

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

4/25

PUBLICATION DATE: 6 MAR 25

+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: 20; 2022: 9, 16, 17; 2024: 2, 6, 14; 2025: 1, 2, 3, 4, 5.

1) Datum účinnosti

Tato AMDT nabývá účinnosti dne **20 MAR 25**. V tento den zařadte do AIP ČR přiložené strany.

2) Tato AIP AMDT obsahuje

- GEN - emisní poplatek LKPR; kontaktní údaje ÚCL; vybavení odpovídacím SSR v MTMA/MCTR Kbely; rozdíly od ICAO standardů, doporučení a postupů; ruční oprava do mapy ANC ICAO 1:500 000; opravy v mapách;
- ENR - aktualizace kontaktních údajů ÚCL;
- BRNO/Tuřany (LKTB) - výměna dat mezi TWR a Network Manager Operations Center;
- Čáslav (LKCV) - spojovací zařízení letových provozních služeb;
- České Budějovice (LKCS) - aktualizace odkazů na mapy v textu;
- Karlovy Vary (LKKV) - výměna dat mezi TWR a Network Manager Operations Center; aktualizace odkazů na mapy v textu;
- Kbely (LKKB) - aktualizace odkazů na mapy v textu; letištní provozní minima; spojovací zařízení letových provozních služeb;
- Kunovice (LKKU) - letištní provozní minima; aktualizace údajů o TWY B;
- Náměšť (LKNA) - záchytná zařízení; použití lanového záchytného zařízení; provoz kritických typů letadel; spojovací zařízení letových provozních služeb;
- OSTRAVA/Mošnov (LKMT) - výměna dat mezi TWR a Network Manager Operations Center; aktualizace odkazů na mapy v textu; oprava označení LOC OSV;
- Pardubice (LKPD) - spojovací zařízení letových provozních služeb;
- PRAHA/Vodochody (LKVO) - aktualizace odkazů na mapy v textu.

1) Effective date

This AMDT becomes effective on **20 MAR 25**. Insert the attached pages into the AIP C.R. on this day.

2) This AIP AMDT includes

- GEN - emission charge LKPR; CAA contact details; equipment of aircraft by SSR in MTMA/MCTR Kbely; differences from ICAO standards, recommended practices and procedures; hand amendment to ANC ICAO 1:500 000 chart; corrections in charts;
- ENR - update of CAA contact details;
- BRNO/Tuřany (LKTB) - data exchange between TWR and Network Manager Operations Center;
- Čáslav (LKCV) - ATS communication facilities;
- České Budějovice (LKCS) - update of reference to the charts in text;
- Karlovy Vary (LKKV) - data exchange between TWR and Network Manager Operations Center; update of reference to the charts from text;
- Kbely (LKKB) - update of reference to the charts from text; AD operational minimums; ATS communication facilities;
- Kunovice (LKKU) - aerodrome operational minimums; update of TWY B;
- Náměšť (LKNA) - aircraft arresting systems; use of rope arresting system; critical aircraft types; ATS communication facilities;
- OSTRAVA/Mošnov (LKMT) - data exchange between TWR and Network Manager Operations Center; update of reference to the charts from text; correction of LOC OSV label;
- Pardubice (LKPD) - ATS communication facilities;
- PRAHA/Vodochody (LKVO) - update of reference to the charts in text.

3) Zrušte následující strany
Destroy the following pages

GEN	GEN 0.3-1	20 FEB 25
	GEN 0.3-2	20 FEB 25
	GEN 0.4-1	20 FEB 25
	GEN 0.4-2	20 FEB 25
	GEN 0.4-3	20 FEB 25
	GEN 0.4-4	20 FEB 25
	GEN 0.4-5	20 FEB 25
	GEN 0.4-6	20 FEB 25
	GEN 0.4-7	20 FEB 25
	GEN 1.1-1	14 JUL 22
	GEN 1.2-4	3 OCT 24
	GEN 1.2-18	3 OCT 24
	GEN 1.2-20	25 JAN 24
	GEN 1.5-1	26 JAN 23
	GEN 1.5-2	8 SEP 22

Zařadte následující strany
Insert the following pages

GEN	GEN 0.3-1	20 MAR 25
	GEN 0.3-2	20 MAR 25
	GEN 0.4-1	20 MAR 25
	GEN 0.4-2	20 MAR 25
	GEN 0.4-3	20 MAR 25
	GEN 0.4-4	20 MAR 25
	GEN 0.4-5	20 MAR 25
	GEN 0.4-6	20 MAR 25
	GEN 0.4-7	20 MAR 25
	GEN 1.1-1	20 MAR 25
	GEN 1.2-4	20 MAR 25
	GEN 1.2-18	20 MAR 25
	GEN 1.2-20	20 MAR 25
	GEN 1.5-1	20 MAR 25
	GEN 1.5-2	20 MAR 25

	GEN 1.5-3	29 DEC 22		GEN 1.5-3	20 MAR 25
	GEN 1.5-4	29 DEC 22		GEN 1.5-4	20 MAR 25
	GEN 1.7-9	5 OCT 23		GEN 1.7-9	20 MAR 25
	GEN 1.7-10	5 OCT 23		GEN 1.7-10	20 MAR 25
	GEN 1.7-11	5 OCT 23		GEN 1.7-11	20 MAR 25
	GEN 1.7-12	13 JUN 24		GEN 1.7-12	20 MAR 25
	GEN 1.7-13	5 OCT 23		GEN 1.7-13	20 MAR 25
	GEN 1.7-14	5 OCT 23		GEN 1.7-14	20 MAR 25
	GEN 1.7-15	5 OCT 23		GEN 1.7-15	20 MAR 25
	GEN 1.7-16	5 OCT 23		GEN 1.7-16	20 MAR 25
	GEN 1.7-17	5 OCT 23		GEN 1.7-17	20 MAR 25
	GEN 1.7-18	5 OCT 23		GEN 1.7-18	20 MAR 25
	GEN 1.7-19	13 JUN 24		GEN 1.7-19	20 MAR 25
	GEN 1.7-20	5 OCT 23		GEN 1.7-20	20 MAR 25
	GEN 1.7-21	5 OCT 23		GEN 1.7-21	20 MAR 25
	GEN 1.7-22	5 OCT 23		GEN 1.7-22	20 MAR 25
	GEN 1.7-23	5 OCT 23		GEN 1.7-23	20 MAR 25
	GEN 1.7-24	5 OCT 23		GEN 1.7-24	20 MAR 25
	GEN 1.7-25	5 OCT 23		GEN 1.7-25	20 MAR 25
	GEN 1.7-26	23 JAN 25		GEN 1.7-26	20 MAR 25
	GEN 1.7-27	23 JAN 25		GEN 1.7-27	20 MAR 25
	GEN 3.2-8	20 FEB 25		GEN 3.2-8	20 MAR 25
	GEN 4.1-4	16 MAY 24		GEN 4.1-4	20 MAR 25
	GEN 4.1-5	16 MAY 24		GEN 4.1-5	20 MAR 25
ENR	ENR 1.1-9	2 NOV 23	ENR	ENR 1.1-9	20 MAR 25
	ENR 1.1-13	2 NOV 23		ENR 1.1-13	20 MAR 25
	ENR 1.1-17	2 NOV 23		ENR 1.1-17	20 MAR 25
	ENR 1.9-3	26 DEC 24		ENR 1.9-3	20 MAR 25
	ENR 5.3-1	28 NOV 24		ENR 5.3-1	20 MAR 25
	ENR 5.5-4	25 JAN 24		ENR 5.5-4	20 MAR 25
AD	AD 0.6-2	11 JUL 24	AD	AD 0.6-2	20 MAR 25
	AD 0.6-6	28 NOV 24		AD 0.6-6	20 MAR 25
	AD 0.6-7	28 NOV 24		AD 0.6-7	20 MAR 25
	AD 0.6-8	8 AUG 24		AD 0.6-8	20 MAR 25
	AD 0.6-9	8 AUG 24		AD 0.6-9	20 MAR 25
	AD 0.6-10	3 OCT 24		AD 0.6-10	20 MAR 25
	AD 0.6-11	3 OCT 24		AD 0.6-11	20 MAR 25
	AD 0.6-12	28 NOV 24		AD 0.6-12	20 MAR 25
	AD 0.6-13	28 NOV 24		AD 0.6-13	20 MAR 25
	AD 0.6-14	3 OCT 24		AD 0.6-14	20 MAR 25
	AD 0.6-15	28 NOV 24		AD 0.6-15	20 MAR 25
	AD 0.6-16	28 NOV 24		AD 0.6-16	20 MAR 25
	AD 0.6-17	5 SEP 24		-----	-----
	AD 2-LKTB-1-16	28 NOV 24		AD 2-LKTB-1-16	20 MAR 25
	AD 2-LKTB-1-17	28 NOV 24		AD 2-LKTB-1-17	20 MAR 25
	AD 2-LKTB-1-18	20 FEB 25		AD 2-LKTB-1-18	20 MAR 25
	AD 2-LKTB-1-19	28 NOV 24		AD 2-LKTB-1-19	20 MAR 25
	AD 2-LKTB-1-20	28 NOV 24		AD 2-LKTB-1-20	20 MAR 25
	AD 2-LKCV-1-8	3 OCT 24		AD 2-LKCV-1-8	20 MAR 25
	AD 2-LKCS-1-10	13 JUN 24		AD 2-LKCS-1-10	20 MAR 25
	AD 2-LKKV-1-3	3 OCT 24		AD 2-LKKV-1-3	20 MAR 25
	AD 2-LKKV-1-4	3 OCT 24		AD 2-LKKV-1-4	20 MAR 25
	AD 2-LKKV-1-6	3 OCT 24		AD 2-LKKV-1-6	20 MAR 25
	AD 2-LKKV-1-8	23 JAN 25		AD 2-LKKV-1-8	20 MAR 25
	AD 2-LKKV-1-11	23 JAN 25		AD 2-LKKV-1-11	20 MAR 25
	AD 2-LKKV-1-12	23 JAN 25		AD 2-LKKV-1-12	20 MAR 25
	AD 2-LKKV-1-13	23 JAN 25		AD 2-LKKV-1-13	20 MAR 25
	AD 2-LKKV-1-14	23 JAN 25		AD 2-LKKV-1-14	20 MAR 25
	AD 2-LKKV-1-15	23 JAN 25		AD 2-LKKV-1-15	20 MAR 25
	AD 2-LKKV-1-16	23 JAN 25		AD 2-LKKV-1-16	20 MAR 25
	AD 2-LKKV-1-17	23 JAN 25		AD 2-LKKV-1-17	20 MAR 25
	AD 2-LKKV-1-18	23 JAN 25		AD 2-LKKV-1-18	20 MAR 25
	AD 2-LKKB-1-7	8 AUG 25		AD 2-LKKB-1-7	20 MAR 25
	AD 2-LKKB-1-8	8 AUG 25		AD 2-LKKB-1-8	20 MAR 25
	AD 2-LKKB-1-9	23 JAN 25		AD 2-LKKB-1-9	20 MAR 25
	AD 2-LKKB-1-10	8 AUG 25		AD 2-LKKB-1-10	20 MAR 25
	AD 2-LKKB-1-11	8 AUG 25		AD 2-LKKB-1-11	20 MAR 25
	AD 2-LKKB-1-12	8 AUG 25		AD 2-LKKB-1-12	20 MAR 25
	AD 2-LKKB-1-13	23 JAN 25		AD 2-LKKB-1-13	20 MAR 25
	AD 2-LKKB-1-14	20 FEB 25		AD 2-LKKB-1-14	20 MAR 25
	AD 2-LKKU-1-3	8 AUG 24		AD 2-LKKU-1-3	20 MAR 25
	AD 2-LKKU-1-9	8 AUG 24		AD 2-LKKU-1-9	20 MAR 25
	AD 2-LKNA-1-7	3 OCT 24		AD 2-LKNA-1-7	20 MAR 25
	AD 2-LKNA-1-10	3 OCT 24		AD 2-LKNA-1-10	20 MAR 25

AD 2-LKNA-1-11	3 OCT 24	AD 2-LKNA-1-11	20 MAR 25
AD 2-LKNA-1-12	3 OCT 24	AD 2-LKNA-1-12	20 MAR 25
AD 2-LKNA-1-13	3 OCT 24	AD 2-LKNA-1-13	20 MAR 25
AD 2-LKNA-1-14	3 OCT 24	AD 2-LKNA-1-14	20 MAR 25
AD 2-LKNA-1-15	3 OCT 24	AD 2-LKNA-1-15	20 MAR 25
AD 2-LKNA-1-16	3 OCT 24	AD 2-LKNA-1-16	20 MAR 25
LKNA AD 2-19-1	28 NOV 24	LKNA AD 2-19-1	20 MAR 25
AD 2-LKMT-1-3	28 NOV 24	AD 2-LKMT-1-3	20 MAR 25
AD 2-LKMT-1-4	28 NOV 24	AD 2-LKMT-1-4	20 MAR 25
AD 2-LKMT-1-13	28 NOV 24	AD 2-LKMT-1-13	20 MAR 25
AD 2-LKMT-1-14	28 NOV 24	AD 2-LKMT-1-14	20 MAR 25
AD 2-LKMT-1-15	28 NOV 24	AD 2-LKMT-1-15	20 MAR 25
AD 2-LKMT-1-16	28 NOV 24	AD 2-LKMT-1-16	20 MAR 25
AD 2-LKMT-1-17	28 NOV 24	AD 2-LKMT-1-17	20 MAR 25
AD 2-LKMT-1-18	28 NOV 24	AD 2-LKMT-1-18	20 MAR 25
AD 2-LKMT-1-19	20 FEB 25	AD 2-LKMT-1-19	20 MAR 25
AD 2-LKMT-1-20	20 FEB 25	AD 2-LKMT-1-20	20 MAR 25
AD 2-LKMT-7-1	20 FEB 25	AD 2-LKMT-7-1	20 MAR 25
AD 2-LKPD-1-7	3 OCT 24	AD 2-LKPD-1-7	20 MAR 25
AD 2-LKVO-1-6	5 SEP 24	AD 2-LKVO-1-6	20 MAR 25
AD 2-LKVO-1-9	3 OCT 24	AD 2-LKVO-1-9	20 MAR 25

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 zrušeny touto AIP AMDT:

6) The following publications have been cancelled by this AIP AMDT:

AIP SUP: 17/21.

AIP SUP: 17/21.

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: B/Y0018/25.

NOTAM: B/Y0018/25.

