.6-1	ENR 5.6	Bird migration and areas with sensitive fauna	ENR 5.6-1

**ENR 6. MAPY**

Traťová mapa (GND - FL 95)	ENR 6.1-1 ERC
Mapa vzdušného prostoru volných tratí ČR (FL 95 - FL 245)	ENR 6.1-3 ERC
Mapa vzdušného prostoru volných tratí ČR (FL 245 - FL 660)	ENR 6.1-5 ERC
Jihovýchodní evropský vzdušný prostor volných tratí	ENR 6.1-7 ERC
Mapa zakázaných, omezených, dočasně rezervovaných, dočasně vyhrazených a nebezpečných prostorů	ENR 6.3-1-AREAS INDEX CHART
Mapa dočasně rezervovaných prostorů určených pro provoz všeobecného letectví (TRA GA)	ENR 6.3-3-AREAS INDEX CHART
Rozmístění radiových zařízení	ENR 6.7-RFC
Mapa minimálních nadmořských výšek pro poskytování přehledových služeb ATC ve FIR Praha	ENR 6.9-ATCSMA

**ENR 6. EN-ROUTE CHARTS**

En-route chart (GND - FL 95)	ENR 6.1-1 ERC
Free Route Airspace of the Czech republic (FL 95 - FL 245)	ENR 6.1-3 ERC
Free Route Airspace of the Czech republic - (FL 245 - FL 660)	ENR 6.1-5 ERC
South East Europe Free Route Airspace	ENR 6.1-7 ERC
Prohibited, restricted temporary reserved, temporary segregated and danger areas index chart	ENR 6.3-1-AREAS INDEX CHART
Index chart of temporary reserved areas designated for operations of general aviation (TRA GA)	ENR 6.3-3-AREAS INDEX CHART
Radio facility chart	ENR 6.7-RFC
ATC Surveillance Minimum Altitude Chart within FIR Praha	ENR 6.9-ATCSMA

#### 1.10.2.1.1.4 Předložení letového plánu prostřednictvím e-mailu

Letový plán může být předložen prostřednictvím e-mailu na adresu:

E-mail: caro@ans.cz

Po jeho odeslání je třeba telefonicky ověřit, že je FPL správně vyplněn. Až po ověření bude FPL podán.

Zpráva o schválení letového plánu, zpráva "ACK" nebo zpráva o zamítnutí letového plánu, zpráva "REJ", bude poslána na emailovou adresu, ze které byl obdržán letový plán předložený pro IFR nebo kombinovaný let.

#### 1.10.2.1.1.5 Předložení letového plánu prostřednictvím webové aplikace IBS

IBS (Integrovaný Flight Briefing System) je webová aplikace, která poskytuje uživatelům služby pro podání letového plánu a předletovou přípravu:

Web: <https://ibs.rlp.cz>

#### 1.10.2.1.2 Čas předložení letového plánu

1.10.2.1.2.1 Letový plán předkládaný na let IFR nebo na let kombinovaný musí být předložen nejpozději v čase EOBT minus 3 hodiny v případě letu, který je předmětem opatření ATFM. Při předložení později než v tomto čase se předkladatel vystavuje nebezpečí většího zdržení, než v případě včasného předložení. Letový plán pro jakýkoli let, který má být provozován přes mezinárodní hranice nebo mu má být poskytnuta služba řízení letového provozu nebo poradenská služba letového provozu musí být předložen alespoň 60 minut před odletem. Jestliže se letový plán předkládá za letu, musí se předložit v takovém čase, aby bylo možné jeho přijetí příslušným stanovištěm ATS nejméně 10 minut před očekávaným dosažením zamýšleného bodu vstupu do řízeného nebo poradního prostoru nebo bodu na letové nebo poradní trati.

1.10.2.1.2.2 Letový plán pro let IFR, nebo kombinovaný let IFR/VFR, VFR/IFR nesmí být předložen dříve než 120 hodin (5 dní) před EOBT uvedeném v letovém plánu.

#### 1.10.2.1.3 Adresování letového plánu

##### 1.10.2.1.3.1 Let v prostoru IFPS Zone

Letový plán pro let plně uvnitř "IFPS Zone" podle "Network Operations Handbook" bude adresován pouze oběma pracovištím IFPS.

IFPU 1 (Brusel) EUCHZMFP

IFPU 2 (Bretigny) EUCBZMFP

##### 1.10.2.1.3.2 Lety mimo prostor působnosti IFPS

a) Lety z "IFPS ZONE" do prostoru vně "IFPS ZONE"

Letový plán bude adresován IFPU - Haren a IFPU - Bretigny na adresy EUCHZMFP a EUCBZMFP. Adresy středisek řízení ležících mimo "IFPS Zone" se uvedou na další řádku za údaje o odesílateli před otvírací závorkou zprávy. Vlastní distribuci provede IFPS. Každá řádka adres musí být uvedena zkratkou "AD" a nesmí obsahovat více než 7 adres.

b) Lety kombinované VFR/IFR, IFR/VFR, GAT/OAT, OAT/GAT

Výše uvedená adresní pravidla platí i pro kombinované lety. Adresy středisek zainteresovaných na VFR nebo OAT části letu se uvedou na další řádku za údaje o odesílateli před otvírací závorkou zprávy. Tyto adresy musí být uvedeny v souladu s tabulkou uvedenou v rámci stanovení ENR 1.11.2.

#### 1.10.2.1.1.4 The submission of FPL by means of e-mail

A flight plan can be submitted by means of e-mail at the following address:

E-mail: caro@ans.cz

After it is sent, it is needed to verify by phone that the FPL is filled correctly. Only after verification will the FPL be submitted.

An acknowledge Message - ACK or Rejection Message - REJ will be sent to the email address from which the submitted IFR or combined flight plan was sent.

#### 1.10.2.1.1.5 The submission of FPL via web application IBS

The IBS (Integrated Flight Briefing System) is a web application which provides users services for filing FPL and pre-flight briefing:

Web: <https://ibs.rlp.cz>

#### 1.10.2.1.2 Time parameters for flight plan submission

1.10.2.1.2.1 The flight plan filed for IFR or combined flights shall be filed at the EOBT time - 3 hours at the latest if the flight is subject to ATFM measures. Filing the flight plan later than the EOBT - 3 hours, the operator is taking the risk of being more heavily penalised than the flights with the flight plans filed on time. The flight plan for any flight planned to operate across international borders or to be provided with air traffic control service or air traffic advisory service shall be submitted at least 60 minutes before departure. When the flight plan is submitted during the flight, it shall be done at the time which will ensure its receipt by the appropriate ATS unit at least 10 minutes before aircraft is estimated to reach the intended point of entry into a control area or advisory area or the point of crossing an airway or advisory route.

1.10.2.1.2.2 A flight plan for IFR flights, or combined IFR /VFR, VFR/IFR flights shall not be filed earlier than 120 hours (5 days) before the EOBT adduced in the flight plan.

#### 1.10.2.1.3 Flight plan addressing

##### 1.10.2.1.3.1 Flight fully inside the IFPS-Zone

A flight plan for a flight fully inside the IFPS Zone as defined by the Network Operations Handbook shall only be addressed to both "IFPS Units - IFPU".

IFPU 1 (Brussels) EUCHZMFP

IFPU 2 (Bretigny) EUCBZMFP

##### 1.10.2.1.3.2 The flights outside the space of interest of IFPS

a) The flights from the inside of the IFPS-ZONE to the outside of the IFPS ZONE

The flight plan will be addressed to both of the IFPUs. The addresses of the ATC Units outside the IFPS-Zone involved in the flight will be adduced to the additional line beneath the originator's data, before the opening bracket of the message itself. The IFPS will distribute the message to these addresses. Each line of address shall be introduced by an "AD" abbreviation and it shall contain not more than 7 addresses.

b) Combined VFR/IFR, IFR/VFR, GAT/OAT, OAT/GAT flights

The addressing rules adduced above apply to the combined flights as well. The addresses of the units involved in VFR or OAT portion of the flight will be adduced to the additional line beneath the originator's data before the opening bracket of the message itself. These addresses shall be inserted in accordance with the table adduced in frame of item ENR 1.11.2.

### 1.10.2.1.3.3 Adresování letových plánů na další úsek/úseky letu

1. Všechny úseky leží uvnitř "IFPS - Zone".  
Letové plány na všechny úseky letu jsou zaslány přímo na obě adresy IFPU. Letové plány na další úsek letu nebudou zasílány na ARO mezilehlého letiště k další distribuci.
2. Letový plán na další úsek letu, který směřuje vně "IFPS - Zone".  
Letové plány na oba úseky letu jsou adresovány na obě adresy IFPU. Adresy středisek řízení vně "IFPS Zone" zainteresovaných na letu, se uvedou na další řádku za údaje o odesílateli před otvírací závorkou zprávy. Distribuci vně "IFPS - Zone" provede IFPS.
3. Letový plán na další úsek letu, který začíná vně IFPS - Zone bude zaslán ohlašovně letových provozních služeb mezilehlého letiště k distribuci bez ohledu, zda let směřuje zpět do IFPS - Zone nebo bude pokračovat mimo ni.

### 1.10.2.1.3.4 Validační systém IFPS

Před zasláním letového plánu na adresy uvedené v odstavci **ENR 1.10 para 2.1.3.1** lze celkovou správnost letového plánu ověřit jeho zasláním na adresy:

AFTN: EUCHZMFV  
SITA: BRUEY7X

Následně je přijata buď zpráva ACK, indikující, že po zaslání do IFPU1 a IFPU2 bude letový plán akceptován bez manuálního zásahu obsluhy, nebo zpráva REJ indikující chybnost zasláního FPL. Po příjmu ACK není letový plán předložen. Následovat musí jeho zaslání na adresy uvedené v **ENR 1.10 para 2.1.3.1**

### 1.10.2.1.4 Obsah letového plánu

1.10.2.1.4.1 Při vyplňování letového plánu se předkladatel řídí leteckými předpisy s následujícími výjimkami.

1.10.2.1.4.2 Běžně se předpokládá, že let bude uskutečněn do 24 hodin od předložení letového plánu. Uvnitř EUR - Region existuje možnost předložení letového plánu více než 24 hodin před EOBT.

1.10.2.1.4.3 Požadavky na plánování letů v EUR RVSM na vyplňování formuláře letového plánu ICAO a stálého letového plánu jsou obsaženy v Regionálních doplňkových postupech EUR ICAO (Doc 7030/4 - EUR).

1.10.2.1.4.4 V poli 8 musí být vždy uveden druh letu. Pod písmenem "M" se uvádí veškeré státní lety, to jest lety letadel vojenských, policejních a celních.

1.10.2.1.4.5 Popis trati musí být v souladu s pravidly ICAO, jedním ze způsobů uvedených v předpisu L4444. Preferovaný popis trati, je popis způsobem: N0480F350 bod-trať-bod-trať-bod.

1. Prvním bodem v popisu trati musí být koncový bod odletové trati, který je zároveň prvním publikovaným traťovým bodem.
2. Nejsou-li pro dané letiště publikovány odletové tratě uvede se zkratka "DCT". N0480F350 DCT - první publikovaný traťový bod. Maximální vzdálenost mezi uvedeným bodem a letištěm vzletu musí být 50 NM nebo menší.
3. Posledním bodem v popisu trati musí být poslední publikovaný traťový bod, který je zároveň prvním bodem přiletové trati.
4. Nejsou-li pro dané letiště publikovány přiletové tratě, uvede se poslední publikovaný traťový bod a zkratka "DCT". Maximální vzdálenost mezi uvedeným bodem a cílovým letištěm musí být 50 NM nebo menší.
5. Schopnost systému IFPS zpracovat trať popsanou zeměpisnými souřadnicemi zůstává zachována.

### 1.10.2.1.3.3 Addressing of the next leg flight plans

1. All legs inside the IFPS - Zone  
The flight plans for all legs of the flight will be addressed directly to both IFPUs. No flight plan will be sent to an ARO of an intermediate airport for further distribution.
2. Next leg of a flight leads from the inside of the IFPS - Zone to the outside of the IFPS zone.  
Both flight plans shall be filed directly with both IFPUs. The addresses of the ATC units outside the IFPS involved in the next stage flight plan will be adduced on the additional line beneath the originator's data before the opening bracket of the message itself. The IFPS will distribute the flight plan to these addresses.
3. The flight plan for the next leg of a flight departing outside the IFPS zone shall be sent to the ARO of the intermediate airport for further distribution notwithstanding the fact that the flight is returning to the IFPS - Zone or not.

### 1.10.2.1.3.4 IFPS Validation System

Before the flight plan is sent to the addresses adduced in **ENR 1.10 para 2.1.3.1**, its correctness can be checked by sending it to the following addresses:

AFTN: EUCHZMFV  
SITA: BRUEY7X

The ACK message received indicates that the flight plan will be accepted without manual intervention after it is sent to the addresses adduced in **ENR 1.10 para 2.1.3.1**. The REJ message received indicates mistakes in the FPL message. After the ACK reception the flight plan is not considered as accepted. Subsequently it must be sent to the addresses adduced in **ENR 1.10 para 2.1.3.1**

### 1.10.2.1.4 Contents of the flight plan

1.10.2.1.4.1 By filing the flight plan the submitter generally complies with the national rules apart from the following exceptions.

1.10.2.1.4.2 The flight is supposed to be executed within 24 hours after the flight plan submission. Inside the EUR-Region the possibility exists to file a flight plan more than 24 hours prior to the EOBT.

1.10.2.1.4.3 The EUR RVSM flight planning requirements for the completion of the ICAO Flight Plan Form and the Repetitive Flight Plan are contained in the ICAO EUR Regional Supplementary Procedures (Doc 7030 / 4 - EUR).

1.10.2.1.4.4 The type of flight in Item 8 shall always be filed. Letter "M" represents all state flights, i.e. military, police and customs aircraft.

1.10.2.1.4.5 The route description shall be in compliance with ICAO rules in one of the ways adduced in ICAO Doc 4444. The preferable description is in the way: N0480F350 point-route-point-route-point

1. The first point in the route description shall be the last point of departure route which is simultaneously the first published en-route point.
2. If no departure routes are published for the airport in question the "DCT" shall be used before the first point in route description. Syntax N0480F350 DCT - point - route. The maximum distance between the departure airport and the filed point shall be 50 NM.
3. The last point in the route description shall be the last published en-route point which is simultaneously the first point of the arrival route.
4. If no arrival routes are published for the airport in question the last point in route description will be the last published en-route point followed by "DCT". Syntax: route - point - DCT. The maximum distance between the airport of arrival and the filed point shall be 50 NM or shorter.
5. The system can process the route description given in geographical coordinates in compliance with ICAO rules.

## 1.10.2.1.4.6 Traťový STAY indikátor

1. Účel: Umožnit zahrnutí zdržení vyplývající pro traťový let ze speciálních aktivit na trati do časových údajů trajektorie. Speciálními aktivitami se rozumí činnosti jako výcvik, doplňování paliva za letu, letecké snímkování a podobně.

2. Popis: Čas plánovaný pro speciální činnost v určitém prostoru na trati (STAY area) se uvádí v rámci STAY indikátoru v poli 15 letového plánu. Příslušný čas je uveden mezi bodem vstupu a výstupu do a ze STAY area.

Příklad: ... BODAL STAY1/0100 TIBLA ...

3. Body vstupu a výstupu do a ze STAY area mohou být totožné.

Příklad: ... BODAL STAY1/0030 BODAL ...

4. STAY indikátor na trati téhož letu může být uveden opakovaně. Z tohoto důvodu musí být každý STAY indikátor označen pořadovým číslem. Maximální počet indikátorů je devět.

Příklad: ... BODAL STAY1/0030 BODAL A152 TIBLA STAY2/0030 TIBLA A152 ...

5. Plánovaný čas pobytu v prostoru pro zvláštní činnost (STAY area) musí být vyjádřen v hodinách a minutách. Vůči vstupním a výstupním bodům do a ze STAY area lze uvést změny hladiny, rychlosti, pravidel (IFR/VFR) nebo typu letu (GAT/OAT) podle kterých bude let v daném úseku probíhat.

Příklad:  
... BODAL VFR STAY1/0030 BODAL/N0420F330 IFR ...

6. Důvod pro uvedení STAY indikátoru v poli 15 se uvádí otevřenou řečí v rámci pole 18.

Příklad:  
... pole 15: ... BODAL STAY1/0030 BODAL ...  
... pole 18: ... STAYINFO1/CALIBRATION OF BNO VOR

Pořadové číslo uvedené v prvku STAYINFO v poli 18 musí být totožné s pořadovým číslem STAY indikátoru v poli 15, ke kterému se vztahuje.

7. STAY indikátor může být použit výhradně pro speciální činnost na trati jinak standardního letu.

8. STAY indikátor může být použit výhradně v případě letů plánovaných výhradně v prostoru IFPS Zone a je-li postup publikován v prostoru státu, nebo států ve kterých má být STAY indikátor uveden.

## 1.10.2.1.4.7 Upřesňující informace zahrnující požadavky na plánování letů v EUR regionu

1. Lety státních letadel nevybavených pro kanálovou separaci 8,33 kHz a údaje v letovém plánu:

– Lety státních letadel nevybavených pro kanálovou separaci po 8,33 kHz a operující v prostoru, kde je tato vyžadována, ale vybavené pro komunikaci v pásmu UHF, uvedou v rámci pole 10, prvek „a“ údaj „U“ (vybavení pro komunikaci v pásmu UHF) a následně údaj „Z“ (jiné vybavení)

– V poli 10 nesmí být uveden údaj „Y“ indikující vybavenost pro kanálovou separaci 8,33 kHz

– Pole 18, prvek „COM/...“ musí následně obsahovat údaj „EXM833“.

*Poznámka: Vzhledem k tomu, že pole 10, prvek „a“ obsahuje společné údaje o komunikačním a navigačním vybavení, nelze v případě shora uvedených letů uvést údaj „S“ a údaje o navigačním vybavení musí být proto uvedeny individuálně v souladu s předpisem L 4444*

2. Pro lety letadel, která nejsou vybavena pro PBN tak, aby dosáhla RNAV 5 nebo lepší v souladu s požadavky uvedenými v předpisu L 7030, platí následující:

## 1.10.2.1.4.6 En-route STAY indicator

1. Objective: To enable time delays associated with certain special en-route activities such as training flights, air to air refuelling, photographic missions etc. to be entered in the Route Field of a FPL.

2. Description: To indicate the time spent on the route of the flight in the area (STAY area) where special activities are planned a STAY indicator shall be inserted in Field 15 of the FPL between the point of entry of the STAY area and the point of exit from the STAY area.

Example: ... BODAL STAY1/0100 TIBLA ...

3. The entry point of the STAY area and the exit point from the STAY area can be identical.

Example: ... BODAL STAY1/0030 BODAL ...

4. To allow several STAY indicators to be inserted in the route of a flight a sequence number from 1 to 9 shall be attached to a STAY indicator.

Example: ... BODAL STAY1/0030 BODAL A152 TIBLA STAY2/0030 TIBLA A152 ...

5. The planned time spent in the STAY area shall be indicated in hours and minutes. It is possible to indicate speed/flight level changes, flight rules changes (IFR/VFR) and flight type changes (GAT/OAT) on the point of entry in the STAY area and/or on the point of exit from the STAY area.

Example:  
... BODAL VFR STAY1/0030 BODAL/N0420F330 IFR ...

6. To indicate the reason for STAY, a free text STAYINFO indicator shall be inserted in Field 18 of the FPL.

Example:  
... Field 15: ... BODAL STAY1/0030 BODAL ...  
... Field 18: ... STAYINFO1/CALIBRATION OF BNO VOR

The sequence number attached to the STAYINFO indicator shall be identical with the number attached to the corresponding STAY indicator.

7. A STAY indicator can only be used for en-route special activities of otherwise standard flights.

8. A STAY indicator can only be used for flights that are completely within the IFPS Zone and if so published in AIPs of the states concerned.

## 1.10.2.1.4.7 Information specifications regarding flight planning requirements within the EUR region

1. State flights not equipped for 8.33 kHz channel spacing and data to be filed in filed flight plan:

– State flights not equipped for 8.33 kHz channel spacing and operating in 8.33 airspace and equipped for communication in UHF band shall file “U” and “Z” in frame of the field 10a.

– The same flights shall not file “Y” (indicating equipment for 8.33 kHz channel spacing) in frame of the field 10.

– The field 18, item “COM/...” shall subsequently comprise “EXM833”.

*Note: With regard to the fact that the field 10a contains common data on communication and navigation equipment, it is not possible to use letter “S” and the data on navigation shall be added individually in compliance with ICAO Doc4444 for the flights mentioned above.*

2. For the flights not equipped for PBN - RNAV 5 or better in compliance with ICAO Doc 7030 the following shall be applied:

- V poli 10 nesmí být uveden údaj „R“ indikující vybavenost pro PBN požadované přesnosti
- V poli 10 musí být uveden údaj „Z“ indikující jiné vybavení
- V poli 10 musí být proto individuálně uvedeny údaje o navigačním vybavení v souladu s předpisem L 4444
- Pole 18, prvek „NAV/...“ musí obsahovat údaj „RNAVX“.

*Poznámka: Pro případ vynuceného stoupání nad spodní hranici prostoru, kde je dotyčné vybavení požadováno, se shora popsaná pravidla vztahují i na lety plánované pod spodní hranici tohoto prostoru.*

3. Provozovatelé provádějící lety plně nebo částečně v prostoru jednotného evropského nebe (Single European Sky), ve kterém je vyžadováno vybavení ATN B1 CPDLC, ale které mají výjimku z Nařízení Komise (ES) č. 29/2009 podle článku 3(3) nebo jejichž typy/verze letadel jsou vyjmuty z platnosti výše uvedeného Nařízení dle Prováděcího rozhodnutí Komise (EU) 2019/2012, uvedou v letovém plánu v poli 10 písmeno „Z“ a v poli 18 „DAT/CPDLCX“.

*Poznámka: Provozovatelé, kteří svá letadla dobrovolně vybavili v souladu s Nařízením Komise (ES) č. 29/2009 a zamýšlejí CPDLC využívat, nemusí v letovém plánu tento stav indikovat.*

1.10.2.1.4.8 Pole 18 je plně strukturovaným polem a následující prvky je nutno uvádět v dále definovaném pořadí:

"0" | "STS/" | "PBN/" | "EUR/" | "NAV/" | "COM/" | "DAT/" | "SUR/" | "DEP/" | "DEST/" | "DOF/" | "REG/" | "EET/" | "SEL/" | "TYP/" | "CODE/" | "RVR/" | "DLE/" | "OPR/" | "ORGN/" | "PER/" | "ALTN/" | "RALT/" | "TALT/" | "RIF/" | "RMK/" | "STAYINFO" | "RFP/"

Pravidla:

- Jestliže nejsou žádná data k vyplnění, uveďte „0“ (nulu).

Pravidla pro uvádění dat v rámci ostatních prvků pole 18 se řídí předpisem L 4444 s dále uvedenými upřesňujícími informacemi:

- Prvek „EUR/...“ Dotyčný prvek není uveden v předpisu L4444, ale je užíván v EUR regionu. Předkladatel uvede: „EUR/PROTECTED“ v případě bezpečnostně citlivých letů.
- Prvek „NAV/...“ musí obsahovat údaj „RNAVX“ v případě, že v poli 10 není uvedeno „R“ (chybí vybavení pro PBN s přesností RNP 5 nebo lepší).
- Prvek „COM/...“ musí obsahovat údaj „EXM833“ v případě státních letů nevybavených pro kanálovou separaci 8,33 kHz a pole 10 obsahuje údaje „U“ a „Z“.
- V letových plánech předkládaných v České republice musí být vždy a bez ohledu na datum vzletu uveden prvek „DOF/...“ V tomto případě nebude „0“ (nula) uvedena.
- Prvek „RVR/...“ Dotyčný prvek není uveden v předpisu L4444, ale je užíván v EUR regionu. Uvádí se RVR minimum posádky a letadla v metrech.  
Příklad: „RVR/250“
- Prvek „STAYINFO/...“ Dotyčný prvek není uveden v předpisu L4444, ale je užíván v EUR regionu. Uvádí se údaje v souladu s odstavcem **ENR 1.10 para 2.1.4.6**; odrážka 6. výše, tedy pořadové číslo indikátoru a důvod otevřenou řečí.

Příklad:

Pole 15: „... BODAL STAY1/0030 BODAL ...“

Pole 18: „STAYINFO1/CALIBRATION OF BNO VOR“

- Prvek „RMK/...“ Jediný prvek, ve kterém lze uvádět poznámky v otevřené řeči. V případě, že předkladatel akceptuje případnou změnu trati personálem IFPS, uvádí se zkratka „IFPSRA“ namísto poznámky v otevřené řeči.

- The field 10 shall not comprise the letter “R” indicating PBN-RNP ability.
- The field 10 shall comprise the letter “Z” indicating other equipment.
- The field 10 shall comprise individual navigational equipment data in compliance with ICAO Doc 4444.
- The field 18, item “NAV/...” shall comprise “RNAVX”.

*Note: For the case of forced climbing above the lower limit of the RNAV airspace, where this equipment is required the rules mentioned above apply even for the flights planned below the lower limit of this RNAV airspace.*

3. Operators conducting flights wholly or partly in the Single European Sky airspace where ATN B1 CPDLC is required, but for which Commission Regulation (EC) 29/2009 is not applicable in accordance with Article 3(3), or which aircraft types/models are exempted by Commission Implementing Decision 2019/2012, should include the letter “Z” in item 10 and the indicator “DAT/CPDLCX” in item 18 of each flight plan.

*Note: Operators which voluntarily equip their aircraft in compliance with Commission Regulation (EC) 29/2009 and intend to use the CPDLC capability do not need indicate in their flight plan the status as exempted.*

1.10.2.1.4.8 The field 18 becomes fully structured field and it is necessary to file the following items in the sequence defined further:

"0" | "STS/" | "PBN/" | "EUR/" | "NAV/" | "COM/" | "DAT/" | "SUR/" | "DEP/" | "DEST/" | "DOF/" | "REG/" | "EET/" | "SEL/" | "TYP/" | "CODE/" | "RVR/" | "DLE/" | "OPR/" | "ORGN/" | "PER/" | "ALTN/" | "RALT/" | "TALT/" | "RIF/" | "RMK/" | "STAYINFO" | "RFP/"

The rules:

- If no data are to be filed, file „0“ (zero).

The rules to file the data in frame of other items of the field 18 are in compliance with ICAO Doc 4444 with following information specification:

- The item “EUR/...” is not mentioned in ICAO Doc 4444 but used in EUR Region. The FPL submitter will file “EUR/ PROTECTED” in case of safety sensitive flights.
- The item “NAV/...” shall comprise “RNAVX” if the letter “R” is not filed in frame of the field 10 (PBN equipment for RNP5 or better is missing).
- The item “COM/...” shall comprise “EXM833” in case of the State flights not equipped for 8.33 kHz channel spacing and “U” and “Z” is filed in frame of the field 10.
- The flight plans filed in the Czech Republic shall always comprise the item “DOF/...”. In this case “0” (zero) will not be filed.
- The item “RVR/...” is not mentioned in ICAO Doc.4444 but it is used in EUR Region. The RVR minima of the crew and aircraft in meters are filed.  
Example: “RVR/250”
- The item “STAYINFO/...” is not mentioned in ICAO Doc.4444 but it is used in EUR Region. File the data in compliance with **ENR 1.10 para 2.1.4.6**; bullet 6. above. The sequence number of the indicator and the reason in open speech shall be filed.

Example:

The field 15: “... BODAL STAY1/0030 BODAL ...”

The field 18: “...STAYINFO1/CALIBRATION OF BNO VOR...”

- The item “RMK/...” is the only item in frame of which the open speech may be used. If the FPL submitter accepts route changes initiated by IFPS the abbreviation “IFPSRA” shall be used instead of open speech remark.



- Prvek „RFP/...” Plus pořadí (číslice) nahrazujícího letového plánu.

Pravidla: Dojde-li v průběhu období EOBT-4 hodiny až do EOBT- 30 minut ke změně trati mezi nezměněnými letišti vzletu a přiletu a pro let existuje podaný letový plán (FPL), lze trať změnit buď zprávou CHG, nebo zrušením letového plánu zprávou CNL a předložením nového FPL.

#### 1.10.2.1.4.9 Prvek RVR v poli 18 letového plánu

V poli 18, jako předposlední před “DOF” uvádějte prvek RVR = minimum posádky v metrech.

Účel: Nastanou-li na cílovém letišti podmínky snížené dohlednosti, bude zpráva “FLS” zaslána pouze těm letům, jejichž minimum je větší než dohlednost předpokládaná v době přiletu a těm letům, které prvek RVR v poli 18 neuvedly.

Syntaxe: RVR/300 = minimum posádky v metrech.

1.10.2.1.4.10 Veškeré letové plány předkládané provozovatelem přímo do IFPS musí obsahovat údaje pole 19 ve formátu dle Doc 4444.

1.10.2.1.4.11 Letové plány zasílané jednotlivým ARO prostřednictvím AFTN k další distribuci musí obsahovat údaje pole 19 ve formátu dle Doc 4444.

#### 1.10.2.1.4.12 Ochranná zóna pro plánování letů (FBZ)

1. FBZ jsou vytvořeny pouze pro účely plánování letů podle pravidel IFR. Letové plány mohou být podány až k hranici FBZ, pokud je aktivní.
2. Trať letu popsaná v poli 15 musí vzít v úvahu nominální trať mezi dvěma body na velké kružnici.
3. Aktivace rezervovaného/omezeného prostoru a FBZ je vyhlášena v AUP.

### 1.10.2.2 Příjem “IFPS Operation Reply Messages”

#### 1.10.2.2.1 Akceptace letového plánu.

Akceptace letového plánu je oznámena prostřednictvím zprávy “ACK - Acknowledge Message”.

- The item “RFP/...” plus sequence number of the replacement flight plan.