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>
ČÁST 1 - VŠEOBECNÉ INFORMACE (GEN)			
PART 1 - GENERAL (GEN)			
GEN 0			
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.....	23 JAN 25
GEN 0.2-3.....	1 MAR 18	GEN 1.7-6.....	23 JAN 25
GEN 0.2-4.....	1 MAR 18	GEN 1.7-7.....	23 JAN 25
GEN 0.2-5.....	6 OCT 22	GEN 1.7-8.....	23 JAN 25
GEN 0.2-6.....	6 OCT 22	GEN 1.7-9.....	20 MAR 25
GEN 0.3-1.....	20 MAR 25	GEN 1.7-10.....	20 MAR 25
GEN 0.3-2.....	20 MAR 25	GEN 1.7-11.....	20 MAR 25
GEN 0.4-1.....	20 MAR 25	GEN 1.7-12.....	20 MAR 25
GEN 0.4-2.....	20 MAR 25	GEN 1.7-13.....	20 MAR 25
GEN 0.4-3.....	20 MAR 25	GEN 1.7-14.....	20 MAR 25
GEN 0.4-4.....	20 MAR 25	GEN 1.7-15.....	20 MAR 25
GEN 0.4-5.....	20 MAR 25	GEN 1.7-16.....	20 MAR 25
GEN 0.4-6.....	20 MAR 25	GEN 1.7-17.....	20 MAR 25
GEN 0.4-7.....	20 MAR 25	GEN 1.7-18.....	20 MAR 25
GEN 0.5-1.....	1 DEC 22	GEN 1.7-19.....	20 MAR 25
GEN 0.6-1.....	3 OCT 24	GEN 1.7-20.....	20 MAR 25
GEN 0.6-2.....	5 OCT 23	GEN 1.7-21.....	20 MAR 25
GEN 0.6-3.....	3 OCT 24	GEN 1.7-22.....	20 MAR 25
GEN 0.6-4.....	28 NOV 24	GEN 1.7-23.....	20 MAR 25
		GEN 1.7-24.....	20 MAR 25
		GEN 1.7-25.....	20 MAR 25
		GEN 1.7-26.....	20 MAR 25
		GEN 1.7-27.....	20 MAR 25
GEN 1		GEN 2	
GEN 1.1-1.....	20 MAR 25	GEN 2.1-1.....	11 AUG 22
GEN 1.1-2.....	14 JUL22	GEN 2.1-2.....	11 AUG 22
GEN 1.1-3.....	14 JUL22	GEN 2.1-3.....	11 AUG 22
GEN 1.2-1.....	25 JAN 24	GEN 2.2-1.....	23 JAN 25
GEN 1.2-2.....	25 JAN 24	GEN 2.2-2.....	25 JAN 24
GEN 1.2-3.....	25 JAN 24	GEN 2.2-3.....	25 JAN 24
GEN 1.2-4.....	20 MAR 25	GEN 2.2-4.....	28 NOV 24
GEN 1.2-5.....	31 OCT 24	GEN 2.2-5.....	5 SEP 24
GEN 1.2-6.....	25 JAN 24	GEN 2.2-6.....	5 SEP 24
GEN 1.2-7.....	25 JAN 24	GEN 2.2-7.....	25 JAN 24
GEN 1.2-8.....	25 JAN 24	GEN 2.2-8.....	25 JAN 24
GEN 1.2-9.....	25 JAN 24	GEN 2.2-9.....	11 JUL 24
GEN 1.2-10.....	25 JAN 24	GEN 2.2-10.....	25 JAN 24
GEN 1.2-11.....	25 JAN 24	GEN 2.2-11.....	28 NOV 24
GEN 1.2-12.....	25 JAN 24	GEN 2.2-12.....	25 JAN 24
GEN 1.2-13.....	25 JAN 24	GEN 2.2-13.....	25 JAN 24
GEN 1.2-14.....	25 JAN 24	GEN 2.2-14.....	25 JAN 24
GEN 1.2-15.....	25 JAN 24	GEN 2.2-15.....	25 JAN 24
GEN 1.2-16.....	25 JAN 24	GEN 2.2-16.....	25 JAN 24
GEN 1.2-17.....	25 JAN 24	GEN 2.2-17.....	25 JAN 24
GEN 1.2-18.....	20 MAR 25	GEN 2.2-18.....	25 JAN 24
GEN 1.2-19.....	3 OCT 24	GEN 2.2-19.....	28 NOV 24
GEN 1.2-20.....	20 MAR 25	GEN 2.2-20.....	25 JAN 24
GEN 1.3-1.....	11 AUG 22	GEN 2.2-21.....	23 JAN 25
GEN 1.3-2.....	11 AUG 22	GEN 2.2-22.....	25 JAN 24
GEN 1.4-1.....	11 AUG 22	GEN 2.2-23.....	26 DEC 24
GEN 1.4-2.....	11 AUG 22	GEN 2.2-24.....	26 DEC 24
GEN 1.5-1.....	20 MAR 25	GEN 2.2-25.....	28 NOV 24
GEN 1.5-2.....	20 MAR 25	GEN 2.2-26.....	28 NOV 24
GEN 1.5-3.....	20 MAR 25	GEN 2.2-27.....	25 JAN 24
GEN 1.5-4.....	20 MAR 25	GEN 2.2-28.....	25 JAN 24
GEN 1.6-1.....	28 NOV 24	GEN 2.2-29.....	25 JAN 24
GEN 1.6-2.....	28 NOV 24	GEN 2.2-30.....	25 JAN 24
GEN 1.6-3.....	28 NOV 24	GEN 2.2-31.....	25 JAN 24
GEN 1.6-4.....	28 NOV 24	GEN 2.2-32.....	5 SEP 24
GEN 1.6-5.....	28 NOV 24	GEN 2.3-1.....	28 NOV 24
GEN 1.6-6.....	28 NOV 24	GEN 2.3-2.....	28 NOV 24
GEN 1.6-7.....	28 NOV 24	GEN 2.3-3.....	28 NOV 24
GEN 1.6-8.....	28 NOV 24	GEN 2.3-4.....	28 NOV 24
GEN 1.6-9.....	28 NOV 24	GEN 2.3-5.....	23 JAN 25
GEN 1.6-10.....	28 NOV 24	GEN 2.3-6.....	28 NOV 24
GEN 1.7-1.....	5 OCT 23	GEN 2.3-7.....	28 NOV 24
		GEN 2.3-8.....	28 NOV 24

Strana / Page	Datum / Date	Strana / Page	Datum / Date
ENR 1.9-10	26 DEC 24	ENR 2.1-30	28 NOV 24
ENR 1.9-11	26 DEC 24	ENR 2.1-31	28 NOV 24
ENR 1.9-12	26 DEC 24	ENR 2.1-32	28 NOV 24
ENR 1.9-13	26 DEC 24	ENR 2.2-1	13 JUL 23
ENR 1.9-14	26 DEC 24	ENR 2.2-2	13 JUL 23
ENR 1.9-15	26 DEC 24	ENR 2.2-3	13 JUL 23
ENR 1.9-16	26 DEC 24	ENR 2.2-4	13 JUL 23
ENR 1.9-17	26 DEC 24	ENR 2.2-5	28 NOV 24
ENR 1.10-1	14 JUL 22	ENR 2.2-6	13 JUL 23
ENR 1.10-2	14 JUL 22		
ENR 1.10-3	31 OCT 24	ENR 3	
ENR 1.10-4	31 OCT 24	ENR 3.1-1	28 NOV 24
ENR 1.10-5	31 OCT 24	ENR 3.2-1	26 DEC 24
ENR 1.10-6	31 OCT 24	ENR 3.2-2	26 DEC 24
ENR 1.10-7	31 OCT 24	ENR 3.2-3	26 DEC 24
ENR 1.10-8	14 JUL 22	ENR 3.2-4	26 DEC 24
ENR 1.10-9	14 JUL 22	ENR 3.2-5	26 DEC 24
ENR 1.10-10	14 JUL 22	ENR 3.2-6	26 DEC 24
ENR 1.10-11	21 MAR 24	ENR 3.2-7	26 DEC 24
ENR 1.10-12	14 JUL 22	ENR 3.3-1	28 NOV 24
ENR 1.10-13	23 FEB 23	ENR 3.4-1	28 NOV 24
ENR 1.11-1	22 FEB 24		
ENR 1.12-1	28 NOV 24	ENR 4	
ENR 1.12-2	28 NOV 24	ENR 4.1-1	28 NOV 24
ENR 1.12-3	28 NOV 24	ENR 4.1-2	28 NOV 24
ENR 1.13-1	28 NOV 24	ENR 4.2-1	28 NOV 24
ENR 1.14-1	26 DEC 24	ENR 4.3-1	28 NOV 24
ENR 1.14-2	26 DEC 24	ENR 4.4-1	26 DEC 24
ENR 1.14-3	26 DEC 24	ENR 4.4-2	28 NOV 24
ENR 1.14-4	26 DEC 24	ENR 4.4-3	28 NOV 24
ENR 1.14-5	26 DEC 24	ENR 4.4-4	28 NOV 24
ENR 1.14-6	26 DEC 24	ENR 4.5-1	28 NOV 24
ENR 1.14-7	26 DEC 24		
ENR 1.14-9	26 DEC 24	ENR 5	
ENR 1.14-10	26 DEC 24	ENR 5.1-1	20 FEB 25
ENR 1.14-11	26 DEC 24	ENR 5.1-2	3 NOV 22
ENR 1.14-13	26 DEC 24	ENR 5.1-3	3 NOV 22
ENR 1.14-14	26 DEC 24	ENR 5.1-4	3 NOV 22
ENR 1.14-15	26 DEC 24	ENR 5.1-5	3 NOV 22
ENR 1.14-17	26 DEC 24	ENR 5.1-6	3 NOV 22
ENR 1.14-18	26 DEC 24	ENR 5.1-7	7 SEP 23
ENR 1.14-19	26 DEC 24	ENR 5.1-8	3 NOV 22
ENR 1.14-20	26 DEC 24	ENR 5.1-9	20 FEB 25
ENR 1.14-21	26 DEC 24	ENR 5.2-1	20 FEB 25
		ENR 5.2-2	20 FEB 25
ENR 2		ENR 5.2-3	20 FEB 25
ENR 2.1-1	28 NOV 24	ENR 5.2-4	29 DEC 22
ENR 2.1-2	28 NOV 24	ENR 5.2-5	29 DEC 22
ENR 2.1-3	28 NOV 24	ENR 5.2-6	29 DEC 22
ENR 2.1-4	28 NOV 24	ENR 5.2-7	18 MAY 23
ENR 2.1-5	28 NOV 24	ENR 5.2-8	18 MAY 23
ENR 2.1-6	28 NOV 24	ENR 5.2-9	18 MAY 23
ENR 2.1-7	28 NOV 24	ENR 5.2-10	18 MAY 23
ENR 2.1-8	28 NOV 24	ENR 5.2-11	18 MAY 23
ENR 2.1-9	28 NOV 24	ENR 5.2-12	18 MAY 23
ENR 2.1-10	28 NOV 24	ENR 5.2-13	18 MAY 23
ENR 2.1-11	28 NOV 24	ENR 5.2-14	20 FEB 25
ENR 2.1-12	28 NOV 24	ENR 5.2-15	20 FEB 25
ENR 2.1-13	28 NOV 24	ENR 5.2-16	20 FEB 25
ENR 2.1-14	28 NOV 24	ENR 5.2-17	20 FEB 25
ENR 2.1-15	28 NOV 24	ENR 5.2-18	20 FEB 25
ENR 2.1-16	28 NOV 24	ENR 5.2-19	20 FEB 25
ENR 2.1-17	28 NOV 24	ENR 5.2-20	20 FEB 25
ENR 2.1-18	28 NOV 24	ENR 5.2-21	20 FEB 25
ENR 2.1-19	28 NOV 24	ENR 5.2-22	20 FEB 25
ENR 2.1-20	28 NOV 24	ENR 5.2-23	20 FEB 25
ENR 2.1-21	28 NOV 24	ENR 5.2-24	20 FEB 25
ENR 2.1-22	28 NOV 24	ENR 5.2-25	20 FEB 25
ENR 2.1-23	28 NOV 24	ENR 5.3-1	20 MAR 25
ENR 2.1-24	28 NOV 24	ENR 5.3-2	28 NOV 24
ENR 2.1-25	28 NOV 24	ENR 5.3-3	28 NOV 24
ENR 2.1-26	28 NOV 24	ENR 5.4-1	6 OCT 22
ENR 2.1-27	28 NOV 24	ENR 5.4-2	8 AUG 24
ENR 2.1-28	28 NOV 24	ENR 5.4-3	8 AUG 24
ENR 2.1-29	28 NOV 24	ENR 5.4-4	8 AUG 24

Strana / Page	Datum / Date	Strana / Page	Datum / Date
AD 2-LKCV-1-2	8 AUG 24	AD 2-LKKV-2-3	23 JAN 25
AD 2-LKCV-1-3	8 AUG 24	AD 2-LKKV-3-1	23 JAN 25
AD 2-LKCV-1-4	28 NOV 24	AD 2-LKKV-5-1	20 FEB 25
AD 2-LKCV-1-5	3 OCT 24	AD 2-LKKV-5-2	23 JAN 25
AD 2-LKCV-1-6	20 FEB 25	AD 2-LKKV-5-3	20 FEB 25
AD 2-LKCV-1-7	3 OCT 24	AD 2-LKKV-5-4	23 JAN 25
AD 2-LKCV-1-8	20 MAR 25	AD 2-LKKV-5-5	20 FEB 25
AD 2-LKCV-1-9	8 AUG 24	AD 2-LKKV-6-1	20 FEB 25
AD 2-LKCV-1-10	28 NOV 24	AD 2-LKKV-6-2	23 JAN 25
AD 2-LKCV-1-11	28 NOV 24	AD 2-LKKV-6-3	20 FEB 25
AD 2-LKCV-1-12	28 NOV 24	AD 2-LKKV-6-4	23 JAN 25
AD 2-LKCV-1-13	28 NOV 24	AD 2-LKKV-7-1	(AMDT 3/25) 20 FEB 25
AD 2-LKCV-1-14	8 AUG 24	AD 2-LKKV-7-2	23 JAN 25
LKCV AD 2-19-1	28 NOV 24	AD 2-LKKV-7-3	20 FEB 25
LKCV AD 2-19-2	28 NOV 24	AD 2-LKKV-7-4	23 JAN 25
AD 2-LKCV-RNAV SID RWY 31	28 NOV 24	AD 2-LKKV-7-5	20 FEB 25
AD 2-LKCV-RNAV SID RWY 13	28 NOV 24	AD 2-LKKV-7-6	23 JAN 25
AD 2-LKCV-RNAV STAR RWY 31	28 NOV 24	AD 2-LKKV-7-7	20 FEB 25
AD 2-LKCV-RNAV STAR RWY 13	28 NOV 24	AD 2-LKKV-7-8	23 JAN 25
LKCV AD 2-37-1	28 NOV 24	AD 2-LKKV-7-9	20 FEB 25
LKCV AD 2-37-2	28 NOV 24	AD 2-LKKV-7-10	23 JAN 25
LKCV AD 2-37-3	28 NOV 24	AD 2-LKKV-8-1	20 FEB 25
LKCV AD 2-37-4	28 NOV 24	AD 2-LKKV-8-2	23 JAN 25
LKCV AD 2-37-5	28 NOV 24	AD 2-LKKV-8-3	23 JAN 25
LKCV AD 2-37-6	28 NOV 24	AD 2-LKKV-8-5	23 JAN 25
LKCV AD 2-37-7	28 NOV 24		
LKCV AD 2-37-8	28 NOV 24	KBELY	
AD 2-LKCV-VFRC	18 APR 24	AD 2-LKKB-1-1	26 DEC 24
LKCV AD 2-43	28 NOV 24	AD 2-LKKB-1-2	23 JAN 25
		AD 2-LKKB-1-3	23 JAN 25
ČESKÉ BUDĚJOVICE		AD 2-LKKB-1-4	8 AUG 24
AD 2-LKCS-1-1	13 JUN 24	AD 2-LKKB-1-5	8 AUG 24
AD 2-LKCS-1-2	13 JUN 24	AD 2-LKKB-1-6	23 JAN 25
AD 2-LKCS-1-3	11 JUL 24	AD 2-LKKB-1-7	20 MAR 25
AD 2-LKCS-1-4	13 JUN 24	AD 2-LKKB-1-8	20 MAR 25
AD 2-LKCS-1-5	3 OCT 24	AD 2-LKKB-1-9	20 MAR 25
AD 2-LKCS-1-6	13 JUN 24	AD 2-LKKB-1-10	20 MAR 25
AD 2-LKCS-1-7	13 JUN 24	AD 2-LKKB-1-11	20 MAR 25
AD 2-LKCS-1-8	13 JUN 24	AD 2-LKKB-1-12	20 MAR 25
AD 2-LKCS-1-9	20 FEB 25	AD 2-LKKB-1-13	20 MAR 25
AD 2-LKCS-1-10	20 MAR 25	AD 2-LKKB-1-14	20 MAR 25
AD 2-LKCS-1-11	13 JUN 24	AD 2-LKKB-2-1	20 FEB 25
AD 2-LKCS-1-12	13 JUN 24	AD 2-LKKB-6-1	20 FEB 25
AD 2-LKCS-1-13	26 DEC 24	AD 2-LKKB-7-1	20 FEB 25
AD 2-LKCS-1-14	20 FEB 25	AD 2-LKKB-7-3	20 FEB 25
AD 2-LKCS-2-1	20 FEB 25	AD 2-LKKB-8-1	20 FEB 25
AD 2-LKCS-5-1	20 FEB 25	AD 2-LKKB-8-3	20 FEB 25
AD 2-LKCS-5-3	20 FEB 25		
AD 2-LKCS-5-5	20 FEB 25	KUNOVICE	
AD 2-LKCS-6-1	20 FEB 25	AD 2-LKKU-1-1	28 NOV 24
AD 2-LKCS-7-1	20 FEB 25	AD 2-LKKU-1-2	8 AUG 24
AD 2-LKCS-7-3	20 FEB 25	AD 2-LKKU-1-3	20 MAR 25
AD 2-LKCS-7-4	20 FEB 25	AD 2-LKKU-1-4	8 AUG 24
AD 2-LKCS-8-1	20 FEB 25	AD 2-LKKU-1-5	8 AUG 24
AD 2-LKCS-8-3	20 FEB 25	AD 2-LKKU-1-6	28 NOV 24
		AD 2-LKKU-1-7	8 AUG 24
KARLOVY VARY		AD 2-LKKU-1-8	8 AUG 24
AD 2-LKKV-1-1	23 JAN 25	AD 2-LKKU-1-9	20 MAR 25
AD 2-LKKV-1-2	3 OCT 24	AD 2-LKKU-1-10	8 AUG 24
AD 2-LKKV-1-3	20 MAR 25	AD 2-LKKU-1-11	(AMDT 441/24) 8 AUG 24
AD 2-LKKV-1-4	20 MAR 25	AD 2-LKKU-1-12	8 AUG 24
AD 2-LKKV-1-5	23 JAN 25	AD 2-LKKU-1-13	8 AUG 24
AD 2-LKKV-1-6	20 MAR 25	AD 2-LKKU-1-14	8 AUG 24
AD 2-LKKV-1-7	23 JAN 25	LKKU AD 2-19-1	28 NOV 24
AD 2-LKKV-1-8	20 MAR 25	LKKU AD 2-19-2	9 SEP 21
AD 2-LKKV-1-9	28 NOV 24	AD 2-LKKU-RNAV SID RWY 20C	20 FEB 25
AD 2-LKKV-1-10	28 NOV 24	AD 2-LKKU-RNAV SID RWY 02C	20 FEB 25
AD 2-LKKV-1-11	20 MAR 25	AD 2-LKKU-RNAV STAR RWY 20C	20 FEB 25
AD 2-LKKV-1-12	20 MAR 25	LKKU AD 2-37-1	15 JUN 23
AD 2-LKKV-1-13	20 MAR 25	LKKU AD 2-37-2	5 DEC 19
AD 2-LKKV-1-14	20 MAR 25	LKKU AD 2-37-3	18 MAY 23
AD 2-LKKV-1-15	20 MAR 25	AD 2-LKKU-VFRC	25 JAN 24
AD 2-LKKV-1-16	20 MAR 25		
AD 2-LKKV-1-17	20 MAR 25	NÁMEŠŤ	
AD 2-LKKV-1-18	20 MAR 25	AD 2-LKNA-1-1	26 DEC 24
AD 2-LKKV-2-1	23 JAN 25	AD 2-LKNA-1-2	3 OCT 24
		AD 2-LKNA-1-3	3 OCT 24

Strana / Page	Datum / Date	Strana / Page	Datum / Date
AD 2-LKNA-1-4	3 OCT 24	AD 2-LKMT-7-7	20 FEB 25
AD 2-LKNA-1-5	3 OCT 24	AD 2-LKMT-7-8	20 FEB 25
AD 2-LKNA-1-6	(AMDT 444/24) 3 OCT 24	AD 2-LKMT-7-9	20 FEB 25
AD 2-LKNA-1-7	20 MAR 25	AD 2-LKMT-7-10	20 FEB 25
AD 2-LKNA-1-8	3 OCT 24	AD 2-LKMT-7-11	20 FEB 25
AD 2-LKNA-1-9	3 OCT 24	AD 2-LKMT-7-12	20 FEB 25
AD 2-LKNA-1-10	20 MAR 25	AD 2-LKMT-7-13	20 FEB 25
AD 2-LKNA-1-11	20 MAR 25	AD 2-LKMT-7-14	20 FEB 25
AD 2-LKNA-1-12	20 MAR 25	AD 2-LKMT-8-1	20 FEB 25
AD 2-LKNA-1-13	20 MAR 25	AD 2-LKMT-8-2	20 FEB 25
AD 2-LKNA-1-14	20 MAR 25	AD 2-LKMT-8-3	20 FEB 25
AD 2-LKNA-1-15	20 MAR 25	AD 2-LKMT-8-5	20 FEB 25
AD 2-LKNA-1-16	20 MAR 25		
AD 2-LKNA-1-17	3 OCT 24	PARDUBICE	
AD 2-LKNA-1-18	3 OCT 24	AD 2-LKPD-1-1	26 DEC 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	20 MAR 25	AD 2-LKPD-1-4	3 OCT 24
LKNA AD 2-19-2	28 NOV 24	AD 2-LKPD-1-5	3 OCT 24
LKNA AD 2-19-3	26 DEC 24	AD 2-LKPD-1-6	28 NOV 24
LKNA AD 2-20	3 OCT 24	AD 2-LKPD-1-7	20 MAR 25
AD 2-LKNA-SID RWY 30	20 FEB 25	AD 2-LKPD-1-8	3 OCT 24
AD 2-LKNA-SID RWY 12	20 FEB 25	AD 2-LKPD-1-9	3 OCT 24
AD 2-LKNA-STAR RWY 30	20 FEB 25	AD 2-LKPD-1-10	3 OCT 24
AD 2-LKNA-STAR RWY 12	20 FEB 25	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
		AD 2-LKPD-RNAV SID RWY 27	20 FEB 25
OSTRAVA/MOŠNOV		AD 2-LKPD-RNAV SID RWY 09	20 FEB 25
AD 2-LKMT-1-1	28 NOV 24	AD 2-LKPD-RNAV STAR RWY 09-27	20 FEB 25
AD 2-LKMT-1-2	28 NOV 24	LKPD AD 2-37-1	3 OCT 24
AD 2-LKMT-1-3	20 MAR 25	LKPD AD 2-37-3	3 OCT 24
AD 2-LKMT-1-4	20 MAR 25	LKPD AD 2-37-4	3 OCT 24
AD 2-LKMT-1-5	28 NOV 24	LKPD AD 2-37-5	28 NOV 24
AD 2-LKMT-1-6	28 NOV 24	LKPD AD 2-37-6	3 OCT 24
AD 2-LKMT-1-7	28 NOV 24	LKPD AD 2-37-7	3 OCT 24
AD 2-LKMT-1-8	28 NOV 24	LKPD AD 2-37-8	3 OCT 24
AD 2-LKMT-1-9	28 NOV 24	LKPD AD 2-37-9	3 OCT 24
AD 2-LKMT-1-10	28 NOV 24	LKPD AD 2-37-11	3 OCT 24
AD 2-LKMT-1-11	28 NOV 24	LKPD AD 2-37-12	3 OCT 24
AD 2-LKMT-1-12	28 NOV 24	LKPD AD 2-37-13	3 OCT 24
AD 2-LKMT-1-13	20 MAR 25	LKPD AD 2-37-14	3 OCT 24
AD 2-LKMT-1-14	20 MAR 25	AD 2-LKPD-VFRC	8 AUG 24
AD 2-LKMT-1-15	20 MAR 25	LKPD AD 2-43	23 MAR 23
AD 2-LKMT-1-16	20 MAR 25		
AD 2-LKMT-1-17	20 MAR 25	PRAHA/RUZYŇĚ	
AD 2-LKMT-1-18	20 MAR 25	AD 2-LKPR-1-1	28 NOV 24
AD 2-LKMT-1-19	20 MAR 25	AD 2-LKPR-1-2	28 NOV 24
AD 2-LKMT-1-20	20 MAR 25	AD 2-LKPR-1-3	28 NOV 24
AD 2-LKMT-2-1	20 FEB 25	AD 2-LKPR-1-4	28 NOV 24
AD 2-LKMT-2-2	20 FEB 25	AD 2-LKPR-1-5	28 NOV 24
AD 2-LKMT-2-3	20 FEB 25	AD 2-LKPR-1-6	28 NOV 24
AD 2-LKMT-2-5	20 FEB 25	AD 2-LKPR-1-7	28 NOV 24
AD 2-LKMT-3-1	20 FEB 25	AD 2-LKPR-1-8	28 NOV 24
AD 2-LKMT-4-1	20 FEB 25	AD 2-LKPR-1-9	28 NOV 24
AD 2-LKMT-5-1	20 FEB 25	AD 2-LKPR-1-10	28 NOV 24
AD 2-LKMT-5-2	20 FEB 25	AD 2-LKPR-1-11	28 NOV 24
AD 2-LKMT-5-3	20 FEB 25	AD 2-LKPR-1-12	28 NOV 24
AD 2-LKMT-5-4	20 FEB 25	AD 2-LKPR-1-13	28 NOV 24
AD 2-LKMT-5-5	20 FEB 25	AD 2-LKPR-1-14	28 NOV 24
AD 2-LKMT-6-1	20 FEB 25	AD 2-LKPR-1-15	28 NOV 24
AD 2-LKMT-6-2	20 FEB 25	AD 2-LKPR-1-16	28 NOV 24
AD 2-LKMT-6-3	20 FEB 25	AD 2-LKPR-1-17	28 NOV 24
AD 2-LKMT-6-4	20 FEB 25	AD 2-LKPR-1-18	28 NOV 24
AD 2-LKMT-7-1	20 MAR 25	AD 2-LKPR-1-19	28 NOV 24
AD 2-LKMT-7-2	20 FEB 25	AD 2-LKPR-1-20	28 NOV 24
AD 2-LKMT-7-3	20 FEB 25	AD 2-LKPR-1-21	28 NOV 24
AD 2-LKMT-7-4	20 FEB 25	AD 2-LKPR-1-22	28 NOV 24
AD 2-LKMT-7-5	20 FEB 25	AD 2-LKPR-1-23	28 NOV 24
AD 2-LKMT-7-6	20 FEB 25	AD 2-LKPR-1-24	28 NOV 24



Strana / Page	Datum / Date	Strana / Page	Datum / Date
AD 2-LKPR-1-25	28 NOV 24	AD 2-LKVO-1-9	20 MAR 25
AD 2-LKPR-1-26	28 NOV 24	AD 2-LKVO-1-10	3 OCT 24
AD 2-LKPR-1-27	28 NOV 24	AD 2-LKVO-1-11	5 SEP 24
AD 2-LKPR-1-28	28 NOV 24	AD 2-LKVO-1-12	5 SEP 24
AD 2-LKPR-1-29	28 NOV 24	AD 2-LKVO-1-13	20 FEB 25
AD 2-LKPR-1-30	28 NOV 24	AD 2-LKVO-2-1	(AMDT 3/25) 20 FEB 25
AD 2-LKPR-1-31	28 NOV 24	AD 2-LKVO-5-1	20 FEB 25
AD 2-LKPR-1-32	28 NOV 24	AD 2-LKVO-5-3	20 FEB 25
AD 2-LKPR-1-33	28 NOV 24	AD 2-LKVO-6-1	20 FEB 25
AD 2-LKPR-1-34	28 NOV 24	AD 2-LKVO-7-1	20 FEB 25
AD 2-LKPR-1-35	28 NOV 24	AD 2-LKVO-7-3	20 FEB 25
AD 2-LKPR-1-36	28 NOV 24	AD 2-LKVO-7-5	20 FEB 25
AD 2-LKPR-1-37	28 NOV 24	AD 2-LKVO-7-6	20 FEB 25
AD 2-LKPR-1-38	28 NOV 24	AD 2-LKVO-7-7	20 FEB 25
AD 2-LKPR-1-39	28 NOV 24	AD 2-LKVO-7-9	20 FEB 25
AD 2-LKPR-1-40	28 NOV 24	AD 2-LKVO-7-10	20 FEB 25
AD 2-LKPR-1-41	28 NOV 24	AD 2-LKVO-7-11	20 FEB 25
AD 2-LKPR-1-42	28 NOV 24	AD 2-LKVO-8-1	20 FEB 25
AD 2-LKPR-1-43	28 NOV 24	AD 2-LKVO-8-3	20 FEB 25
AD 2-LKPR-1-44	28 NOV 24		
AD 2-LKPR-1-45	28 NOV 24		
AD 2-LKPR-1-46	20 FEB 25		
AD 2-LKPR-1-47	20 FEB 25		
AD 2-LKPR-2-1	20 FEB 25		
AD 2-LKPR-2-2	20 FEB 25		
AD 2-LKPR-2-3	20 FEB 25		
AD 2-LKPR-2-5	20 FEB 25		
AD 2-LKPR-2-6	20 FEB 25		
AD 2-LKPR-2-7	20 FEB 25		
AD 2-LKPR-2-9	20 FEB 25		
AD 2-LKPR-2-11	20 FEB 25		
AD 2-LKPR-3-1	20 FEB 25		
AD 2-LKPR-3-3	20 FEB 25		
AD 2-LKPR-3-5	20 FEB 25		
AD 2-LKPR-4-1	20 FEB 25		
AD 2-LKPR-4-3	20 FEB 25		
AD 2-LKPR-5-1	20 FEB 25		
AD 2-LKPR-5-3	20 FEB 25		
AD 2-LKPR-5-5	20 FEB 25		
AD 2-LKPR-5-7	(AMDT 3/25) 20 FEB 25		
AD 2-LKPR-5-9	20 FEB 25		
AD 2-LKPR-6-1	20 FEB 25		
AD 2-LKPR-6-3	20 FEB 25		
AD 2-LKPR-6-5	20 FEB 25		
AD 2-LKPR-6-7	20 FEB 25		
AD 2-LKPR-7-1	20 FEB 25		
AD 2-LKPR-7-3	20 FEB 25		
AD 2-LKPR-7-4	20 FEB 25		
AD 2-LKPR-7-5	20 FEB 25		
AD 2-LKPR-7-7	20 FEB 25		
AD 2-LKPR-7-9	20 FEB 25		
AD 2-LKPR-7-10	20 FEB 25		
AD 2-LKPR-7-11	20 FEB 25		
AD 2-LKPR-7-13	20 FEB 25		
AD 2-LKPR-7-15	20 FEB 25		
AD 2-LKPR-7-16	20 FEB 25		
AD 2-LKPR-7-17	20 FEB 25		
AD 2-LKPR-7-19	20 FEB 25		
AD 2-LKPR-7-21	20 FEB 25		
AD 2-LKPR-7-22	20 FEB 25		
AD 2-LKPR-7-23	20 FEB 25		
AD 2-LKPR-8-1	20 FEB 25		
AD 2-LKPR-8-2	20 FEB 25		
AD 2-LKPR-8-3	20 FEB 25		
AD 2-LKPR-8-5	20 FEB 25		
AD 2-LKPR-8-7	20 FEB 25		
PRAHA/VODOCHODY			
AD 2-LKVO-1-1	28 NOV 24		
AD 2-LKVO-1-2	5 SEP 24		
AD 2-LKVO-1-3	20 FEB 25		
AD 2-LKVO-1-4	20 FEB 25		
AD 2-LKVO-1-5	5 SEP 24		
AD 2-LKVO-1-6	20 MAR 25		
AD 2-LKVO-1-7	3 OCT 24		
AD 2-LKVO-1-8	3 OCT 24		

Záměrně nepoužito
Intentionally Left Blank

GEN 1. NÁRODNÍ PRAVIDLA A POŽADAVKY
GEN 1. NATIONAL REGULATIONS AND REQUIREMENTS

GEN 1.1 POVĚŘENÉ ÚŘADY / ORGANIZACE

GEN 1.1 DESIGNATED AUTHORITIES

1.1.1 Civil letectví

- a) Ústřední úřad ve věcech civilního letectví:

Ministerstvo dopravy
Odbor civilního letectví
nábřeží Ludvíka Svobody 12
P.O.Box 9
11015 Praha 1

Tel: +420 225 131 357 - ředitel OCL
Fax: +420 225 131 032 - ředitel OCL
E-mail: sekretariat.220@mdcr.cz
SITA: PRGTOYA
PRGMT8X
AFTN: LKPRYAYX
Web: <http://www.mdcrcz>

- b) Úřad pro civilní letectví je podřízen Ministerstvu dopravy.

Úřad pro civilní letectví
K letišti 1149/23
161 00 Praha 6

Tel: +420 225 422 080
Fax: +420 220 561 823
E-mail: caa@caa.gov.cz
Web: <http://www.caa.cz/>

1.1.2 Letové provozní služby

Řízení letového provozu ČR, s.p.
Navigační 787
252 61 Jeneč

Tel: +420 220 371 111
Fax: +420 220 374 255
AFTN: LKPRYKYA
Web: <http://www.rlp.cz>

1.1.3 ARO

- a) Centrální ARO PRAHA

Řízení letového provozu ČR, s.p.
Aviatická 1039
Letiště Václava Havla
160 08 Praha 6

Tel: +420 727 374 138
AFTN: LKPRZPZX
E-mail: caro@ans.cz
Web: <http://www.rlp.cz>

- b) ARO Ruzyně Terminál 3

NAV Flight Services, s.r.o.
Parašutistů 670/20
161 00 Praha 6

Tel: +420 220 111 812
+420 220 374 014
Fax: +420 220 111 813
AFTN: LKPRNAVX
SITA: PRGNAXH
Web: <http://www.nav.cz/>

1.1.1 Civil Aviation

- a) Central authority of the state administration responsible for the administration of the civil aviation:

Ministry of Transport
Civil Aviation Department
nábřeží Ludvíka Svobody 12
P.O.Box 9
11015 Praha 1

Tel: +420 225 131 357 - CAD director
Fax: +420 225 131 032 - CAD director
E-mail: sekretariat.220@mdcr.cz
SITA: PRGTOYA
PRGMT8X
AFTN: LKPRYAYX
Web: <http://www.mdcrcz>

- b) Ministry of Transport oversees Civil Aviation Authority.