The rules: If a change of the route occurs between the unchanged departure airport and unchanged destination during the period from EOBT-4 hours until EOBT- 30 minutes and FPL exist, it is possible to change the route by means of a CHG message or, the existing flight plan may be cancelled and a new one may be filed.

#### 1.10.2.1.4.9 The RVR element in the field 18 of the flight plan

Adduce the “RVR = the crew’s minimum in meters” element as the second last in the field 18 before “DOF”.

Objective: If reduced visibility condition occurred at the destination airport, the “FLS” message would only be sent to the flights with the higher minima than the visibility expected at the arrival time, and to the flights not having the RVR element adduced in the flight plan.

Syntax: RVR/300 = crew minimum in meters.

1.10.2.1.4.10 All the flight plans filed directly with IFPS shall contain the field 19 data in format in accordance with ICAO Doc 4444.

1.10.2.1.4.11 All flight plans sent to AROs by means of AFTN for further distribution shall contain the field 19 data in format in accordance with ICAO Doc 4444.

#### 1.10.2.1.4.12 Flight Planning Buffer Zone (FBZ)

1. FBZ are established for IFR flight planning purposes only. Flight plans can be filed up to the boundary of the FBZ when active.
2. The route described in field 15, shall consider the nominal track between two points on the great circle.
3. Reserved/restricted airspace and the FBZ are notified when active by AUP.

### 1.10.2.2 Reception of “IFPS Operational Reply Messages”

#### 1.10.2.2.1 Acceptance of a flight plan.

The acceptance of a flight plan is announced by means of “ACK - Acknowledge Message”.

**1.10.2.2.1.1 Formát zprávy "ACK" po úpravách FPL v IFPS**

- TITLE ACK	- potvrzení úspěšného zpracování a akceptace zprávy
- MSGTYP FPL	- druh potvrzované zprávy
- ORIGINTD 9512031015	- datum a čas příjmu potvrzované zprávy
- BEGIN ADDR	- označení začátku seznamového pole adres
- FAC LKPRZPXZ LKPRCSAO	- Sekundární pole příjemců zprávy
- END ADDR	- označení konce seznamového pole adres
- IFPLID 0000012	- adresa letového plánu v bance dat IFPS
- EXTADDR - NUM001	- počet adres uvedených na řádku AD
- BEGIN MSGTXT	- označení začátku seznamového pole MSGTXT
- (FPL-CSA001-IS-B737/..... ..... atd.	- text potvrzované zprávy po zpracování v IFPS
- END MSGTXT	- označení konce seznamového pole MSGTXT

**1.10.2.2.1.1 The format of the "ACK" message after the modification in the IFPS**

- TITLE ACK	- confirmation of successful processing and acceptance
- MSGTYP FPL	- the type of the message that is being confirmed
- ORIGINTD 9512031015	- date and time of message that is being confirmed
- BEGIN ADDR	- the beginning of addresses list field
- FAC LKPRZPXZ LKPRCSAO	- the subfield of the addresses
- END ADDR	- the end of addresses list field
- IFPLID 0000012	- the address of the processed flight plan in IFPS database
- EXTADDR - NUM001	- the number of extra addresses
- BEGIN MSGTXT	- the beginning of MSGTXT list field
- (FPL-CSA001-IS-B737/..... ..... e.t.c.	- the text of the message that is being confirmed after the processing
- END MSGTXT	- the end of MSGTXT list field

**1.10.2.2.1.2 Formát zprávy "ACK" po akceptaci bez úprav.**

- TITLE ACK
- MSGTYP FPL
- ORIGINTD 9706090645
- BEGIN ADDR
- FAC LKPRZPXZ LKPRCSAO
- END ADDR
- IFPLID AA00245327
- EXTADDR -NUM001
- BEGIN MSGSUM
- ARCID CSA001
- ADEP LKPR
- ADES EDDF
- EOBD 0810
- EOBT 970609
- ORGN LKPRZPXZ
- END MSGSUM

**1.10.2.2.1.2 The format of the "ACK" message after the acceptance without modification.**

- TITLE ACK
- MSGTYP FPL
- ORIGINTD 9706090645
- BEGIN ADDR
- FAC LKPRZPXZ LKPRCSAO
- END ADDR
- IFPLID AA00245327
- EXTADDR -NUM001
- BEGIN MSGSUM
- ARCID CSA001
- ADEP LKPR
- ADES EDDF
- EOBD 0810
- EOBT 970609
- ORGN LKPRZPXZ
- END MSGSUM

**1.10.2.2.1.3 Význam**

Potvrzení zpracování zprávy a sdělení podoby, do které byla zpráva uvedena po opravách v IFPS.

V poli "MSGTXT" zprávy "ACK" je předán letový plán v ICAO formátu po zpracování v IFPS. Jednou ze změn, které mohou nastat, je doplnění pole 18 o indikátor chyb.

**1.10.2.2.1.3 Meaning of the message**

Confirmation of successful processing and announcement of the format after the processing in the IFPS.

A flight plan in ICAO format after the processing in IFPS is sent in the field "MSGTXT" of an ACK message. One of the modification made by IFPS can be the mistake indicator inclusion in the field 18.

IFP/ERROUTRAD	- indikuje, že uvedená trať není v souladu s publikovaným "Route Availability Document".
IFP/ERROUTWE	- uvedená trať není v souladu s publikovaným schématem víkendových tras.
IFP/ERROUTE	- všeobecný indikátor chyby v trati. Například uvedení jednosměrné trati v nesprávném směru.
IFP/ERRTYPE	- indikátor nesprávného typu.

IFP/ERROUTRAD	- indicates that the route adduced is not in compliance with "Route Availability Document".
IFP/ERROUTWE	- the route adduced is not in compliance with weekend routes scheme.
IFP/ERROUTE	- general indicator of possible mistake in route description. For instance one way segment of an airway adduced in wrong direction.
IFP/ERRTYPE	- indicator of wrong type of aircraft.

### 5.5.3 PROVÁDĚNÍ STARTŮ PADÁKOVÝCH A ZÁVĚSNÝCH KLUZÁKŮ POMOCÍ NAVIJÁKŮ A ODVIJÁKŮ VE VZDUŠNÉM PROSTORU ČR

#### 5.5.3.1 Provádění a publikování navijákových a odvíjákových startů padákových a závěsných kluzáků (dále jen "navijákových startů PK/ZK")

5.5.3.1.1 PGZ (paragliding zone - prostor pro navijákové starty PK/ZK).

Pro PGZ s označením "paraglidového padáčku" uvedené v tabulce **ENR 5.5 para 3.2**, má tento symbol význam navigační výstrahy na provádění navijákových startů PK/ZK v hranicích vymezených PGZ. Pro PGZ se vymezuje prostor horizontálně kružnicí o poloměru 1 NM a vertikálně od GND do 4000 ft AMSL. Tato navigační výstraha platí od TB do TE celoročně. PGZ se symbolem "paraglidového padáčku" je zobrazen i na mapě ICAO 1:500 000. Osoba odpovědná za provádění navijákových startů PK/ZK je povinna oznámit telefonicky zahájení činnosti minimálně 20 minut předem a neprodleně po jeho ukončení nebo při přerušení na dobu delší než 1 h na místně příslušné stanoviště ATS nebo Praha FIC podle vhodnosti.

5.5.3.1.2 Plochy neoznačené symbolem "paraglidového padáčku".

U ploch, které nejsou uvedeny v tabulce **ENR 5.5 para 3.2**, výjma letišť, mohou být navijákové starty PK/ZK prováděny jen po vydání "navigační výstrahy" NOTAMem. Vydání tohoto NOTAMu nezavazuje provozovatele povinnosti ohlásit zahájení, přerušení a ukončení činnosti dle odst. **ENR 5.5 para 3.1.1**.

5.5.3.1.3 Letiště

V době provádění navijákových startů PK/ZK na letišti, musí být v provozu služba AFIS nebo zajištěno Poskytování informací známému provozu, na jejímž kmitočtu piloti letadel obdrží informace o prováděné činnosti. Osoba odpovědná za provádění navijákových startů PK/ZK je povinna oznámit telefonicky zahájení činnosti minimálně 20 minut předem a neprodleně po jeho ukončení nebo při přerušení na dobu delší než 1 h na místně příslušné stanoviště ATS nebo Praha FIC podle vhodnosti.

5.5.3.1.4 Navigační výstraha pro navijákové starty PK/ZK má význam upozornění prolétávajících pilotů zejména na výskyt tažného lana navijáku PK/ZK v celém vertikálním rozsahu publikované navigační výstrahy.

5.5.3.1.5 Navigační výstraha pro navijákové starty PK/ZK se publikuje pouze pro vzdušný prostor třídy G a E. Činnost zasahující do prostoru třídy D a C je předmětem povolení příslušného stanoviště ATC.

5.5.3.1.6 Za předání podkladů pro publikaci NOTAM "navigační výstraha" mezinárodní kanceláři NOTAM (NOF), kontakt viz **GEN 3.1**, je zodpovědný provozovatel navijáku nebo odvíjáku, nebo jím pověřená osoba odpovědná za prováděnou činnost.

5.5.3.1.7 Provádění navijákových startů PK/ZK na letišti nebo v ATZ, či zasahující do ATZ, musí být koordinováno se stanovištěm AFIS, se stanovištěm poskytování informací známému provozu nebo s provozovatelem letiště před jejím zahájením, není-li stanoveno jinak v příslušné koordinační dohodě.

#### 5.5.3.2 Seznam PGZ

### 5.5.3 PERFORMING TAKE-OFFS OF PARACHUTE AND HANG GLIDERS USING TOW WINCH IN THE AIRSPACE OF THE CR

#### 5.5.3.1 Performing and publishing take-offs of tow winch parachute and hang gliders (hereinafter "tow winch PG/HG take-offs")

5.5.3.1.1 PGZ (paragliding zone - area for tow winch PG/HG).

The symbol of "paragliding parachute" listed in table **ENR 5.5 para 3.2** is identifying the PGZ as a navigation warning for performance of tow winch PG/HG take-offs in boundaries defined by the PGZ. The area of the PGZ is defined horizontally by a circle with radius 1 NM and vertically from GND to 4000 ft AMSL. This navigation warning is valid from TB to TE all year round. PGZ with the symbol of "paragliding parachute" is shown also on the ICAO 1:500 000 map. Person responsible for performance of tow winch PG/HG take-offs is obliged to report by phone the commencement of the activity at least 20 minutes in advance and immediately its termination or suspension longer than 1 h to the appropriate ATS unit or Praha FIC as applicable.

5.5.3.1.2 Areas not marked by "paragliding parachute" symbol.

On areas, which are not listed in table **ENR 5.5 para 3.2**, except aerodromes, tow winch PG/HG take-offs can be performed only after publishing "navigation warning" via NOTAM. Publishing of this NOTAM does not remove the obligation to report the commencement, suspension and termination of the activity according to **ENR 5.5 para 3.1.1**.

5.5.3.1.3 Aerodrome

In time of performance of tow winch PG/HG take-offs on aerodrome, the AFIS service or the unit Providing information to known traffic shall be provided, where on its frequency the pilots can receive information about performed activities. The person responsible for performance of tow winch PG/HG take-offs is obliged to report by phone the commencement of the activity at least 20 minutes in advance and immediately its termination or suspension longer than 1 hour to the appropriate ATS unit or Praha FIC as applicable.

5.5.3.1.4 Navigation warning for tow winch PG/HG take-offs is a notice to pilots flying through the area especially on the existence of towing rope of a winch PG/HG in the whole vertical extent of published navigation warning.

5.5.3.1.5 Navigation warning for tow winch PG/HG take-offs can be published only for airspace of class G and E. Activity extending into airspace of class D and C is subject to clearance of particular ATC unit.

5.5.3.1.6 The tow winch operator, or authorized person responsible for performed activity, is responsible for submitting the request for publishing "navigation warning" NOTAM to the NOTAM office (NOF), for contact see **GEN 3.1**.

5.5.3.1.7 Performance of tow winch PG/HG take-offs on aerodrome or in the ATZ, or extending into the ATZ, shall be coordinated with AFIS unit, the unit providing information to known traffic or the aerodrome operator before its commencement, unless otherwise stated in appropriate coordination agreement.

#### 5.5.3.2 List of PGZ



PGZ	Lat	Long	Poloha / Location
Borotice	48 50 52 N	016 14 07 E	12 km E Znojmo
Černiv	50 26 47 N	014 02 31 E	7 km NW Budyně nad Ohří
Hradčany	50 37 10 N	014 43 58 E	5 km S Mimoň
Koclířov	49 46 02 N	016 30 57 E	3 km NE Svitavy
Loket	49 38 11 N	015 07 31 E	13 km SW Ledec nad Sázavou

PGZ	Lat	Long	Poloha / Location
Malý Pěčín	49 06 18 N	015 28 26 E	3 km NE Dačice
Niva	49 24 57 N	016 50 42 E	15 km NE Blansko
Radkovice u Budče	49 05 40 N	015 38 08 E	9 km NE Jemnice
Švábenice	49 15 58 N	017 07 50 E	9 km E Vyškov
Tchořovice	49 25 55 N	013 47 48 E	6 km W Blatná
Třeboň	48 59 25 N	014 45 07 E	1 km SW Třeboň
Vidlatá Seč	49 49 54 N	016 12 34 E	10 km SW Litomyšl
Všechov	49 26 18 N	014 37 17 E	4 km NW Tábor

#### 5.5.4 PROSTORY PRO LÉTÁNÍ V DLOUHÉ VLNĚ

5.5.4.1 Létání kluzáků v dlouhé vlně mezi Jeseníky a Krkonošemi se provádí v prostorech TSA vyhrazených k tomuto účelu. Jedná se o prostory LK TSA42, LK TSA43, LK TSA44, LK TSA46, LK TSA47, LK TSA48 a LK TSA49 zveřejněné v části **ENR 5.2**.

Podmínky pro využití prostorů pro dlouhou vlnu:

- Aeroklub Jeseník je jediným uživatelem prostorů LK TSA42, LK TSA43, LK TSA44, LK TSA46, LK TSA47, LK TSA48 a LK TSA49 (dále jen prostory TSA pro dlouhou vlnu) a je povinen zajišťovat komunikaci s AMC ČR a Praha ACC. Aeroklub Jeseník, z.s. je povinen zajišťovat veškeré činnosti související s činnostmi v rámci ASM (viz AIP ČR, **ENR 1.1 para 9.5** a **ENR 1.1 para 9.7**).
- Využití výše uvedených prostorů TSA pro dlouhou vlnu uživateli z jiných letišť musí být odsouhlaseno a následně koordinováno před vzletem:  
Aeroklub Jeseník, z.s.  
Tel: +420 604 905 903  
E-mail: vlna@aeroklubjesenik.cz
- Aeroklub Jeseník, z.s. je odpovědný za dodržování pravidel, zejména pravidel pro aktivaci a deaktivaci výše uvedených prostorů TSA pro dlouhou vlnu dalšími subjekty (uživateli) na základě sjednaných koordinačních dohod. Každý uživatel výše uvedených prostorů TSA pro dlouhou vlnu je povinen při letecké činnosti dodržovat ustanovení 4 - Létání v dlouhé vlně Doplňku P leteckého předpisu L 2 - Pravidla létání.
- Prostory TSA pro dlouhou vlnu lze využívat maximálně do letové hladiny 500 ft pod horní vertikální hranici prostorů.
- Prostory LK TSA47 a LK TSA49 lze využívat pouze tak, aby byl vždy zajištěn minimální rozstup 2,5 NM od hranice TMA III OSTRAVA.
- Prostory TSA pro dlouhou vlnu lze využívat pouze tak, aby byl vždy zajištěn minimální rozstup 5 NM od hranice v AUP plánovaných prostorů LK TRA34, LK TRA35, LK TRA37 a LK TSA3 a 5 NM od hranice případného dalšího v AUP plánovaného dočasně vyhrazeného prostoru (publikovaného zprávou NOTAM nebo AIP SUP).
- Prostor LK TSA48 lze v AUP plánovat pouze v době, kdy není v AUP plánován prostor LK TRA35.
- V případě, kdy dojde k "Ad hoc" aktivaci vzdušného prostoru ve prospěch Armády ČR (aktivace prostoru bez zveřejnění v AUP) odpovídá uživatel tohoto prostoru (Armáda ČR) za zajištění rozstupu 5 NM od aktivovaných prostorů TSA pro dlouhou vlnu.
- Při letech v prostorech pro dlouhou vlnu musí být využíván výhradně 9. skupinový kmitočtový kanál 126,135 (VFR ENR 7-7.4 Kluzáky "Letadlo-letadlo").
- Letům Policie České republiky, letům hotovostního systému Armády ČR, letům pro záchranu lidského života a letům letecké hasičské služby je vstup povolen bez předchozí koordinace. Informace o využití prostorů poskytuje koordinátor akce Aeroklub Jeseník, z.s. (Tel: +420 604 905 903).

#### 5.5.4 AIRSPACES FOR LONG WAVE FLYING

5.5.4.1 Long wave flying of gliders between Jeseníky mountains and Krkonoše mountains is performed in TSAs segregated for this purpose. These are areas LK TSA42, LK TSA43, LK TSA44, LK TSA46, LK TSA47, LK TSA48 and LK TSA49 published in part **ENR 5.2**.

Conditions for usage of long wave areas:

- Aeroklub Jeseník is the only user of areas LK TSA42, LK TSA43, LK TSA44, LK TSA46, LK TSA47, LK TSA48 and LK TSA49 (hereinafter referred to as TSAs for long wave) and it is obliged to ensure communication with AMC CR and Praha ACC. Aeroklub Jeseník, z.s. is obliged to provide all operations concerning activities under the terms of ASM (see AIP ČR **ENR 1.1 para 9.5** and **ENR 1.1 para 9.7**).
- The usage of above mentioned TSAs for long wave by users from other aerodromes shall be agreed to and subsequently coordinated before take-off by:  
Aeroklub Jeseník, z.s.  
Tel: +420 604 905 903  
E-mail: vlna@aeroklubjesenik.cz
- Aeroklub Jeseník, z.s. is responsible for compliance with rules, especially the rules for activation and deactivation of above mentioned TSAs for long wave by other users based on negotiated coordination agreements. During flight activity each user of above mentioned TSAs for long wave is obliged to observe the provision 4 - Flying in long wave of Appendix P of regulation L 2 - Rules of Flying.
- TSAs for long wave can be used maximally up to flight level 500 ft below upper vertical limit of these areas.
- Areas LK TSA47 and LK TSA49 can be used only in a way that minimum separation of 2.5 NM from the boundary of TMA III OSTRAVA is ensured.
- TSAs for long wave can be used only in a way that minimum separation of 5 NM from the boundary of LK TRA34, LK TRA35, LK TRA37 and LK TSA3 planned by AUP and of 5 NM from the boundary of any other temporary segregated area (published by NOTAM message or by AIP SUP) planned by AUP is ensured.
- The LK TSA48 can be planned by AUP only if the area LK TRA35 is not planned by AUP.
- In case of "Ad hoc" activation of airspace in favour of Army of the CR (area activation without publishing in AUP) the user of the area (Army of the CR) is responsible for providing a 5 NM separation from activated TSAs for long wave.
- During flights in TSAs for long wave must be used 9th group's frequency channel 126.135 (VFR ENR 7-7.4 Kluzáky "Letadlo-letadlo").
- Flights of the Police of the Czech Republic, military aircraft flights performed within warning system, flights for human life saving and aerial firefighting flights are allowed to enter these areas without prior co-ordination. Information about current use of these areas is provided by the event coordinator - Aeroklub Jeseník, z.s. (Tel: +420 604 905 903).

Označení, název a vodorovná hranice Identification, name and lateral limits	Horní hranice Spodní hranice Upper limit Lower limit	Správce TRA GA Volací znak a FREQ* TRA GA administrator Call sign and FREQ*	Místně příslušné stanoviště ATC Volací znak a FREQ Locally appropriate ATC unit Call sign and FREQ	Stanoviště ATS poskytující FIS/ALRS Volací znak a FREQ ATS unit providing FIS/ALRS Call sign and FREQ	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5	6
<b>Zbraslavice 1</b> (TRACVZB1) 495136.799N 0151025.494E - 494856.502N 0151641.090E - CWA o poloměru / with radius 3 NM se středem v / centred at ARP LKZB (494851N 0151206E) - 494651.507N 0151529.998E - 495005.296N 0150755.823E - CWA o poloměru / with radius 3 NM se středem v / centred at ARP LKZB (494851N 0151206E) - 495136.799N 0151025.494E EAD ID: LKACVZB1	FL95 3000 ft AMSL	Aeroklub Zbraslavice, z.s. ZBRASLAVICE RADIO 126.630 (HO)	Čáslav MAPP ČÁSLAV RADAR 130.280 (H24)	Čáslav MAPP ČÁSLAV RADAR 130.280 (H24)	Viz / See AIP ČR ENR 6.3-3 LKCV AD (SID/STAR/VFRC) VFR příručka / manual VFR AD LKZB Zbraslavice V době aktivace třída vzdušného prostoru G / during activation class G airspace RMZ - Zbraslavice RADIO**
<b>Zbraslavice 2</b> (TRACVZB2) 495136.799N 0151025.494E - CWA o poloměru / with radius 3 NM se středem v / centred at ARP LKZB (494851N 0151206E) - 494856.502N 0151641.090E - 495136.799N 0151025.494E EAD ID: LKACVZB2	FL95 2500 ft AMSL				
<b>Zbraslavice 3</b> (TRACVZB3) 495347.296N 0150518.624E - 495136.799N 0151025.494E - CCA o poloměru / with radius 3 NM se středem v / centred at ARP LKZB (494851N 0151206E) - 495005.296N 0150755.823E - 495206.354N 0150307.404E - 495239.840N 0150319.900E - 495347.296N 0150518.624E EAD ID: LKACVZB3	FL95 3000 ft AMSL				
<b>Zbraslavice 4</b> (TRACVZB4) 494856.502N 0151641.090E - 494257.623N 0153036.658E - 494139.858N 0152735.887E - 494651.507N 0151529.998E - CCA o poloměru / with radius 3 NM se středem v / centred at ARP LKZB (494851N 0151206E) - 494856.502N 0151641.090E EAD ID: LKACVZB4	FL95 3000 ft AMSL				

\* Volací znak v případě stanoviště poskytujícího informace známému provozu nebo AFIS a příslušný frekvenční kanál.

\*\* Je-li prostor označen jako RMZ, následuje volací znak stanoviště, určeného pro navázání a udržování RTF spojení.

\* Call sign In case of unit providing information to known traffic or AFIS and appropriate frequency channel.

\*\* If the airspace is designated as RMZ, there is the call sign of the unit appointed to the establishment and maintaining of the RTF communication following.

Zkratky použité při popisu vodorovné hranice TRA GA:

- CCA - Kruhový oblouk proti směru hodinových ručiček
- CIR - Kružnice
- CWA - Kruhový oblouk po směru hodinových ručiček

Abbreviations used for description of the TRA GA horizontal boundary:

- CCA - Counter Clockwise arc
- CIR - Circle
- CWA - Clockwise arc



**5.5.6 PROVOZ BEZPILOTNÍCH SYSTÉMŮ (UAS) V RÁMCI KLUBŮ A SDRUŽENÍ LETECKÝCH MODELÁŘŮ**

**5.5.6.1 Bezpilotní systémy provozované v rámci klubů a sdružení leteckých modelářů nad výškou 120 m AGL v neřízeném vzdušném prostoru**

5.5.6.1.1 Oblasti provozu využívané kluby a sdruženími leteckých modelářů na základě vydaného Oprávnění k provozu podle Článku 16 prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/947 ze dne 24. května 2019 o pravidlech a postupech pro provoz bezpilotních letadel nad výškou provozu 120 m AGL jsou uvedeny v tabulce na stránkách Úřadu pro civilní letectví (<https://www.caa.cz/provoz/bezpilotni-letadla/modely-letadel/prehled-vydanych-opravneni-k-provozu-v-ramci-klubu-a-sdruzeni-leteckych-modelaru/>).

5.5.6.1.2 V těchto oblastech existuje zvýšené riziko výskytu provozu bezpilotních systémů nad výškou 120 m AGL. Tento provoz nemusí být spojen s povinností vyhrazení vzdušného prostoru provozovatelem UAS nebo aplikace jiných způsobů zmírňujících opatření (např. navigační výstrahy vydané formou NOTAM apod.).

**5.5.6 UNMANNED AIRCRAFT SYSTEMS (UAS) OPERATIONS WITHIN MODEL AIRCRAFT CLUBS AND ASSOCIATIONS**

**5.5.6.1 Unmanned aircraft systems operated within model aircraft clubs and associations above 120 m AGL in uncontrolled airspace**

5.5.6.1.1 The locations of operations used by model aircraft clubs and associations based on the issued Operational Authorization, according to Article 16 of Commission Implementing Regulation (EU) 2019/947 of 24 May 2019 on the rules and procedures for the operation of unmanned aircraft, for the operations above 120 m AGL are listed in the table on the Civil Aviation Authority website (<https://www.caa.cz/provoz/bezpilotni-letadla/modely-letadel/prehled-vydanych-opravneni-k-provozu-v-ramci-klubu-a-sdruzeni-leteckych-modelaru/>).

5.5.6.1.2 In those locations, there is an increased risk of encountering unmanned aircraft systems operations above 120 m AGL. These operations may not be associated with the obligation to reserve airspace by the UAS operator or the application of other mitigating measures (e.g., NOTAM navigation warnings, etc.).



**LKPR - PRAHA/RUZYŇ**

**LKPR - PRAHA/RUZYŇ**

LKPR AD 2.1	Směrovací značka a název letiště	AD 2-LKPR-1	LKPR AD 2.1	Aerodrome location indicator and name	AD 2-LKPR-1
LKPR AD 2.2	Zeměpisné a administrativní údaje o letišti	AD 2-LKPR-1	LKPR AD 2.2	Aerodrome geographical and administrative data	AD 2-LKPR-1
LKPR AD 2.3	Provozní doby	AD 2-LKPR-2	LKPR AD 2.3	Operational hours	AD 2-LKPR-2
LKPR AD 2.4	Služby a zařízení pro pozemní odbavení letadel	AD 2-LKPR-2	LKPR AD 2.4	Handling services and facilities	AD 2-LKPR-2
LKPR AD 2.5	Zařízení pro cestující	AD 2-LKPR-4	LKPR AD 2.5	Passenger facilities	AD 2-LKPR-4
LKPR AD 2.6	Záchrané a požární služby	AD 2-LKPR-5	LKPR AD 2.6	Rescue and fire fighting services	AD 2-LKPR-5
LKPR AD 2.7	Hodnocení a hlášení stavu povrchu dráhy a sněhový plán	AD 2-LKPR-5	LKPR AD 2.7	Runway surface condition assessment and reporting and snow plan	AD 2-LKPR-5
LKPR AD 2.8	Údaje o odbavovacích plochách, pojezdových drahách a umístění kontrolních bodů	AD 2-LKPR-6	LKPR AD 2.8	Aprons, taxiways and check locations/positions data	AD 2-LKPR-6
LKPR AD 2.9	Systém vedení a řízení pohybu na ploše a značení	AD 2-LKPR-7	LKPR AD 2.9	Surface movement guidance and control system and markings	AD 2-LKPR-7
LKPR AD 2.10	Letištní překážky	AD 2-LKPR-8	LKPR AD 2.10	Aerodrome obstacles	AD 2-LKPR-8
LKPR AD 2.11	Poskytované meteorologické informace	AD 2-LKPR-8	LKPR AD 2.11	Meteorological information provided	AD 2-LKPR-8
LKPR AD 2.12	Fyzikální vlastnosti drah	AD 2-LKPR-9	LKPR AD 2.12	Runway physical characteristics	AD 2-LKPR-9
LKPR AD 2.13	Vyhlášené délky	AD 2-LKPR-10	LKPR AD 2.13	Declared distances	AD 2-LKPR-10
2.13.1	Vzlet z křižovatky	AD 2-LKPR-10	2.13.1	Intersection take-off	AD 2-LKPR-10
LKPR AD 2.14	Přibližovací a dráhová světelná soustava	AD 2-LKPR-11	LKPR AD 2.14	Approach and runway lighting	AD 2-LKPR-11
LKPR AD 2.15	Ostatní osvětlení, náhradní zdroj elektrické energie	AD 2-LKPR-11	LKPR AD 2.15	Other lighting, secondary power supply	AD 2-LKPR-11
LKPR AD 2.16	Přistávací plocha pro vrtulníky	AD 2-LKPR-12	LKPR AD 2.16	Helicopter landing area	AD 2-LKPR-12
LKPR AD 2.17	Vzdušný prostor letových provozních služeb	AD 2-LKPR-12	LKPR AD 2.17	ATS airspace	AD 2-LKPR-12
LKPR AD 2.18	Spojovací zařízení letových provozních služeb	AD 2-LKPR-13	LKPR AD 2.18	ATS communication facilities	AD 2-LKPR-13
LKPR AD 2.19	Radionavigační a přistávací zařízení	AD 2-LKPR-13	LKPR AD 2.19	Radio navigation and landing aids	AD 2-LKPR-13
LKPR AD 2.20	Pravidla pro místní provoz	AD 2-LKPR-15	LKPR AD 2.20	Local traffic regulations	AD 2-LKPR-15
2.20.1	Koordinované letiště	AD 2-LKPR-15	2.20.1	Co-ordinated airport	AD 2-LKPR-15
2.20.2	Řízení letadel pohybujících se na pohybové ploše	AD 2-LKPR-15	2.20.2	Control of aircraft moving on movement area	AD 2-LKPR-15
2.20.3	Systém pro navádění letadel na stání - APIS ++	AD 2-LKPR-16	2.20.3	Docking guidance system for aircraft parking stands - APIS ++	AD 2-LKPR-16
2.20.4	Pojíždění	AD 2-LKPR-17	2.20.4	Taxiing	AD 2-LKPR-17
2.20.5	Provoz kritických typů letadel	AD 2-LKPR-19	2.20.5	Operation of critical aircraft types	AD 2-LKPR-19
2.20.6	Plnění paliva do letadla s cestujícími na palubě	AD 2-LKPR-20	2.20.6	Fueling of aircraft with passenger on board	AD 2-LKPR-20
2.20.7	Multiple PUSH-BACK	AD 2-LKPR-20	2.20.7	Multiple PUSH-BACK	AD 2-LKPR-20
2.20.8	Odmrazování letadel	AD 2-LKPR-20	2.20.8	De-icing of aircraft	AD 2-LKPR-20
2.20.9	High intensity RWY operations - HIRO	AD 2-LKPR-21	2.20.9	High intensity RWY operations - HIRO	AD 2-LKPR-21
2.20.10	Příčky zastavení na stáních	AD 2-LKPR-22	2.20.10	Stop lines on stands	AD 2-LKPR-22
LKPR AD 2.21	Postupy pro omezení hluku	AD 2-LKPR-23	LKPR AD 2.21	Noise abatement procedures	AD 2-LKPR-23
2.21.1	Omezení letů	AD 2-LKPR-23	2.21.1	Flight restrictions	AD 2-LKPR-23
2.21.2	Preference dráhového systému a omezení jednotlivých RWY	AD 2-LKPR-24	2.21.2	Runway system preference and restriction of particular RWY's	AD 2-LKPR-24
2.21.3	Přílety	AD 2-LKPR-25	2.21.3	Arrivals	AD 2-LKPR-25
2.21.4	Odlety	AD 2-LKPR-26	2.21.4	Departures	AD 2-LKPR-26
2.21.5	Reverzní tah	AD 2-LKPR-27	2.21.5	Reverse thrust	AD 2-LKPR-27