Civil Aviation Authority
K letišti 1149/23
161 00 Praha 6

Tel: +420 225 422 080
Fax: +420 220 561 823
E-mail: caa@caa.gov.cz
Web: <http://www.caa.cz/>

1.1.2 Air Traffic Services

Air Navigation Services of the Czech Republic
Navigační 787
252 61 Jenec

Tel: +420 220 371 111
Fax: +420 220 374 255
AFTN: LKPRYKYA
Web: <http://www.ans.cz>

1.1.3 ARO

- a) Central ARO PRAHA

Air Navigation Services of the CR
Aviatická 1039
Letiště Václava Havla
160 08 Praha 6

Tel: +420 727 374 138
AFTN: LKPRZPZX
E-mail: caro@ans.cz
Web: <http://www.rlp.cz>

- b) Licensed ARO Ruzyně - Terminal 3

NAV Flight Services, s.r.o.
Parašutistů 670/20
161 00 Praha 6

Tel: +420 220 111 812
+420 220 374 014
Fax: +420 220 111 813
AFTN: LKPRNAVX
SITA: PRGNAXH
Web: <http://www.nav.cz/>



1.1.4 Letecká meteorologická služba

Český hydrometeorologický ústav
Odbor letecké meteorologie
Na Šabatce 2050/17
143 06 Praha 412 - Komořany

Tel: +420 244 032 231
Fax: +420 244 032 241
E-mail: bohumil.techlovsky@chmi.cz
Web: <http://www.chmi.cz>
AFTN: LKPRYMYC
LKPRYMYX

1.1.5 Celní úřad

Generální ředitelství cel
Budějovická 7
140 96 Praha 4

Tel: +420 261 333 333 - operační centrum
+420 261 333 851 - operační centrum
Fax: +420 261 333 850

1.1.6 Cizinecká a pohraniční policie

Policie České republiky
Ředitelství služby cizinecké a pohraniční policie
Olšanská 2
130 51 Praha 3

Tel: +420 974 841 219 - sekretariát ředitele
Fax: +420 974 841 093
Tel: +420 974 841 446 - oddělení hraniční kontroly
Fax: +420 974 841 092
Tel: +420 974 841 947 - operační centrum
Fax: +420 974 841 948

1.1.7 Zdravotnictví

Ústav leteckého zdravotnictví
Generála Píky 1
160 60 Praha 6

Tel: +420 220 212 451 - ředitel
+420 224 311 932 - ředitel
+420 220 212 471 - sekretariát ředitele
+420 220 212 452 - náměstek ředitele
Fax: +420 224 311 934

1.1.8 Poplatky

a) Traťové navigační:

EUROCONTROL
Central Route Charges Office
Rue de la Fusée 96
1130 Brussels
Belgie

Tel: +32 2 729 3838
Fax: +32 2 729 9093
E-mail: r3.crco@eurocontrol.int
Web: <http://www.eurocontrol.int/crco>

b) Přibližovací a za letištní služby řízení letů:

Řízení letového provozu ČR, s.p.
Navigační 787
252 61 Jeneč
Česká republika

Tel: +420 220 373 266
Fax: +420 220 372 007
E-mail: invoices-rco@ans.cz
Web: <http://www.rlp.cz/obchod/cenik/Stranky/cenik.aspx>

1.1.4 Aeronautical meteorological service

Czech Hydrometeorological Institute
Section of Aeronautical Meteorology
Na Šabatce 2050/17
143 06 Praha 412 - Komorany

Tel: +420 244 032 231
Fax: +420 244 032 241
E-mail: bohumil.techlovsky@chmi.cz
Web: <http://www.chmi.cz>
AFTN: LKPRYMYC
LKPRYMYX

1.1.5 Customs

General Directorate of Customs
Budějovická 7
140 96 Praha 4

Tel: +420 261 333 333 - operational centre
+420 261 333 851 - operational centre
Fax: +420 261 333 850

1.1.6 Directorate Aliens and Border Police Service

Police of the Czech Republic
Service of the Police Presidium
Olšanská 2
130 51 Praha 3

Tel: +420 974 841 219 - secretariat
Fax: +420 974 841 093
Tel: +420 974 841 446 - border check department
Fax: +420 974 841 092
Tel: +420 974 841 947 - operational centre
Fax: +420 974 841 948

1.1.7 Health

Institute of Aviation Medicine
Generála Píky 1
160 60 Praha 6

Tel: +420 220 212 451 - director
+420 224 311 932 - director
+420 220 212 471 - secretariat
+420 220 212 452 - vice director
Fax: +420 224 311 934

1.1.8 Charges

a) En-route navigation services charges:

EUROCONTROL
Central Route Charges Office
Rue de la Fusée 96
1130 Brussels
Belgium

Tel: +32 2 729 3838
Fax: +32 2 729 9093
E-mail: r3.crco@eurocontrol.int
Web: <http://www.eurocontrol.int/crco>

b) Terminal navigation services charges:

Air Navigation Services of the CR
Navigační 787
252 61 Jenec
Czech Republic

Tel: +420 220 373 266
Fax: +420 220 372 007
E-mail: invoices-rco@ans.cz
Web: <http://www.rlp.cz/obchod/cenik/Stranky/cenik.aspx>

1.2.1.2.12 Provozovatel vnitrostátního letiště je povinen v provozní době letiště bezodkladně informovat Policii ČR - Službu cizinecké policie a Celní správu ČR o přistání nebo odletu letadla na vnějším letu (mimo provozní dobu letiště je povinen tak učinit bezodkladně poté, co se o této skutečnosti dozví). Požadované informace se zasílají na faxové číslo +420 974 841 085.

1.2.1.2.12 The operator of domestic aerodrome is obliged within operational hours of the aerodrome to immediately inform the Police of the CR - Alien Police service and Customs Administration of the CR about arrival or departure of an aircraft on an external flight (outside aerodrome operational hours, the operator is obliged to do so immediately after he gets knowledge of the fact). Requested information shall be sent to FAX number +420 974 841 085.

1.2.1.2.13 Podrobnější informace ohledně podmínek pro překračování vnějších hranic České republiky z pohledu Policie ČR - Služby cizinecké policie a Celní správy ČR byly zveřejněny v leteckých oběžnících AIC A 5/16 a AIC C 9/13.

1.2.1.2.13 Detailed information about conditions for crossing external borders of the Czech Republic from the perspective of the Police of the CR - Alien Police service and Customs Administration of the CR has been published in aeronautical information circulars AIC A 5/16 and AIC C 9/13.

1.2.1.2.14 Dopravce na letu prováděném provozovatelem obchodní letecké dopravy je povinen předkládat údaje o cestujících v souladu s ustanovením § 69 zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů.

1.2.1.2.14 Carriers on flights operated by commercial air transport operator are obliged to submit information about passengers in accordance with provision of section 69 of Act No. 49/1997 Coll., on civil aviation and on amendment to Act No. 455/1991 Coll., on licensed trades (the Trade Licensing Act), as amended by later regulations.

1.2.1.2.15 Požadované údaje se předávají prostřednictvím sítě SITA na adresu PRGCZ2X ve formátu UN/EDIFACTPAXLST, které jsou v souladu s pokyny WCO/IATA/ICAO API.

1.2.1.2.15 Requested information are sent via SITA network on address PRGCZ2X in format UN/EDIFACTPAXLST, which are in accordance with instructions of WCO/IATA/ICAO API.

1.2.1.2.16 Musí-li z důvodů vyšší moci, bezprostředního nebezpečí nebo na pokyn úřadů letadlo přilétající ze třetí země přistát na přistávací ploše, která není hraničním přechodem (tím je pouze mezinárodní letiště určené k překračování vnějších hranic), může takové letadlo pokračovat v letu pouze poté, co obdrží povolení od příslušných orgánů, tedy Policie ČR - Služby cizinecké policie a Celní správy ČR. Stejný postup se použije, pokud letadlo přilétající ze třetí země přistane bez povolení.

1.2.1.2.16 If, in cases of force majeure, imminent danger or on the instructions of the authorities, an aircraft on a flight from a third country has to land on a landing ground which is not a border crossing point (that is only international aerodrome designated for crossing external borders), that aircraft may continue its flight only after authorisation from the particular authorities, i.e. the Police of the CR - Alien Police service and Customs Administration of the CR only. The same shall apply when an aircraft on a flight from a third country lands without permission.

Poznámka: Třetí zemí se pro tyto účely rozumí území jiného státu, než členského státu, který neprovádí ochranu vnitřních hranic podle přímo použitelného předpisu Evropské unie, kterým je nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 2016/399 ze dne 9. března 2016, kterým se stanoví kodex Unie o pravidlech upravujících přeshraniční pohyb osob (Schengenský hraniční kodex).

Note: For this purpose the third country means a territory of a state other than a member state which does not protect internal borders according to directly applicable legislation of the European Union, which is the Regulation of the European Parliament and of the Council (EU) No. 2016/399 of 9 March 2016 establishing a Union Code on the rules governing the movement of persons across borders (Schengen Borders Code).

Členské státy Schengenského prostoru jsou: Belgie, Česká republika, Dánsko, Estonsko, Finsko, Francie, Island, Itálie, Lichtenštejnsko, Litva, Lotyšsko, Lucembursko, Maďarsko, Malta, Německo, Nizozemsko, Norsko, Polsko, Portugalsko, Rakousko, Řecko, Slovensko, Slovinsko, Španělsko, Švédsko, Švýcarsko.

Member states of the Schengen Area are: Belgium, Czech Republic, Denmark, Estonia, Finland, France, Iceland, Italy, Lichtenstein, Lithuania, Latvia, Luxembourg, Hungary, Malta, Germany, Netherlands, Norway, Poland, Portugal, Austria, Greece, Slovakia, Slovenia, Spain, Sweden, Switzerland.

1.2.1.2.17 Pro účely získání povolení od Celní správy ČR je nutné kontaktovat pracoviště Celního úřadu PRAHA/Ruzyně:

1.2.1.2.17 For the purpose of obtaining permit from the Customs Administration of the CR it is necessary to contact Customs office PRAHA/Ruzyně:

Tel: +420 261 331 000
E-mail: sluzba1995@cs.mfcr.cz

Tel: +420 261 331 000
E-mail: sluzba1995@cs.mfcr.cz

1.2.1.3 Výjimku z ustanovení **GEN 1.2 para 1.2** může udělit v mimořádných případech Odbor civilního letectví Ministerstva dopravy. Žádost o udělení výjimky se předkládá nejpozději sedm (7) dnů před zamýšleným letem na adresu:

1.2.1.3 An exception from the provision **GEN 1.2 para 1.2** may be granted by the Civil Aviation Department of the Ministry of Transport in extraordinary cases. The application for an exception shall be submitted at least seven (7) days before the date of the intended flight to:

Ministerstvo dopravy
Odbor civilního letectví
nábřeží Ludvíka Svobody 12
P.O.Box 9
11015 Praha 1
Česká republika

Ministry of Transport
Civil Aviation Department
nábřeží Ludvíka Svobody 12
P.O.Box 9
11015 Praha 1
Czech Republic

Fax: +420 225 131 032
AFTN: LKPRYAYX
SITA: PRGTOYA

Fax: +420 225 131 032
AFTN: LKPRYAYX
SITA: PRGTOYA

1.2.1.4 Po nouzovém přistání může letadlo odletět z území České republiky po předchozím souhlasu uděleném Úřadem pro civilní letectví. Žádost zasílá provozovatel letadla na adresu:

1.2.1.4 After an emergency landing the aircraft may depart from the territory of the Czech Republic on the basis of previous Civil Aviation Authority approval. Request for the approval shall be submitted to:



Úřad pro civilní letectví
K letišti 1149/23
161 00 Praha 6
Fax: +420 220 561 823
E-mail: caa@caa.gov.cz

Civil Aviation Authority
K letišti 1149/23
161 00 Praha 6
Fax: +420 220 561 823
E-mail: caa@caa.gov.cz

Pro odlet letadla je nutné dodržet předpisy České republiky týkající se přechodu státních hranic.

The departure from the territory of the Czech Republic shall be carried out in accordance with the regulations of the Czech Republic regarding the crossing of the State border.

1.2.1.5 Pojištění

Pro všechny lety ve vzdušném prostoru České republiky, s výjimkou letů státních letadel, musí mít zahraniční provozovatel uzavřenou pojistnou smlouvu o pojištění v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 785/2004 ze dne 21. dubna 2004 o požadavcích na pojištění u leteckých dopravců a provozovatelů letadel.

1.2.1.5 Insurance

The foreign air carrier shall take out an insurance policy for all flights, with the exception of state aircraft, in the airspace of the Czech Republic in conformity with the Regulation (EC) No 785/2004 of the European Parliament and the Council of 21 April 2004 on insurance requirements for air carriers and aircraft operators.

1.2.1.5.1 Pokud jde o odpovědnost ve vztahu ke třetím osobám, činí minimální pojistné krytí v případě jednotlivé nehody pro každé letadlo:

1.2.1.5.1 In respect of liability for third parties, the minimum insurance cover per accident, for each and every aircraft, shall be:

Kategorie / Category	MTOM (kg)	Minimální pojištění / Minimum insurance (million SDRs)
1	< 500	0,75
2	< 1 000	1,5
3	< 2 700	3
4	< 6 000	7
5	< 12 000	18
6	< 25 000	80
7	< 50 000	150
8	< 200 000	300
9	< 500 000	500
10	> 500 000	700

1.2.1.6 Pokud je počátek cesty v České republice a na dopravce se nevztahují ustanovení Úmluvy o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě podepsané v Montrealu 28. května 1999, je tento povinen zajistit, aby byl cestující prokazatelně upozorněn před uzavřením přepravní smlouvy na skutečnost, že se na dopravce nevztahují ustanovení této Úmluvy a tudíž ani plnění a závazky dopravce z ní vyplývající a cestujícímu byly k dispozici platné přepravní podmínky dopravce.

1.2.1.6 If the flight originates in the Czech Republic and the provisions of the Convention for the Unification of certain Rules for International Carriage by Air done at Montreal on 28 May 1999 do not apply to the air carrier, the air carrier shall ensure that the passenger is demonstrably notified before the conclusion of the transport agreement about the fact that the provisions of the Convention do not apply to the air carrier and therefore neither do the observances and obligations of the air carrier resulting from the Convention. The air carrier shall ensure that valid conditions of carriage are available for the passengers.

1.2.1.7 Provozovatel letadla je povinen poskytnout provozovateli letiště a poskytovateli služeb při odbavovacím procesu na letišti údaje pro fakturaci poskytnutých služeb a pro účely statistického vyhodnocování leteckého provozu.

1.2.1.7 The aircraft operator shall provide the airport operator and the handling agent data required for the purpose of billing of provided services and statistical evaluation of air traffic.