2.21.6	Motorové zkoušky	AD 2-LKPR-27	2.21.6	Engine test runs	AD 2-LKPR-27
2.21.7	Omezení použití záložního zdroje energie (APU)	AD 2-LKPR-27	2.21.7	Restriction of auxiliary power unit (APU) usage	AD 2-LKPR-27
2.21.8	Monitorování hluku	AD 2-LKPR-28	2.21.8	Noise monitoring	AD 2-LKPR-28
2.21.9	Omezení hluku po dobu trvání motorového klidu	AD 2-LKPR-28	2.21.9	Noise abatement for the duration of prohibition of engine start-ups	AD 2-LKPR-28
LKPR AD 2.22	Letové postupy	AD 2-LKPR-29	LKPR AD 2.22	Flight procedures	AD 2-LKPR-29
2.22.1	Všeobecně	AD 2-LKPR-29	2.22.1	General	AD 2-LKPR-29
2.22.2	Letištní provozní minima	AD 2-LKPR-29	2.22.2	Aerodrome operating minima	AD 2-LKPR-29
2.22.3	Provoz palubních odpovídačů módu S, je-li letadlo na zemi	AD 2-LKPR-29	2.22.3	Operation of mode S transponders when the aircraft is on the ground	AD 2-LKPR-29
2.22.4	Postupy pro IFR lety	AD 2-LKPR-29	2.22.4	Procedures for IFR flights	AD 2-LKPR-29
2.22.5	Přehledové služby ATS a postupy	AD 2-LKPR-40	2.22.5	ATS surveillance services and procedures	AD 2-LKPR-40
2.22.6	Postupy pro VFR lety	AD 2-LKPR-40	2.22.6	Procedures for VFR flights	AD 2-LKPR-40
2.22.7	Seznam traťových bodů	AD 2-LKPR-47	2.22.7	Waypoint list	AD 2-LKPR-47
2.22.8	RNAV Standardní přístrojové odletové tratě (SID)	AD 2-LKPR-49	2.22.8	RNAV Standard Instrument Departure Routes (SID)	AD 2-LKPR-49
2.22.9	Všesměrové a vizuální odlety	AD 2-LKPR-55	2.22.9	Omnidirectional and visual departures	AD 2-LKPR-55
2.22.10	RNAV Standardní přístrojové příletové tratě (STAR)	AD 2-LKPR-56	2.22.10	RNAV Standard Instrument Arrival Routes (STAR)	AD 2-LKPR-56
LKPR AD 2.23	Doplňující informace	AD 2-LKPR-60	LKPR AD 2.23	Additional information	AD 2-LKPR-60
2.23.1	Výskyt ptactva na/v blízkosti letiště	AD 2-LKPR-60	2.23.1	Bird concentrations on/in the vicinity of airport	AD 2-LKPR-60
2.23.2	Postupy pro provádění letů nad Prahou	AD 2-LKPR-60	2.23.2	Procedures for executing of flights over Praha	AD 2-LKPR-60
2.23.3	Odchytky od certifikační předpisové základny stanovené Nařízením komise (EU) č. 139/2014	AD 2-LKPR-60	2.23.3	Type-certification basis deviations laid down by Commission Regulation (EC) No 139/2014	AD 2-LKPR-60
LKPR AD 2.24	Mapy vztahující se k letišti	AD 2-LKPR-64	LKPR AD 2.24	Charts related to the aerodrome	AD 2-LKPR-64

## AD 1. LETIŠTĚ/HELIPORTY – ÚVOD

### AD 1. AERODROMES/HELIPORTS – INTRODUCTION

#### AD 1.1 DOSTUPNOST A VŠEOBECNÉ PODMÍNKY PRO VYUŽÍVÁNÍ LETIŠTĚ/HELIPORTŮ

##### 1.1.1 VŠEOBECNÉ PODMÍNKY

1.1.1.1 Druh letiště a podmínky, za kterých jsou letiště/heliporty a s nimi spojená zařízení provozována stanovuje Úřad pro civilní letectví. Kontaktní adresa je uvedena v části **GEN 1.1**.

1.1.1.2 Za provoz letiště zodpovídá provozovatel letiště stanovený Úřadem pro civilní letectví.

##### 1.1.1.3 Přistání letadel provádějících mezinárodní let provedená jinde než na mezinárodním letišti/heliportu

1.1.1.3.1 Jestliže je přistání provedeno jinde než na mezinárodním letišti/heliportu nebo určeném náhradním letišti/heliportu, velitel letadla podá zprávu o přistání, jakmile to bude možné, zdravotní službě, celnímu a pasovému úřadu na mezinárodním letišti/heliportu, na kterém měl plánováno přistání. Toto oznámení může být provedeno jakýmkoliv dostupným komunikačním prostředkem. Toto ustanovení se neuplatňuje pro letadla přilétající z území států Schengenského prostoru (Belgie, Česká republika, Dánsko, Estonsko, Finsko, Francie, Island, Itálie, Litva, Lotyšsko, Lucembursko, Maďarsko, Malta, Německo, Nizozemí, Norsko, Polsko, Portugalsko, Rakousko, Řecko, Slovensko, Slovinsko, Španělsko, Švédsko).

1.1.1.3.2 Velitel letadla bude mít zodpovědnost zajistit, že:

- a) Jestliže nebylo předpokládáno předchozí přistání, vyvaruje se posádka a cestující letadla kontaktu s cizími osobami.
- b) Náklad, zavazadla a pošta nebudou přemístovány z letadla s výjimkou opatření dále uvedených.
- c) Potraviny zámořského původu nebo jakýkoliv rostlinný materiál nebude přemístován z letadla. Všechny zbytky potravin včetně slupek, ohryzků, pecek z ovoce apod. musí být sesbírány a uloženy do palubního odpadkového koše, jehož obsah nebude přemístován z letadla, vyjma hygienických důvodů; v takovém případě obsah musí být zničen spálením nebo zakopáním.

1.1.1.3.3 Při veřejných leteckých vystoupeních a soutěžích jednorázového charakteru může Úřad pro civilní letectví na základě písemné žádosti provozovatele letiště doložené souhlasem příslušného celního úřadu, orgánu cizinecké policie a územního referátu ministerstva životního prostředí povolit mezinárodní provoz na vnitrostátním letišti.

##### 1.1.1.4 Provoz osob a dopravních prostředků na letišti/heliportu

###### 1.1.1.4.1 Vymezení zón

1.1.1.4.1.1 Areál každého letiště/heliportu je rozdělen na:

- a) veřejný prostor zahrnující části letiště/heliportu volně přístupné pro veřejnost,
- b) vyhrazený prostor zahrnující ty části letiště/heliportu, kde jsou vykonávány činnosti důležité pro trvale bezpečný provoz letiště/heliportu.

###### 1.1.1.4.2 Pohyb osob

1.1.1.4.2.1 Pohyb osob na letištích/heliportech se řídí zvláštními předpisy vydávanými provozovatelem letiště/heliportu.

1.1.1.4.2.2 Provozovatel je povinen vytvořit podmínky pro běžný styk veřejnosti s organizacemi vykonávajícími služby ve prospěch bezpečného a pravidelného leteckého provozu na letišti/heliportu.

###### 1.1.1.4.3 Pohyb dopravních prostředků

1.1.1.4.3.1 Pohyb dopravních prostředků na letištích/heliportech se řídí zvláštními předpisy vydávanými provozovatelem letiště/heliportu.

#### AD 1.1 AERODROMES/HELIPORTS AVAILABILITY

##### 1.1.1 GENERAL CONDITIONS

1.1.1.1 The Civil Aviation Authority assigns the type of aerodrome and conditions which the aerodromes/heliports and with them associated aids are carried on. Contact addresses are quoted in part **GEN 1.1**.

1.1.1.2 The aerodrome operator assigned by the Civil Aviation Authority is responsible for aerodrome operation.

##### 1.1.1.3 Landing of international flights made other than at an international aerodrome/heliport

1.1.1.3.1 If a landing is made other than at an international aerodrome/heliport or a designated alternate aerodrome/heliport, the pilot-in-command shall report the landing as soon as practicable to the health, customs and immigration authorities at the international aerodrome/heliport at which the landing was scheduled to take place. This notification may be made through any available communication link. This regulation is not applied for aircraft arriving from territory of Schengen area states (Belgium, Czech Republic, Denmark, Estonia, Finland, France, Iceland, Italy, Lithuania, Latvia, Luxemburg, Hungary, Malta, Germany, Netherlands, Norway, Poland, Portugal, Austria, Greece, Slovenia, Slovakia, Spain, Sweden).

1.1.1.3.2 The pilot-in-command shall be responsible for ensuring that:

- a) if pratique has not been granted to the aircraft at the previous landing, contact between other persons on the one hand and passengers and crew on the other is avoided;
- b) cargo, baggage and mail are not removed from the aircraft except as provided below;
- c) any foodstuff of overseas origin or any plant material is not removed from the aircraft. All food refuse including peelings, cores, stones of fruit, etc. must be collected and returned to the galley refuse container, the contents of which should not be removed from the aircraft except for hygiene reasons; in that circumstance the contents must be destroyed either by burning or by deep burial.

1.1.1.3.3 In case of public aviation exhibitions (air show) and an one-shot competition the Civil Aviation Authority can approve international operation on a domestic aerodrome on the basis of an aerodrome operator written request enclosed with the agreement of an appropriate Customs office, Directorate of Aliens and Border Police Service and a canton side of the Ministry of Environment.

##### 1.1.1.4 Traffic of persons and vehicles on an aerodrome/heliport

###### 1.1.1.4.1 Demarcation of zones

1.1.1.4.1.1 The grounds of each aerodrome are divided into:

- a) a public zone comprising the part of the aerodrome/heliport open to public; and
- b) a zone comprising the parts of the aerodrome/heliport, where activities necessary for permanently safe operation are carried out.

###### 1.1.1.4.2 Movement of persons

1.1.1.4.2.1 The movement of persons is governed by special rules prescribed by the aerodrome/heliport operator.

1.1.1.4.2.2 The aerodrome/heliport operator is obliged to ensure conditions for contact of public with organizations providing services necessary for safe and regular air traffic at the aerodrome/heliport.

###### 1.1.1.4.3 Movement of vehicles

1.1.1.4.3.1 The movement of vehicles is governed by special rules prescribed by the aerodrome/heliport operator.

1.1.1.4.3.2 Řidiči dopravních prostředků operujících ve vyhrazeném prostoru jsou povinni respektovat dopravní řád letišť nebo obdobný předpis, který je vydáván provozovatelem letiště/heliportu, a obecné závazné normy pro provoz na pozemních komunikacích na území ČR.

#### 1.1.1.4.4 Ručení

1.1.1.4.4.1 Za poškození letadel, dopravních prostředků, vybavení a zboží používaných na letišti/heliportu nenese zodpovědnost stát. Subjekty mající oprávnění k manipulaci s těmito prostředky nesou zodpovědnost pouze za ztrátu nebo poškození, které byly způsobeny jejich službami nebo jejich pracovníky.

#### 1.1.1.4.5 Používání heliportů

1.1.1.4.5.1 Heliporty smí být používány pouze pro lety za viditelnosti (VFR), pokud nebylo uděleno jiné povolení Úřadem pro civilní letectví.

### 1.1.1.5 APLIKOVANÉ DOKUMENTY ICAO

1.1.1.5.1 Na území ČR jsou aplikovány normy ICAO a doporučení obsažená v Příloze 14 ÚMCL, včetně změn č. 36 a 37, vyjma rozdílů uvedených v **GEN 1.7**.

## 1.1.2 VYUŽITÍ VOJENSKÝCH LETECKÝCH ZÁKLADEN

### 1.1.2.1 Všeobecná pravidla pro využití vojenských letišť

1.1.2.1.1 Za vojenské letiště se považuje každé letiště, jehož provozovatelem je Armáda ČR (AČR).

1.1.2.1.2 Za využití vojenského letiště se považuje přistání na tomto letišti, ale i přiblížení s následným odletem (za VFR) na jiné letiště nebo cvičné přiblížení.

1.1.2.1.3 Pilot civilního letadla nebo cizího státního letadla je před provedením letu povinen posoudit, zda mu podmínky na vojenském letišti, včetně poskytovaných leteckých služeb a poskytovaného zabezpečení, umožní bezpečné provedení letu. Pilot musí plně respektovat odchylky nebo zvláštnosti, které mohou být s využitím vojenského letiště spojeny.

1.1.2.1.4 Další informace, pravidla a podmínky – viz **GEN 1.2** Vstup, tranzit a odlet letadla.

### 1.1.2.2 Pravidla pro civilní využití vojenských letišť

1.1.2.2.1 Povolení pro využití vojenského letiště

1.1.2.2.1.1 Všechna vojenská letiště mohou být využita bez písemného povolení příslušné vojenské autority (tj. pouze na základě povolení vydaného příslušným vojenským stanovištěm ATC) v následujících případech:

- letadlo nucené provést nouzové přistání (pilot letadla musí jednoznačně deklarovat stav nouze),
- letadlo provádí lety bezprostředně související se záchranou lidského života (např. v rámci letecké záchranné služby nebo letecké hasičské služby),
- letadlo provádí let za účelem pátrání a záchrany, autorizované kompetentním orgánem (RCC),
- letadlo Úřadu pro civilní letectví (CAA), Ústavu pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod (ÚZPLN) nebo Řízení letového provozu ČR, s.p. (ŘLP ČR s.p.), které plní úkoly ve prospěch nebo v součinnosti s Ministerstvem obrany (MO) anebo AČR (např. při výkonu státního dozoru, při vyšetřování letecké nehody nebo při ověřování vojenských leteckých pozemních zařízení).

1.1.2.2.1.2 Vojenské letiště, na kterém byl rozhodnutím Úřadu pro civilní letectví zřízen i civilní provozovatel tohoto letiště, může být využito bez písemného povolení příslušné vojenské autority, tj. pouze na základě letového povolení vydaného příslušným vojenským stanovištěm ATC, v souladu s podmínkami, které vyplývají ze stanoveného druhu letiště (veřejné/neveřejné, vnitrostátní/mezinárodní, IFR/VFR) a z publikace tohoto letiště v AIP ČR.

1.1.1.4.3.2 Drivers of vehicles operating within the confines of the aerodrome/heliport must respect traffic rules or instructions prescribed by the aerodrome/heliport operator and general rules for vehicle traffic valid in the Czech Republic.

#### 1.1.1.4.4 Policing

1.1.1.4.4.1 Care and protection of aircraft, vehicles, equipment and goods used at the aerodrome/heliport are not the responsibility of the State. Subjects competent manipulate with these means they can be held responsible only for loss or damage which is incurred through action by their service or their staff.

#### 1.1.1.4.5 Use of the heliports

1.1.1.4.5.1 Unless other permission has been granted by the Civil Aviation Authority, the heliports may be used only for flights in accordance with Visual Flight Rules (VFR).

### 1.1.1.5 APPLICABLE ICAO DOCUMENTS

1.1.1.5.1 ICAO Standards and Recommended Practices contained in ICAO Annex 14 including amendments 36 and 37 are applied on the territory of the Czech Republic, except for the differences listed in **GEN 1.7**.

## 1.1.2 USE OF MILITARY AIR BASES

### 1.1.2.1 General rules for use of military aerodromes

1.1.2.1.1 A military aerodrome is any aerodrome which is operated by the Armed Forces of the Czech Republic (AČR).

1.1.2.1.2 As a use of military aerodrome landing at this aerodrome, but also approach followed by departure (VFR) to a different aerodrome or trained approach is considered.

1.1.2.1.3 The pilot of a civil aircraft or foreign state aircraft is, before carrying out a flight, obliged to consider whether the conditions on a military aerodrome including provided aeronautical services and provided safety are sufficient for the safe execution of the flight. The pilot must fully respect abnormalities or specialities that can be associated with the use of a military aerodrome.

1.1.2.1.4 Additional information, rules and conditions – see **GEN 1.2** Entry, transit and departure of aircraft.

### 1.1.2.2 Rules for civil use of military aerodromes

1.1.2.2.1 Permission to use a military aerodrome

1.1.2.2.1.1 All military aerodromes can be used without written permission of the appropriate military authority (i.e. based on clearance issued by appropriate military ATC unit only) in following cases:

- aircraft forced to carry out an emergency landing (the pilot of the aircraft must unambiguously declare the state of emergency);
- aircraft carrying out flights directly cohered with a rescue of human life (e.g. in case of air medical service or aerial fire fighting service);
- aircraft carrying out a flight on purpose of search and rescue authorized by an appropriate RCC unit;
- aircraft operated by the Civil Aviation Authority (CAA), Air Accidents Investigation Institute (AII) or Air Navigation Services of the CR (ANS CR) fulfilling tasks in interest of or in cooperation with the Ministry of Defence (MD) or Armed Forces of the Czech Republic (e.g. state supervision, the investigation of an accident or verification of military aeronautical ground facilities).

1.1.2.2.1.2 The military aerodrome on which a civil operator has been established by resolution of the Civil Aviation Authority, can be used without written permission of the appropriate military authority i.e. based on clearance issued by the appropriate military ATC unit only, in conformity with conditions which arise from stated type of aerodrome (public/private, domestic/international, IFR/VFR) and from publishing this aerodrome in the AIP CR.



1.1.2.2.1.3 Vojenské letiště, na kterém není zřízen civilní provozovatel tohoto letiště, lze využít pouze na základě písemného povolení velitele tohoto letiště (velitele letecké základny), v případě civilního letadla registrovaného v členském státu EU, nebo velitele Vzdušných sil, v případě civilního letadla registrovaného v jiném státu, než je členský stát EU.

*Poznámka: Povolení těchto letů se obvykle vydává pouze v případech, kdy jsou lety v zájmu Armády ČR nebo v případech hodných zvláštního zřetele. Výcvikové lety se zpravidla nepovolují.*

1.1.2.2.1.3.1 Je-li let civilního letadla na vojenské letiště v zájmu Armády ČR (např. letecká přeprava vojsk anebo vojenského materiálu do/ze zahraničí, účast na leteckém veřejném vystoupení organizovaném na tomto letišti) povoluje využití tohoto vojenského letiště velitel letiště (velitel letecké základny) a to bez ohledu na to, v kterém státu je letadlo registrováno.

1.1.2.2.1.4 Žádost o povolení musí být předložena písemně a to:

- nejpozději 5 pracovních dnů před provedením letu, je-li povolující vojenskou autoritou velitel Vzdušných sil,
- nejpozději 3 pracovní dny před provedením letu, je-li povolující vojenskou autoritou velitel příslušného letiště (velitel letecké základny),
- nejpozději 24 hodin před provedením letu (vždy však v pracovní den), je-li povolující vojenskou autoritou velitel letiště Kbely a jedná se o civilní letadlo, které je trvale dislokováno na tomto letišti.

1.1.2.2.1.5 Žádost o povolení musí být předložena na příslušnou adresu:

a) Velitelství vzdušných sil  
Velitelství vzdušných sil  
Vítězné náměstí 5  
160 01 Praha 6 – Dejvice

Fax: 973 210 656  
Tel: 973 210 655

b) Letiště Čáslav  
VÚ 7214 Čáslav  
285 76 Chotusice

Fax: 973 375 090 (velitel)  
Tel: 973 376 851 (WOC)

c) Letiště Kbely  
VÚ 8407 Praha  
197 06 Praha 9 - Kbely

E-mail: maro.ais.lkkb@army.cz  
Fax: +420 973 207 377  
Tel: +420 973 207 177  
+420 973 207 162

d) Letiště Náměšť  
VÚ 2427 Sedlec  
675 71 Sedlec, Vícenice u Náměště nad Oslavou

Fax: 973 438 010 (WOC)  
Tel: 973 438 000 (WOC)  
E-mail: sod.22zvrl@army.cz

1.1.2.2.1.6 Povolení lze vydat na jednotlivý let, nebo na určité období, maximálně však na dobu jednoho roku.

1.1.2.2.1.7 Žádost o povolení na jednotlivý let musí obsahovat:

- údaje o provozovateli letadla (název/jméno provozovatele, kontakty – adresa, telefon, fax, e-mail),
- údaje o letadle (typ, poznávací značka, MTOW letadla),
- údaje o přiletu (datum a předpokládaný čas přiletu, letiště odletu),

1.1.2.2.1.3 A military aerodrome on which a civil operator is not established, can be used only with written permission of the aerodrome commander (commander of airbase), in case of foreign aircraft registered in a member state of the EU, or commander of Air Forces, in case of civil aircraft registered in an other state than a member state of the EU.

*Note: A permission for these flights is usually issued only in cases that the flight is in the interest of the Army of the CR or in cases worthy of special respects. Training flights are usually not permitted.*

1.1.2.2.1.3.1 If the flight of civil aircraft to military aerodrome is in the interest of the Army CR (e.g. air transport of troops or military stuff to/from abroad, participation on the air public performance hold on this aerodrome) permission for usage of this military aerodrome is issued by the aerodrome commander (commander of airbase) regardless where the aircraft is registered.

1.1.2.2.1.4 The application for permission shall be submitted in written form:

- not later than 5 working days before the flight, if a military authority issuing the permission is the commander of Air Forces,
- not later than 3 working days before the flight, if a military authority issuing the permission is the aerodrome commander (the commander of airbase),
- not later than 24 hours before performing the flight (but always a working day) if a military authority issuing the permission is the commander of the aerodrome Kbely and if it is a civil aircraft which is permanently dislocated at this aerodrome.

1.1.2.2.1.5 The application for permission shall be submitted to appropriate address:

a) Air Forces Headquarters  
Velitelství vzdušných sil  
Vítězné náměstí 5  
160 01 Praha 6 – Dejvice  
Czech Republic  
Fax: +420 973 210 656  
Tel: +420 973 210 655

b) Aerodrome Čáslav  
VÚ 7214 Čáslav  
285 76 Chotusice  
Czech Republic  
Fax: +420 973 375 090 (commander)  
Tel: +420 973 376 851 (WOC)

c) Aerodrome Kbely  
VÚ 8407 Praha  
197 06 Praha 9 - Kbely  
Czech Republic  
E-mail: maro.ais.lkkb@army.cz  
Fax: +420 973 207 377  
Tel: +420 973 207 177  
+420 973 207 162

d) Aerodrome Náměšť  
VÚ 2427 Sedlec  
675 71 Sedlec, Vícenice u Náměště nad Oslavou  
Czech Republic  
Fax: +420 973 438 010 (WOC)  
Tel: +420 973 438 000 (WOC)  
E-mail: sod.22zvrl@army.cz

1.1.2.2.1.6 Permission may be issued for individual flight or for a specific period, maximum of one year.

1.1.2.2.1.7 The application for permission for individual flight shall include:

- information about the aircraft operator (title/name of the operator, contacts – address, telephone number, fax, e-mail),
- information about the aircraft (type, registration mark, MTOW of the aircraft),
- information about the arrival (date and estimated time of arrival, aerodrome of departure),

- d) údaje o odletu (datum a předpokládaný čas odletu, letiště určení),
- e) účel letu,
- f) údaje o posádce letadla (jméno a příjmení, státní příslušnost, číslo průkazu totožnosti/cestovního pasu),
- g) údaje o cestujících (jméno a příjmení, státní příslušnost, číslo průkazu totožnosti/cestovního pasu) při přeletu a při odletu,
- h) údaje o nákladu (druh a množství přepravovaného nákladu) při přeletu a při odletu,
- i) další informace, které považuje žadatel za důležité,
- j) údaje o žadateli (jméno, telefon, fax, e-mail).

1.1.2.2.1.8 Žádost o povolení na určité období vychází z žádosti na jednotlivý let, přičemž žadatel v žádosti vyplní pouze známé (trvalé) údaje. Ostatní údaje se doplňují průběžně, v rozsahu, čase a způsobem stanoveným příslušnou povolující vojenskou autoritou.

#### 1.1.2.2.2 Povinnost podání letového plánu

1.1.2.2.2.1 Všechny lety z/na vojenské letiště musí být prováděny na základě podaného letového plánu.

1.1.2.2.2.1.1 Výjimku tvoří:

- a) letadlo nucené provést nouzové přistání (pilot letadla musí jednoznačně deklarovat stav nouze),
- b) letadlo provádějící let bezprostředně související se záchranou lidského života,
- c) letadlo provádějící let za účelem pátrání a záchran, autorizované kompetentním orgánem (RCC).

Tyto lety lze provádět pouze na základě předaného oznámení o letu a vydaného letového povolení příslušným vojenským stanovištěm ATC.

#### 1.1.2.2.3 Zabezpečení při využití vojenských letišť

1.1.2.2.3.1 Údaje o vojenském letišti nezbytné pro přistání, pokud nejsou zveřejněny v AIP ČR (viz **AD 2**), předá na vyžádání ARO tohoto letiště.

1.1.2.2.3.2 Při využití vojenského letiště, na kterém je zřízen civilní provozovatel tohoto letiště, je rozsah poskytovaných služeb a zabezpečení uveden v AIP ČR (viz **AD 2**).

1.1.2.2.3.3 Při využití vojenského letiště, na kterém není zřízen civilní provozovatel tohoto letiště, se obvykle poskytují pouze letové provozní služby, v omezeném rozsahu letecká meteorologická služba a služba při předletové přípravě.

1.1.2.2.3.3.1 Na tomto letišti se provozovateli civilního letadla neposkytují celní služba, pasová služba a technické odbavení letadla (odbavení letadla na provozní ploše), pokud není s provozovatelem letiště (velitelem letecké základny / letištní správou) dohodnuto jinak.

1.1.2.2.3.4 Za využití vojenského letiště a za poskytnuté letové provozní služby se vybírají poplatky.

1.1.2.2.3.4.1 Poplatky za využití vojenského letiště, na kterém je zřízen civilní provozovatel tohoto letiště, jsou zveřejněny v AIP ČR (viz **GEN 4**).

1.1.2.2.3.4.2 Poplatky za využití vojenského letiště, na kterém není zřízen civilní provozovatel tohoto letiště, jsou zveřejněny v MIL AIP (viz **GEN 4**). Jejich výši na požádání sdělí ARO tohoto vojenského letiště.

#### 1.1.2.3 PRAVIDLA PRO VYUŽITÍ VOJENSKÝCH LETIŠŤ CIZÍMI STÁTNÍMI LETADLY

##### 1.1.2.3.1 Povolení pro využití vojenského letiště

1.1.2.3.1.1 Za cizí státní letadlo se považuje jiné státní (vojenské, policejní, celní) letadlo, než letadlo Armády ČR.

- d) information about the departure (date and estimated time of departure, destination aerodrome),
- e) the purpose of the flight,
- f) information about the crew members (name and surname, state nationality, ID card/passport number),
- g) information about passengers (surname and name, state nationality, ID card/passport number) on arrival and on departure,
- h) information about cargo (type and quantity of transported cargo) on arrival and on departure,
- i) additional information which are considered as important by the applicant
- j) information about the applicant (name, telephone number, fax, e-mail).

1.1.2.2.1.8 The application for permission on a specified period is based on an application for an individual flight where the applicant fulfil only known (permanent) data. Other data will be fulfilled on the fly in range, time and way given by a relevant military authority issuing the permission.

#### 1.1.2.2.2 Obligation to submit a flight plan

1.1.2.2.2.1 All flights from/to a military aerodrome must be carried out on the basis of a submitted flight plan.

1.1.2.2.2.1.1 The exception is for:

- a) aircraft forced to carry out an emergency landing (the pilot of the aircraft must unambiguously declare the state of emergency),
- b) aircraft carrying out flights directly cohered with the rescue of human life,
- c) aircraft carrying out a flight on purpose of search and rescue authorized by appropriate RCC unit.

These flights are possible to be carried out on basis of handed notification about the flight and ATC clearance issued by appropriate military ATC unit.

#### 1.1.2.2.3 Indemnity of use of military aerodromes

1.1.2.2.3.1 Unless published in the AIP CR (see **AD 2**), information about military aerodrome essential for landing will be on request provided by the aerodrome's ARO.

1.1.2.2.3.2 For use of military aerodrome of which a civil operator has been established range of provided services and indemnity is published in the AIP CR (see **AD 2**).

1.1.2.2.3.3 While using a military aerodrome where a civil operator has not been established, only ATS service is usually provided, in limited range also Aeronautical Meteorological Service and ARO.

1.1.2.2.3.3.1 At such aerodrome custom service, immigration service and handling (handling on apron) are not provided to the operator of the civil aircraft unless otherwise arranged with the aerodrome operator (commander of base / aerodrome administration).

1.1.2.2.3.4 For use of a military aerodrome and for provided ATS charges are levied.

1.1.2.2.3.4.1 Charges for use of a military aerodrome on which a civil operator has been established are published in the AIP CR (see **GEN 4**).

1.1.2.2.3.4.2 Charges for use of a military aerodrome on which a civil operator has not been established are published in the MIL AIP (see **GEN 4**). The information about the amount will be provided on request by the ARO of this military aerodrome.

#### 1.1.2.3 RULES FOR USE OF MILITARY AERODROMES BY FOREIGN STATE AIRCRAFT

##### 1.1.2.3.1 Permission to use military aerodrome

1.1.2.3.1.1 State aircraft (military, police, custom) other than aircraft of the Army of the CR is considered a foreign state aircraft.





1.1.2.3.1.2 Všechna vojenská letiště mohou být využita bez písemného povolení příslušné vojenské autority (tj. pouze na základě letového povolení vydaného příslušným vojenským stanovištěm ATC) v následujících případech:

- letadlo nucené provést nouzové přistání (pilot letadla musí jednoznačně deklarovat stav nouze),
- vojenské letadlo členského státu NATO při plnění úkolu NATINAMDS (Integrovaný systém protivzdušné a protiraketové obrany NATO),
- vojenské letadlo členského státu NATO při plnění společného výcviku s Armádou ČR (např. v rámci leteckého cvičení),
- letadlo Letecké služby Policie ČR provádějící let bezprostředně související se záchranou lidského života nebo zajištěním bezpečnosti České republiky.

1.1.2.3.1.3 Vojenská letadla členských států NATO, ostatní státní letadla (policijní a celní) členských států EU a letadla Letecké služby Policie ČR, s výjimkou případů uvedených v **AD 1.1 para 2.3.1.2**, mohou využít vojenská letiště na základě písemného povolení velitele příslušného letiště (letecké základny / letištní správy).

1.1.2.3.1.4 Vojenská letadla jiných států, než členských států NATO, a ostatní státní letadla (policijní, celní) jiných států, než členských států EU, mohou využít vojenská letiště na základě písemného povolení velitele Vzdušných sil.

1.1.2.3.1.5 Použití vojenského letiště letadlem, které je registrováno ve Vojenském leteckém rejstříku ČR, které však neprovozuje Armáda ČR, lze provést bez písemného povolení příslušné vojenské autority (tj. pouze na základě letového povolení vydaného příslušným vojenským stanovištěm ATC) v případě, že letadlo plní úkol ve prospěch nebo v součinnosti s Ministerstvem obrany nebo Armádou ČR (např. výcvik pilotů Armády ČR, výkon státního dozoru Ministerstvem obrany, přeprava vojsk anebo vojenského materiálu, účast na leteckém vystoupení organizovaném na tomto letišti), nebo v případě, že toto letadlo je na tomto letišti trvale dislokováno. V ostatních případech povoluje použití vojenského letiště tímto letadlem příslušný velitel letiště (velitel letecké základny).

1.1.2.3.1.6 Žádost o povolení musí být předložena písemně a to:

- nejpozději 5 pracovních dnů před provedením letu, je-li povolující vojenskou autoritou velitel Vzdušných sil,
- nejpozději 3 pracovní dny před provedením letu, je-li povolující vojenskou autoritou velitel příslušného letiště (velitel letecké základny/letištní správy).

1.1.2.3.1.7 Žádost o povolení musí být předložena na příslušnou adresu:

- Velitelství vzdušných sil – viz ust. **AD 1.1 para 2.2.1.5**
- Letiště **Čáslav** – viz ust. **AD 1.1 para 2.2.1.5**
- Letiště **Kbely** – viz ust. **AD 1.1 para 2.2.1.5**
- Letiště **Náměšť** – viz ust. **AD 1.1 para 2.2.1.5**
- Letiště **Pardubice**:

VÚ 2436 Pardubice  
Pražská 100  
530 65 Pardubice

Fax: +420 973 242 097  
Tel: +420 973 333 171  
+420 973 242 440

1.1.2.3.1.8 Povolení lze vydat na jednotlivý let, nebo na určité období, maximálně však na dobu jednoho roku. Toto povolení nenahrazuje diplomatické povolení podle ust. **GEN 1.2**.

1.1.2.3.1.9 Žádost o povolení na jednotlivý let musí obsahovat:

- údaje o provozovateli letadla (název/jméno provozovatele, kontakty – adresa, telefon, fax, e-mail),
- údaje o letadle (typ, poznávací značka, MTOW letadla),

1.1.2.3.1.2 All military aerodromes can be used without written permission of the appropriate military authority (i.e. based on clearance issued by appropriate military ATC unit only) in following cases:

- aircraft forced to carry out an emergency landing (the pilot of the aircraft must unambiguously declare the state of emergency),
- military aircraft of a NATO member state fulfilling a task of NATINAMDS (NATO Integrated Air and Missile Defence System),
- military aircraft of a NATO member state fulfilling a joined training with the Army of the CR (e.g. in terms of an air exercise),
- aircraft of the Air Service of the Police of the CR carrying out a flight directly cohered with a rescue of human life or ensuring the safety of the Czech Republic.

1.1.2.3.1.3 Military aircraft of NATO member states, other state aircraft (police and custom) of member states of the EU and aircraft of the Air Service of the Police of the CR with exception of cases mentioned in **AD 1.1 para 2.3.1.2** can use a military aerodrome with a written permission of the appropriate aerodrome commander (commander of base /commander of aerodrome administration).

1.1.2.3.1.4 Military aircraft of other states than NATO member states and other state aircraft (police, custom) of other states than member states of the EU can use a military aerodrome with a written permission of the commander of the Air Forces.

1.1.2.3.1.5 The use of military aerodrome by an aircraft which is registered in the Military aeronautical register of the CR, but which is not operated by the Army of the CR, is possible to perform without written permission of an appropriate military authority (i.e. only with flight clearance issued by an appropriate military ATC unit) in case when the aircraft is carrying out a task in the interest of or in cooperation with the Ministry of Defence or the Army of the CR (e.g. training of pilots of the Army of the CR, state supervision by the Ministry of Defence, a transport of troops or military stuff, participation in an air show held on this aerodrome), or in case when the aircraft is permanently dislocated on this aerodrome. In other cases permission for usage of the military aerodrome by this aircraft is issued by the aerodrome commander (commander of airbase).

1.1.2.3.1.6 The application for permission shall be submitted in written form:

- not later than 5 working days before the flight if a military authority issuing the permission is the commander of Air Forces
- not later than 3 working days before the flight if a military authority issuing the permission is a commander of appropriate aerodrome (commander of airbase/ aerodrome administration).

1.1.2.3.1.7 The permission request must be submitted to an appropriate address:

- Air Force Headquarters – viz ust. **AD 1.1 para 2.2.1.5**
- Aerodrome **Čáslav** – viz ust. **AD 1.1 para 2.2.1.5**
- Aerodrome **Kbely** – viz ust. **AD 1.1 para 2.2.1.5**
- Aerodrome **Náměšť** – viz ust. **AD 1.1 para 2.2.1.5**
- Aerodrome **Pardubice**:

VÚ 2436 Pardubice  
Pražská 100  
530 65 Pardubice  
Czech Republic

Fax: +420 973 242 097  
Tel: +420 973 333 171  
+420 973 242 440

1.1.2.3.1.8 Permission may be issued for individual flight or for a specific period, maximum of one year. This permission does not substitute the diplomatic permission according to **GEN 1.2**.

1.1.2.3.1.9 The application for permission for individual flight shall include:

- information about the aircraft operator (title/name of the operator, contacts – address, telephone number, fax, e-mail),
- information about the aircraft (type, registration mark, MTOW of the aircraft),

- |   |   |
|---|---|
| <p>c) údaje o přiletu (datum a předpokládaný čas přiletu, letiště odletu),</p> <p>d) údaje o odletu (datum a předpokládaný čas odletu, letiště určení),</p> <p>e) účel letu,</p> <p>f) údaje o posádce letadla (jméno a příjmení, státní příslušnost, číslo průkazu totožnosti/cestovního pasu),</p> <p>g) údaje o cestujících (jméno a příjmení, státní příslušnost, číslo průkazu totožnosti/cestovního pasu) při přiletu a při odletu,</p> <p>h) údaje o nákladu (druh a množství přepravovaného nákladu) při přiletu a při odletu,</p> <p>i) další informace, které považuje žadatel za důležité,</p> <p>j) rozsah požadovaného zabezpečení (např. pasové a celní odbavení, doplnění paliva),</p> <p>k) údaje o žadateli (jméno, telefon, fax, e-mail).</p> | <p>c) information about arrival (date and estimated time of arrival, aerodrome of departure),</p> <p>d) information about departure (date and estimated time of departure, destination aerodrome),</p> <p>e) the purpose of the flight,</p> <p>f) information about the crew members (name and surname, state nationality, ID card/passport number),</p> <p>g) information about passengers (surname and name, state nationality, ID card/passport number) on arrival and on departure,</p> <p>h) information about cargo (type and quantity of transported cargo) on arrival and on departure,</p> <p>i) additional information which is considered as important by the applicant</p> <p>j) the range of required services (e.g. custom and immigration service, fuel filling),</p> <p>k) information about the applicant (name, telephone number, fax, e-mail).</p> |
|---|---|

1.1.2.3.1.9.1 Při letecké přepravě vojenským letadlem členského státu NATO se údaje o cestujících při přiletu nepředávají (uvádí se pouze počet cestujících), při odletu se údaje o cestujících předávají nejpozději před odletem.

1.1.2.3.1.9.1 When air transport is carried out by military aircraft of member state of the NATO the information about passengers are not passed on at arrival (only number of passengers is passed on), at departure the information about passengers are passed on not later than before departure.

1.1.2.3.1.10 Žádost o povolení na určité období vychází z žádosti na jednotlivý let, přičemž žadatel v žádosti vyplní pouze známé (trvalé) údaje. Ostatní údaje se doplňují průběžně, v rozsahu, čase a způsobem stanoveným příslušnou povolující vojenskou autoritou.

1.1.2.3.1.10 The application for permission on a specified period is based on an application for an individual flight where the applicant fulfil only known (permanent) data. Other data will be fulfilled on the fly in range, time and way given by a relevant military authority issuing the permission.

### 1.1.2.3.2 Povinnost podání letového plánu

### 1.1.2.3.2 Obligation to submit a flight plan

1.1.2.3.2.1 Všechny lety z/na vojenské letiště musí být prováděny na základě podaného letového plánu.

1.1.2.3.2.1 All flights from/to a military aerodrome must be carried out on the basis of submitted flight plan.

Výjimku tvoří:

The exception is for:

- letadlo nucené provést nouzové přistání (pilot letadla musí jednoznačně deklarovat stav nouze),
- vojenská letadla členských států NATO při plnění úkolu NATINAMDS (Integrovaný systém protivzdušné a protiraketové obrany NATO),
- vojenská letadla členských států NATO při společném výcviku s AČR (např. v rámci leteckého cvičení),
- letadla Letecké služby Policie ČR provádějící let bezprostředně související se záchranou lidského života nebo zajištěním bezpečnosti České republiky.

- aircraft forced to carry out an emergency landing (the pilot must unambiguously declare the state of emergency),
- military aircraft of NATO member states fulfilling tasks of NATINAMDS (NATO Integrated Air and Missile Defence System),
- military aircraft of NATO member states during joint training with the Army of the CR (for example in terms of an air exercise),
- aircraft of the Air Service of the Police of the CR carrying out a flight directly cohered with human life rescue or ensuring safety of the Czech Republic.

Tyto lety lze provádět pouze na základě vydaného letového povolení příslušným vojenským stanovištěm ATC.

It is possible to carry out these flights only with clearance issued by an appropriate military ATC unit.

### 1.1.2.3.3 Zabezpečení při využití vojenských letišť

### 1.1.2.3.3 Indemnity of use of military aerodromes

1.1.2.3.3.1 Při využití vojenského letiště je rozsah poskytovaných služeb a zabezpečení uveden v MIL AIP (viz **AD 2**). V případě, že provozovatel nemá přístup k MIL AIP, předá tyto údaje na vyžádání ARO tohoto letiště.

1.1.2.3.3.1 Range of services and indemnity provided while using a military aerodrome is published in the MIL AIP (see **AD 2**). The ARO unit of the aerodrome will provide this information on request in case the operator has no access to the MIL AIP.

## 1.1.3 PROVOZ ZA PODMÍNEK NÍZKÉ DOHLEDNOSTI (LVO)

## 1.1.3 LOW VISIBILITY OPERATIONS (LVO)

Provozem za podmínek nízké dohlednosti (LVO) se rozumí přiblížení nebo vzlet na dráze s dráhovou dohledností menší než 550 m nebo výškou rozhodnutí menší než 200 ft. Postupy za podmínek nízké dohlednosti (LVP), které jsou používány na letišti k zajištění bezpečnosti při provozu za podmínek nízké dohlednosti, jsou aplikovány a Úřadem pro civilní letectví schváleny na letištích LKPR a LKMT. Podrobnosti jsou uvedeny v **AD LKPR 2.22 para 4.5** a **AD LKMT 2.22 para 2.5**. Na ostatních letištích nejsou Úřadem pro civilní letectví postupy za podmínek nízké dohlednosti schváleny a neaplikují se.

Low visibility operations (LVO) means approach or take-off operations on a runway with a runway visibility range less than 550 m or a with a decision height less than 200 ft. Low visibility procedures (LVP), used at an aerodrome to ensure safety during low visibility operations, are applied and approved by the Civil Aviation Authority at LKPR and LKMT aerodromes. Details are provided in **AD LKPR 2.22 para 4.5** and **AD LKMT 2.22 para 2.5**. At other aerodromes, low visibility procedures are not approved by the Civil Aviation Authority and are not applied.

## 1.1.4 LETIŠTNÍ PROVOZNÍ MINIMA

## 1.1.4 AERODROME OPERATING MINIMA

Pro informace k provozním minimům letišť viz informace uvedené u jednotlivých letišť v části AD 2.

For information on aerodrome operating minima, see the information provided for individual aerodromes in AD 2.



**1.1.5 DALŠÍ INFORMACE****1.1.5.1 RNAV POSTUPY V TMA**

1.1.5.1.1 Pro letadla, která nejsou schválená pro RNAV a vstupují do uvedených TMA, bude zachován nezbytný počet konvenčních postupů, nebo bude zajištěno vektorování. Avšak takováto letadla se vystavují možnosti zpoždění a/nebo prodloužení tratě letu v obdobích nahromadění provozu.

**1.1.5.2 ZAŘÍZENÍ POUŽÍVANÁ K MĚŘENÍ BRZDÍCÍHO ÚČINKU A MEZNÍ HODNOTY TŘENÍ, KDY PŘI ZJIŠTĚNÍ NIŽŠÍHO KOEFICIENTU JE PŘÍSLUŠNÁ DRÁHA STÁTEM PROHLÁŠENA ZA KLUZKOU ZA MOKRA**

1.1.5.2.1 Zařízení používaná k provoznímu měření za účelem stanovení brzdících účinků (viz **AD 1.2**).

1.1.5.2.2 Zařízení používaná ke kalibračnímu měření stavu RWY a koeficienty tření povrchu RWY, jejichž nedodržení znamená nutnost přijetí nápravných opatření formou údržby, prohlášení RWY (popř. příslušné části) kluzkou za mokra nebo uzavření RWY (popř. příslušné části RWY) za mokra, jsou uvedeny v metodickém pokynu vydaném Úřadem pro civilní letectví.

**1.1.5.3 POSKYTOVÁNÍ POKYTOVOSTNÍ SLUŽBY NA LETIŠTI**

1.1.5.3.1 Kdykoliv je na stanovišti letových provozních služeb velitelem letadla požadováno, aby uvedlo do pohotovosti ta stanoviště, která poskytují letištní pohotovostní a záchrannou službu a/nebo se stanoviště ATS dozví, že letadlo takovou službu potřebuje, uvádí do pohotovosti tato stanoviště podle letištních postupů následujícími stupni pohotovosti:

Letecká nehoda:

- letecká nehoda, která se stala na letišti nebo v jeho blízkosti.

Plná pohotovost:

- taková porucha nebo stav letadla, kdy je možno očekávat nebezpečí letecké nehody.

Místní pohotovost:

- takové okolnosti, kdy je při přistání letadla nebezpečí letecké nehody jen málo pravděpodobné.

1.1.5.3.2 Velitelé letadel se proto žádají, aby při hlášení o poruše některé části letadla nebo žádosti o uvedení do pohotovosti letištní pohotovostní a záchranné služby, oznámili požadovaný stupeň pohotovosti.

Příklad: . . . (důvod), žádám místní pohotovost

**1.1.5 OTHER INFORMATION****1.1.5.1 RNAV PROCEDURES IN TMA**

1.1.5.1.1 For aircraft not approved for RNAV operations, entering listed TMA, the necessary number of conventional procedures or radar vectoring will be provided. However, such aircraft may incur delays and/or extended routings during peak periods.

**1.1.5.2 FRICTION MEASURING DEVICE USED AND FRICTION LEVEL BELOW WHICH THE RUNWAY IS DECLARED BY STATE SLIPPERY WHEN IT IS WET**

1.1.5.2.1 Devices used for the operational measurement to assess the surface friction (see **AD 1.2**).

1.1.5.2.2 The equipment used for the calibration measurement of RWY conditions and RWY surface friction coefficients breach of which require adoption of corrective measures in form of maintenance, declaration of RWY (or appropriate part of RWY) slippery when wet or closing of RWY (or appropriate part of RWY) when wet, are stated in guidelines issued by the Civil Aviation Authority.

**1.1.5.3 PROVIDING OF AERODROME ALERTING SERVICE**

1.1.5.3.1 Whenever an air traffic service unit, on the bases of pilot-in-command's request or on the bases of information received from other sources, gets the information that an aircraft is in emergency, it shall initiate an action connected with aerodrome alerting, rescue and fire services according to aerodrome procedures using the following categories:

Aircraft accident:

- an aircraft accident which occurred on or in the vicinity of an aerodrome.

Full emergency:

- such a defect or state of aircraft, when an aircraft accident can be expected.

Local stand by:

- such conditions, when the probability of an accident of a landing aircraft is small.

1.1.5.3.2 Pilots-in-command are therefore requested to state the required category of emergency when reporting the defect of any part of their aircraft or when requesting alerting of aerodrome alerting, rescue and fire services.

Example: . . . (reason), request the local standby service

<i>Reakce záchranné požární služby / Rescue and fire service reaction</i>	
<b>LETECKÁ NEHODA AIRCRAFT ACCIDENT</b>	Všechny mobilní prostředky záchranné a požární služby vyjíždí z požárních stanic s cílem co nejrychleji se dostat k místu nehody a zahájit záchranné práce. K zajištění činnosti na místě nehody mohou dojíždět součinnostní záchranné a zdravotnické složky. All vehicles of the rescue and fire fighting services exit the firehouses with the definite task to reach the scene of the accident as soon as possible and commence the rescue operations. The co-operative rescue and medical organizations can participate to ensure activities at the scene of accident.
<b>PLNÁ POKYTOVOST FULL EMERGENCY</b>	Všechny mobilní prostředky záchranné a požární služby vyjíždí z požárních stanic na provozní plochu, kde se rozmísťují na předem stanovených místech, např. na vyčkávacích místech TWY přilehlých k předpokládané použité RWY. Dále mohou dojíždět součinnostní záchranné a zdravotnické složky. <i>Poznámka: Rozhodnutí velitele zásahu o přivolání součinnostních jednotek je vázáno na kategorii letadla, počet osob na palubě, množství LPH, charakteru závady aj.</i> All vehicles of the rescue and fire fighting services exit the firehouses to the manoeuvring area and are positioned at the predefined holding positions near the expected RWY in use, e.g. at the holding points of the TWYs. The co-operative rescue and medical organizations can participate. <i>Note: The decision of the Officer in charge about acting of co-operative organizations is related to the category of aircraft, number of persons on board, amount of fuel, character of defect, etc.</i>

Reakce záchranné požární služby / Rescue and fire service reaction	
MÍSTNÍ POHOTOVOST LOCAL STANDBY	Výjezd záchranných a požárních mobilních prostředků před požární stanicí do postavení tak, aby případný výjezd k možnému zásahu byl co nejrychlejší a trasa na místo možného zásahu byla co nejkratší. TWR komunikuje s velitelem zásahu, kterému předává upřesňující informace v závislosti na vývoji situace a požadavcích velitele letadla.  Fire-fighting vehicles of the rescue and fire fighting services set off to the front of the firehouse to such positions that potential departure for possible intervention would be as fast as possible and the way (to a scene) as nearest as possible. TWR communicate with the Officer in charge to whom the TWR passes detailed information in accordance with progression of situation and requirements of the pilot-in-command.

Poznámka: Viz. Doc 9137, AN/898, Část I, 11.2

Note: See ICAO Doc 9137, AN/898 Part I, 11.2

#### 1.1.5.4 POSKYTOVÁNÍ LETIŠTNÍ LETOVÉ INFORMAČNÍ SLUŽBY (AFIS) A POSKYTOVÁNÍ INFORMACÍ ZNÁMÉMU PROVOZU

#### 1.1.5.4 PROVIDING OF THE AERODROME FLIGHT INFORMATION SERVICE (AFIS) AND PROVIDING INFORMATION TO KNOWN TRAFFIC

1.1.5.4.1 Na letištích, kde není poskytována služba řízení letového provozu, je zřízena Letištní provozní zóna (ATZ). V ATZ je v provozní době letiště poskytována na Letištní letová informační služba (AFIS) nebo Poskytování informací známému provozu.

1.1.5.4.1 The Aerodrome Traffic Zone (ATZ) is set up around the aerodromes with no air traffic service provided. The Aerodrome Flight Information Service (AFIS) or Providing information to known traffic is provided in an ATZ within the operational hours of an aerodrome.

1.1.5.4.2 Letištní provozní zóna (ATZ) je vymezena kružnicí nebo její částí o poloměru 3 NM (5,5 km) od vztažného bodu letiště a nadmořskou výškou 4000 ft (1200 m), pokud ÚCL nestanoví jinak. Zasahuje-li vertikálně nebo horizontálně do takto vymezeného prostoru řízený vzdušný prostor třídy C nebo D, nebo v AUP plánovaný prostor TRA/TSA, nebo jiný dočasně vyhrazený vzdušný prostor, který byl zveřejněn formou AIP SUP nebo NOTAM, nebo zakázaný prostor, tvoří hranice ATZ hranice těchto prostorů.

1.1.5.4.2 The Aerodrome Traffic Zone (ATZ) is defined by the circle or part of it with a radius of 3 NM (5.5 km) from the reference point of the aerodrome and by the altitude of 4000 ft (1200 m), unless otherwise defined by the CAA. When a controlled airspace class C or D, planned TRA/TSA in AUP, or other temporary reserved area published in an AIP SUP or NOTAM, or prohibited areas vertically or horizontally penetrates such determined area, the ATZ is bounded by these airspaces.

1.1.5.4.3 Letiště, na kterých se poskytuje AFIS nebo Poskytování informací známému provozu, včetně provozní doby a kmitočtů, jsou uvedeny ve VFR příručce České republiky.

1.1.5.4.3 Aerodromes where AFIS or Providing information to known traffic is provided, including operational hours and frequencies, are given in the VFR manual of the Czech Republic.

#### 1.1.5.5 DOPLŇUJÍCÍ USTANOVENÍ

#### 1.1.5.5 ADDITIONAL PROVISIONS

1.1.5.5.1 Pro usnadnění řízení letového provozu a snížení vyčkávaní letadla na zemi s běžícími pohonnými jednotkami se velitelům letadel VFR s turbínovými motory doporučuje, aby si vyžádali povolení ke spuštění motorů od letištní řídicí věže. Žádost o povolení ke spuštění pohonných jednotek pro odlety IFR je povinná. Vydání povolení ke spuštění pohonných jednotek nemusí vždy zajišťovat přidělení cestovní hladiny uvedené v letovém plánu.

1.1.5.5.1 In order to facilitate air traffic control and minimize ground holding with running engines, pilots of VFR departing turbine powered aircraft are recommended to request permission for engine start-up from the TWR. Start-up permission is compulsory for IFR departure. Start-up clearance need not always to ensure reservation of the cruising level requested in the flight plan.

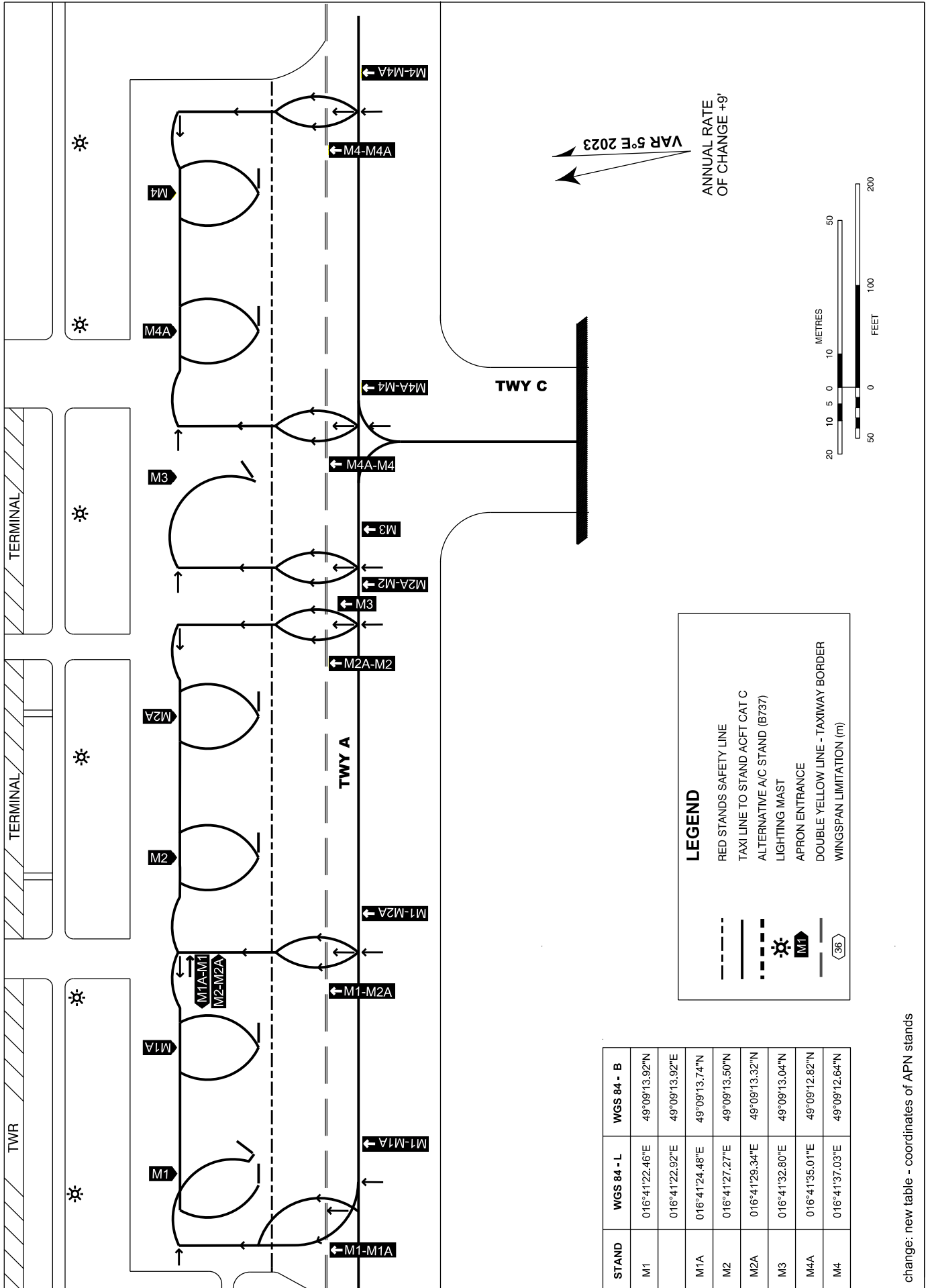


PARKING STANDS AND TAXIING ON APRON MIDDLE  
BRNO / TUŘANY

APRON ELEV  
781 ft / 238 m

BRNO HANDLING  
131,805

TWR 119,605  
GROUND 125,430  
121,500





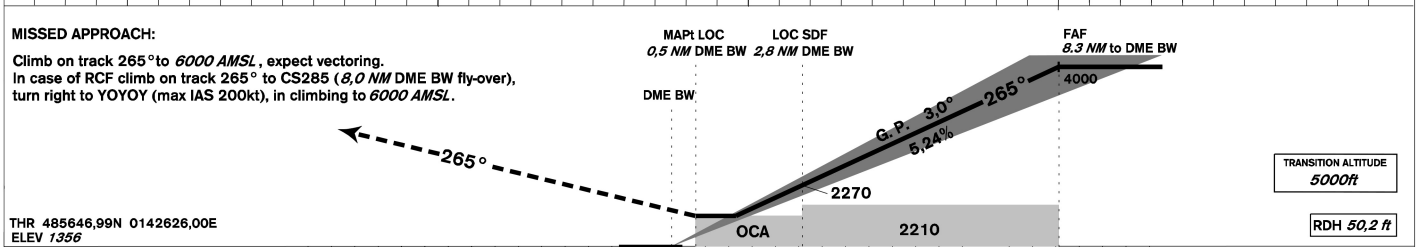
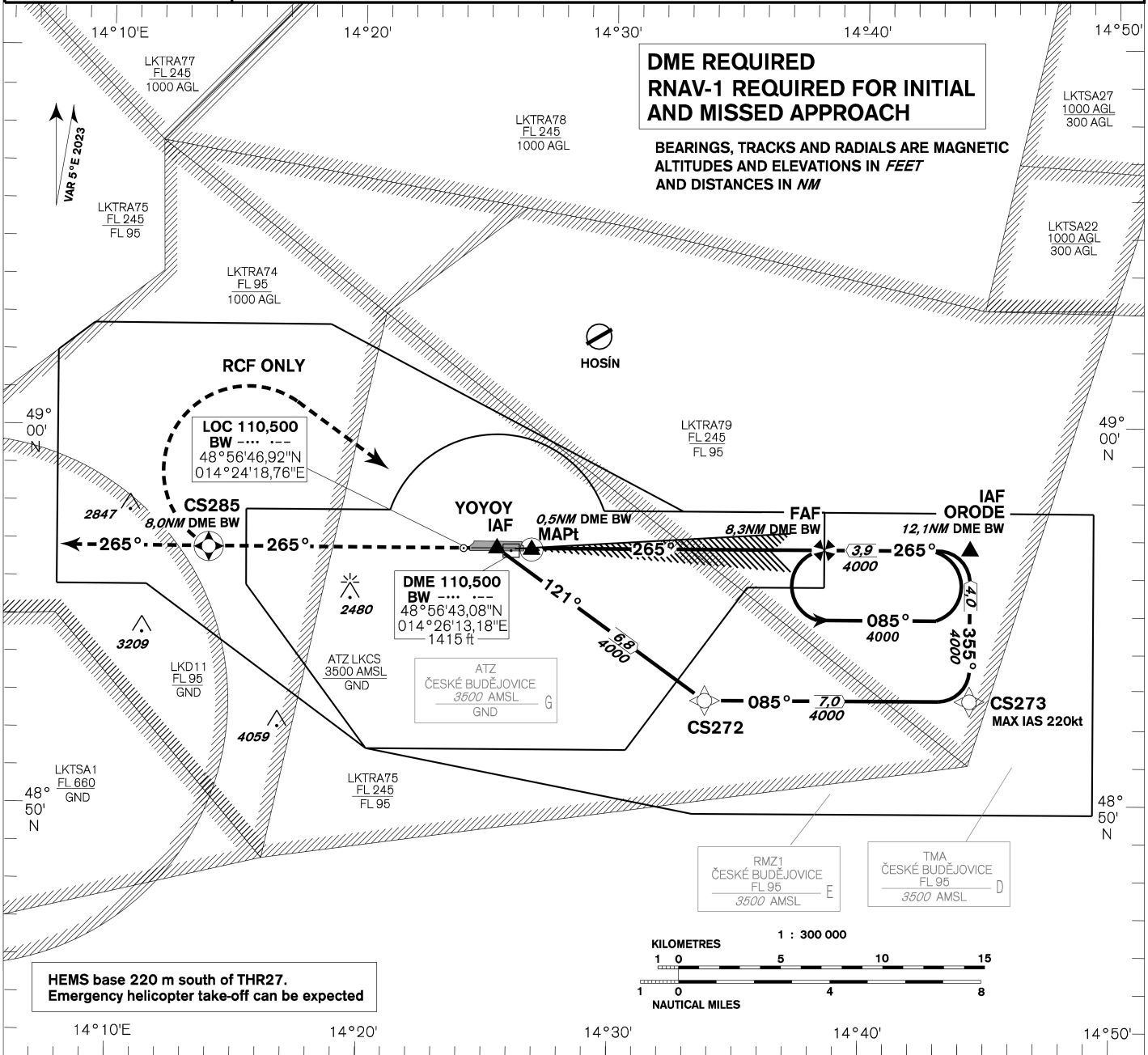


## INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

**AERODROME ELEV 1417 ft**  
**THR RWY 09 ELEV 1356 ft**  
**OCH RELATED TO THR RWY 27**

**PRAHA RADAR 118,650**  
**BUDĚJOVICE INFORMATION 135,930**  
**PRAHA FIC 126,100**  
**EMERGENCY FREQ. 121,500**

**ČESKÉ BUDĚJOVICE ILS**  
**RWY 27**



missed approach gradient 2,5%					
OCA / OCH	A	B	C	D	
CAT I	ft 1848/ 492	1861/ 504	1869/ 512	1879/ 523	
LOC	ft 2020/ 670				
CIRCLING (south of AD only)	ft 2070/ -	2170/ -	2880/ -	2920/ -	

missed approach gradient 4,0%					
OCA / OCH	A	B	C	D	
CAT I	ft 1556/ 200	1563/ 207	1571/ 215	1582/ 225	
LOC	ft 1680/ 320				
CIRCLING (south of AD only)	ft 2070/ -	2170/ -	2880/ -	2920/ -	

DIST BW NM	8	7	6	5	4	3	2	1
DIST THR NM	7,86	6,86	5,86	4,86	3,86	2,86	1,86	0,86
ALTITUDES ft	3910	3590	3270	2950	2640	2320	2000	1680

FAF - MAP1 7,8 NM	kt	80	100	120	140	160	180
min:sec		5:51	4:40	3:54	3:20	2:55	2:36
Rate of descent (5,24%)	ft/min	420	530	640	740	850	960

change: holding pattern - ALT addition

Timing is not authorized for defining the MAP1.



## LKKV AD 2.17 VZDUŠNÝ PROSTOR LETOVÝCH PROVOZNÍCH SLUŽEB

## LKKV AD 2.17 ATS AIRSPACE

1	Označení a vodorovné hranice Designation and lateral limits	<b>CTR Karlovy Vary</b> 50 19 18,00 N 012 43 29,00 E - 50 11 52,37 N 013 10 37,24 E - 50 06 11,71 N 013 06 49,26 E - 50 07 44,98 N 013 01 10,78 E - CWA o poloměru / with radius 6 NM se středem v / centred at ARP AD LKKV (501211N 0125454E) - 50 12 01,21 N 012 45 33,90 E - 50 13 36,29 N 012 39 43,54 E - 50 19 18,00 N 012 43 29,00 E
2	Vertikální hranice Vertical limits	3500 ft AMSL / GND
3	Klasifikace vzdušného prostoru Airspace classification	D
4	Volací znak stanoviště ATS Jazyk(y) ATS unit call sign Language(s)	VARY VĚŽ / VARY TOWER CZ, EN
5	Převodní výška Transition altitude	5000 ft AMSL
6	Poznámky Remarks	Mimo provozní dobu TWR Karlovy Vary se CTR a TMA Karlovy Vary neuplatňuje, klasifikace vzdušného prostoru se mění na třídu E a G. Informace o statusu TWR Karlovy Vary jsou vysílány ATIS (127.640) v anglickém jazyce. Informace ATIS lze získat také na ☎+420 353 239 798. Bez informace o statusu poskytování ATC je nutné považovat CTR a TMA Karlovy Vary za aktivní. Outside operational hours of TWR Karlovy Vary the CTR and TMA Karlovy Vary is not applied and the airspace classification is changing to class E and G. Information about status of TWR Karlovy Vary is broadcasted by ATIS (127.640) in English language. ATIS information can be obtained also on ☎+420 353 239 798. Without information about ATC provision status CTR and TMA Karlovy Vary shall be considered as active.

## LKKV AD 2.18 SPOJOVACÍ ZAŘÍZENÍ LETOVÝCH PROVOZNÍCH SLUŽEB

## LKKV AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES

Označení služby Service designation	Volací značka Callsign	FREQ	Provozní doba Hours of operation	Poznámky Remarks
1	2	3	6	7
APP	PRAHA RADAR	118.650 MHz 121.500 MHz 124.050 MHz	H24 H24	SSR k dispozici / AVBL. Tísňový kmitočet / Emergency FREQ. Náhradní kmitočet / Supplementary FREQ.
TWR	VARY VĚŽ / VARY TOWER	121.230 121.500 MHz	Jako správa AD. As AD Administration.	VDF k dispozici / AVBL. SSR k dispozici / AVBL. Poznámka / Note: viz / see 2.22.4.5 Tísňový kmitočet / Emergency FREQ.
ATIS	KARLOVY VARY ATIS	127.640	H24*	Vysílání v anglickém jazyce / Broadcast in English language. Informace ATIS lze získat i na / ATIS information can be obtained also on ☎+420 353 239 798. * Mimo provozní dobu TWR Karlovy Vary se vysílají pouze informace o statusu poskytování ATC a hlášení METAR/SPECI / Outside OPR HR TWR Karlovy Vary the information about ATC provision status and METAR/SPECI report is included. Viz také / see also LKKV AD 2.17.

## LKKV AD 2.19 RADIONAVIGAČNÍ A PŘÍSTÁVACÍ ZAŘÍZENÍ

## LKKV AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS

Druh zařízení, CAT ILS (VOR/ILS VAR) Type of aid, CAT of ILS (VOR/ILS VAR)	ID	FREQ	Provozní doba Hours of operation	Zeměpisné souřadnice místa vysílací antény Position of transmitting antenna coordinates	Nadmořská výška vysílací antény DME Elevation of DME transmitting antenna	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5	6	7
DME 29	KVY	111.550 MHz (CH 52Y)	H24	501204.39N 0125533.43E	2038 ft	Dosah / Range 25 NM
LOC 29 (CAT I/C/2) (MAG: 4°E/2020)	KVY	111.550 MHz	H24	501225.37N 0125401.80E	-	LOC Course 289° MAG LOC pokrytí / coverage: 18 NM v rozmezí / in scope ± 10° 10 NM v rozmezí / in scope ± 35°
GP 29	-	332.750 MHz	H24	501204.39N 0125533.43E	-	GP 3° ILS RDH 54,1 ft
MM 29	tečka, čárka dot, dash	75 MHz	H24	501144.77N 0125629.89E	-	0,53 NM k / to THR RWY 29



Druh zařízení, CAT ILS (VOR/ILS VAR) Type of aid, CAT of ILS (VOR/ILS VAR)	ID	FREQ	Provozní doba Hours of operation	Zeměpisné souřadnice místa vysílací antény Position of transmitting antenna coordinates	Nadmořská výška vysílací antény DME Elevation of DME transmitting antenna	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5	6	7
L (MAG: 4°E/2020)	L (VRATA)	365 kHz	H24	501144.84N 0125630.07E	-	0,53 NM k / to THR RWY 29 Dosah / Range: 25 NM
VDF	-	Viz tabulka / see table 2.18.	H0	501150.47N 0125519.22E	-	

### LKKV AD 2.20 PRAVIDLA PRO MÍSTNÍ PROVOZ

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Ref AIP AD 2 LKKV AD 2.3.

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

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

### LKKV AD 2.20 LOCAL TRAFFIC REGULATIONS

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

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

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

2.20.2 Rock mining (quarry) connected with blasting is carried out in the area 1.5 km left of RWY 29 centre line and 7 km in front of THR RWY 29.

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

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

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

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

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

#### Ref AD 2 LKKV AD 2.3.

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

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



## 2.22.6 SEZNAM TRAŤOVÝCH BODŮ

## 2.22.6 WAYPOINT LIST

Seznam traťových bodů / Waypoint list	
Název / Designation	Souřadnice / Coordinates
KV110	501655.30N 0125327.59E
KV111	502117.57N 0123721.03E
KV112	500651.26N 0125038.07E
KV113	501018.28N 0123757.20E
KV114	501214.76N 0123046.22E
KV116	501026.78N 0130114.35E
KV118	500511.68N 0125711.32E
KV119	502110.33N 0125920.67E
KV123	500833.88N 0132607.96E
KV291	500155.29N 0131035.25E
KV292	500656.23N 0131356.91E
KV293	501955.70N 0130033.36E
KV294	502037.67N 0132134.18E
KV296	501334.82N 0124947.45E
KV297	501555.15N 0124111.24E
KV298	502011.15N 0124542.80E
KV299	500808.00N 0124801.50E

## 2.22.7 RNAV standardní přístrojové odletové tratě (RNAV SID)

## 2.22.7 RNAV Standard Departure Routes - Instrument (RNAV SID)

## (RNAV SID) - RWY 11

Označení Designation	Trať / Track	Po vzletu / After take off		Poznámky / Remarks
		Stoupat do Climb to	Spojení Communication	
1	2	3	4	5
<b>BALTU1Z</b> BALTU ONE ZULU DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (109°) na / to BALTU.			MNM ASC 5% do / to 4500 ft.
<b>KILNU4Z</b> KILNU FOUR ZULU DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (109°) na / to KV116 (fly-over); točit doprava / turn right (direct to fix) na / to KV118 (fly-by); točit doprava tratí / turn right track 288° na / to KV112 (fly-by); točit doprava tratí / turn right track 003° na / to KILNU.			MNM ASC 5% do / to 4500 ft.
<b>ODPAL3W</b> ODPAL THREE WHISKY DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (109°) na / to KV116 (fly-over); točit doprava / turn right (direct to fix) na / to KV118 (fly-by); točit doprava tratí / turn right track 288° na / to KV112 (fly-by); točit doprava tratí / turn right track 017° na / to KV119 (fly-by); točit doprava tratí / turn right track 068° na / to ODPAL.			Minout / Pass KV116 ve / at 3200 ft AMSL nebo výše / or above.
<b>ODPAL3Z</b> ODPAL THREE ZULU DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (109°) na / to BALTU (fly-by); točit doleva tratí / turn left track 048° na / to KV123 (fly-by); točit doleva tratí / turn left track 026° na / to ODPAL.	Dle povolení ATC According to ATC clearance	PRAHA RADAR 118.650 MHz	MNM ASC 5% do / up to 4500 ft.
<b>LOMKI1Z</b> LOMKI ONE ZULU DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (109°) na / to KV116 (fly-over); točit doprava / turn right (direct to fix) na / to LOMKI.			
<b>OKG3Z</b> CHEB THREE ZULU DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (109°) na / to KV116 (fly-over); točit doprava / turn right (direct to fix) na / to KV118 (fly-by); pokračovat tratí / continue on track 263° na / to OKG VOR/DME.			MNM ASC 5% do / to 4500 ft.
<b>RAPET6Z</b> RAPET SIX ZULU DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (109°) na / to KV116 (fly-over); točit doprava / turn right (direct to fix) na / to KV118 (fly-by); pokračovat tratí / continue on track 281° na / to RAPET.			Minout / Pass KV116 ve / at 3200 ft AMSL nebo výše / or above.
<b>VARIK8Z</b> VARIK EIGHT ZULU DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (109°) na / to KV116 (fly-over); točit doprava / turn right (direct to fix) na / to KV118 (fly-by); točit doprava tratí / turn right track 288° na / to KV112 (fly-by); pokračovat tratí / continue on track 297° na / to VARIK.			

## (RNAV SID) - RWY 29

Označení Designation	Trať / Track	Po vzletu / After take off		Poznámky / Remarks
		Stoupat do Climb to	Spojení Communication	
1	2	3	4	5
<b>BALTU2F</b> BALTU TWO FOXTROT DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (289°) na / to KV296 (fly-over); točit doleva / turn left (direct to fix) na / to KV299 (fly-by); točit doleva tratí / turn left track 109° na / to DONAD (fly-by); točit doleva tratí / turn left track 084° na / to BALTU.	Dle povolení ATC According to ATC clearance	PRAHA RADAR 118.650 MHz	MNM ASC 5% do / to 4500 ft. Minout / Pass KV296 ve / at 2900 ft AMSL nebo výše / or above. MAX IAS 230 kt na / at KV296.
<b>KILNU3F</b> KILNU THREE FOXTROT DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (289°) na / to KV296 (fly-over); pokračovat tratí / continue track 289° na / to KV297 (fly-by); točit doprava tratí / turn right track 030° na / to KILNU.			MNM ASC 5% do / to 4500 ft. Minout / Pass KV296 ve / at 2900 ft AMSL nebo výše / or above. MAX IAS 230 kt na / at KV297.
<b>ODPAL3F</b> ODPAL THREE FOXTROT DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (289°) na / to KV296 (fly-over); pokračovat tratí / continue track 289° na / to KV297 (fly-by); točit doprava tratí / turn right track 030° na / to KV298 (fly-by); točit doprava tratí / turn right track 071° na / to ODPAL.			MNM ASC 5% do / to 4500 ft. Minout / Pass KV296 ve / at 2900 ft AMSL nebo výše / or above. MAX IAS 230 kt na / at KV297.
<b>LOMKI1F</b> LOMKI ONE FOXTROT DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (289°) na / to KV296 (fly-over); točit doleva / turn left (direct to fix) na / to KV299 (fly-by); točit doleva tratí / turn left track 109° na / to DONAD (fly-by); točit doprava tratí / turn right track 134° na / to LOMKI.			MNM ASC 5% do / to 4500 ft. Minout / Pass KV296 ve / at 2900 ft AMSL nebo výše / or above. MAX IAS 230 kt na / at KV296.
<b>OKG2F</b> CHEB TWO FOXTROT DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (289°) na / to KV296 (fly-over); točit doleva / turn left (direct to fix) na / to OKG VOR/DME.			MNM ASC 5% do / to 4500 ft. Minout / Pass KV296 ve / at 2900 ft AMSL nebo výše / or above. MAX IAS 230 kt na / at KV296.
<b>RAPET2F</b> RAPET TWO FOXTROT DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (289°) na / to KV296 (fly-over); točit doleva / turn left (direct to fix) na / to RAPET.			
<b>VARIK2F</b> VARIK TWO FOXTROT DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (289°) na / to KV296 (fly-over); točit doleva / turn left (direct to fix) na / to VARIK.			

## 2.22.8 Všesměrové odlety

## 2.22.8 Omnidirectional departures

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





#### K provedení všesměrového odletu:

- může být první zatáčka po vzletu do požadovaného směru zahájena nejdříve po dosažení 1700 ft AMSL,
- musí být dodržen minimální gradient stoupání 5% do 3200 ft AMSL,
- musí být po průletu 3200 ft AMSL udržován minimální gradient 3,3% do 5000 ft AMSL,
- je pilot odpovědný za dodržení takto vydaného ATC povolení,
- pilot musí před vzletem s tímto postupem souhlasit. Souhlasem se rozumí zopakování letového povolení,
- letová posádka by s ohledem na předepsané gradienty stoupání měla zvážit vhodnost použití techniky vzletu s redukováným tahem.

#### 2.22.4.4 Přiblížení okruhem

2.22.4.4.1 OCA pro jednotlivé RWY - viz mapa přiblížení okruhem.

2.22.4.4.2 Při přiblížení okruhem jsou stanoveny směry okruhů pro letadla kategorií A a B bez omezení. Letadla kategorie C nesmí narušit prostor, vyznačený na mapě přiblížení okruhem tmavším odstínem. Letadla kategorie D nesmí přiblížení okruhem provádět.

#### 2.22.4.5 Postupy za nízké dohlednosti (LVP)

##### 2.22.4.5.1 Popis RWY 24

2.22.4.5.1.1 RWY 24 je vybavena a schválena pro provoz za meteorologických podmínek CAT II/III a pro vzlety za nízké dohlednosti (LVTO).

##### 2.22.4.5.2 Podmínky pro zahájení a ukončení postupů za nízké dohlednosti (LVP)

2.22.4.5.2.1 Postupy LVP budou zahájeny, jestliže je hodnota RVR v TDZ nebo MID nebo END 550 m a nižší nebo CLD BASE nižší než 250 ft.

2.22.4.5.2.2 Postupy LVP budou ukončeny, jestliže je hodnota RVR nad 550 m a současně hodnota CLD BASE je 250 ft a vyšší s trvalou vzestupnou tendencí.

2.22.4.5.2.3 Na příslušném kmitočtu APP/TWR budou piloti informováni o zahájení postupů LVP.

2.22.4.5.2.4 Na příslušném kmitočtu ATIS bude zahájení postupů LVP oznámeno vysláním fráze: "LOW VISIBILITY PROCEDURES ARE IN FORCE, USE CATEGORY TWO THREE HOLDING POINTS."

2.22.4.5.2.5 Na příslušném kmitočtu APP/TWR bude ukončení postupů LVP oznámeno vysláním fráze: "LOW VISIBILITY PROCEDURES CANCELLED AT (time)."

##### 2.22.4.5.3 Podrobnosti o uvolnění RWY 24

2.22.4.5.3.1 Piloti přistávající na RWY 24 musí uvolnit RWY pouze na TWY C, D, E nebo F.

#### To execute an omnidirectional departure:

- an early turn after take-off can be executed after reaching 1700 ft AMSL as the earliest,
- a minimum climb gradient of 5% shall be maintained until 3200 ft AMSL,
- after passing 3200 ft AMSL a minimum climb gradient of 3,3% shall be maintained until 5000 ft AMSL,
- the pilot shall be responsible for adherence to such obtained ATC clearance,
- the pilot prior to take-off agree to execute this procedure. The readback of the ATC clearance is considered as the agreement,
- with regard to projected climb gradient of an omnidirectional departure procedure, the flight crew should consider the suitability of the use of reduced take-off technique.

#### 2.22.4.4 Visual manoeuvring (circling)

2.22.4.4.1 OCA for each RWY - see the Circling Approach Chart.

2.22.4.4.2 The directions of circling for categories A and B are without restrictions. Category C aircraft are not authorized to enter the area shaded on the Circling Approach Chart. Category D aircraft are not authorized for circling approach.

#### 2.22.4.5 Low Visibility Procedures (LVP)

##### 2.22.4.5.1 RWY 24 Description

2.22.4.5.1.1 RWY 24 is equipped and approved for operations under CAT II/III meteorological conditions and for low visibility take-offs (LVTO).

##### 2.22.4.5.2 Conditions for the initiation and termination of low visibility procedures (LVP)

2.22.4.5.2.1 LVP will be initiated if the RVR value in TDZ, MID, or END is 550 m or lower, or if the CLD BASE is below 250 ft.

2.22.4.5.2.2 LVP procedures will be terminated if the RVR value exceeds 550 m, and the CLD BASE is at or above 250 ft with a sustained upward trend.

2.22.4.5.2.3 Pilots will be informed of the initiation of LVP on the appropriate APP/TWR frequency.

2.22.4.5.2.4 The initiation of LVP will also be announced on the relevant ATIS frequency with the phrase: "LOW VISIBILITY PROCEDURES ARE IN FORCE, USE CATEGORY TWO THREE HOLDING POINTS."

2.22.4.5.2.5 The termination of LVP will be announced on the appropriate APP/TWR frequency with the phrase: "LOW VISIBILITY PROCEDURES CANCELLED AT (time)."

##### 2.22.4.5.3 Details on RWY 24 Vacating Procedures

2.22.4.5.3.1 Pilots landing on RWY 24 shall vacate the runway only via TWY C, D, E, or F.

2.22.4.5.3.2 TWYs pro uvolnění RWY 24 jsou vybaveny střídavě zeleno/žlutými osovými návěstidly a/nebo informačním znakem uvolněné RWY označujícím hranici ochranného prostoru LOC.

2.22.4.5.3.3 Pilot je povinen po přistání ohlásit uvolnění ochranné zóny.

#### 2.22.4.5.4 Podrobnosti o použitelných vyčkávacích místech RWY 24

2.22.4.5.4.1 Piloti musí při odletu pro vstup na RWY 24 použít vyčkávací místo CAT II/III na TWY A, Z nebo B.

2.22.4.5.4.2 Současný vstup na RWY 24 z TWY A a TWY B nebo TWY Z a TWY B není povolen.

#### 2.22.4.5.5 Popis LVP

2.22.4.5.5.1 Podmínky pro zahájení provozu za nízkých dohledností:

- Provozuschopnost stop příček před RWY 24.
- Provozuschopnost náhradního zdroje elektrické energie RWY 24.
- Nenarušení perimetru letiště a ochranné zóny RWY 24.
- Provozuschopnost letištního monitorovacího systému LPZ.

2.22.4.5.5.2 Přiblížení a přistání CAT II/III

- Letadla budou vektorována do ILS, nejméně 3NM před FAF.
- Jsou aplikovány větší rozstupy mezi letadly na finále s cílem minimalizovat možnost rušení signálu ILS.
- Záblesková návěstidla pro RWY 24 jsou zapínána pouze na vyžádání pilotů.

2.22.4.5.5.3 Vzlety za nízké dohlednosti (LVTO)

Piloti, kteří budou provádět řízený vzlet, musí při spouštění motorů informovat ATC. Aplikuje se při RVR nižší než 125 m.

#### 2.22.4.5.6 Informace o poruchách a snížení kategorie přiblížení/vzletu

2.22.4.5.6.1 Pokud dojde k poruše/výpadku zařízení, bude vydán NOTAM a dále budou piloti informováni prostřednictvím ATC:

2.22.4.5.3.2 The TWYs designated for vacating RWY 24 are equipped with alternating green/yellow centerline lights and/or runway vacated signs indicating the boundary of the LOC protected area.

2.22.4.5.3.3 After vacating, pilots are required to report the clearance of the protected zone.

#### 2.22.4.5.4 Details on RWY 24 Holding Points

2.22.4.5.4.1 Pilots shall use the CAT II/III holding point on TWY A, Z, or B when departing from RWY 24.

2.22.4.5.4.2 Simultaneous entry to RWY 24 from TWY A and TWY B, or TWY Z and TWY B, is not permitted.

#### 2.22.4.5.5 Description of LVP

2.22.4.5.5.1 Conditions for Initiation of Low Visibility Operations:

- Functionality of stop bars at RWY 24.
- Functionality of backup power source for RWY 24.
- No breach of the airport perimeter or RWY 24 protected area.
- Functionality of the airport monitoring system (LPZ).

2.22.4.5.5.2 CAT II/III Approaches and Landings

- Aircraft will be vectored to the ILS at least 3 NM before the FAF (Final Approach Fix).
- Increased separation distances between aircraft on final approach will be applied to minimize ILS signal interference.
- Runway 24 strobe lighting will be activated only upon the pilot's request.

2.22.4.5.5.3 Low Visibility Take-Offs (LVTO)

Pilots performing a controlled take-off must notify ATC when starting their engines. LVTO applies when the RVR is below 125 m.

#### 2.22.4.5.6 Information on Equipment Failures and Category Downgrades

2.22.4.5.6.1 In case of equipment failure or outage, a NOTAM will be issued, and ATC will notify pilots of the following:

Porucha nebo výpadek zařízení / Malfunction or failure of device	Degradace / Downgrade
Stop příčka před / Stop bar in front of RWY 24	Provoz LVP není k dispozici / LVP operation is not available
Náhradní zdroj elektrické energie / Backup power source RWY 24	
Letištní monitorovací systém LPZ / Aerodrome monitoring system LPZ	
Narušení perimetru letiště nebo ochranné zóny RWY 24 / Breach of the airport perimeter or RWY 24 protected area	
LOC 24	NPA, Řízený vzlet není povolen / Controlled takeoff is not permitted
GP 24	NPA
Farfield monitor	CAT II, Řízený vzlet není povolen / Controlled takeoff is not permitted

#### 2.22.4.5.7 Postupy cvičného přiblížení

2.22.4.5.7.1 Piloti, kteří chtějí provést cvičné přiblížení za nízké dohlednosti, jsou povinni si toto přiblížení vyžádat při navázání spojení s PRAHA RADAR/PRAHA APPROACH frází "ŽÁDÁM CVIČNÉ PŘIBLÍŽENÍ ZA NÍZKÉ DOHLEDNOSTI."

2.22.4.5.7.2 Cvičné přiblížení bude povoleno, umožní-li to provozní situace ve vzdušném prostoru CTR nebo TMA a provozuschopnost zařízení ILS. TWR nezajišťuje při cvičném přiblížení volnost ochranné zóny ILS.

#### 2.22.4.6 Aplikace "Snížených minim rozstupu mezi letadly využívajícími stejnou dráhu".

2.22.4.6.1 Snížená minima rozstupu mezi letadly využívajícími stejnou dráhu lze aplikovat na RWY 06, RWY 12, RWY 24, RWY 30.

2.22.4.6.2 Podmínky pro aplikaci "Snížených minim rozstupu mezi letadly využívajícími stejnou dráhu."

Snížená minima rozstupu mezi letadly využívajícími stejnou dráhu se mohou aplikovat za následujících podmínek:

- dohlednost 5 km a více a BKN-OVC 1000 ft AGL a více,
- složka zadního větru nesmí překročit 5 kt,
- brzdící účinek nesmí být nepříznivě ovlivněn pokrytím dráhy sněhem, rozbředlým sněhem nebo vodou,
- následující letadlo obdrží informace o předcházejícím letadle,

a v případě aplikace v čase od 30 minut před místním západem slunce do 30 minut po místním východu slunce musí být:

- vhodný a provozuschopný přehledový systém ATS a
- k dispozici a v provozu osvětlení RWY a TWY.

2.22.4.6.3 Následující přistávající letadlo, kterékoliv kategorie, může minout práh RWY, jestliže předcházející letadlo:

- provedlo vzlet a minulo bod nejméně 2400 m od prahu RWY
- přistálo a minulo bod nejméně 2400 m od prahu RWY, je v pohybu a uvolní RWY bez pojíždění zpět po dráze, přičemž tento postup lze aplikovat pouze za denního světla od 30 minut po místním východu slunce do 30 minut před místním západem slunce.

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

2.22.4.6.4.1 Rozstup mezi dvěma následujícími odlétávajícími letadly musí být zajištěn okamžitě po vzletu druhého letadla.

#### 2.22.4.5.7 Training Approach Procedures

2.22.4.5.7.1 Pilots with intention to perform a low visibility training approach must request it when establishing contact with PRAHA RADAR/PRAHA APPROACH using the phrase: "REQUEST TRAINING APPROACH UNDER LOW VISIBILITY."

2.22.4.5.7.2 The training approach will be cleared if airspace conditions within the CTR or TMA permit, and the ILS equipment is operational. TWR does not ensure the clearance of the ILS protected zone during training approaches.

#### 2.22.4.6 Application "Reduced runway separation minima between aircraft using the same runway".

2.22.4.6.1 Reduced runway separation minima between aircraft using the same runway will be applied for RWY 06, RWY 12, RWY 24 and RWY 30.