1.2.1.8 Letištní sloty

Letištní slot je oprávnění uskutečnit let na koordinovaném letišti v určitém datu a v určitém čase přiděleném koordinátorem letiště. Letištní sloty jsou blokové časy, nikoli časy přistání nebo vzletu. Letiště PRAHA/Ruzyně je koordinované letiště. Proto pro všechny lety a jejich jakékoliv změny (vyjma letů při nouzovém přistání, letů souvisejících se záchranou lidského života, letů za účelem pátrání a záchran) je nezbytné před uskutečněním letu žádat letištní slot pro přilet a odlet u koordinátora letiště na adrese:

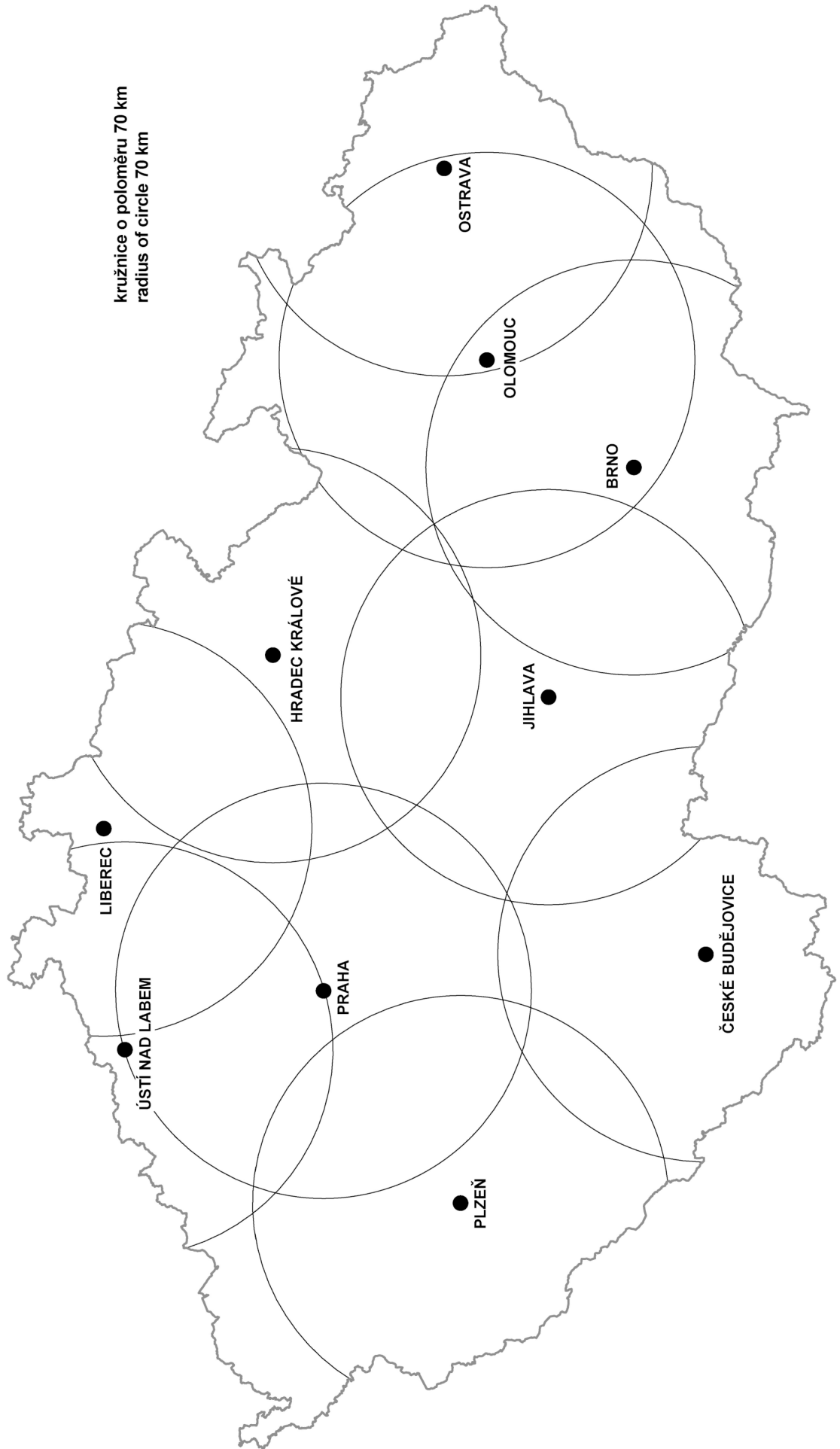
1.2.1.8 Slots

The slot is a permission to realise a flight at a coordinated airport at a certain date and time allocated by the airport coordinator. Slots are block times, not landing or take-off times. PRAHA/Ruzyně Airport is a coordinated airport. Therefore for all flights and whatever their changes (except emergency landing, flights connected with human life saving, search and rescue flights) the slots for arrival and departure shall be requested before an execution of flight from the airport coordinator at the address:

Slotová koordinace Česká republika
letiště Praha/Ruzyně
P.O.Box 67
161 00 Praha 6
Česká Republika

Slot Coordination of the Czech Republic
letiště Praha/Ruzyně
P.O.Box 67
161 00 Praha 6
Czech Republic

Akční rádius středisek Letecké zdravotnické záchranné služby v České republice
Radius of action of Helicopters Emergency Medical Services Centers in the Czech Republic



1.2.6 PODMÍNKY POVOLOVÁNÍ LETŮ ZAHRANIČNÍCH LETADEL S OMEZENOU LETOVOU ZPŮSOBILOSTÍ, VČETNĚ ULTRALEHKÝCH LETADEL, VE VZDUŠNÉM PROSTORU ČESKÉ REPUBLIKY

1.2.6.1 Povolení ke vstupu do vzdušného prostoru České republiky (ČR) se nevyžaduje pro letadla, kterým bylo leteckým úřadem členského státu EU vydáno osvědčení letové způsobilosti pro zvláštní účely nebo povolení k letu v souladu s Přílohou 1 (Část-21) nebo Přílohou 1b (Část 21 Light) k nařízení Komise (EU) č. 748/2012 v platném znění, jejichž platnost je automaticky uznána ve smyslu článku 67 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 v platném znění, a s nimiž nebudou prováděny zkušební lety ve smyslu § 15 zákona č. 49/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

1.2.6.2 Zahraniční letadla jiná než uvedená v bodě **GEN 1.2 para 6.1** s osvědčením letové způsobilosti jiným, než je standardní osvědčení letové způsobilosti (např. osvědčení letové způsobilosti pro zvláštní účely, povolení k letu, apod.), včetně ultralehkých letadel, která nesplňují podmínky uvedené v bodě **GEN 1.2 para 6.4** této části, musí získat povolení ke vstupu do vzdušného prostoru ČR a pro letové činnosti v něm prováděné. O povolení žádá provozovatel. Povolení může být vydáno s časovým, případně jiným omezením. V žádosti je nutno uvést dobu, na kterou je povolení požadováno, účel letu nebo činnosti a plánované letiště určení, nebo při průletu vzdušným prostorem ČR předpokládanou trať.

Žádost o povolení musí být doložena kopiemi následujících dokumentů:

- Osvědčení letové způsobilosti nebo Povolení k letu včetně stanovených provozních omezení,
- Osvědčení hlukové způsobilosti (je-li vydáno),
- Osvědčení o zápisu letadla do leteckého rejstříku,
- dokladu o platnosti osvědčení letové způsobilosti (není-li součástí osvědčení letové způsobilosti),
- dokladu o uzavřeném pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem letadla třetím osobám,
- další případné informace (např. adresa, na kterou má být povolení zasláno - povolení lze zaslat i elektronicky).

Žádost o povolení k přeletu musí být doručena nejpozději pět (5) pracovních dnů před zamýšleným vstupem letadla do vzdušného prostoru ČR.

Upozornění: získání povolení vstupu do vzdušného prostoru ČR nenahrazuje povolení k leteckému veřejnému vystoupení či jiné letecké činnosti viz bod **GEN 1.2 para 9**.

Žadatelům o povolení zkušebních letů ve smyslu § 15 zákona č. 49/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů musí být současně vydán Souhlas s provedením zkušebních letů. V tomto případě musí být žádost podána v dostatečném předstihu před zamýšleným vstupem do vzdušného prostoru ČR. Doporučuje se žádost podat alespoň třicet (30) dní předem. Požadavky jsou uvedeny ve směrnici CAA-TI-010-n/99.

1.2.6.3 Výše uvedené žádosti musí být doručeny na adresu:

Úřad pro civilní letectví
K letišti 1149/23
161 00 Praha 6

Tel: +420 225 422 709
+420 225 421 729
E-mail: ti@caa.gov.cz

1.2.6 CONDITIONS FOR PERMISSION OF FLIGHTS WITHIN THE AIRSPACE OF THE CZECH REPUBLIC FOR FOREIGN AIRCRAFT WITH THE LIMITED AIRWORTHINESS, INCLUDING ULTRA LIGHT AIRCRAFT

1.2.6.1 A permission to enter into the airspace of the Czech Republic (CR) is not required for aircraft with a restricted certificate of airworthiness or a permit to fly issued by the aviation authority of an EU Member State in accordance with Annex 1 (Part 21) or Annex 1b (Part 21 Light) to Commission Regulation (EU) No 748/2012 as amended, the validity of which is automatically recognised within the meaning of Article 67 of Regulation (EU) 2018/1139 of the European Parliament and of the Council as amended, and which will not be subject to test flights within the meaning of Section 15 of Act No. 49/1997, as subsequently amended.

1.2.6.2 Foreign aircraft other than specified in **GEN 1.2 para 6.1** with a certificate of airworthiness other than standard certificate of airworthiness (e.g. restricted certificate of airworthiness, permit to fly, etc.), including ultra light aircraft, which do not fulfil conditions specified in point **GEN 1.2 para 6.4** of this chapter, must obtain permission for entering into, and for flight operations within the CR airspace. An operator shall apply for the permission. The permission may be issued with time or any other limitation. Time for which the permission is required, a purpose of flight or operations and an intended destination aerodrome, or an expected route of flight for transit through the CR airspace, must be stated in the application.

The application for permission shall be substantiated by copies of the following documents:

- Certificate of Airworthiness or a Permit to Fly, including established operational limitations,
- Noise Certificate (if issued),
- Certificate of Registration,
- proof of validity of certificate of airworthiness (if not part of certificate of airworthiness),
- proof of the third party liability insurance certificate,
- other relevant information (e.g. permission delivery address - the permission may be sent by e-mail).

The application for the overflight permission shall be delivered at least five (5) working days before intended aircraft entry into the CR airspace.

Note: obtaining a permit to enter the airspace of the Czech Republic does not replace a permit for flying display purposes or other aeronautical activity see point **GEN 1.2 para 9**.

Applicants for permission for test flights within the meaning of § 15 of Act No. 49/1997 Coll., as amended, must be simultaneously issued with a Consent to conduct test flights. In this case, the application must be submitted well in advance of the intended entry into the airspace of the Czech Republic. It is recommended that you submit your request at least thirty (30) days in advance. Requirements are contained in directive CAA-TI-010-n/99.

1.2.6.3 Above mentioned applications must be delivered to the following address:

Civil Aviation Authority
K letišti 1149/23
161 00 Praha 6

Tel: +420 225 422 709
+420 225 421 729
E-mail: ti@caa.gov.cz

1.2.6.4 Zahraniční ultralehká letadla (např. microlights a další druhy sportovních létajících zařízení včetně sportovních padáků) mohou využívat vzdušný prostor ČR bez povolení pouze za těchto podmínek:

- druh sportovního létajícího zařízení je v souladu s odpovídající charakteristikou podle § 81 odst. 8 zákona č. 49/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů resp. § 24 vyhlášky č. 108/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů,
- ultralehké letadlo má platný technický průkaz (např. Osvědčení letové způsobilosti, Povolení k letu nebo jiný rovnocenný dokument) vydaný státem zápisu do rejstříku,
- ultralehké letadlo má platné pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem letadla podle bodu **GEN 1.2 para 1.5**,
- pilot má pro daný typ ultralehkého letadla platný průkaz způsobilosti požadovaný státem zápisu do rejstříku,
- pilot má platné osvědčení zdravotní způsobilosti (pokud není součástí průkazu způsobilosti),
- s ultralehkým letadlem nebudou prováděny lety za úplatu,
- s ultralehkým letadlem nebudou prováděny zkušební lety ve smyslu § 15 zákona č. 49/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů,
- lety budou prováděny podle pravidel VFR den (sportovní padáky VFR den/noc), podle omezení nebo podmínek uvedených v technickém průkazu a v souladu s ostatními podmínkami pro tento provoz platnými v ČR. Podrobné podmínky jsou k dispozici na stránkách:
- Úřadu pro civilní letectví (www.caa.cz/), pro sportovní padáky;
- Letecké amatérské asociace ČR (www.laa.cz), pro ostatní druhy;
- všechny lety ve vzdušném prostoru ČR včetně příletů a odletů na/z území ČR musí být prováděny podle platných předpisů a postupů (viz např. AIP ČR **GEN 1.2** a **ENR 1.10**).

1.2.7 LETY ZAHRANIČNÍCH POSÁDEK, JEJICHŽ PRŮKAZY ZPŮSOBILOSTI JSOU VYDÁNY S OMEZENÍM

1.2.7.1 Držitelé průkazu způsobilosti, vydaného v souladu se standardy ICAO a vydaného ve státě s plným členstvím v JAA nebo na Slovensku v souladu s předpisem JAA-FCL, mohou využívat oprávnění vyplývající z těchto dokladů i ve vzdušném prostoru ČR za stejných podmínek jako ve státě jeho vydání a nepotřebují k tomu souhlas CAA.

1.2.7.2 Držitelé průkazu způsobilosti, který nebyl vydán v souladu se standardy ICAO a byl vydán ve státě, který není s plným členstvím v JAA, musí před vstupem do vzdušného prostoru ČR vyžádat souhlas k jeho využívání při provádění letů v ČR.

1.2.7.2.1 Souhlas může být vydán s časovým, případně jiným omezením.

1.2.7.2.2 Žádost musí být doložena kopií průkazu případně i kopií potvrzení o zdravotní způsobilosti, je-li k průkazu potřeba.

1.2.7.2.3 Žádost musí být doručena nejpozději pět (5) celých pracovních dnů před zamýšleným příletem na adresu:

Úřad pro civilní letectví
K letišti 1149/23
161 00 Praha 6

Fax: +420 224 281 062

1.2.6.4 Foreign ultra light aircraft (e.g. micro lights and other types of sport flying equipment including sporting parachutes) can use the CR airspace without permission under the following conditions only:

- the type of sport flying equipment is in accordance with the corresponding characteristic according to § 81 paragraph 8 of Act No. 49/1997 Coll., as amended, or § 24 of Decree No. 108/1997 Coll., as subsequently amended,
- ultra light aircraft has a valid technical certificate (e.g. certificate of airworthiness, permit to fly or other equivalent document) issued by the State of Registry,
- ultra light aircraft has a valid third party liability insurance certificate according to paragraph **GEN 1.2 para 1.5**,
- pilot has a valid pilot licence for relevant type of ultra light aircraft required by the State of Registry,
- pilot has a valid medical certificate (if not part of the pilot licence),
- ultra light aircraft will not be used for commercial operation flights,
- ultra light aircraft will not be used for test flights, within the meaning of Section 15 of Act No. 49/1997 Coll., as subsequently amended,
- flights will be performed according to VFR/day (sporting parachutes VFR day/night) in accordance with limitations or conditions specified in the technical certificate and in compliance with other conditions applicable for this operation in the Czech Republic. Detailed conditions are available on the following websites:
- Civil Aviation Authority (www.caa.cz/), for sporting parachutes;
- Light Aircraft Association of the Czech Republic (www.laa.cz), for other types;
- All flights within the CR airspace including arrivals to and departures from the CR territory must be performed according to applicable regulations and procedures (e.g. see AIP Czech Republic part **GEN 1.2** and part **ENR 1.10**).

1.2.7 FLIGHT OF FOREIGN CREWS, WHOSE LICENCES ARE ISSUED WITH LIMITATIONS

1.2.7.1 Holders of the licence issued in accordance with the ICAO standards by a JAA full Member State or by Slovakia in accordance with JAA-FCL regulation may exercise the authorisations granted by that licence also in the Czech Republic airspace under the same conditions as in the State in which the licence has been issued. The approval of the Civil Aviation Authority is not required for it.

1.2.7.2 Holders of the licence which has not been issued in accordance with the ICAO standards and has been issued by a non-JAA full Member State shall apply for an approval of the Civil Aviation Authority for making use of the airspace of the Czech Republic before entry into it.

1.2.7.2.1 The approval may be granted with a time or other restriction.

1.2.7.2.2 The application has to contain a copy of the licence and a copy of the medical certificate, if it is necessary to the licence.

1.2.7.2.3 The application must be delivered at least five (5) whole working days before the date of intended flight to the following address:

Civil Aviation Authority
K letišti 1149/23
161 00 Praha 6

Fax: +420 224 281 062



1.2.8 PRŮKAZ ZPŮSOBILOSTI PILOTA VYDANÝ V JINÝCH STÁTECH NEŽ V ČR

1.2.8.1 Pro lety držitelů těchto průkazů ve vzdušném prostoru ČR platí ustanovení JAR-FCL 1.060, nikoliv česká verze tohoto ustanovení. Držitel průkazu způsobilosti obchodního nebo dopravního pilota letounů nebo vrtulníků vydaného v jiných státech než v ČR, a jehož věk není více omezen předpisem platným ve státě vydání průkazu:

- který dosáhl 60. narozenin, nesmí ve vzdušném prostoru ČR vykonávat funkci pilota letadla nasazeného na lety obchodní letecké dopravy, vyjma případů, kdy působí jako člen vícepilotní posádky, a za předpokladu, že je jediným pilotem v letové posádce, který dosáhl věku 60 let.
- který dosáhl 65. narozenin, nesmí ve vzdušném prostoru ČR vykonávat funkci pilota nasazeného na lety obchodní letecké dopravy.

1.2.9 ZVLÁŠTNÍ OBCHODNÍ PROVOZ A LETECKÉ PRÁCE

1.2.9.1 Státní příslušník jiného členského státu Evropské unie nebo právnická osoba se sídlem, ústřední správou nebo hlavní provozovnou své činnosti v jiném členském státě Evropské unie, kteří jsou v tomto členském státě oprávněni provozovat zvláštní obchodní provoz dle nařízení (EU) č. 965/2012 nebo zvláštní provoz dle nařízení (EU) 2018/395 nebo zvláštní provoz dle nařízení (EU) 2018/1976 nebo letecké práce, mohou tyto letecké činnosti dočasně provozovat i na území České republiky.

1.2.9.2 Zahájení provozování výše uvedených činností na území České republiky oznámí osoba podle odstavce **GEN 1.2 para 9.1** nejpozději tři (3) dny předem Úřadu pro civilní letectví.