2.22.4.6.2 Conditions for the application of "Reduced runway separation minima between aircraft using the same runway."

Reduced runway separation minima shall only be applied if:

- visibility 5 km or more and BKN-OVC 1000 ft AGL or higher,
- tail wind component shall not exceed 5 kt,
- the braking action will not be adversely affected by runway deposits (e. g. snow, slush or water),
- the succeeding aircraft has obtained traffic information about the preceding aircraft,

if reduced runway separation minima are applied at time from 30 minutes before local sunset to 30 minutes after local sunrise:

- a suitable operational ATS surveillance system shall be available;
- RWY and TWY lighting at an aerodrome shall be available and operational.

2.22.4.6.3 A succeeding aircraft, any category, may cross the runway threshold when a preceding aircraft:

- is airborne and has passed a point at least 2400 m from the threshold of the runway.
- landed and has passed a point at least 2400 m from the threshold of the runway, is still in motion and will vacate the runway without backtracking - this procedure shall be applied during the hours of daylight from 30 minutes after local sunrise to 30 minutes before local sunset only.

2.22.4.6.4 An aircraft may be cleared for take-off when a preceding departing aircraft is airborne and has passed point at least 2400 m from the position of succeeding aircraft.

2.22.4.6.4.1 Separation shall be ensured between two succeeding departing aircraft immediately after take-off of the second aircraft.

**2.22.4.7 Výcvikové IFR lety**

2.22.4.7.1 Z důvodu hustoty provozu pravidelné a nepravidelné dopravy na letišti Praha/Ruzyně jsou výcvikové IFR lety na letišti Praha/Ruzyně omezeny. Veškeré výcvikové IFR lety musí být koordinovány s APP Praha ☎ 220 374 548.

**2.22.4.7 Training IFR flights**

2.22.4.7.1 Training IFR flights are restricted at the airport Praha/Ruzyně due to density of scheduled and non-scheduled operation at the airport. All training IFR flights have to be co-ordinated with APP Praha ☎ +420 220 374 548.

**2.22.5 PŘEHLEDOVÉ SLUŽBY ATS A POSTUPY**

2.22.5.1 V CTA1 Praha, TMA Praha a CTR Ruzyně jsou poskytovány přehledové služby ATS. Radarová přiblížení se neprovádějí. Na provozní ploše letiště Praha/Ruzyně jsou poskytovány přehledové služby ATS prostřednictvím A-SMGCS.

2.22.5.2 Snížené minimum radarového rozstupu založeného na systémech ATS 3NM je aplikováno ve FIR do vzdálenosti 48 NM VOR/DME OKL, a to pouze ve FIR Praha.

**2.22.5.3 Přehledové systémy ATS**

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

2.22.5.4 V CTA1 Praha, TMA Praha a CTR Ruzyně je přehledové krytí zajištěno v a nad minimálními nadmořskými výškami pro poskytování přehledových služeb ATC viz mapa LKPR AD 2-43.

**2.22.5 ATS SURVEILLANCE SERVICES AND PROCEDURES**

2.22.5.1 In CTA1 Praha, TMA Praha and CTR Ruzyně ATS surveillance services are provided. Radar approaches are not conducted. On manoeuvring area of Praha/Ruzyně airport ATS surveillance services are not provided through A-SMGCS.

2.22.5.2 Reduced ATS surveillance systems separation minimum 3 NM is applied to a distance 48 NM VOR/DME OKL, and within FIR Praha only.

**2.22.5.3 ATS Surveillance systems**

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

2.22.5.4 In CTA1 Praha, TMA Praha and CTR Ruzyně the surveillance coverage is ensured at and above of the ATC surveillance minimum altitudes, see chart LKPR AD 2-43.

**2.22.5.5 Meteorologický radar****2.22.5.5 Weather radar****2.22.5.5.1 Krytí****2.22.5.5.1 Coverage**

Krytí meteorologických radarů, které jsou využívány APP Praha pro poskytování informací o význačné oblačnosti, je zajištěno v prostoru CTR Ruzyně a TMA Praha. Interval obnovy informace je 5 minut. Informace je k dispozici na stanovišti ATC s prodlevou 1 - 2 minuty po skončení měřicího cyklu meteorologického radaru.

The coverage by weather radars which are used by APP Praha to provide information about significant clouds is ensured in the area of CTR Ruzyně and TMA Praha. Update rate of information is 5 minutes. Information is available on ATC unit in 1 - 2 minutes after completion of weather radar measurement cycle.

**2.22.5.5.2 Aplikace služeb****2.22.5.5.2 An application of services**

V prostoru krytí meteorologických radarů se poskytuje letová informační služba o význačném počasí. To kromě jiného znamená, že poskytnutí takové služby neosvobozuje velitele letadla od jakékoli odpovědnosti, včetně přijetí konečného rozhodnutí týkajícího se navrhované změny letového plánu.

There is provided flight information service about significant weather in area of weather radar's coverage. It means that a provision of that service does not exempt a pilot-in-command from whatever responsibility including an acceptance of final decision concern a suggested change of a flight plan.

Tato služba se poskytuje pouze na základě rozhodnutí řídicího letového provozu nebo na žádost velitele letadla.

This service is provided only on base of air traffic controller's decision or on pilot-in-command's request.

**2.22.6 POSTUPY PRO VFR LETY****2.22.6 PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS**

Z důvodu vysoké koncentrace letů v kontextu polohy a konfigurace LKPR a LKKB, vyžadující implementaci dodatečných mechanismů k udržení požadované míry bezpečnosti, plynulosti a hospodárnosti letů, mohou VFR lety očekávat výrazná omezení týkající se požadované trajektorie, hladiny a doby (její prodloužení) letu.

VFR flights may expect significant restrictions regarding required trajectory, flight level and flight time (its extension) due to high traffic density in connection with position and configuration of LKPR and LKKB airports, which requires implementation of additional mechanisms to keep desired safety level, fluency and efficiency of flights.

**2.22.6.1 Přílety****2.22.6.1.1 Přílety do LKPR**

Piloti zamýšlející přistání na LKPR jsou povinni získat letištní slot podle AIP ČR LKPR AD 2.20.1 (Koordinované letiště).

Pokud není službou ATS instruuováno jinak (například u letů VFR v noci), piloti zamýšlející vstoupit do CTR Ruzyně jsou žádáni, aby do CTR Ruzyně vstupovali vždy pod spodní hranici TMA Praha nebo pod spodní hranici TMA Vodochody a podle AIP ČR AD 2-LKPR-VFRC (Příletové tratě za VFR).

Piloti musí:

- nastavit **kód A2000** (pokud nebylo službou ATS instruuováno jinak) na odpovídači SSR podle AIP ČR ENR 1.6.2.4.5 (Kódy SSR) a dodržovat pravidla dle AIP ČR LKPR AD 2.22.3 (Provoz palubních odpovídačů);  
*Poznámka: Piloti jsou žádáni, aby oznámili případné udělení výjimky z požadavku na vybavení odpovídačem v Módu S ELS dle AIP ČR GEN 1.5.1.3.3 (Výjimky).*
- navázat spojení na kmitočtu **Ruzyně RADAR 118,310 MHz** v souladu s AIP ČR ENR 1.2.1.10.1 (Předání údajů o letu VFR). Mimo provozní dobu navázat spojení na kmitočtu **Praha RADAR 127,580 MHz** v souladu s AIP ČR LKPR AD 2.18 (Spojovací zařízení, provozní doba);
- předat údaje o letu v souladu s AIP ČR ENR 1.2.1.10.2 (Předání údajů o letu VFR);
- potvrdit platnou informaci ATIS a zopakovat údaj QNH;
- po přijetí instrukce k přechodu na **RUZYŇ TWR** navázat pouze spojení. **Údaje o letu se nepředávají.**

**Zvláštní postupy pro piloty vrtulníků letecké záchranné služby, Policie ČR a letů SAR**

Piloti musí:

- nebylo-li službou ATS stanoveno jinak, nastavit kód na odpovídači SSR podle AIP ČR ENR 1.6.2.4.3 (Kódy SSR pro zvláštní účely) a dodržovat pravidla dle AIP ČR LKPR AD 2.22.3 (Provoz palubních odpovídačů);
- navázat spojení na kmitočtu **Ruzyně RADAR 118,310 MHz** v souladu s AIP ČR ENR 1.2.1.10.1 (Předání údajů o letu VFR). Mimo provozní dobu navázat spojení na kmitočtu **Praha RADAR 127,580 MHz** v souladu s AIP ČR LKPR AD 2.18 (Spojovací zařízení, provozní doba);
- předat údaje o letu v souladu s AIP ČR ENR 1.2.1.10.2 (Předání údajů o letu VFR);
- potvrdit platnou informaci ATIS a zopakovat údaj QNH;
- v případně přijetí instrukce k přechodu na **RUZYŇ TWR** navázat pouze spojení. **Údaje o letu se nepředávají.**

**2.22.6.1 Arrivals****2.22.6.1.1 Arrivals to LKPR**

Pilots intending to land at LKPR are obliged to obtain the airport slot in accordance with AIP ČR LKPR AD 2.20.1 (Coordinated airport).

Unless otherwise instructed by ATS (e.g. for night VFR flights), pilots intending to enter CTR Ruzyně are urged to provide the entry always below the lower limit of TMA Praha or below the lower limit of TMA Vodochody and with respect to AIP ČR AD 2-LKPR-VFRC (VFR arrival routes).

Pilots shall:

- select **SSR code A2000** (unless otherwise instructed by ATS) with respect to AIP ČR ENR 1.6.2.4.5 (SSR codes) and be compliant with AIP ČR LKPR AD 2.22.3 (Operation of mode S transponders);  
*Note: Pilots are urged to report an exemption from the requirement to carry Mode S ELS, if granted, according to AIP ČR GEN 1.5.1.3.3 (Exemptions).*
- establish communication on frequency of **Ruzyně RADAR 118,310 MHz** in accordance with AIP ČR ENR 1.2.1.10.1 (Handover of information about VFR flight). Outside hours of operation establish communication on frequency of **Praha RADAR 127,580 MHz** in accordance with AIP ČR LKPR AD 2.18 (ATS Communication Facilities, Hours of operation);
- hand over information about flight in accordance with AIP ČR ENR 1.2.1.10.2 (Handover of information about VFR flight);
- confirm current ATIS information with QNH read back;
- when the instruction to transfer to **RUZYŇ TWR** received, establish communication only. **Information about flight are not handed over.**

**Special procedures for pilots of helicopter emergency medical service, Police of the CR and SAR**

Pilots shall:

- unless otherwise instructed by ATS, select SSR code with respect to AIP ČR ENR 1.6.2.4.3 (SSR codes for special purposes) and be compliant with AIP ČR LKPR AD 2.22.3 (Operation of mode S transponders);
- establish communication on frequency of **Ruzyně RADAR 118,310 MHz** in accordance with AIP ČR ENR 1.2.1.10.1 (Handover of information about VFR flight). Outside hours of operation establish communication on frequency of **Praha RADAR 127,580 MHz** in accordance with AIP ČR LKPR AD 2.18 (ATS Communication Facilities, Hours of operation);
- hand over information about flight in accordance with AIP ČR ENR 1.2.1.10.2 (Handover of information about VFR flight);
- confirm current ATIS information with QNH read back;
- in case the instruction to transfer to **RUZYŇ TWR** received, establish communication only. **Information about flight are not handed over.**

**2.22.6.1.1.1 Zkrácené přistání VFR letů na RWY 30**

Postup slouží k umožnění současného provozu s provozem na RWY 06/24.

Požadavky:

- přistání mohou provádět pouze letadla do MTOW 7000 kg;
- rychlost letadla na konečném přiblížení odpovídá kategorii "A";
- přistání je možné provádět pouze mezi SR – SS;
- dohlednost je 5 km a více a oblačnost BKN-OVC 1500 ft a více;
- brzdící účinek nebude nepříznivě ovlivněn pokrytím dráhy sněhem, rozbředlým sněhem nebo vodou;
- letadlo po přistání uvolní RWY 30 nejpozději na TWY P.

V případě nutnosti provedení nezdařeného přiblížení je pilot povinen točit doleva nejpozději na úrovni TWY R, pokračovat na bod TANGO tak, aby nepřeletěl křižovatku RWY 30 a TWY P, a stoupat ne výše než 2500 ft AMSL.

**2.22.6.1.2 Přílety do místa v CTR Ruzyně mimo LKPR**

Pokud není službou ATS instruováno jinak (například u letů VFR v noci), piloti zamýšlející vstoupit do CTR Ruzyně jsou žádáni, aby do CTR Ruzyně vstupovali vždy pod spodní hranici TMA Praha nebo pod spodní hranici TMA Vodochody a podle AIP ČR AD 2-LKPR-VFRC (Příletové tratě za VFR).

Piloti musí:

- nastavit kód **A2000** (pokud nebylo službou ATS instruováno jinak) na odpovídači SSR podle AIP ČR ENR 1.6.2.4.5 (Kódy SSR);

*Poznámka: Piloti jsou žádáni, aby oznámili případně udělení výjimky z požadavku na vybavení odpovídačem v Módu S ELS dle AIP ČR GEN 1.5.1.3.3 (Výjimky).*

- navázat spojení na kmitočtu **Ruzyně RADAR 118,310 MHz** v souladu s AIP ČR ENR 1.2.1.10.1 (Předání údajů o letu VFR). Mimo provozní dobu navázat spojení na kmitočtu **Praha RADAR 127,580 MHz** v souladu s AIP ČR LKPR AD 2.18 (Spojovací zařízení, provozní doba)
- předat údaje o letu v souladu s AIP ČR ENR 1.2.1.10.2 (Předání údajů o letu VFR);
- potvrdit platnou informace ATIS a zopakovat údaj QNH;
- v případě přijetí instrukce k přechodu na **RUZYŇ TWR** navázat pouze spojení. **Údaje o letu se nepředávají;**
- odevzdat hlášení o přistání některým z postupů uvedených v AIP ČR ENR 1.2.2.1 (Hlášení o přistání). K telefonickému hlášení na **TWR Ruzyně se použije číslo +420 220 374 048.**

**2.22.6.1.1.1 Short landing of VFR flights on RWY 30**

Execution of short landing procedure enables simultaneous operations on RWY 06/24.

Requirements:

- landings can be provided by aircraft up to MTOW 7000 kg;
- final approach speed of aircraft corresponds with category "A";
- landing can be executed between SR - SS only;
- visibility 5 km or more and clouds BKN-OVC 1500 ft or more;
- braking action will not be adversely affected by runway deposits of snow, slush or water;
- aircraft vacates RWY 30 via TWY P at the latest.

In case of the need of missed approach, pilot shall turn left not later than abeam TWY R, proceed to waypoint TANGO, so as not to pass intersection RWY 30 and TWY P, and climb not higher than 2500 ft AMSL.

**2.22.6.1.2 Arrivals to destination in CTR Ruzyně outside LKPR**

Unless otherwise instructed by ATS (e.g. for night VFR flights), pilots intending to enter CTR Ruzyně are urged to provide the entry always below the lower limit of TMA Praha or below the lower limit of TMA Vodochody and with respect to AIP ČR AD 2-LKPR-VFRC (VFR arrival routes).

Pilots shall:

- select SSR code **A2000** (unless otherwise instructed by ATS) with respect to AIP ČR ENR 1.6.2.4.5 (SSR codes);

*Note: Pilots are urged to report an exemption from the requirement to carry Mode S ELS, if granted, according to AIP ČR GEN 1.5.1.3.3 (Exemptions).*

- establish communication on frequency of **Ruzyně RADAR 118,310 MHz** in accordance with AIP ČR ENR 1.2.1.10.1 (Handover of information about VFR flight). Outside hours of operation establish communication on frequency of **Praha RADAR 127,580 MHz** in accordance with AIP ČR LKPR AD 2.18 (ATS Communication Facilities, Hours of operation);
- hand over information about flight in accordance with AIP ČR ENR 1.2.1.10.2 (Handover of information about VFR flight);
- confirm current ATIS information with QNH read back;
- in case the instruction to transfer to **RUZYŇ TWR** received, establish communication only. **Information about flight are not handed over;**
- handover the report of arrival in accordance with AIP ČR ENR 1.2.2.1 (Reports of arrival). Contact **TWR Ruzyně by telephone +420 220 374 048.**



**Zvláštní postupy pro piloty vrtulníků letecké záchranné služby, Policie ČR a letů SAR**

Piloti musí:

- nebylo-li službou ATS stanoveno jinak, nastavit kód na odpovídači SSR podle AIP ČR ENR 1.6.2.4.3 (Kódy SSR pro zvláštní účely);
- navázat spojení na kmitočtu **Ruzyně RADAR 118,310 MHz** v souladu s AIP ČR ENR 1.2.1.10.1 (Předání údajů o letu VFR). Mimo provozní dobu navázat spojení na kmitočtu **Praha RADAR 127,580 MHz** v souladu s AIP ČR LKPR AD 2.18 (Spojovací zařízení, provozní doba);
- předat údaje o letu v souladu s AIP ČR ENR 1.2.1.10.2 (Předání údajů o letu VFR);
- potvrdit platnou informaci ATIS a zopakovat údaj QNH;
- v případě přijetí instrukce k přechodu na **RUZYNĚ TWR** navázat pouze spojení. **Údaje o letu se nepředávají;**
- odevzdat hlášení o přistání některým z postupů uvedených v AIP ČR ENR 1.2.2.1 (Hlášení o přistání). K telefonickému hlášení na **TWR Ruzyně se použije číslo +420 220 374 048.**

**2.22.6.2 Odlety****2.22.6.2.1 Odlety z LKPR**

Piloti plánující odlet z LKPR jsou povinni získat letištní slot podle AIP ČR LKPR AD **2.20.1** (Koordinované letiště).

Pokud není službou ATC instruíováno jinak, piloti musí:

- navázat spojení na kmitočtu **Ruzyně DELIVERY 120,060 MHz** v souladu s AIP ČR ENR 1.2.1.10.1 (Předání údajů o letu VFR) za účelem získání ATC povolení pro odlétávající letadla a za účelem schválení spouštění pohonných jednotek;

*Poznámka 1: U letů bez letového plánu předloženého před letem lze ve výjimečných případech předat údaje o letu telefonicky na **TWR Ruzyně +420 220 374 198***

*Poznámka 2: Schválení spouštění pohonných jednotek není součástí ATC povolení pro odlétávající letadla*

- předat údaje o letu v souladu s AIP ČR ENR 1.2.1.10.2 (Předání údajů o letu VFR);
- potvrdit platnou informaci ATIS a zopakovat údaj QNH;
- nastavit kód odpovídače SSR a dodržovat pravidla podle AIP ČR LKPR AD 2.22.3 (Provoz palubních odpovídačů módu S).

*Poznámka: Piloti jsou žádáni, aby oznámili případné udělení výjimky z požadavku na vybavení odpovídačem v Módu S ELS dle AIP ČR GEN 1.5.1.3.3 (Výjimky)*

Pokud není službou ATC stanoveno jinak, piloti musí navázat spojení na kmitočtu **Ruzyně GROUND 121,910 MHz** za účelem získání povolení k pojiždění. Instrukce ke změně kmitočtu na Ruzyně GROUND se nevydává.

**Special procedures for pilots of helicopter emergency medical service, Police of the CR and SAR**

Pilots shall:

- unless otherwise instructed by ATS, select SSR code with respect to AIP ČR ENR 1.6.2.4.3 (SSR codes for special purposes);
- establish communication on frequency of **Ruzyně RADAR 118,310 MHz** in accordance with AIP ČR ENR 1.2.1.10.1 (Handover of information about VFR flight). Outside hours of operation establish communication on frequency of **Praha RADAR 127,580 MHz** in accordance with AIP ČR LKPR AD 2.18 (ATS Communication Facilities, Hours of operation);
- hand over information about flight in accordance with AIP ČR ENR 1.2.1.10.2 (Handover of information about VFR flight);
- confirm current ATIS information with QNH read back;
- in case the instruction to transfer to **RUZYNĚ TWR** received, establish communication only. **Information about flight are not handed over;**
- handover the report of arrival in accordance with AIP ČR ENR 1.2.2.1 (Reports of arrival). Contact **TWR Ruzyně by telephone +420 220 374 048.**

**2.22.6.2 Departures****2.22.6.2.1 Departures from LKPR**

Pilots planning to depart from LKPR are obliged to obtain the airport SLOT in accordance with AIP ČR LKPR AD **2.20.1** (Coordinated airport).

Unless otherwise instructed by ATC, pilots shall:

- establish communication on frequency of **Ruzyně DELIVERY 120,060 MHz** in accordance with AIP ČR ENR 1.2.1.10.1 (Handover of information about VFR flight) to obtain ATC clearance for departing aircraft and to obtain engines start-up approval;

*Note 1: Exceptionally, when no flight plan before departure has been filed, it is possible to hand over information about flight by telephone to **TWR Ruzyně +420 220 374 198***

*Note 2: Engines start-up approval is not a part of ATC clearance for departing aircraft*

- hand over information about flight in accordance with AIP ČR ENR 1.2.1.10.2 (Handover of information about VFR flight);
- confirm current ATIS information with QNH read back;
- select SSR code and be compliant with AIP ČR LKPR AD 2.22.3 (Operation of mode S transponders).

*Note: Pilots are urged to report an exemption from the requirement to carry Mode S ELS, if granted, according to AIP ČR GEN 1.5.1.3.3 (Exemptions)*

Unless otherwise stated by ATC, pilots shall establish communication on frequency of **Ruzyně GROUND 121,910 MHz** to obtain a taxi clearance. Instruction for frequency change to Ruzyně GROUND is not being issued.

Pokud není službou ATC stanoveno jinak, odlet je prováděn podle AIP ČR AD 2-LKPR-VFRC (Odletové tratě za VFR).

Unless otherwise stated by ATC, departure is provided in accordance with AIP ČR AD 2-LKPR-VFRC (VFR Departure routes).

### Zvláštní postupy pro piloty vrtulníků letecké záchranné služby, Policie ČR a letů SAR

### Special procedures for pilots of helicopter emergency medical service, Police of the CR and SAR

Piloti musí:

- navázat spojení na kmitočtu **Ruzyně TOWER 134,560 MHz** bezprostředně před vzletem. Schválení spouštění pohonných jednotek se nevyžaduje;
- nastavit kód na odpovídači SSR podle AIP ČR ENR 1.6.2.4.3 (Kódy SSR pro zvláštní účely) a dodržovat pravidla dle AIP ČR LKPR AD 2.22.3 (Provoz palubních odpovídačů módu S);
- předat údaje o letu (počáteční směr letu);
- potvrdit platnou informaci ATIS a zopakovat údaj QNH.

Pilots shall:

- establish communication on frequency of **Ruzyně TOWER 134,560 MHz** immediately prior to departure. Engines start-up approval is not requested;
- select SSR code with respect to AIP ČR ENR 1.6.2.4.3 (SSR codes for special purposes) and be compliant with AIP ČR LKPR AD 2.22.3 (Operation of mode S transponders);
- hand over information about flight (initial routing);
- confirm current ATIS information with QNH read back.

#### 2.22.6.2.2 Odlety z CTR Ruzyně mimo LKPR

#### 2.22.6.2.2 Departures from CTR Ruzyně outside LKPR

Pokud není službou ATC instruuováno jinak, piloti musí:

Unless otherwise instructed by ATC, pilots shall:

- telefonicky kontaktovat **TWR Ruzyně +420 220 374 048** v souladu s AIP ČR ENR 1.2.1.10.1 (Předání údajů o letu VFR) za účelem získání ATC povolení pro odlétávající letadla;

- contact **TWR Ruzyně by telephone +420 220 374 048** to obtain ATC clearance for departing aircraft, in accordance with AIP ČR ENR 1.2.1.10.1 (Handover of information about VFR flight);

*Poznámka: ATC povolení pro odlétávající letadla neznamená povolení ke vzletu*

*Note: ATC clearance for departing aircraft does not mean clearance for take-off*

- předat údaje o letu v souladu s AIP ČR ENR 1.2.1.10.2 (Předání údajů o letu VFR);

- hand over information about flight in accordance with AIP ČR ENR 1.2.1.10.2 (Handover of information about VFR flight);

- nastavit kód na odpovídači SSR podle AIP ČR ENR 1.6.2.4.5 (Kódy SSR);

- select SSR code with respect to AIP ČR ENR 1.6.2.4.5 (SSR codes);

*Poznámka: Piloti jsou žádáni, aby oznámili případně udělení výjimky z požadavku na vybavení odpovídačem v Módu S ELS dle AIP ČR GEN 1.5.1.3.3 (Výjimky)*

*Note: Pilots are urged to report an exemption from the requirement to carry Mode S ELS, if granted, according to AIP ČR GEN 1.5.1.3.3 (Exemptions)*

- navázat spojení s příslušným stanovištěm ATC na kmitočtu, který jim byl předán současně s vydaným ATC povolením pro odlétávající letadla.

- establish communication with ATC unit on frequency handed over as part of ATC clearance for departing aircraft.

*Poznámka: Pokud navázání radiotelefonního spojení není z technických důvodů proveditelné, musí být vzlet zahájen v dohodnutém čase a spojení navázáno co nejdříve po vzletu*

*Note: If radiotelephony communication is limited due to technical reasons, the departure shall be commenced at agreed time and radio contact shall be established as soon as possible when airborne*

Pokud není službou ATC stanoveno jinak, odlet je prováděn podle AIP ČR AD 2-LKPR-VFRC (Odletové tratě za VFR).

Unless otherwise stated by ATC, departure is provided in accordance with AIP ČR AD 2-LKPR-VFRC (VFR Departure routes).

### Zvláštní postupy pro piloty vrtulníků letecké záchranné služby, Policie ČR a letů SAR

### Special procedures for pilots of helicopter emergency medical service, Police of the CR and SAR

Piloti musí:

Pilots shall:

- nastavit kód na odpovídači SSR podle AIP ČR ENR 1.6.2.4.3 (Kódy SSR pro zvláštní účely);
- navázat spojení na kmitočtu **Ruzyně TOWER 134,560 MHz** bezprostředně před vzletem;

- select SSR code with respect to AIP ČR ENR 1.6.2.4.3 (SSR codes for special purposes);
- establish communication on frequency of **Ruzyně TOWER 134,560 MHz** immediately prior to departure;

*Poznámka: Pokud navázání radiotelefonního spojení není z technických důvodů proveditelné, musí být spojení navázáno co nejdříve po vzletu*

*Note: If radiotelephony communication is limited due to technical reasons, radio contact shall be established as soon as possible when airborne*

- předat údaje o letu (počáteční směr letu);
- potvrdit platnou informaci ATIS a zopakovat údaj QNH.

### 2.22.6.3 Výcvikové lety

2.22.6.3.1 Výcvikovým letem se rozumí takový let, který slouží k získání nebo udržení průkazu způsobilosti letové posádky.

2.22.6.3.2 Z důvodu hustoty letového provozu jsou výcvikové lety omezeny.

2.22.6.3.3 Vyjma letů s přiděleným letištním slotem v případě zamýšleného přistání v LKPR viz AIP ČR AD 2 LKPR 2.22.6.1.1 (Přílety), jsou akceptovány pouze následující činnosti:

- let po příletové a odletové trati VFR;
- a případně přiblížení na RWY v LKPR bez přistání následované odletem.

2.22.6.3.4 Pokud není službou ATC stanoveno jinak, přilet a/nebo odlet musí být prováděn podle AIP ČR AD 2-LKPR-VFRC (Příletové a odletové tratě VFR).

2.22.6.3.5 Lety musí být předem koordinovány telefonicky s **APP Praha +420 220 374 548**.

2.22.6.3.6 Provedení letu bude záležet na aktuální provozní situaci, přičemž se může lišit od předem zkoordinovaného postupu.

### 2.22.6.4 Podmínky povolování letů volných obsazených balonů v CTR Ruzyně a MCTR Kbely

2.22.6.4.1 Veškeré lety smí být prováděny pouze podle VFR, nebo jako zvláštní lety VFR.

2.22.6.4.2 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 1: MTWR Kbely lze kontaktovat telefonicky na čísle +420 973 207 157.*

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

2.22.6.4.3 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.

2.22.6.4.4 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.

2.22.6.4.5 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.

- hand over information about flight (initial routing);
- confirm current ATIS information with QNH read back.

### 2.22.6.3 Training flights

2.22.6.3.1 Training flight is a flight being performed for the purpose of gaining or validation flight crew licence.

2.22.6.3.2 Training flights are limited due to air traffic density.

2.22.6.3.3 Except flights intending to land at LKPR and having allocated airport slot (see AIP ČR LKPR AD 2.22.6.1.1 - Arrivals, the only activities are accepted:

- flight via VFR Arrival and Departure route;
- and, if necessary, approach to the RWY at LKPR without landing followed by departure.

2.22.6.3.4 Unless otherwise stated by ATC, arrival and/or departure is provided in accordance with AIP ČR AD 2-LKPR-VFRC (VFR Arrival and Departure routes).

2.22.6.3.5 Flights shall be coordinated by telephone with **APP Praha +420 220 374 548** in advance.

2.22.6.3.6 Execution of the flight will depend on actual traffic situation, it might be different from previously coordinated procedure.

### 2.22.6.4 Conditions of issuing clearances to flights of free manned balloons in CTR Ruzyně and MCTR Kbely

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

2.22.6.4.2 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 1: It is possible to contact MTWR Kbely on telephone number +420 973 207 157.*

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

2.22.6.4.3 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.

2.22.6.4.4 Conditions of entry to CTR Ruzyně/MCTR Kbely:

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

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

**2.22.6.5 Nestandardní typy letů v CTR Ruzyně, TMA Praha a CTA 1 Praha**

2.22.6.5.1 Nestandardními typy letů (NSF) se rozumí, kromě činností uvedených v AIP ČR ENR 1.1.11.1.1, zejména foto lety, lety pro kontrolu energovodů a produktovodů apod.

2.22.6.5.2 Tyto lety jsou vždy předmětem žádosti o NSF viz. AIP ČR ENR 1.1.11.1.

2.22.6.5.3 Nad rámec schválené žádosti o NSF je nutné let před zahájením letu provést telefonickou koordinaci s **APP Praha +420 220 374 548**.