1.2.9.3 V oznámení musí být uveden:

- a) název a sídlo provozovatele,
- b) typ a poznávací značka letadla,
- c) účel, charakteristika a rozsah provozovaných leteckých činností, a
- d) letiště nebo provozní místo (vyjádřeno GPS souřadnicemi), ze kterého budou letecké činnosti provozovány.

1.2.9.4 Osoba provozující zvláštní obchodní provoz nebo letecké práce na území České republiky podle odstavce **GEN 1.2 para 9.1** je při kontrole povinna prokázat se prohlášením podle Části-ORO k nařízení (EU) č. 965/2012 nebo prohlášením podle Hlavy ADD k nařízení (EU) 2018/395 nebo prohlášením podle Hlavy DEC k nařízení (EU) 2018/1976 nebo oprávněním provozovat letecké práce v jiném členském státě Evropské unie.

1.2.9.5 Ustanovení předchozích odstavců se vztahuje také na státního příslušníka jiného státu nebo právnickou osobu se sídlem, ústřední správou nebo hlavní provozovnou v jiném státě, vyplývá-li to z mezinárodní smlouvy, která je součástí právního řádu.

1.2.9.6 Oznámení se posílá na email:

E-mail: podatelna@caa.gov.cz

1.2.8 PILOT LICENCE ISSUED IN OTHER STATES THAN IN THE CZECH REPUBLIC

1.2.8.1 Provision JAR-FCL 1.060, not the Czech version of this provision, is valid for flights of these licence holders in the airspace of the Czech Republic. The holder of a Commercial or Airline Transport Pilot Licence of aeroplanes or helicopters issued in other states than in the Czech Republic provided that his age is not further limited by aeronautical regulations valid in the state of the licence issue:

- who has attained his 60th birthday, shall not act as a pilot of aircraft engaged in commercial air transportation in the airspace of the Czech Republic except of cases when he acts as a multi-pilot crew member and provided that he is the only one pilot in the flight crew that has attained the age of 60 years.
- who has attained his 65th birthday, shall not act a pilot of aircraft engaged in commercial air transportation in the airspace of the Czech Republic.

1.2.9 COMMERCIAL SPECIALISED OPERATIONS AND AERONAUTICAL WORK

1.2.9.1 A foreign national from another European Union member state or legal entity with registered office, central administration or main business premises at another European Union member state, that are authorised to operate commercial specialised operations in accordance with Regulation (EU) No 965/2012 or specialised operations in accordance with Regulation (EU) 2018/395 or specialised operations in accordance with Regulation (EU) 2018/1976 or aeronautical work in this European Union member state, can temporarily operate aeronautical activity also in the Czech Republic.

1.2.9.2 Commencement of operation the above mentioned activities in the Czech Republic will be notified by the person in accordance with paragraph **GEN 1.2 para 9.1** at least three (3) days in advance to the Civil Aviation Authority.

1.2.9.3 Notification shall include:

- a) name and registered office of the operator,
- b) type and registration of aircraft,
- c) purpose, nature and extent of the aeronautical activities, and
- d) the airport or operating site (in GPS coordinates) from which aeronautical activities will be operated.

1.2.9.4 The person operating the commercial specialised operations or aeronautical work in the Czech Republic according to paragraph **GEN 1.2 para 9.1** is obliged to submit a declaration according to Part-ORO to Regulation No 965/2012 or declaration according to Subpart ADD to Regulation (EU) 2018/395 or declaration according to Subpart DEC to Regulation No 2018/1976 or permission for operation of the aeronautical work in another European Union member state in case of an inspection.

1.2.9.5 Provisions of previous paragraphs are also applied to a foreign national from another state or legal entity whose registered office, central administration or main business premises are based at another state, if it results from international treaty that is a part of legal order.

1.2.9.6 Notification shall be sent to email:

E-mail: podatelna@caa.gov.cz

**GEN 1.5 PALUBNÍ PŘÍSTROJE, VYBAVENÍ A LETOVÁ
DOKUMENTACE**
**GEN 1.5 AIRCRAFT INSTRUMENTS, EQUIPMENT AND FLIGHT
DOCUMENTS**
1.5.1 VYBAVENÍ LETADEL ODPOVÍDAČEM SSR
1.5.1 EQUIPMENT OF AIRCRAFT BY SSR TRANSPONDER
1.5.1.1 Vybavení odpovídačem SSR v Módu S
1.5.1.1 Equipment of Aircraft by SSR Mode S Transponder
**1.5.1.1.1 Vybavení odpovídačem SSR v Módu S s funkcností
Enhanced Surveillance**
**1.5.1.1.1 Equipment of Aircraft by SSR Mode S Transponder
with Enhanced Surveillance functionality**

Vybavení a provozování odpovídačů v Módu S s funkcností „Enhanced Surveillance“ (EHS) je povinné pro všechny lety IFR ve FIR Praha pro letadla s pevnými křídly s maximální schválenou vzletovou hmotností převyšující 5700 kg nebo s maximální cestovní pravou vzdušnou rychlostí větší než 250 kt (463 km/h).

The carriage and operation of Mode S transponders with Enhanced Surveillance functionality (EHS) is mandatory in the FIR Praha for fixed-wing aircraft operating IFR flights with maximum approved take-off mass exceeding 5700 kg or with maximum true airspeed exceeding 250 kt (463 km/h).

**1.5.1.1.2 Vybavení odpovídačem SSR v Módu S s funkcností
Elementary Surveillance**
**1.5.1.1.2 Equipment of Aircraft by SSR Mode S Transponder
with Elementary Surveillance functionality**

Vybavení a provozování odpovídačů v Módu S na úrovni 2 s funkcností “Elementary Surveillance” (ELS) (včetně SI-kódu) je povinné pro následující druhy letadel letících podle pravidel IFR a VFR v níže stanovených vzdušných prostorech:

The carriage and operation of Mode S level 2 transponders with Elementary Surveillance functionality (ELS) (including SI-code) is mandatory for aircraft operating IFR and VFR flights in airspace defined below:

- IFR lety ve FIR Praha:
 - a) vrtulníky bez ohledu na MTOW;
 - b) letouny s maximální schválenou vzletovou hmotností 5700 kg a méně nebo s maximální cestovní pravou vzdušnou rychlostí 250 kt (463 km/h) a méně;
- VFR lety ve FIR Praha nad FL 95;
- VFR lety v TMA Praha a CTR Ruzyně.

- IFR flights in the FIR Praha:
 - a) helicopters disregarding MTOW;
 - b) aeroplanes with maximum approved take-off mass 5700 kg or less, or with maximum true airspeed 250 kt (463 km/h) or less;
- VFR flights in the FIR Praha above FL 95;
- VFR flights in the TMA Praha and CTR Ruzyně.

**1.5.1.2 Vybavení odpovídačem SSR v módu A s hlášením
tlakové nadmořské výšky v módu C**
**1.5.1.2 Equipment of Aircraft by SSR Transponder with a
Mode A with Mode C pressure-altitude reporting**

1.5.1.2.1 Vybavení odpovídačem SSR schopným odpovídat na dotazy v módu A ve 4096 kódech s hlášením tlakové nadmořské výšky v módu C je povinné ve FIR Praha do FL 95 (s výjimkou TMA Praha / CTR Ruzyně), pro následující druhy letadel:

1.5.1.2.1 The carriage of SSR Transponder capable to reply to Mode A interrogations on 4096 codes with Mode C pressure-altitude reporting is mandatory in FIR Praha below FL 95 (with exemption of the TMA Praha / CTR Ruzyně) for aircraft operating the following flights:

- všechna motorová letadla a balóny provádějící lety VFR v a nad FL 60 nebo v a nad nadmořskou výškou 5000 ft (1500 m) AMSL, je-li převodní hladina FL 70,
- všechna letadla provádějící traťový let VFR v noci.
- všechna letadla provádějící let VFR v MTMA/MCTR Kbely.

- all powered aircraft and balloons operating VFR flights at or above FL 60, or altitude at or above 5000 ft (1500 m) AMSL, if transition level is FL 70,
- all aircraft operating VFR en-route flights at night.
- all aircraft operating VFR flights at MTMA/MCTR Kbely.

1.5.1.3 Výjimky
1.5.1.3 Exemptions

1.5.1.3.1 Výjimka z požadavku na vybavení odpovídačem SSR v módu S ELS se tímto uděluje provozovatelům letadel na lety balónů a vzducholodí, prováděné v CTR Ruzyně.

1.5.1.3.1 Exemptions from the requirement to carry a SSR mode S ELS transponder is hereby granted to the aircraft operators for the flights of balloons and airships in the CTR Ruzyně.

1.5.1.3.2 Následující výjimky budou udělovány případ od případu, mají časově omezený charakter a budou podle potřeby opětovně přezkoumávány a definovány:

1.5.1.3.2 The following exemptions will be granted on a case-by-case basis, are only temporary in nature and will be reviewed and redefined as necessary:

- výjimky z módu S ELS/EHS: pro jednotlivé lety prováděné za účelem letových testů nebo letů letadel z výroby nebo letů přelétávajících do a z opraven,
- výjimky z módu S EHS: pro letadla vybavená odpovídačem módu S, jejichž avionika však neumožňuje získat a vysílat úplnou sadu požadovaných “Downlink Aircraft Parameters” (DAPs), nebo pro která je za určitým účelem zaručena výjimka z požadavku na vybavení.

- Exemptions from Mode S ELS/EHS: for single flights conducted for the purposes of flight-testing, or delivery, and transit into and out of maintenance bases,
- Exemptions from Mode S EHS: for aircraft equipped with SSR Mode S transponder but where the avionics do not permit the extraction and transmission of the full set of required Downlink Aircraft Parameters (DAPs) or when an exemption from the requirement is granted for a specific purpose.

1.5.1.3.3 Letadla, kterým je udělena výjimka z požadavku na vybavení odpovídačem v Módu S ELS, musí být vybavena odpovídačem SSR schopným odpovídat na dotazy v Módu A ve 4096 kódech s hlášením tlakové nadmořské výšky v Módu C.

1.5.1.3.3 Aircraft provided with the exemption from the requirement to carry a Mode S ELS transponder shall be equipped with SSR transponder capable to reply to Mode A interrogations on 4096 codes with Mode C pressure-altitude reporting.

1.5.1.3.4 Výjimku z povinnosti vybavení odpovídačem SSR v Módu A/C může s ohledem na provozní situaci povolit příslušné stanoviště ATC na základě žádosti posádky letadla předložené před vstupem do jeho prostoru zodpovědnosti.

1.5.1.3.4 An exemption from mandatory carriage of a SSR Mode A/C transponder can be approved by the respective ATC unit with regards to traffic situation on crew’s request prior to entering its area of responsibility.

1.5.1.3.5 Státní letadla, která nejsou vybavena odpovídačem v módu S ELS/EHS, jsou trvale vyňata z povinnosti vybavení odpovídačem v módu S ELS/EHS. Povinnost vybavenosti odpovídačem v módu A/C je však platná i pro státní letadla.

1.5.1.3.5 State aircraft which are not equipped with an SSR mode ELS/EHS transponder are permanently exempted from SSR Mode ELS/EHS transponder equipment obligation. Obligation to be equipped with an A/C transponder is valid for state aircraft anyway.

1.5.2 Automatický závislý přehledový systém - vysílání (ADS-B)**1.5.2.1 Požadavky na vybavení ADS-B**

1.5.2.1.1 V souladu s prováděcím nařízením Komise (EU) platí pro lety ve FIR Praha povinnost vybavení ADS-B. Požadavky na vybavení a schopnost letadla vysílat ADS-B OUT jsou uvedeny v Prováděcím nařízení Komise (EU) č. 1207/2011, ve zněních pozdějších předpisů. Veškerá vysílaná data, včetně těch, která jsou nad rámec minimálních požadavků definovaných v nařízení, musejí být certifikována.

1.5.2.2 Systémové požadavky na ADS-B

1.5.2.2.1 Systémové požadavky na zařízení ADS-B pro letadla s povinností vybavy ADS-B OUT dle Prováděcího nařízení Komise (EU) č. 1207/2011, ve zněních pozdějších předpisů, jsou uvedeny v European Aviation Safety Agency (EASA) CS ACNS Subpart D, Section 4.

1.5.2.2.2 Systémové požadavky na zařízení ADS-B pro letadla, na která se nevztahuje povinnost vybavy ADS-B OUT dle Prováděcího nařízení Komise (EU) č. 1207/2011, ve zněních pozdějších předpisů, se vztahuje jedna z následujících směrnic:

- a) European Aviation Safety Agency (EASA) CS ACNS Subpart D, Section 4; nebo
- b) Federal Aviation Administration (FAA) Title 14 Code of Federal Regulations (14 CFR) section 91.227 nebo AC No. 20-165B (nebo jiný nahrazující dokument) - Airworthiness Approval of ADS-B; nebo
- c) European Aviation Safety Agency (EASA) CS-STAN.

1.5.2.2.2.1 Provozovatelé zařízení schopných funkce ADS-B OUT, která nesplňují požadavky ani jedné z výše uvedených směrnic, musejí:

- a) Zaručit, že letadlo bude vždy vysílat hodnotu 0 (nula) v jednom a/nebo více následujících indikátorů výkonnostní způsobilosti: NUCp (pouze pro zařízení ADS-B verze 0), NIC a/nebo SIL, nebo
- b) zajistit přerušování vysílání dat ze zařízení ADS-B.

1.5.2.3 Výjimky

1.5.2.3.1 Státní letadla jsou vyňata z povinnosti vybavení ADS-B, platí ovšem povinnost vybavení odpovídačem v módu A/C, jak je uvedeno v článku **GEN 1.5 para 1.3.5**.

1.5.3 POŽADOVANÉ RADIOVÉ VYBAVENÍ**1.5.3.1 Vybavení radiostanic s kanálovou separací 8.33 kHz**

1.5.3.1.1 V souladu s požadavky podle ICAO Evropských (EUR) regionálních doplňkových postupů (ICAO Doc 7030) a Nařízení Komise (EU) č.1079/2012 ze dne 16. listopadu 2012, kterým se stanoví rozestup kanálů hlasové komunikace, je požadováno povinné vybavení radiovým zařízením VHF COM schopným kanálové separace 8.33 kHz od FL 0 výše. Uvedené se vztahuje na všechny kmitočty provozované ve vzdušném prostoru České republiky.

1.5.3.1.2 Letadla nevybavená radiostanicí s kanálovou separací 8.33 kHz nemohou vstoupit do vzdušného prostoru České republiky.

1.5.3.1.3 Ve vzdušném prostoru ČR je pro všechny lety IFR vyžadováno vybavení alespoň dvěma radiokomunikačními soupravami VHF COM pro obousměrné spojení, včetně záložního zařízení pro poslech a vysílání s možností rozestupu kanálů 8.33 kHz.

1.5.3.2 Výjimky

1.5.3.2.1 Státní letadla, která jsou jen občasnými uživateli českého vzdušného prostoru, jsou trvale vyjmuta z povinného vybavení 8.33 kHz za předpokladu, že jsou schopna komunikovat na UHF kmitočtu.

1.5.2 Automatic Dependent Surveillance - Broadcast (ADS-B)**1.5.2.1 ADS-B equipage requirements**

1.5.2.1.1 In accordance with the Commission (EU) implementing regulation, ADS-B equipment is required for flights in FIR Praha. The requirements for ADS-B OUT equipage can be found in the European Commission Implementing Regulation (EU) 1207/2011 and subsequent amendments. All data items provided, even those over and above what is specified by the regulation, shall be verified.

1.5.2.2 ADS-B system requirements

1.5.2.2.1 For aircraft required to equip with ADS-B OUT per European Commission Implementing Regulation (EU) No 1207/2011 and subsequent amendments the applicable requirements are European Aviation Safety Agency (EASA) CS ACNS Subpart D, Section 4.

1.5.2.2.2 For aircraft not required to equip with ADS-B OUT per European Commission Implementing Regulation (EU) No 1207/2011 and subsequent amendments the ADS-B OUT systems shall comply with one of the standards below:

- a) European Aviation Safety Agency (EASA) CS ACNS Subpart D, Section 4; or
- b) Federal Aviation Administration (FAA) Title 14 Code of Federal Regulations (14 CFR) section 91.227 or AC No 20-165B (or replacement) - Airworthiness Approval of ADS-B; or
- c) European Aviation Safety Agency (EASA) CS-STAN.

1.5.2.2.2.1 Owners of ADS-B OUT systems that are unable to meet the requirements above, must:

- a) Ensure that the aircraft always transmits a value of 0 (zero) for one or more of the following position quality indicators: NUCp (only for ADS-B version 0 units), NIC and/or SIL, or
- b) disable ADS-B transmission.

1.5.2.3 Exceptions

1.5.2.3.1 State aircraft are exempted from the ADS-B equipment obligation, but the A/C mode transponder equipment obligation applies, as specified in article **GEN 1.5 para 1.3.5**.