2.22.6.5.4 Provedení letu bude záležet na aktuální provozní situaci, přičemž se může lišit od předem zkoordinovaného postupu.

**2.22.6.6 Standardní vizuální příletové a odletové tratě na/z LKPR**

2.22.6.6.1 VFR standardní příletové a odletové tratě na/z letiště Praha/Ruzyně jsou znázorněny na Mapě příletů a odletů za VFR.

**2.22.6.5 Non-standard type of flights in CTR Ruzyně, TMA Praha a CTA 1 Praha**

2.22.6.5.1 Non-standard flight types (NSF) refer to activities beyond those specified in AIP CR ENR 1.1.11.1.1, particularly including activities such as aerial photography flights, flights for the inspection of power lines and pipelines, and similar operations.

2.22.6.5.2 These flights are subject of a request for NSF, see AIP CR ENR 1.1.11.1.

2.22.6.5.3 In addition to approved NSF request, it is necessary to coordinate the flight by telephone with **APP Praha +420 220 374 548 before its beginning**.

2.22.6.5.4 Execution of the flight will depend on actual traffic situation, it might be different from previously coordinated procedure.

**2.22.6.6 Standard visual arrival and departure routes to/from LKPR**

2.22.6.6.1 VFR entry and exit significant points to/from Praha/Ruzyně aerodrome are shown on VFR Arrivals and Departures Chart.

VFR vstupní a výstupní body do/z CTR LKPR/VFR entry and exit significant points to/from CTR LKPR		
Označení/Designation	Poloha/Location	Souřadnice/Coordinates
SIERRA	Beroun (dálniční most/ motorway bridge)	49 57 42 N 014 04 58 E
NOVEMBER	Velvary (silo/ silo)	50 16 06 N 014 14 21 E
WHISKY	Kačice (dálniční přejezd/ motorway flyover)	50 09 10 N 013 58 59 E
ECHO	Radotín (železniční stanice/ railway station)	49 59 10 N 014 21 41 E

## 2.22.7 SEZNAM TRAŽOVÝCH BODŮ

## 2.22.7 WAYPOINT LIST

Seznam tražových bodů / Way-point list		
PR402	50 02 17,81 N	014 00 55,69 E
PR403	49 51 23,47 N	014 09 33,64 E
PR404	49 40 02,98 N	014 32 41,81 E
PR405	50 11 57,78 N	013 50 31,95 E
PR406	50 18 39,63 N	013 55 59,77 E
PR407	50 20 36,56 N	014 02 28,19 E
PR409	50 33 47,47 N	014 47 01,93 E
PR411	49 58 31,41 N	014 15 51,73 E
PR412	49 42 54,74 N	014 43 24,10 E
PR511	49 54 02,32 N	013 28 55,38 E
PR512	50 04 38,03 N	013 50 24,45 E
PR513	50 10 58,18 N	014 11 23,04 E
PR516	50 22 31,71 N	014 31 44,85 E
PR517	50 17 36,46 N	014 15 08,94 E
PR518	50 13 04,78 N	014 18 26,23 E
PR521	50 00 40,82 N	014 13 49,41 E
PR522	49 48 57,20 N	014 50 36,19 E
PR523	50 03 03,62 N	014 21 47,30 E
PR530	50 08 11,56 N	014 39 03,31 E
PR531	50 17 15,97 N	014 32 32,54 E
PR532	50 12 43,82 N	014 35 48,23 E
PR571	49 59 50,34 N	014 47 59,29 E
PR572	50 04 22,85 N	014 44 45,62 E
PR573	49 59 29,06 N	014 28 14,97 E
PR574	50 04 01,02 N	014 24 59,47 E
PR619	50 08 38,54 N	014 22 02,32 E
PR621	50 21 57,50 N	014 08 23,70 E
PR622	50 24 21,98 N	014 05 54,70 E
PR625	50 10 19,35 N	014 27 40,88 E
PR626	49 59 09,31 N	014 29 49,09 E
PR627	49 36 53,31 N	014 40 26,15 E
PR631	50 11 12,65 N	014 30 40,40 E
PR632	50 24 32,94 N	014 17 03,43 E
PR633	50 13 05,31 N	014 37 01,03 E
PR634	50 13 44,10 N	013 41 14,04 E
PR635	49 59 06,31 N	014 39 38,94 E
PR637	50 15 40,64 N	014 45 48,41 E
PR707	49 53 52,35 N	013 33 21,70 E
PR711	50 23 10,48 N	014 38 21,84 E
PR712	50 16 59,83 N	014 31 32,01 E
PR718	49 50 40,66 N	014 24 01,12 E
PR719	49 57 15,66 N	014 20 50,47 E
PR721	49 45 40,80 N	014 57 09,06 E
PR722	49 51 41,06 N	014 53 25,50 E
PR723	50 04 10,21 N	014 45 36,76 E
PR740	49 55 48,83 N	013 57 45,19 E
PR741	50 04 50,89 N	013 51 08,37 E
PR742	50 00 19,91 N	013 54 27,10 E

Seznam traťových bodů / Way-point list		
PR807	49 51 50,53 N	014 16 20,06 E
PR808	49 41 32,39 N	014 37 18,21 E
PR813	50 11 50,08 N	014 03 35,81 E
PR814	50 07 23,07 N	013 58 25,68 E
PR815	50 13 49,78 N	013 59 25,84 E
PR816	50 21 05,62 N	013 58 53,88 E
PR817	49 58 06,00 N	013 58 51,00 E
PR818	50 22 28,64 N	014 10 15,62 E
PR819	50 25 55,18 N	014 39 15,96 E
PR840	50 10 43,35 N	014 15 22,30 E
PR854	49 57 22,39 N	014 08 18,82 E
PR855	49 54 26,19 N	013 52 58,78 E
PR856	50 07 34,46 N	014 39 32,11 E
PR858	50 20 13,63 N	014 30 27,42 E
PR860	49 57 20,79 N	014 33 31,40 E
PR861	50 10 41,57 N	014 48 58,68 E
PR901	49 51 44,09 N	014 11 25,39 E
PR902	49 55 48,27 N	014 23 57,81 E
PR903	49 43 54,82 N	014 48 05,16 E
PR904	49 47 52,62 N	014 52 46,80 E
PR905	49 57 17,86 N	014 46 25,19 E
PR906	49 53 19,27 N	014 41 43,75 E
PR912	49 57 14,58 N	014 33 44,54 E
PR913	49 51 59,12 N	014 31 40,39 E
PR914	50 08 22,30 N	014 23 43,82 E
PR915	50 03 16,03 N	014 34 13,90 E
PR950	49 50 50,03 N	014 52 37,39 E
PR951	50 00 47,78 N	014 39 16,88 E
PR952	50 06 43,30 N	014 27 07,97 E
PR953	49 58 44,71 N	014 17 47,75 E
PR954	50 05 56,00 N	014 02 54,19 E
PR956	50 00 05,12 N	013 48 30,62 E
PR957	50 22 13,53 N	014 26 50,26 E
PR958	50 12 26,11 N	014 15 19,54 E
PR960	50 10 41,95 N	013 52 57,01 E
PR961	50 18 42,62 N	014 02 15,30 E
PR962	50 14 42,39 N	013 57 35,78 E

2.22.8 RNAV STANDARDNÍ PŘÍSTROJOVÉ  
ODLETOVÉ TRATĚ (SID)

2.22.8 RNAV STANDARD INSTRUMENT  
DEPARTURE ROUTES (SID)

(RNAV SID) RWY 24

DUE TO NOISE ABATEMENT MNM ASC FROM RWY 24 5% up to 3200 ft

Označení Designation	Trať Track	Po vzletu / After take-off		Poznámky Remarks	
		Stoupat do Climb to	Spojení Communication		
1	2	3	4	5	
<b>BALTU 5A</b> BALTU FIVE ALPHA DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (240°) na PR402 (fly-by); točit doprava tratí 321° na PR405 (fly-by); točit doleva tratí 247° na BALTU.  Straight ahead (240°) to PR402 (fly-by); turn right track 321° to PR405 (fly-by); turn left track 247° to BALTU.	5000 ft AMSL	Po pokynu kontaktujte / When instructed contact PRAHA RADAR 120,530 (8,33 kHz Channel)	Letadla pokračující po BALTU směrem na VARIK, OKG nebo RAPET a stoupající do FL 280 nebo vyšší, musí nejpozději nad těmito body dosáhnout FL 280.  Aircraft proceeding after BALTU to VARIK, OKG or RAPET and climbing to FL 280 or higher, must reach FL 280 by these points.	
<b>DOBEN 4A</b> DOBEN FOUR ALPHA DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (240°) na PR402 (fly-by); točit doleva tratí 223° na DOBEN;  Straight ahead (240°) to PR402 (fly-by); turn left track 223° to DOBEN.				
<b>VENOX 5A</b> VENOX FIVE ALPHA DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (240°) na PR402 (fly-by); točit doprava tratí 321° na PR405 (fly-by); točit doprava tratí 023° na PR406 (fly-by); pokračovat tratí 023° na VENOX.  Straight ahead (240°) to PR402 (fly-by); turn right track 321° to PR405 (fly-by); turn right track 023° to PR406 (fly-by); continue on track 023° to VENOX.				
<b>ARTUP 5A</b> ARTUP FIVE ALPHA DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (240°) na PR402 (fly-by); točit doprava tratí 321° na PR405 (fly-by); točit doprava tratí 023° na PR406 (fly-by); točit doprava tratí 060° na PR407 (fly-by); pokračovat tratí 060° na BAGRU (fly-by); pokračovat tratí 060° na PR409 (fly-by); točit doleva tratí 027° na ARTUP.  Straight ahead (240°) to PR402 (fly-by); turn right track 321° to PR405 (fly-by); turn right track 023° to PR406 (fly-by); turn right track 060° to PR407 (fly-by); continue track 060° to BAGRU (fly-by); continue track 060° to PR409 (fly-by); turn left track 027° to ARTUP.				Na BAGRU očekávejte FL 140 nebo vyšší. BAGRU expect at FL 140 or above.
<b>VOZ 4A</b> VOZICE FOUR ALPHA DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (240°) na PR402 (fly-by); točit doleva tratí 148° na PR403 (fly-by); točit doleva tratí 122° na PR404 (fly-by); pokračovat tratí 117° na VOZ VOR/DME.  Straight ahead (240°) to PR402 (fly-by); turn left track 148° to PR403 (fly-by); turn left track 122° to PR404 (fly-by); continue on track 117° to VOZ VOR/DME.				
<b>VENOX 4M</b> VENOX FOUR MIKE DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (240°); v 1700 FT AMSL točit doprava na PR407 (fly-by); točit doprava tratí 011° na VENOX.  Straight ahead (240°); at 1700 FT AMSL turn right to PR407 (fly-by); turn right track 011° to VENOX.				Použitelné pouze pro vrtulová letadla v době / only for propeller driven aircraft between 0500-2100 (0400-2000) UTC Minimální gradient stoupaní 10% do 3500 ft AMSL pro přestoupání TRAGA Kladno 3. Pokud nejste schopni, oznamte ATC nejpozději před vstupem na dráhu. / Minimum climb gradient 10% up to 3500 ft AMSL to overfly TRAGA Kladno 3. If unable advice ATC before entering the RWY at the latest.



## (RNAV SID) RWY 24

DUE TO NOISE ABATEMENT MNM ASC FROM RWY 24 5% up to 3200 ft

Označení Designation	Trať Track	Po vzletu / After take-off		Poznámky Remarks
		Stoupat do Climb to	Spojení Communication	
1	2	3	4	5
<b>ARTUP 5M</b> ARTUP FIVE MIKE DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (240°); v 1700 FT AMSL točit doprava na PR407 (fly-by); točit doprava tratí 060° na BAGRU (fly-by); pokračovat tratí 060° na PR409 (fly-by); točit doleva tratí 027° na ARTUP.  Straight ahead (240°); at 1700 FT AMSL turn right to PR407 (fly-by); turn right track 060° to BAGRU (fly-by); continue track 060° to PR409 (fly-by); turn left track 027° to ARTUP.	5000 ft AMSL	Po pokynu kontaktujte / When instructed contact PRAHA RADAR 120,530 (8,33 kHz Channel)	Použitelné pouze pro vrtulová letadla v době / only for propeller driven aircraft between 0500-2100 (0400-2000) UTC Na BAGRU očekávejte FL 140 nebo vyšší. BAGRU expect at FL 140 or above.  Minimální gradient stoupaní 10% do 3500 ft AMSL pro přestoupání TRAGA Kladno 3. Pokud nejste schopni, oznamte ATC nejpozději před vstupem na dráhu. / Minimum climb gradient 10% up to 3500 ft AMSL to overfly TRAGA Kladno 3. If unable advice ATC before entering the RWY at the latest.
<b>VOZ 4M</b> VOZICE FOUR MIKE DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (240°); v 1700 FT AMSL točit doleva na PR411 (fly-by); točit doleva tratí 126° na PR412 (fly-by); točit doprava tratí 147° na VOZ VOR/DME.  Straight ahead (240°); at 1700 FT AMSL turn left to PR411 (fly-by); turn left track 126° to PR412 (fly-by); turn right track 147° to VOZ VOR/DME.			Použitelné pouze pro vrtulová letadla v době / only for propeller driven aircraft between 0500-2100 (0400-2000) UTC

## (RNAV SID) RWY 30

DUE TO NOISE ABATEMENT MNM ASC FROM RWY 30 5% up to 3200 ft

Označení Designation	Trať Track	Po vzletu / After take-off		Poznámky Remarks
		Stoupat do Climb to	Spojení Communication	
1	2	3	4	5
<b>BALTU 4B</b> BALU FOUR BRAVO DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (302°) na PR815 (fly-by); točit doleva tratí 247° na BALTU.  Straight ahead (302°) to PR815 (fly-by); turn left track 247° to BALTU.	5000 ft AMSL	Po pokynu kontaktujte / When instructed contact PRAHA RADAR 120,530 (8,33 kHz Channel)	Letadla pokračující po BALTU směrem na VARIK, OKG nebo RAPET a stoupající do FL 280 nebo vyšší, musí nejpozději nad těmito body dosáhnout FL 280.  Aircraft proceeding after BALTU to VARIK, OKG or RAPET and climbing to FL 280 or higher, must reach FL 280 by these points.
<b>DOBEN 5B</b> DOBEN FIVE BRAVO DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (302°) na PR813 (fly-by); točit doleva tratí 212° na PR814 (fly-by); točit doleva tratí 174° na PR817 (fly-by); točit doprava tratí 230° na DOBEN.  Straight ahead (302°) to PR813 (fly-by); turn left track 212° to PR814 (fly-by); turn left track 174° to PR817 (fly-by); turn right track 230° to DOBEN.			
<b>VENOX 4B</b> VENOX FOUR BRAVO DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (302°) na PR815 (fly-by); točit doprava tratí 352° na PR816 (fly-by); točit doprava tratí 021° na VENOX.  Straight ahead (302°) to PR815 (fly-by); turn right track 352° to PR816 (fly-by); turn right track 021° to VENOX.			

(RNAV SID) RWY 30

DUE TO NOISE ABATEMENT MNM ASC FROM RWY 30 5% up to 3200 ft

Označení Designation	Trať Track	Po vzletu / After take-off		Poznámky Remarks
		Stoupat do Climb to	Spojení Communication	
1	2	3	4	5
<b>ARTUP 5B</b> ARTUP FIVE BRAVO DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (302°) na PR815 (fly-by); točit doprava tratí 352° na PR816 (fly-by); točit doprava tratí 074° na PR818 (fly-by); pokračujte tratí 074° na PR819 (fly-by); točit doleva tratí 027° na ARTUP.  Straight ahead (302°) to PR815 (fly-by); turn right track 352° to PR816 (fly-by); turn right track 074° to PR818 (fly-by); continue on track 074° to PR819 (fly-by); turn left track 027° to ARTUP.	5000 ft AMSL	Po pokynu kontaktujte / When instructed contact PRAHA RADAR 120,530 (8,33 kHz Channel)	Použitelné pouze pro vrtulová letadla v době / only for propeller driven aircraft between 0500-2100 (0400-2000) UTC
<b>VOZ 4B</b> VOZICE FOUR BRAVO DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (302°) na PR813 (fly-by); točit doleva tratí 212° na PR814 (fly-by); točit doleva tratí 151° na PR403 (fly-by); točit doleva tratí 122° na PR404 (fly-by); pokračovat tratí 117° na VOZ VOR/DME.  Straight ahead (302°) to PR813 (fly-by); turn left track 212° to PR814 (fly-by); turn left track 151° to PR403 (fly-by); turn left track 122° to PR404 (fly-by); continue track 117° to VOZ VOR/DME.			
<b>VOZ 4N</b> VOZICE FOUR NOVEMBER DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (302°); v 1700 ft AMSL točit doleva na PR807 (fly-by); točit doleva tratí 122° na PR808 (fly-by); pokračovat tratí 129° na VOZ VOR/DME.  Straight ahead (302°); at 1700 ft AMSL turn left to PR807 (fly-by); turn left track 122° to PR808 (fly-by); continue track 129° to VOZ VOR/DME .			
<b>VENOX 4N</b> VENOX FOUR NOVEMBER DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (302°); v 1700 ft AMSL točit doprava (direct to fix) na PR840 (fly-by); točit doleva tratí 340° na PR818 (fly-by); pokračovat tratí 348° na VENOX.  Straight ahead (302°); at 1700 ft AMSL turn right (direct to fix) to PR840 (fly-by); turn left track 340° to PR818 (fly-by); continue on track 348° to VENOX.			
<b>ARTUP 4N</b> ARTUP FOUR NOVEMBER DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (302°); v 1700 ft AMSL točit doprava (direct to fix) na PR840 (fly-by); točit doleva tratí 340° na PR818 (fly-by); točit doprava tratí 074° na PR819 (fly-by); točit doleva tratí 027° na ARTUP.  Straight ahead (302°); at 1700 ft AMSL turn right to PR818 (fly-by); turn right (direct to fix) to PR840 (fly-by); turn left track 340° to PR818 (fly-by); turn right track 074° to PR819 (fly-by); turn left track 027° to ARTUP.			

## (RNAV SID) RWY 06

DUE TO NOISE ABATEMENT MNM ASC FROM RWY 06 5% up to 3200 ft

Označení Designation	Trať Track	Po vzletu / After take-off		Poznámky Remarks
		Stoupat do Climb to	Spojení Communication	
1	2	3	4	5
<b>BALTU 8E</b> BALTU EIGHT ECHO DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (060°) na PR631 (fly-by); točit doleva tratí 322° na PR632 (fly-by); točit doleva tratí 240° na PR621 (fly-by); pokračovat tratí 240° na PR634 (fly-by); pokračovat tratí 234° na BALTU.  Straight ahead (060°) to PR631 (fly-by); turn left track 322° to PR632 (fly-by); turn left track 240° to PR621 (fly-by); continue on track 240° to PR634 (fly-by); continue track 234° to BALTU.	5000 ft AMSL	Po pokynu kontaktujte / When instructed contact PRAHA RADAR  120,530 (8,33 kHz Channel)	Letadla pokračující po BALTU směrem na VARIK, OKG nebo RAPET a stoupající do FL 280 nebo vyšší, musí nejpozději nad těmito body dosáhnout FL 280.  Aircraft proceeding after BALTU to VARIK, OKG or RAPET and climbing to FL 280 or higher, must reach FL 280 by these points.
<b>DOBEN 8E</b> DOBEN EIGHT ECHO DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (060°) na PR631 (fly-by); točit doleva tratí 322° na PR632 (fly-by); točit doleva tratí 240° na PR621 (fly-by); pokračovat tratí 240° na PR634 (fly-by); točit doleva tratí 185° na DOBEN.  Straight ahead (060°) to PR631 (fly-by); turn left track 322° to PR632 (fly-by); turn left track 240° to PR621 (fly-by); continue on track 240° to PR634 (fly-by); turn left track 185° to DOBEN.			
<b>VENOX 4E</b> VENOX FOUR ECHO DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (060°) na PR631 (fly-by); točit doleva tratí 322° na PR632 (fly-by); pokračovat tratí 322° na VENOX.  Straight ahead (060°) to PR631 (fly-by); turn left track 322° to PR632 (fly-by); continue on track 322° to VENOX.			
<b>ARTUP 5E</b> ARTUP FIVE ECHO DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (060°) na PR637 (fly-by); točit doleva tratí 007° na ARTUP.  Straight ahead (060°) to PR637 (fly-by); turn left track 007° to ARTUP.			
<b>VOZ 4E</b> VOZICE FOUR ECHO DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (060°) na PR633 (fly-by); točit doprava tratí 168° na PR635 (fly-by); pokračovat tratí 158° na VOZ VOR/DME.  Straight ahead (060°) to PR633 (fly-by); turn right track 168° to PR635 (fly-by); continue track 158° to VOZ VOR/DME.			
<b>VOZ 4D</b> VOZICE FOUR DELTA DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (060°) na PR625 (fly-by); točit doprava tratí 168° na PR626 (fly-by); pokračovat tratí 158° na PR627 (fly-by); točit doleva tratí 117° na VOZ VOR/DME.  Straight ahead (060°) to PR625 (fly-by); turn right track 168° to PR626 (fly-by); continue track 158° to PR627 (fly-by); turn left track 117° to VOZ VOR/DME.			Použitelné pouze pro vrtulová letadla. / Only for propeller driven aircraft.  Minimální gradient stoupaní 7% to 4000 ft AMSL pro přestoupání CTR/TMA Kbely. Pokud nejste schopni, oznamte ATC nejpozději před vstupem na dráhu. / Minimum climb gradient 7% up to 4000 ft AMSL to overfly CTR/TMA Kbely. If unable advise ATC before entering the RWY at the latest.

(RNAV SID) RWY 06

DUE TO NOISE ABATEMENT MNM ASC FROM RWY 06 5% up to 3200 ft

Označení Designation	Trať Track	Po vzletu / After take-off		Poznámky Remarks
		Stoupat do Climb to	Spojení Communication	
1	2	3	4	5
<b>VENOX 7D</b> VENOX SEVEN DELTA DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (060°) na PR619 (fly-by); točit doleva tratí 322° na PR621 (fly-by); pokračovat tratí 322° na PR622 (fly-by); točit doprava tratí 004° na VENOX.  Straight ahead (060°) to PR619 (fly-by); turn left track 322° to PR621 (fly-by); continue on track 322° to PR622 (fly-by); turn right track 004° to VENOX.	5000 ft AMSL	Po pokynu kontaktujte / When instructed contact PRAHA RADAR 120,530 (8,33 kHz Channel)	Použitelné pouze pro vrtulová letadla. / Only for propeller driven aircraft.  Minimální gradient stoupání 10% to 4000 ft AMSL pro přestoupání CTR/TMA Vodochody. Pokud nejste schopni, oznamte ATC nejpozději před vstupem na dráhu. / Minimum climb gradient 10% up to 4000 ft AMSL to overfly CTR/TMA Vodochody. If unable advice ATC before entering the RWY at the latest.
<b>DOBEN 7D</b> DOBEN SEVEN DELTA DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (060°) na PR619 (fly-by); točit doleva tratí 322° na PR621 (fly-by); točit doleva tratí 240° na PR634 (fly-by); točit doleva tratí 185° na DOBEN.  Straight ahead (060°) to PR619 (fly-by); turn left track 322° to PR621 (fly-by); turn left track 240° to PR634 (fly-by); turn left track 185° to DOBEN.			
<b>BALTU 7D</b> BALTU SEVEN DELTA DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (060°) na PR619 (fly-by); točit doleva tratí 322° na PR621 (fly-by); točit doleva tratí 240° na PR634 (fly-by); pokračovat tratí 234° na BALTU.  Straight ahead (060°) to PR619 (fly-by); turn left track 322° to PR621 (fly-by); turn left track 240° to PR634 (fly-by); continue on track 234° to BALTU.			

## (RNAV SID) RWY 12

DUE TO NOISE ABATEMENT MNM ASC FROM RWY 12 8% up to 3200 ft

Označení Designation	Trať Track	Po vzletu / After take-off		Poznámky Remarks
		Stoupat do Climb to	Spojení Communication	
1	2	3	4	5
<b>BALTU 6H</b> BALTU SIX HOTEL DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (122°) na PR626 (fly-by); točit doleva tratí 032° na PR856 (fly-by); točit doleva tratí 330° na UTORO (fly-by); pokračovat tratí 330° na PR858 (fly-by); točit doleva tratí 254° na PR634 (fly-by); točit doleva tratí 234° na BALTU.  Straight ahead (122°) to PR626 (fly-by); turn left track 032° to PR856 (fly-by); turn left track 330° to UTORO (fly-by); continue track 330° to PR858 (fly-by); turn left track 254° to PR634 (fly-by); turn left track 234° to BALTU.	5000 ft AMSL	Po pokynu kontaktujte / When instructed contact PRAHA RADAR  120,530 (8,33 kHz Channel)	Na UTORO očekávejte FL 140 nebo vyšší. Letadla pokračující po BALTU směrem na VARIK, OKG nebo RAPET a stoupající do FL 280 nebo vyšší, musí nejpozději nad těmito body dosáhnout FL 280.  UTORO expect at FL 140 or above. Aircraft proceeding after BALTU to VARIK, OKG or RAPET and climbing to FL 280 or higher, must reach FL 280 by these points.
<b>DOBEN 6H</b> DOBEN SIX HOTEL DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (122°) na PR626 (fly-by); točit doleva tratí 032° na PR856 (fly-by); točit doleva tratí 330° na UTORO (fly-by); pokračovat tratí 330° na PR858 (fly-by); točit doleva tratí 254° na PR634 (fly-by); točit doleva tratí 185° na DOBEN.  Straight ahead (122°) to PR626 (fly-by); turn left track 032° to PR856 (fly-by); turn left track 330° to UTORO (fly-by); continue track 330° to PR858 (fly-by); turn left track 254° to PR634 (fly-by); turn left track 185° to DOBEN.			Na UTORO očekávejte FL 140 nebo vyšší.  UTORO expect at FL 140 or above.
<b>VENOX 4H</b> VENOX FOUR HOTEL DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (122°) na PR626 (fly-by); točit doleva tratí 032° na PR856 (fly-by); točit doleva tratí 330° na UTORO (fly-by); pokračovat tratí 330° na PR858 (fly-by); točit doleva tratí 308° na VENOX.  Straight ahead (122°) to PR626 (fly-by); turn left track 032° to PR856 (fly-by); turn left track 330° to UTORO (fly-by); continue track 330° to PR858 (fly-by); turn left track 308° to VENOX.			Na UTORO očekávejte FL 140 nebo vyšší.  UTORO expect at FL 140 or above.
<b>ARTUP 4H</b> ARTUP FOUR HOTEL DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (122°) na PR860 (fly-by); točit doleva tratí 032° na PR861 (fly-by); točit doleva tratí 001° na ARTUP.  Straight ahead (122°) to PR860 (fly-by); turn left track 032° to PR861 (fly-by); turn left track 001° to ARTUP.			
<b>VOZ 4H</b> VOZICE FOUR HOTEL DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (122°) na PR626 (fly-by); točit doprava tratí 147° na PR412 (fly-by); pokračujte tratí 147° na VOZ VOR/DME.  Straight ahead (122°) to PR626 (fly-by); turn right track 147° to PR412 (fly-by); continue on track 147° to VOZ VOR/DME.			

(RNAV SID) RWY 12

DUE TO NOISE ABATEMENT MNM ASC FROM RWY 12 8% up to 3200 ft

Označení Designation	Trať Track	Po vzletu / After take-off		Poznámky Remarks
		Stoupat do Climb to	Spojení Communication	
1	2	3	4	5
<b>VOZ 5G</b> VOZICE FIVE GOLF DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (122°); v 1700 FT AMSL točit doprava na PR411 (fly-by); točit doleva tratí 145° na PR404 (fly-by); točit doleva tratí 117° na PR627 (fly-by); pokračujte tratí 117° na VOZ VOR/DME.  Straight ahead (122°); at 1700 FT AMSL turn right to PR411 (fly-by); turn left track 145° to PR404 (fly-by); turn left track 117° to PR627 (fly-by); continue on track 117° to VOZ VOR/DME.	5000 ft AMSL	Po pokynu kontaktujte / When instructed contact PRAHA RADAR  120,530 (8,33 kHz Channel)	Pouze pro vrtulová letadla v době / only for propeller driven aircraft between 0500-2100 (0400-2000) UTC
<b>DOBEN 4G</b> DOBEN FOUR GOLF DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (122°); v 1700 FT AMSL točit doprava na PR854 (fly-by); pokračovat tratí 249° na PR855 (fly-by); pokračovat tratí 233° na DOBEN.  Straight ahead (122°); at 1700 FT AMSL turn right to PR854 (fly-by); continue track 249° to PR855 (fly-by); continue track 233° to DOBEN.			Pouze pro vrtulová letadla v době / only for propeller driven aircraft between 0500-2100 (0400-2000) UTC
<b>VOZ 4Q</b> VOZICE FOUR QUEBEC DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (122°); v 1700 ft AMSL točit doprava na PR411 (fly-by); točit doleva tratí 126° na PR412 (fly-by); točit doprava tratí 147° na VOZ VOR/DME.  Straight ahead (122°); at 1700 ft AMSL turn right to PR411 (fly-by); turn left track 126° to PR412 (fly-by); turn right track 147° to VOZ VOR/DME.			Pouze vrtulová letadla v době mezi 0500-2100 (0400-2000) UTC, je-li v používání RWY 24  Only for propeller driven aircraft between 0500-2100 (0400-2000) UTC, when RWY 24 is in use.
<b>VOZ 4K</b> VOZICE FOUR KILO DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (122°) na PR626 (fly-by); točit doprava tratí 158° na PR627 (fly-by) točit doleva tratí 117° na VOZ VOR/DME.  Straight ahead (122°) to PR626 (fly-by); turn right track 158° to PR627 (fly-by); turn left track 117° to VOZ VOR/DME.			Pouze vrtulová letadla v době mezi 0500-2100 (0400-2000) UTC, je-li v používání RWY 06  Only for propeller driven aircraft between 0500-2100 (0400-2000) UTC, when RWY 06 is in use.