1.5.3 RADIO EQUIPMENT REQUIREMENTS**1.5.3.1 Equipment of Aircraft by 8.33 kHz channel spacing radio**

1.5.3.1.1 In accordance with the requirements of the ICAO Doc 7030 and Commission Implementing Regulation (EU) No. 1079/2012 of 16 November 2012, laying down requirements for voice channels spacing, the carriage and operation of 8.33 kHz channel spacing VHF COM radio equipment is mandatory from FL 0 above. The measure applies to all frequencies operating in the airspace of the Czech Republic.

1.5.3.1.2 Aircraft not carrying 8.33 kHz spacing radio equipment cannot enter the airspace of the Czech Republic.

1.5.3.1.3 Aircraft operating under IFR in the airspace of the Czech Republic shall be equipped with at least two VHF COM radio communication systems for two-way communication, including backup devices for listening and broadcasting with channels spacing 8.33 kHz.

1.5.3.2 Exceptions

1.5.3.2.1 State aircraft which are infrequent users of the Czech airspace are permanently exempted from the 8.33 kHz channel spacing carriage requirement, provided that they are able to communicate using UHF.

Poznámka: Občasným uživatelem se rozumí ten, jehož letový čas ve vzdušném prostoru 8.33 nepřesáhne za rok přibližně 30 hodin na letadlo.

1.5.3.2.1.1 Neřízené lety VFR státních letadel, která nejsou vybavena 8.33 a hodlají vstoupit do CTR Ruzyně, resp. TMA Praha, musí nejméně 15 minut před vstupem do těchto vzdušných prostorů ATS vyžádat od stanoviště Praha FIC aktuální informaci o provozním UHF kmitočtu příslušného stanoviště ATC (Ruzyně TWR nebo Praha APP).

1.5.3.2.1.2 Neřízené lety VFR státních letadel, která nejsou vybavena 8.33 a hodlají vstoupit do CTR Karlovy Vary, CTR Mošnov, CTR Tuřany, resp. TMA Karlovy Vary, TMA Ostrava, TMA Brno, musí nejméně 15 minut před vstupem do těchto vzdušných prostorů ATS vyžádat od stanoviště Praha FIC aktuální informaci o provozním VKV kmitočtu místně příslušného stanoviště ATC.

1.5.3.2.1.3 Lety státních letadel, která nejsou vybavena 8.33 a hodlají odletět z LKPR nebo z letiště, které se nachází v CTR Ruzyně, musí nejméně 15 minut před předpokládanou žádostí o spouštění pohonných jednotek požádat telefonicky Ruzyně TWR o aktuální informaci o provozním UHF kmitočtu a volací značce příslušného stanoviště ATS, pokud tuto informaci pro odlet nezískaly už při přeletu.

1.5.3.2.1.4 Lety státních letadel, která nejsou vybavena 8.33 a hodlají odletět z LKKV, LKMT, LKTB nebo z letiště, které se nachází v příslušné CTR, musí nejméně 15 minut před předpokládanou žádostí o spouštění pohonných jednotek požádat telefonicky místně příslušnou TWR o aktuální informaci o provozním VKV kmitočtu a volací značce příslušného stanoviště ATS, pokud tuto informaci pro odlet nezískaly už při přeletu.

1.5.3.3 Požadavky na odolnost palubních přijímačů proti VKV FM rozhlasu

1.5.3.3.1 Ve FIR Praha nesmějí po 1. lednu 2001 pokračovat v provozu letadla, jejichž navigační vybavení nevyhovuje požadavkům na odolnost proti rušení pro přijímací systém ILS a VOR v Annex 10, Vol. 1, ust. 3.1.4 a 3.3.8.

Výjimka: Státní letadla s navigačním vybavením, které nevyhovuje výše uvedeným standardům, mohou pokračovat v činnosti ve FIR Praha za podmínky, že jsou pro let po trati vybavena jiným zařízením RNAV, které vyhovuje RNP 5 v souladu s doplňkovými regionálními postupy v ICAO Doc 7030, EUR RAC Část 15.

1.5.3.3.2 Ve FIR Praha nebyly dosud zjištěny interference a prostory, kde rušení palubních přijímačů s nižší imunitou je nad limity nyní stanovené v ICAO Annex 10. Přes tuto skutečnost žádáme uživatele, aby jakékoliv problémy s interferencí při jejich provozu ve FIR Praha hlásili na adresu:

Ministerstvo dopravy
Odbor civilního letectví
nábřeží Ludvíka Svobody 12
P.O.Box 9
110 15 Praha 1

Ve zprávě uveďte následující informace:

- Kmitočet, na kterém bylo rušení zjištěno
- polohu a letovou hladinu / výšku letadla
- imatrikulační značku letadla
- datum a čas (UTC), kdy bylo rušení zjištěno
- popis interferenčního signálu (např. hudba, řeč, jiný šum atd.)

Note: Infrequent user is one defined as not exceeding about 30 hours flying time per aircraft per year in the 8.33 airspace.

1.5.3.2.1.1 Uncontrolled VFR flights of 8.33 non-equipped state aircraft intending to enter the CTR Ruzyně or TMA Praha, are obliged to request current information about the operational UHF frequency of the appropriate ATS Unit (i.e. Ruzyně TWR or Praha APP) from Praha FIC at least 15 minutes before they enter the ATS airspace concerned.

1.5.3.2.1.2 Uncontrolled VFR flights of 8.33 non-equipped state aircraft intending to enter the CTR Karlovy Vary, CTR Mošnov, CTR Tuřany or TMA Karlovy Vary, TMA Ostrava, TMA Brno, are obliged to request current information about the operational VHF frequency of the locally appropriate ATC unit from Praha FIC at least 15 minutes before they enter the ATS airspace concerned.

1.5.3.2.1.3 The flights of 8.33 non-equipped state aircraft intending to depart from LKPR or from an aerodrome located within the CTR Ruzyně, are obliged to request by phone Ruzyně TWR for current information about the operational UHF frequency and call sign of the appropriate ATS unit at least 15 minutes before they ask for the start-up approval, except they have received the information for the departure during their arrival.

1.5.3.2.1.4 The flights of 8.33 non-equipped state aircraft intending to depart from LKKV, LKMT, LKTB or from an aerodrome located within the appropriate CTR, are obliged to request by phone the locally appropriate TWR for current information about the operational VHF frequency and call sign of the appropriate ATS unit at least 15 minutes before they ask for the start-up approval, except they have received the information for the departure during their arrival.

1.5.3.3 Requirements for FM Broadcast immunity of airborne receivers

1.5.3.3.1 In the FIR Praha, aircraft with NAV equipment not complying with the applicable interference immunity performance requirements for ILS localiser and VOR receiving systems (ref. ICAO Annex 10, Vol. I., paragraphs 3.1.4. and 3.3.8) are not allowed to continue to operate after 1st January 2001.

Exception: State Aircraft with NAV equipment not complying with above referred ICAO standards may continue operations within the FIR Praha with the proviso, that they are equipped with suitable other RNAV equipment (meeting RNP 5 in accordance with ICAO Doc 7030 Regional Supplementary Procedures, EUR-RAC Section 15), for the en-route part of the flight.

1.5.3.3.2 In the FIR Praha, up to now no interference problems have been detected and there have been no areas identified within the services volumes of ILS and VOR equipment, where interference to less immune aircraft receivers was above the present ICAO Annex 10 limits. Nevertheless, users are requested to report to the:

Ministry of Transport
Civil Aviation Department
nábřeží Ludvíka Svobody 12
P.O.Box 9
110 15 Praha 1

any interference problems possibly experienced during their operations within the FIR Praha. The report should include the following information:

- frequency on which interference was experienced
- position and level / height of the aircraft
- aircraft registration mark
- date and time (UTC) of the experienced interference
- description of the interfering signal (e.g. music, speech, language, other noise, etc.)

1.5.4 POVINNÉ VYBAVENÍ A PROVOZOVÁNÍ ACAS II VE VZDUŠNÉM PROSTORU ČESKÉ REPUBLIKY

1.5.4.1 Všechna civilní letadla s pevným křídlem a turbínovými pohonnými jednotkami provádějící lety ve vzdušném prostoru České republiky, která mají maximální vzletovou hmotnost vyšší než 5700 kg nebo maximální schválenou konfiguraci sedadel pro více než 19 cestujících, musí být vybavena ACAS II.

1.5.5 POŽADAVKY RVSM

1.5.5.1 S výjimkou vyznačeného vzdušného prostoru, kde jsou vykonávány přechodové úkoly RVSM, budou uvnitř EUR RVSM vzdušného provozu povolena do provozu pouze RVSM schválená letadla a RVSM neschválená státní letadla.

1.5.5.2 RVSM schválená letadla jsou taková, pro která provozovatel obdržel RVSM schválení, buď od státu, kde sídlí, nebo od státu, ve kterém je letadlo registrováno.

1.5.5.3 Průvodní materiál k letové způsobilosti, trvalému udržování letové způsobilosti a provozní praxi a postupům pro EUR RVSM vzdušný prostor je obsažen v Joint Aviation Authorities (JAA) Temporary Guidance Leaflet (TGL) č. 6, Revision 1 a ICAO EUR Regional Supplementary Procedures (Doc 7030/4 - EUR).

1.5.5.4 S výjimkou státních letadel je RVSM schválení požadováno pro provoz letadel v RVSM vzdušném prostoru ve FIR Praha, jak je popsán v **ENR 2.1**.

Poznámka: Opatření použitelná pro provoz civilních letadel neschválených pro RVSM v EUR RVSM vzdušném prostoru, kde jsou prováděny RVSM přechodové úkoly jsou stejná, jako je popsáno v ICAO EUR Regional Supplementary Procedures (Doc 7030/4 - EUR).

1.5.6 Navigace založená na výkonnosti (PBN)

1.5.6.1 Pro IFR lety prováděné nad FL95 ve FIR Praha musí být provozovatelé všech letadel, s výjimkou státních, vybaveni minimálně pro provoz podle PBN specifikace RNAV-5 v souladu s požadavky uvedenými v ICAO Doc 7030 Regionální doplňkové postupy. Požadavky na vybavení PBN pro tratě SID, STAR a přiblížovací postupy jsou uvedeny v části AD u jednotlivých letišť.

1.5.4 THE MANDATORY CARRIAGE AND OPERATION OF ACAS II IN THE AIRSPACE OF THE CZECH REPUBLIC

1.5.4.1 All civil fixed-wing turbine-engined aircraft operating in the airspace of the Czech Republic, having a maximum take-off mass exceeding 5700 kg or maximum approved passenger seating configuration of more than 19, must be equipped with ACAS II.

1.5.5 RVSM REQUIREMENTS

1.5.5.1 Except for designated airspace where RVSM transition tasks are carried out, only RVSM approved aircraft and non-RVSM approved State aircraft shall be permitted to operate within the EUR RVSM airspace.

1.5.5.2 RVSM approved aircraft are those aircraft for which the Operator has obtained and RVSM approval, either from the State in which the operator is based, or from the State in which the aircraft is registered.

1.5.5.3 Guidance material on the airworthiness, continued airworthiness and the operational practices and procedures for the EUR RVSM airspace is provided in the Joint Aviation Authorities (JAA) Temporary Guidance Leaflet (TGL) Number 6, Revision 1, and the ICAO EUR Regional Supplementary Procedures (Doc 7030/4 - EUR).

1.5.5.4 Except for State aircraft, RVSM approval is required for aircraft to operate in the RVSM airspace within the FIR Praha, as described in **ENR 2.1**.

Note: The provisions applicable to non-RVSM approved civil operations in EUR RVSM airspace where RVSM transition tasks are carried out are as specified in the ICAO EUR Regional Supplementary Procedures (Doc 7030/4 - EUR).

1.5.6 Performance based navigation (PBN)

1.5.6.1 Other than state aircraft operating according IFR rules within the FIR Praha above FL95 shall be equipped for operations according to the PBN specification RNAV-5 in accordance with the requirements specified in the ICAO Doc 7030 Regional supplementary procedures. Requirements for PBN equipment for SID, STAR and approach procedures are given in the AD part for each aerodrome.

1.7.3 ANNEX 3 (dvacáté vydání) – Meteorologická služba pro mezinárodní leteckou navigaci

ICAO PŘEDPIS

L 3 – Meteorologie

PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

HLAVA 5

5.5 Mimořádná pozorování z letadel.

Nad rámec podmínek ICAO bod SERA.12005 prováděcího nařízení (EU) č. 923/2012 stanoví, že příslušné úřady, je-li to nezbytné, stanoví, o kterých dalších podmínkách musí všechna letadla, kdykoli se s nimi dostanou do střetu nebo je pozorují, předávat hlášení.

HLAVA 7 (a Doplňky 6 a 9)

7.4.1 (6.2.1, 1.1 b) a 1.2 b)) Výstrahy a varovné signály na stíh větru nejsou vydávány.

Doplňek 3

4.3.5 Dráhová dohlednost pro místní pravidelné a mimořádné zprávy je určována na základě maximální intenzity (100 procent) dráhového osvětlení.

1.7.4 ANNEX 4 (jedenácté vydání) – Letecké mapy

ICAO PŘEDPIS

L 4 – Letecké mapy

PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

HLAVA 4

V ČR se v současné době ustanovení Hlavy 4 neuplatňují.

HLAVA 8

V ČR se v současné době ustanovení Hlavy 8 neuplatňují.

HLAVA 12

V ČR se v současné době ustanovení Hlavy 12 neuplatňují.

HLAVA 13, ustanovení 13.6.1(i)

V ČR se tento požadavek neuplatňuje.

HLAVA 14

V ČR se v současné době ustanovení Hlavy 14 neuplatňují.

HLAVA 16

V ČR se v současné době ustanovení Hlavy 16 neuplatňují.

HLAVA 18

V ČR se v současné době ustanovení Hlavy 18 neuplatňují.

HLAVA 19

V ČR se v současné době ustanovení Hlavy 19 neuplatňují.

HLAVA 21, ustanovení 23.9.3.1

V ČR se požadavky bodů 1, 3, 5c a 6 neuplatňují.

1.7.5 ANNEX 5 (páté vydání) – Předpis pro používání měřicích jednotek v letovém a pozemním provozu

ICAO PŘEDPIS

L 5 – Předpis pro používání měřicích jednotek v letovém a pozemním provozu

PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

NIL

1.7.3 ANNEX 3 (Twentieth Edition) – Meteorological Service for International Air Navigation

ICAO REGULATION

L 3 – Meteorology

CZECH REPUBLIC REGULATION

CHAPTER 5

5.5 Special aircraft observations.

In addition to ICAO conditions, point SERA.12005 of Implementing Regulation (EU) No 923/2012 specifies that competent authorities shall prescribe as necessary other conditions which shall be reported by all aircraft when encountered or observed.

CHAPTER 7 (and Appendix 6 and 9)

7.4.1 (6.2.1, 1.1 b) a 1.2 b)) Wind shear warnings and alerts are not issued.

Appendix 3

4.3.5 RVR for local routine and special report is determined on the basis of maximum intensity (100 per cent) of the runway lighting.

1.7.4 ANNEX 4 (Eleventh Edition) – Aeronautical Charts

ICAO REGULATION

L 4 – Aeronautical Charts

CZECH REPUBLIC REGULATION

CHAPTER 4

In the Czech Republic provisions of Chapter 4 are not applied.

CHAPTER 8

In the Czech Republic provisions of Chapter 8 are not applied.

CHAPTER 12

In the Czech Republic provisions of Chapter 12 are not applied.

CHAPTER 13, paragraph 13.6.1 (i)

In the Czech Republic this provision is not applied.

CHAPTER 14

In the Czech Republic provisions of Chapter 14 are not applied.

CHAPTER 16

In the Czech Republic provisions of Chapter 16 are not applied.

CHAPTER 18

In the Czech Republic provisions of Chapter 18 are not applied.

CHAPTER 19

In the Czech Republic provisions of Chapter 19 are not applied.

CHAPTER 21, paragraph 23.9.3.1

In the Czech Republic requirements of items 1, 3, 5c and 6 are not applied.

1.7.5 ANNEX 5 (Fifth Edition) – Units of Measurement To Be Used in Air and Ground Operations

ICAO REGULATION

L 5 – Units of Measurement To Be Used in Air and Ground Operations

CZECH REPUBLIC REGULATION

NIL

1.7.6 ANNEX 6 – Provoz letadel, Část I (dvanácté vydání) – Mezinárodní obchodní letecká doprava – Letadla

ICAO PŘEDPIS

L 6/I – Provoz letadel

PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

Hlava 2 - Působnost

2.2

Pro provoz letounů a vrtulníků provozovateli oprávněnými k provádění obchodní letecké dopravy platí nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ve znění pozdějších změn.