2.22.9 VŠESMĚROVÉ ODLETY

2.22.9 OMNIDIRECTIONAL DEPARTURES

RWY	Textový popis / Textual description	Po vzletu / After take-off Spojení Communication	Poznámky / Remarks
1	2	3	4
<b>24 / 30 / 06 / 12</b>	Stoupat ve směru vzletu, minimální výška zatáčky 1700 ft AMSL.  Climb straight ahead, minimum turn altitude 1700 ft AMSL.	Po pokynu kontaktujte / When instructed contact  PRAHA RADAR  120,530 (8,33 kHz Channel)	1) Minimální gradient stoupání 5% do 3200 ft AMSL. Minimum climb gradient 5% up to 3200 ft AMSL. 2) Po vzletu stoupat tak rychle, jak je to možné alespoň do 2800 ft AMSL. After take off climb as rapidly as practicable to at least 2800 ft AMSL. 3) Technika vzletu s redukováným tahem není doporučena. Reduce thrust take-off technique not recommended



2.22.10 RNAV STANDARDNÍ PŘÍSTROJOVÉ  
PŘÍLETOVÉ TRATĚ (STAR)2.22.10 RNAV STANDARD INSTRUMENT ARRIVAL  
ROUTES (STAR)

## (RNAV 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 8S</b> LOMKI EIGHT SIERRA ARRIVAL				
LOMKI	089°	9,4	5000	Pokud neobdržíte jiné instrukce po ERASU pokračujte tratí 060° pro vektorování.  Unless otherwise instructed, after ERASU continue on track 060°, vectoring will be provided.
PR511	048°	17,5	5000	
PR512	060°	14,9	4000	
PR513	060°	5,0	4000	
PR518	060°	7,3	4000	
ERASU				
<b>APRAQ 2S</b> APRAQ TWO SIERRA ARRIVAL				
APRAQ	006°	22,2	5000	Pokud neobdržíte jiné instrukce po RATEV pokračujte tratí 060° pro vektorování.  Unless otherwise instructed, after RATEV continue on track 060°, vectoring will be provided.
PR521	060°	7,9	4000	
PR574	060°	7,3	4000	
RATEV				
<b>GOLOP 4S</b> GOLOP FOUR SIERRA ARRIVAL				
GOLOP	169°	12,7	5000	Pokud neobdržíte jiné instrukce po ERASU pokračujte tratí 060° pro vektorování.  Unless otherwise instructed, after ERASU continue on track 060°, vectoring will be provided.
PR516	240°	11,7	4000	
PR517	150°	5,0	4000	
PR518	060°	7,3	4000	
ERASU				
<b>VLM 4S</b> VLASIM FOUR SIERRA ARRIVAL				
VLM VOR/DME	303°	11,0	5000	Pokud neobdržíte jiné instrukce po RATEV pokračujte tratí 060° pro vektorování.  Unless otherwise instructed, after RATEV continue on track 060°, vectoring will be provided.
PR522	346°	11,0	4000	
PR571	331°	5,0	4000	
PR572	240°	11,7	4000	
PR573	330°	5,0	4000	
PR574	060°	7,3	4000	
RATEV				

(RNAV STAR) RWY 30

Význačné body Significant points	MAG trať/track	Vzdálenost/Distance NM	MNM IFR výška/altitude ft	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5
<b>LOMKI 9R</b>				
LOMKI NINE ROMEO ARRIVAL				
LOMKI				
PR511	089°	9,4	5000	Pokud neobdržíte jiné instrukce po ARVEG pokračujte tratí 122° pro vektorování. Unless otherwise instructed, after ARVEG continue on track 122°, vectoring will be provided.
PR512	048°	17,5	5000	
PR914	075°	21,8	5000	
PR915	122°	8,5	5000	
ARVEG	122°	5,5	5000	
<b>GOLOP 5R</b>				
GOLOP FIVE ROMEO ARRIVAL				
GOLOP				
BAGRU	208°	11,1	5000	Pokud neobdržíte jiné instrukce po ARVEG pokračujte tratí 122° pro vektorování. Unless otherwise instructed, after ARVEG continue on track 122°, vectoring will be provided.
PR914	168°	17,7	5000	
PR915	122°	8,5	5000	
ARVEG	122°	5,5	5000	
<b>APRAQ 2R</b>				
APRAQ TWO ROMEO ARRIVAL				
APRAQ				
PR901	007°	13,1	5000	
PR902	059°	9,1	5000	
PR913	123°	6,3	5000	
PR903	122°	13,4	5000	
PR904	033°	5,0	5000	
KENOK	302°	5,9	5000	
<b>VLM 5R</b>				
VLASIM FIVE ROMEO ARRIVAL				
VLM VOR/DME				
PR904	303°	9,2	5000	
KENOK	302°	5,9	5000	

## (RNAV STAR) RWY 06

Význačné body Significant points	MAG trať/track	Vzdálenos/Distance NM	MNM IFR výška/altitude ft	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5
<b>LOMKI 8T</b> LOMKI EIGHT TANGO ARRIVAL				
LOMKI	089°	12,2	5000	
PR707	060°	7,1	5000	
BAROX				
<b>APRAQ 2T</b> APRAQ TWO TANGO ARRIVAL				
APRAQ	038°	16,0	5000	Pokud neobdržíte jiné instrukce po AKEVA pokračujte tratí 240° pro vektorování.  Unless otherwise instructed, after AKEVA continue on track 240°, vectoring will be provided.
PR718	338°	6,9	4000	
PR719	302°	5,7	4000	
PR521	240°	8,0	4000	
AKEVA				
<b>VLM 5T</b> VLASIM FIVE TANGO ARRIVAL				
VLM VOR/DME				
PR721	303°	5,6	5000	Pokud neobdržíte jiné instrukce po AKEVA pokračujte tratí 240° pro vektorování.  Unless otherwise instructed, after AKEVA continue on track 240°, vectoring will be provided.
PR722	333°	6,5	5000	
PR723	333°	13,5	5000	
PR523	261°	15,4	4000	
PR521	240°	5,7	4000	
AKEVA	240°	8,0	4000	
<b>GOLOP 4T</b> GOLOP FOUR TANGO ARRIVAL				
GOLOP				
PR711	150°	13,2	5000	Pokud neobdržíte jiné instrukce po KUVIX pokračujte tratí 240° pro vektorování.  Unless otherwise instructed, after KUVIX continue on track 240°, vectoring will be provided.
PR712	210°	7,6	5000	
PR513	240°	14,3	4000	
KUVIX	240°	10,9	4000	

(RNAV STAR) RWY 12

Význačné body Significant points	MAG trat'/track	Vzdálenos/Distance NM	MNM IFR výška/altitude ft	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5
<b>LOMKI 7P</b> LOMKI SEVEN PAPA ARRIVAL				
LOMKI				Pokud neobdržíte jiné instrukce po SOMIS pokračujte tratí 302° pro vektorování.  Unless otherwise instructed, after SOMIS continue on track 302°, vectoring will be provided.
PR707	089°	12,2	5000	
PR956	053°	11,6	5000	
PR954	053°	11,0	4000	
SOMIS	302°	4,5	4000	
<b>APRAQ 2P</b> APRAQ TWO PAPA ARRIVAL				
APRAQ				Pokud neobdržíte jiné instrukce po SOMIS pokračujte tratí 302° pro vektorování.  Unless otherwise instructed, after SOMIS continue on track 302°, vectoring will be provided.
PR953	014°	21,0	5000	
PR954	302°	12,0	4000	
PR954	302°	4,5	4000	
SOMIS				
<b>VLM 5P</b> VLASIM FIVE PAPA ARRIVAL				
VLM VOR/DME				Pokud neobdržíte jiné instrukce po EVEMI pokračujte tratí 302° pro vektorování.  Unless otherwise instructed, after EVEMI continue on track 302°, vectoring will be provided.
PR950	314°	11,3	5000	
PR951	314°	13,2	5000	
PR952	302°	9,8	4000	
PR952	302°	9,5	4000	
PR958	302°	7,0	4000	
EVEMI				
<b>GOLOP 4P</b> GOLOP FOUR PAPA ARRIVAL				
GOLOP				Pokud neobdržíte jiné instrukce po EVEMI pokračujte tratí 302° pro vektorování.  Unless otherwise instructed, after EVEMI continue on track 302°, vectoring will be provided.
PR957	183°	13,1	5000	
PR957	212°	12,3	4000	
PR958	302°	7,0	4000	
EVEMI				

## LKPR AD 2.23 DOPLŇUJÍCÍ INFORMACE

## LKPR 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 migrations with potential hazard to air traffic:

- a) Jarní tahy ptactva probíhají od poloviny února do začátku května.
- b) Podzimní tahy probíhají od konce srpna do konce listopadu.

- a) Spring migration period of birds is from the middle of February until the beginning of May.
- b) Autumn migration period is from the end of August until the end of November.

2.23.1.2 Místa největšího ohrožení způsobená přelety ptáků jsou vyznačena v mapě LKPR AD 2-41 - OBLASTI VÝSKYTU PTACTVA.

2.23.1.2 Localities with the greatest hazard from the bird movements are indicated in chart LKPR AD 2-41 - BIRD HAZARD CONCENTRATION AREAS.

## 2.23.2 POSTUPY PRO PROVÁDĚNÍ LETŮ NAD PRAHOU

## 2.23.2 PROCEDURES FOR EXECUTING OF FLIGHTS OVER PRAHA

2.23.2.1 Tento článek stanovuje podmínky pro provádění letů nad městem Praha za účelem snížení zatížení životního prostředí leteckým hlukem, emisemi a vibracemi a minimalizace rizika možných škod způsobených důsledky vysazení pohonné jednotky.

2.23.2.1 This article determines conditions for execution of flights over the city in order to reduce an impact of aircraft noise, emissions and vibrations on the environment and to minimise possible damage caused by engine failure.

2.23.2.2 Veškeré lety smějí být prováděny pouze v souladu s implementovanou třídou vzdušného prostoru CTR Ruzyně, TMA Praha, MCTR Kbely a MTMA Kbely a příslušnými ustanoveními předpisu L 2 Pravidla létání, zejména 3.1.1, 3.1.2 a 4.6 a), přičemž vodní plochy, hřiště, parky a dopravní komunikace se nepovažují za nouzové plochy.

2.23.2.2 All flights shall be carried out only in accordance with the established class of the airspace of CTR Ruzyně, TMA Praha, MCTR Kbely and MTMA Kbely and appropriate paragraphs of regulation L 2 Rules of the air, primarily 3.1.1, 3.1.2 and 4.6 a). Water, playgrounds, parks and roads are not considered as areas for emergency landing.

2.23.2.3 Navíc byl zřízen prostor s omezeným režimem vstupu LK R9, konstruovaný tak, aby v případě vysazení pohonné jednotky u letu prováděného v/nad jeho horní hranicí bylo možné bezpečně dosáhnout plochy mimo hustě zastavěná obydlená místa.

2.23.2.3 In addition, a restricted area LK R9 has been established, designed in such a way that in case of an engine failure during flights at/above its upper level, an area outside densely populated places could be safely reached.

## 2.23.3 ODCHYLKY OD CERTIFIKAČNÍ PŘEDPISOVÉ ZÁKLADNY STANOVENÉ NAŘÍZENÍM KOMISE (EU) Č. 139/2014

## 2.23.3 TYPE-CERTIFICATION BASIS DEVIATIONS LAID DOWN BY COMMISSION REGULATION (EC) NO 139/2014

2.23.3.1 Tabulka certifikačních odchylek:

2.23.3.1 Certification deviation table:

Specifikace Specification	Popis odchylky Deviation description	Typ odchylky Deviation type	Platnost Validity
CS ADR-DSN.B.165 Objekty na pásech RWY Objects on RWY strips	Nedostatečné ošetření vertikálních ploch pod povrchem země u objektů umístěných v pásu RWY 06/24. Insufficient treatment of vertical surfaces below the ground surface for objects located on the strip RWY 06/24.	DAAD 01	2024
	Nedostatečné ošetření vertikálních ploch pod povrchem země u objektů umístěných v pásu RWY 12/30. Insufficient treatment of vertical surfaces below the ground surface for objects located on the strip RWY 12/30.		

Specifikace Specification	Popis odchylky Deviation description	Typ odchylky Deviation type	Platnost Validity
CS ADR-DSN.D.240 Pojezdové dráhy všeobecně Taxiways general	TWY F mezi TWY G a TWY H1 svou šířkou 22 m neodpovídá provozovaným letadlům s OMGWS od 9 m až do, ale ne včetně 15 m. TWY F between TWY G and TWY H1 with its width 22 m does not correspond to the operated aircraft with OMGWS from 9 m up to but not including 15 m.	DAAD 03 DAAD 04	2024
CS ADR-DSN.D.245 Šířka pojezdových drah Width of taxiways	TWY L mezi TWY F a TWY P svou šířkou 22 m neodpovídá provozovaným letadlům s OMGWS od 9 m až do, ale ne včetně 15 m. TWY L between TWY F and TWY P with its width 22 m does not correspond to the operated aircraft with OMGWS from 9 m up to but not including 15 m.		
	TWY Z mezi TWY A1 a TWY B svou šířkou 22 m neodpovídá provozovaným letadlům s OMGWS od 9 m až do, ale ne včetně 15 m. TWY Z between TWY A1 and TWY B with its width 22 m does not correspond to the operated aircraft with OMGWS from 9 m up to but not including 15 m.		
CS ADR-DSN.D.250 Oblouky pojezdových drah Taxiways curves	TWY C - Předepsané bezpečné vzdálenosti vnějšího okraje hlavního podvozku letadel kódového písmene E k okraji TWY (4 m) je možné dosáhnout pouze pomocí oversteeringu. TWY C - Required safe distances of the outer edge of the main landing gear of code E aircraft to the edge of TWY (4 m) can only be achieved by oversteering.	DAAD 05	2024
	TWY D - určená pro kritické typy letadel. Předepsané bezpečné vzdálenosti vnějšího okraje hlavního podvozku letadel kódového písmene E a F k okraji TWY (4 m) je možné dosáhnout pouze pomocí oversteeringu. TWY D - designed for critical types of aircraft. Required safe distances of the outer edge of the main landing gear of code E and code F aircraft to the edge of TWY (4 m) can only be achieved by oversteering.		
	TWY Z - určená pro kritické typy letadel. Předepsané bezpečné vzdálenosti vnějšího okraje hlavního podvozku letadel kódového písmene E a F k okraji TWY (4 m) je možné dosáhnout pouze pomocí oversteeringu. TWY Z - designed for critical types of aircraft. Required safe distances of the outer edge of the main landing gear of code E and code F aircraft to the edge of TWY (4 m) can only be achieved by oversteering.		
CS ADR-DSN.D.255 Napojení a křižovatky pojezdových drah Junction and intersection of taxiways	Vzdálenost 4 m mezi vnějším kolem hlavního podvozku a okrajem TWY v křížení TWY D x TWY F je možné dosáhnout pouze pomocí oversteeringu. A distance of 4 m between the outer wheel of main undercarriage and the edge of TWY at TWY D x TWY F intersection can only be achieved by oversteering.	DAAD 06	2024
	Vzdálenost 4 m mezi vnějším kolem hlavního podvozku a okrajem TWY v křížení TWY F x TWY L je možné dosáhnout pouze pomocí oversteeringu. A distance of 4 m between the outer wheel of main undercarriage and the edge of TWY at TWY F x TWY L intersection can only be achieved by oversteering.		
	Vzdálenost 4 m mezi vnějším kolem hlavního podvozku a okrajem TWY v křížení TWY Z x APN EAST je možné dosáhnout pouze pomocí oversteeringu. A distance of 4 m between the outer wheel of main undercarriage and the edge of TWY at TWY Z x APN EAST intersection can only be achieved by oversteering.		
CS ADR-DSN.D.340 Umístění vyčkávacích ploch, vyčkávacích míst RWY, mezilehlých vyčkávacích míst a vyčkávacích míst na komunikacích Location of holding bays, runway-holding positions, intermediate holding positions, and road-holding positions	ACFT na vyčkávacím místě CAT I RWY 24 na TWY Z penetruje přibližovací plochu RWY 24. ACFT in holding position CAT I RWY 24 on TWY Z penetrates approach area RWY 24.	DAAD 08	2027
CS ADR-DSN.J.480 Runway pro přesné přiblížení Precision approach runway	ACFT na vyčkávacím místě CAT I RWY 24 na TWY Z penetruje přibližovací plochu RWY 24. ACFT in holding position CAT I RWY 24 on TWY Z penetrates approach area RWY 24.	DAAD 09	2027



Specifikace Specification	Popis odchylky Deviation description	Typ odchylky Deviation type	Platnost Validity
CS ADR-DSN.M.630 Světelná soustava pro přesné přiblížení I. kategorie Approach lighting system for precision approach CAT I	RWY 06 není vybavena ALS CAT I délky 900 m, ale pouze 480 m LIH. RWY 06 is not equipped ALS CAT I with length 900 m but only 480 m LIH.	DAAD 11	2023
CS ADR-DSN.M.655 Ochranné plochy pro PAPI Obstacle protection surface for PAPI	ACFT na vyčkávacím místě CAT I RWY 24 penetruje ochrannou plochu pro PAPI 24. ACFT in holding position CAT I RWY 24 penetrates PAPI 24 protection area.	DAAD 12	2027
CS ADR-DSN.M.710 Osová návěstidla pojezdové dráhy Taxiway centre line lights	TWY G mezi RWY 30 a TWY L není vybavena osovými návěstidly. TWY G between RWY 30 and TWY L is not equipped with centre line lights.	DAAD 13	2024
	TWY J BLUE a J ORANGE nejsou vybaveny osovými návěstidly. TWY J BLUE and J ORANGE are not equipped with centre line lights.		
	TWY L mezi TWY F a TWY Q není vybavena osovými návěstidly. TWY L between TWY F and TWY Q is not equipped with centre line lights.		
	TWY P není vybavena osovými návěstidly. TWY P is not equipped with centre line lights.		
	TWY Q mezi TWY P a TWY Q2 není vybavena osovými návěstidly. TWY Q between TWY P and TWY Q2 is not equipped with centre line lights.		
	TWY Q1 není vybavena osovými návěstidly. TWY Q1 is not equipped with centre line lights.		
	TWY S není vybavena osovými návěstidly. TWY S is not equipped with centre line lights.		
CS ADR-DSN.B.205 Provozní plocha radiovýškoměru Radio altimeter operating area	Některé části provozní plochy radiovýškoměru obou dvou RWYs mají svahy mírně vyšší, než je požadováno. Some parts of radio altimeter operating area for both RWYs have its slopes slightly higher than required.	ELOS 02	
CS ADR-DSN.L.520 Všeobecně - barva a zvýraznění General - color and conspicuity	Osově značení TWY J BLUE a J ORANGE neodpovídá předpisovým požadavkům. Poznávací značení stání letadla svou modrou barvou neodpovídá předpisovým požadavkům. A centre line markings of TWY J BLUE and J ORANGE do not comply with regulation requirements. The aircraft stand identification in its blue color does not comply with the regulation requirements.	ELOS 07	
CS ADR-DSN.L.535 Prahové značení Threshold marking	Prahové značení RWY 12 neodpovídá předpisovým požadavkům. Threshold markings RWY 12 does not comply with regulation requirements.	ELOS 08	
CS ADR-DSN.L.590 Značení stání letadla Aircraft stand marking	Příčky zastavení s délkou 2,2 m neodpovídají předpisovým požadavkům. Stop bars with the length of 2,2 m are not in accordance with regulation requirements.	ELOS 09	
CS ADR-DSN.B.060 Podélné sklony na RWY Longitudinal slopes on RWY	Podélné sklony RWY 24 v poslední čtvrtině a RWY 30 v první a poslední čtvrtině délky RWY přesahují předpisový požadavek 0,8%. Longitudinal slopes of RWY 24 in its final quarter and RWY 30 in initial and final quarter of RWY length exceed the regulation requirement of 0,8%.	SC 01	
CS ADR-DSN.B.065 Změny podélného sklonu na RWY Longitudinal slope changes on RWY	Minimální poloměr oblouku 30 000 m není splněn na RWY 06/24 (v křížení s TWY L a RWY 12) a na RWY 12/30 (v křížení s TWY R). Minimum curve radius of 30 000 m is not met on RWY 06/24 (in intersection with TWY L and RWY 12) and on RWY 12/30 (in intersection with TWY R).	SC 02	

Specifikace Specification	Popis odchylky Deviation description	Typ odchylky Deviation type	Platnost Validity
CS ADR-DSN.B.075 Vzdálenost mezi změnami sklonů na RWY Distance between slope changes on RWY	Vzdálenost mezi změnami sklonů je v jednom případě každé RWY menší, než je vyžadováno předpisem. A distance between slope changes is in one case per each RWY shorter than required by the regulation.	SC 03	
CS ADR-DSN.B.080 Příčné sklony na RWY Transverse slopes on RWY	Příčné sklony na části RWY 12/30 neodpovídají předpisové toleranci 1,0 % až 1,5 %. Transverse slopes on part of RWY 12/30 are not in accordance with required tolerance 1,0% to 1,5%.	SC 04	
CS ADR-DSN.B.130 Sklony postranních pásů RWY Slopes on RWY shoulders	V některých místech RWY 12/30 překračuje předpisem stanovenou hodnotu 2,5 %. In some parts of RWY 12/30 the value 2,5% required by the regulation is exceeded.	SC 05	
CS ADR-DSN.C.230 Sklony koncových bezpečnostních ploch Slopes on RWY end safety areas	Menší část terénu v RESA u všech RWYs mírně penetruje přibližovací plochu. Způsobeno přirozenou topografií terénu. Minor part of terrain in RESA within all RWYs slightly penetrates the approach area. It is caused by the natural terrain topography.	SC 06	
CS ADR-DSN.D.265 Podélné sklony pojezdových drah Longitudinal slopes on taxiways	Podélné sklony TWY L a TWY Q1 překračují předpisem stanovenou hodnotu 1,5 %. Longitudinal slopes of TWY L and TWY Q1 exceed 1,5% required by the regulation.	SC 07	
CS ADR-DSN.D.280 Příčné sklony pojezdových drah Transverse slopes on taxiways	Příčné sklony TWY L, P, Q a Q1 překračují předpisem stanovenou hodnotu 1,5 %. Transverse slopes of TWY L, P, Q and Q1 exceed 1,5% required by the regulation.	SC 08	
CS ADR-DSN.D.330 Sklony pásů pojezdových drah Slopes on taxiway strips	Sklony pásů pojezdových drah na TWY L, P, Q a Q1 překračují předpisem stanovenou hodnotu. Slopes on taxiways strips on TWY L, P, Q and Q1 exceed the value required by the regulation.	SC 09	
CS ADR-DSN.E.360 Sklony odbavovacích ploch Slopes on aprons	Sklon na stání 24B a na odbavovací ploše JIH překračuje předpisem stanovenou hodnotu 1%. Slope on stand 24B and on apron SOUTH exceed 1% required by the regulation.	SC 10	

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

<b>Strana / Page</b>	<b>Název mapy / Chart name</b>
LKPR AD 2-19-1	Letištní mapa - ICAO Aerodrome chart - ICAO
LKPR AD 2-19-2	Letištní mapa - ICAO Aerodrome chart - ICAO
LKPR AD 2-20-1	Trasy poježdění pro A340-600, A350-1000, A380, AN124, B747-8, B777-300/300ER, C5 Taxi Routes for A340-600, A350-1000, A380, AN124, B747-8, B777-300/300ER, C5
LKPR AD 2-21-1	Mapa pro stání/zajíždění letadla - ICAO Aircraft Parking/Docking Chart ICAO
LKPR AD 2-21-5	Mapa pro stání a poježdění letadel na APN Jih Parking Stands and Taxiing on Apron South
LKPR AD 2-21-7	Mapa pro stání a poježdění letadel na APN Východ Parking Stands and Taxiing on Apron East
LKPR AD 2-21-9	Mapa pro stání a poježdění letadel na APN Bell Helicopter Parking Stands and Taxiing on Apron of Bell Helicopter
LKPR AD 2-25-1	Letištní překážková mapa - ICAO Typ A RWY 24 Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A RWY 24
LKPR AD 2-25-3	Letištní překážková mapa - ICAO Typ A RWY 30 Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A RWY 30
LKPR AD 2-25-5	Letištní překážková mapa - ICAO Typ A RWY 12 Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A RWY 12
LKPR AD 2-27-1	Terénní mapa pro přesné přiblížení - ICAO RWY 24 Precision Approach Terrain Chart - ICAO RWY 24
LKPR AD 2-27-3	Terénní mapa pro přesné přiblížení - ICAO RWY 30 Precision Approach Terrain Chart - ICAO RWY 30
AD 2-LKPR-RNAV SID RWY 24	Mapa RNAV standardních přístrojových odletů - ICAO (RNAV SID) RWY 24 RNAV Standard Departure Chart - Instrument - ICAO (RNAV SID) RWY 24
AD 2-LKPR-RNAV SID RWY 30	Mapa RNAV standardních přístrojových odletů - ICAO (RNAV SID) RWY 30 RNAV Standard Departure Chart - Instrument - ICAO (RNAV SID) RWY 30
AD 2-LKPR-RNAV SID RWY 06	Mapa RNAV standardních přístrojových odletů - ICAO (RNAV SID) RWY 06 RNAV Standard Departure Chart - Instrument - ICAO (RNAV SID) RWY 06
AD 2-LKPR-RNAV SID RWY 12	Mapa RNAV standardních přístrojových odletů - ICAO (RNAV SID) RWY 12 RNAV Standard Departure Chart - Instrument - ICAO (RNAV SID) RWY 12
LKPR AD 2-31	Mapa všesměrových a vizuálních odletů Omnidirectional and visual departures chart
AD 2-LKPR-RNAV STAR RWY 24	Mapa RNAV standardních přístrojových příletů - ICAO (RNAV STAR) RWY 24 RNAV Standard Arrival Chart - Instrument - ICAO (RNAV STAR) RWY 24
AD 2-LKPR-RNAV STAR RWY 30	Mapa RNAV standardních přístrojových příletů - ICAO (RNAV STAR) RWY 30 RNAV Standard Arrival Chart - Instrument - ICAO (RNAV STAR) RWY 30
AD 2-LKPR-RNAV STAR RWY 06	Mapa RNAV standardních přístrojových příletů - ICAO (RNAV STAR) RWY 06 RNAV Standard Arrival Chart - Instrument - ICAO (RNAV STAR) RWY 06
AD 2-LKPR-RNAV STAR RWY 12	Mapa RNAV standardních přístrojových příletů - ICAO (RNAV STAR) RWY 12 RNAV Standard Arrival Chart - Instrument - ICAO (RNAV STAR) RWY 12
LKPR AD 2-37-1	Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO ILS RWY 24 Instrument Approach Chart - ICAO ILS RWY 24
LKPR AD 2-37-3	Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO RNP RWY 24 Instrument Approach Chart - ICAO RNP RWY 24
LKPR AD 2-37-4	RNP RWY 24 - Seznam a posloupnost traťových bodů; SBAS FAS Data Block. RNP RWY 24 - List and sequence of way points; SBAS FAS Data Block.
LKPR AD 2-37-5	Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO NDB RWY 24 Instrument Approach Chart - ICAO NDB RWY 24

Strana / Page	Název mapy / Chart name
LKPR AD 2-37-7	Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO ILS RWY 30 Instrument Approach Chart - ICAO ILS RWY 30
LKPR AD 2-37-9	Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO RNP RWY 30 Instrument Approach Chart - ICAO RNP RWY 30
LKPR AD 2-37-10	RNP RWY 30 - Seznam a posloupnost traťových bodů; SBAS FAS Data Block. RNP RWY 30 - List and sequence of way points; SBAS FAS Data Block.
LKPR AD 2-37-11	Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO VOR RWY 30 Instrument Approach Chart - ICAO VOR RWY 30
LKPR AD 2-37-15	Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO ILS RWY 06 Instrument Approach Chart - ICAO ILS RWY 06
LKPR AD 2-37-17	Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO RNP RWY 06 Instrument Approach Chart - ICAO RNP RWY 06
LKPR AD 2-37-18	RNP RWY 06 - Seznam a posloupnost traťových bodů; SBAS FAS Data Block. RNP RWY 06 - List and sequence of way points; SBAS FAS Data Block.
LKPR AD 2-37-19	Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO NDB RWY 06 Instrument Approach Chart - ICAO NDB RWY 06
LKPR AD 2-37-21	Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO ILS RWY 12 Instrument Approach Chart - ICAO ILS RWY 12
LKPR AD 2-37-23	Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO RNP RWY 12 Instrument Approach Chart - ICAO RNP RWY 12
LKPR AD 2-37-24	RNP RWY 12 - Seznam a posloupnost traťových bodů; SBAS FAS Data Block. RNP RWY 12 - List and sequence of way points; SBAS FAS Data Block.
LKPR AD 2-37-25	Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO VOR RWY 12 Instrument Approach Chart - ICAO VOR RWY 12
AD 2-LKPR-VFRC	Mapa příletů a odletů za VFR VFR Arrivals and Departures Chart
AD 2-LKPR-CAC	Mapa pro přiblížení okruhem Circling Approach Chart
LKPR AD 2-41	Oblasti s nebezpečnou koncentrací ptactva Bird Hazard Concentration Areas
LKPR AD 2-43	Mapa minimálních nadmořských výšek pro poskytování přehledových služeb ATC v prostoru CTA1 Praha, CTR Ruzyně a TMA Praha ATC Surveillance Minimum Altitude Chart within CTA1 Praha, CTR Ruzyně and TMA Praha.

Záměrně nepoužito  
Intentionally Left Blank