Pro neobchodní provoz letounů, vrtulníků, kluzáků a balónů, které nespádají do Přílohy II k nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008, se použijí požadavky nařízení (EU) č. 965/2012 ve znění pozdějších změn.

Pro zvláštní provoz letounů a vrtulníků, které nespádají do Přílohy II k nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008, se použijí požadavky nařízení (EU) č. 965/2012 ve znění pozdějších změn.

Pro ostatní provoz se použijí příslušná ustanovení předpisů řady L 6.

Hlava 4 - Letový provoz

4.3.8.1 Plnění paliva s cestujícími na palubě

Dodatečný požadavek EU:

Plnění paliva s cestujícími na palubě je podle evropské legislativy možné s výjimkou paliva typu Avgas.

Hlava 6 - Přístroje, vybavení letounu a letová dokumentace

6.11 Vybavení letounů s přetlakovými kabinami meteorologickým radarem

Letouny s přetlakovými kabinami, které přepravují cestující, musí být vybaveny provozuschopným meteorologickým radarem, když tyto letouny letí v oblastech, kde by se mohly v noci nebo za podmínek vyžadujících let podle přístrojů setkat s bouřkami nebo potenciálně nebezpečnými meteorologickými podmínkami, zjištěnými palubním meteorologickým radarem.

Použije se také pro:

- a) letouny s MCTOM větší než 5 700 kg bez přetlakové kabiny a
- b) letouny s MOPSC větší než devět bez přetlakové kabiny.

6.20.2; 6.20.3 Požadavky na odpovídače hlásící tlakovou nadmořskou výšku

Pro letouny v režimu EU se nestanovuje požadavek na přesnost měření tlakové nadmořské výšky.

Hlava 11 - Příručky, doklady a záznamy

11.4.3 Palubní deník

Popsaný palubní deník se musí uschovat tak, aby byly k dispozici úplné záznamy o vykonaných letech v posledních 3 měsících.

1.7.7 ANNEX 6 – Provoz letadel, Část II (jedenácté vydání) – Mezinárodní všeobecné letectví – Letadla

ICAO PŘEDPIS

L 6/II – Provoz letadel

PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

Hlava 2 - Působnost

2.2

1.7.6 ANNEX 6 – Operation of Aircraft, Part I (Twelfth Edition) – International Commercial Air Transport – Aeroplanes

ICAO REGULATION

L 6/I – Operation of Aircraft

CZECH REPUBLIC REGULATION

Chapter 2 - Applicability

2.2

For operations performed by operators authorised for commercial air transport (CAT) operation with airplanes and helicopters, Regulation (EU) No 965/2012, as amended, applies.

For non-commercial air (NCO) operations with aeroplanes, helicopters, sailplanes and balloons not specified in Annex II of Regulation (ES) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council, requirements of the Regulation (EU) No 965/2012, as amended, apply.

For specialised (SPO) operations with aeroplanes and helicopters not specified in Annex II of Regulation (ES) No 216/2008, requirements of the Regulation (EU) No 965/2012, as amended, apply.

For other operations apply appropriate national regulations L 6.

Chapter 4 - Flight Operations

4.3.8.1 Refuelling with passengers on board

Additional EU requirements:

Refuelling with passengers on board is allowed in the European regulatory system except for Avgas type fuels.

Chapter 6 - Aeroplane Instruments, Equipment and Flight Documents

6.11 Pressurized aeroplanes when carrying passengers weather radar

Pressurized aeroplanes when carrying passengers should be equipped with operative weather radar whenever such aeroplanes are being operated in areas where thunderstorms or other potentially hazardous weather conditions, regarded as detectable with airborne weather radar, may be expected to exist along the route either at night or under instrument meteorological conditions.

It is used also for:

- a) non-pressurised aeroplanes with an MCTOM of more than 5 700 kg; and
- b) non-pressurised aeroplanes with an MOPSC of more than nine.

6.20.2; 6.20.3 Requirements for pressure-altitude reporting transponders

There is no requirement for resolution to measure pressure-altitude for aeroplanes in EU.

Chapter 11 - Manuals, logs and records

11.4.3 Journey Log Book

Completed journey log book should be retained to provide a continuous record of the last three months' operations.

1.7.7 ANNEX 6 – Operation of Aircraft, Part II (Eleventh Edition) – International General Aviation – Aeroplanes

ICAO REGULATIONS

L 6/II – Operation of Aircraft

CZECH REPUBLIC REGULATION

Chapter 2 - Applicability

2.2



Pro provoz letounů a vrtulníků provozovateli oprávněnými k provádění obchodní letecké dopravy platí nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ve znění pozdějších změn.

Pro neobchodní provoz letounů, vrtulníků, kluzáků a balónů, které nespádají do Přílohy II k nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008, se použijí požadavky nařízení (EU) č. 965/2012 ve znění pozdějších změn.

Pro zvláštní provoz letounů a vrtulníků, které nespádají do Přílohy II k nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008, se použijí požadavky nařízení (EU) č. 965/2012 ve znění pozdějších změn.

Pro ostatní provoz se použijí příslušná ustanovení předpisů řady L 6.

1.7.8 ANNEX 6 – Provoz letadel, Část III (jedenácté vydání) – Mezinárodní provoz – Vrtulníky

ICAO PŘEDPIS

L 6/III – Provoz letadel

PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

Hlava 2 - Působnost

2.2

Pro provoz letounů a vrtulníků provozovateli oprávněnými k provádění obchodní letecké dopravy platí nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ve znění pozdějších změn.

Pro neobchodní provoz letounů, vrtulníků, kluzáků a balónů, které nespádají do Přílohy II k nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008, se použijí požadavky nařízení (EU) č. 965/2012 ve znění pozdějších změn.

Pro zvláštní provoz letounů a vrtulníků, které nespádají do Přílohy II k nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008, se použijí požadavky nařízení (EU) č. 965/2012 ve znění pozdějších změn.

Pro ostatní provoz se použijí příslušná ustanovení předpisů řady L 6.

1.7.9 ANNEX 7 (šesté vydání) – Poznávací značky letadel

ICAO PŘEDPIS

L 7 – Aircraft Nationality and Registration Marks

PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

2. Klasifikace letadel

2.3 Opatření není v ČR zavedeno

2.8 Přidělení poznávací značky

2.8.1 Letecký rejstřík ČR přidělí poznávací značku civilnímu letadlu na základě žádosti.

2.8.2 V případě zapsání prvního letadla daného typu/verze (modelu) do leteckého rejstříku ČR, musí být se žádostí o přidělení poznávací značky, pokud tak nebylo zajištěno držitelem typového osvědčení nebo uznání typu, na náklady žadatele předložena průvodní technická dokumentace včetně zajištěné změnové služby. Průvodní technická dokumentace zahrnuje:

- Letovou příručku
- Instrukce pro zachování letové způsobilosti
- Ilustrovaný kusovník
- Základní seznam minimálního vybavení (MMEL), pokud je vydán,
- Seznam povolených odchylek na draku (CDL), pokud je vydán a
- Příručku nakládání a vyvažování, pokud je vydána.

For operations performed by operators authorised for commercial air transport (CAT) operation with airplanes and helicopters, Regulation (EU) No 965/2012, as amended, applies.

For non-commercial air (NCO) operations with aeroplanes, helicopters, sailplanes and balloons not specified in Annex II of Regulation (ES) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council, requirements of the Regulation (EU) No 965/2012, as amended, apply.

For specialised (SPO) operations with aeroplanes and helicopters not specified in Annex II of Regulation (ES) No 216/2008, requirements of the Regulation (EU) No 965/2012, as amended, apply.

For other operations apply appropriate national regulations L 6.

1.7.8 ANNEX 6 – Operation of Aircraft, Part III (Eleventh Edition) – International Operations – Helicopters

ICAO REGULATION

L 6/III – Operation of Aircraft

CZECH REPUBLIC REGULATION

Chapter 2 - Applicability

2.2

For operations performed by operators authorised for commercial air transport (CAT) operation with airplanes and helicopters, Regulation (EU) No 965/2012, as amended, applies.

For non-commercial air (NCO) operations with aeroplanes, helicopters, sailplanes and balloons not specified in Annex II of Regulation (ES) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council, requirements of the Regulation (EU) No 965/2012, as amended, apply.

For specialised (SPO) operations with aeroplanes and helicopters not specified in Annex II of Regulation (ES) No 216/2008, requirements of the Regulation (EU) No 965/2012, as amended, apply.

For other operations apply appropriate national regulations L 6.

1.7.9 ANNEX 7 (Sixth Edition) – Aircraft Nationality and Registration Marks

ICAO REGULATION

L 7 – Aircraft Nationality and Registration Marks

CZECH REPUBLIC REGULATION

2. Classification of Aircraft

2.3 Not applied in the CR

2.8 Nationality and registration mark allocation

2.8.1 Nationality and registration mark is allocated to civil aircraft by the Register of the Czech Republic on the basis of an application.

2.8.2 In case of entering the first aircraft of a given type/version (model) on the Register of the Czech Republic the supporting engineering documentation shall be submitted, unless provided by the Type Certificate or Type Acceptance Certificate holder, along with the application for the allocation of a nationality and registration mark at the applicant's expense, including amendment service provided. The supporting engineering documentation shall include:

- Flight Manual
- Instructions for Continued Airworthiness
- Illustrated Parts Catalogue
- Master Minimum Equipment List (MMEL), where applicable
- Configuration Deviation List (CDL), where applicable
- Loading and Balancing Manual, where applicable

2.8.3 V případě zapsání prvního letadla daného typu/verze (modelu) typově osvědčeného podle předpisové základny v kategorii Transport, Commuter nebo Normal vybaveného jednou nebo více pohonnými turbínovými jednotkami do leteckého rejstříku ČR, musí být se žádostí o přidělení poznávací značky na náklady žadatele dále zajištěno typové školení inspektorů ÚCL, které se bude konat u výrobce nebo u jiné oprávněné organizace pro výcvik.

2.8.4 Před vydáním Osvědčení letové způsobilosti musí být letadlo zapsáno do leteckého rejstříku ČR. Toto ustanovení se netýká letů prováděných za účelem výrobních zkoušek sériově vyráběných letadel a pro vydání exportního osvědčení letové způsobilosti.

1.7.10 ANNEX 8 (třinácté vydání) – Letová způsobilost letadel
ICAO PŘEDPIS

L 8 – Letová způsobilost letadel

PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

NIL

1.7.11 ANNEX 9 (šestnácté vydání) – Zjednodušení formalit
ICAO PŘEDPIS

L 9 – Zjednodušení formalit

PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

NIL

1.7.12 ANNEX 10 – Letecká telekomunikace, Svazek I (osmé vydání) – Radionavigační prostředky

ICAO PŘEDPIS

L 10/I – Předpis o civilní letecké telekomunikační službě – Radionavigační prostředky

PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

NIL

1.7.13 ANNEX 10 – Předpis o civilní letecké telekomunikační službě, Svazek II (sedmé vydání) – Spojovací postupy

ICAO PŘEDPIS

L 10/II – Předpis o civilní letecké telekomunikační službě – Spojovací postupy

PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

HLAVA 5

5.2.1.4.1 Vysílání čísel.

Ustanovení je s určitými rozdíly provedeno v bodě SERA.14035 prováděcího nařízení (EU) č. 923/2012. Odpovídající text nařízení Unie je následující (rozdíly oproti standardu ICAO jsou podtrženy):

(SERA.14035)

5.2.1.7.3.2.3 Ustanovení je s určitým rozdílem provedeno v bodě SERA.14055 prováděcího nařízení (EU) č. 923/2012. Odpovídající text nařízení Unie je následující (rozdíly oproti standardu ICAO jsou podtrženy):

SERA.14055 Radiotelefonní postupy

b) 2) Při odpovědi na výše uvedené volání se použije volací znak vysílající stanice následovaný volacím znakem odpovídající stanice, což se považuje za žádost k pokračování ve vysílání vysílající stanicí. U předání spojení v rámci jednoho stanoviště ATS může být volací znak stanoviště ATS vynechán, pokud tak povolí příslušný úřad.

2.8.3 In case of entering the first aircraft of a given type/version (model) type certificated in accordance with the certification basis in Transport, Commuter or Normal category and equipped with one or more turbine power-units on the Register of the Czech Republic, the type training of the CAA CZ inspectors at the applicant's expense must be arranged along with the application for the allocation for a nationality and registration mark.

2.8.4 Prior to the issuance of a Certificate of Airworthiness the aircraft shall be entered on the Register of the Czech Republic. This provision does not apply to flights conducted for the purpose of production flight tests of the series manufactured aircraft and for the issuance of an Export Certificate of Airworthiness.

1.7.10 ANNEX 8 (Thirteenth Edition) – Airworthiness of Aircraft
ICAO REGULATION

L 8 – Airworthiness of Aircraft

CZECH REPUBLIC REGULATION

NIL

1.7.11 ANNEX 9 (Sixteenth Edition) – Facilitation
ICAO REGULATION

L 9 – Facilitation

CZECH REPUBLIC REGULATION

NIL

1.7.12 ANNEX 10 – Aeronautical Telecommunications, Volume I (Eighth Edition) – Radio Navigation Aids

ICAO REGULATION

L 10/I – Aeronautical Telecommunications – Radio Navigation Aids

CZECH REPUBLIC REGULATION

NIL

1.7.13 ANNEX 10 – Aeronautical Telecommunications, Volume II (Seventh Edition) – Communication Procedures including those with PANS status

ICAO REGULATION

L 10/II – Aeronautical Telecommunications – Communication Procedures including those with PANS status

CZECH REPUBLIC REGULATION

CHAPTER 5

5.2.1.4.1 Transmission of numbers.

The provision is transposed in point SERA.14035 of Implementing Regulation (EU) No 923/2012 with some differences. The corresponding text of Union Regulation is as follows (differences with regard to ICAO Standard are underlined):

(SERA.14035)

5.2.1.7.3.2.3 The provision is transposed in point SERA.14055 of Implementing Regulation (EU) No 923/2012 with a difference. The corresponding text of Union Regulation is as follows (differences with regard to ICAO Standard are underlined):

SERA.14055 Radiotelephony procedures

b) 2) The reply to the above calls shall use the call sign of the station calling, followed by the call sign of the station answering, which shall be considered an invitation to proceed with transmission by the station calling. For transfers of communication within one ATS unit, the call sign of the ATS unit may be omitted, when so authorised by the competent authority.

1.7.14 ANNEX 10 – Předpis o civilní letecké telekomunikační službě, Svazek III (druhé vydání) – Komunikační systémy

ICAO PŘEDPIS

L 10/III – Předpis o civilní letecké telekomunikační službě – Komunikační systémy

PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

NIL

1.7.15 ANNEX 10 – Předpis o civilní letecké telekomunikační službě, Svazek IV (páté vydání) – Přehledový a protisrážkový systém

ICAO PŘEDPIS

L 10/IV – Předpis o civilní letecké telekomunikační službě – Přehledový a protisrážkový systém

PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

HLAVA 4 – PALUBNÍ PROTISRÁŽKOVÉ SYSTÉMY

Požadavky na protisrážkový systém jsou v ČR prováděny evropským nařízením Komise (EU) 2017/373, které zatím neimplementovalo patřičná ustanovení k zavedení ACAS X (ustanovení CNS.TR.100 (d)).

1.7.16 ANNEX 10 – Předpis o civilní letecké telekomunikační službě, Svazek V (třetí vydání) – Použití leteckých rádiových kmitočtů

ICAO PŘEDPIS

L 10/V – Předpis o civilní letecké telekomunikační službě – Použití leteckých rádiových kmitočtů

PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

NIL

1.7.17 ANNEX 10 – Předpis o civilní letecké telekomunikační službě, Svazek VI (první vydání) – Komunikační systémy a spojovací postupy související s C2 spojem systémů dálkově řízených letadel

ICAO PŘEDPIS

L 10/VI – Předpis o civilní letecké telekomunikační službě – Komunikační systémy a spojovací postupy související s C2 spojem systémů dálkově řízených letadel

PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

NIL

1.7.18 ANNEX 11 (patnácté vydání) – Letové provozní služby

ICAO PŘEDPIS

L 11 – Letové provozní služby

PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

HLAVA 1 - DEFINICE

Letadlo

ČR: Zařízení schopné vyvozovat síly nesoucí jej v atmosféře z reakcí vzduchu, které nejsou reakcemi vůči zemskému povrchu.

Poznámka: Za letadlo se považuje podle Vyhlášky MDS č. 108/1997 Sb. ze dne 23.4.1997 i sportovní létající zařízení, vyjma sportovního padáku.

1.7.14 ANNEX 10 – Aeronautical Telecommunications, Volume III (Second Edition) – Communication Systems

ICAO REGULATION

L 10/III – Aeronautical Telecommunications – Communication Systems

CZECH REPUBLIC REGULATION

NIL

1.7.15 ANNEX 10 – Aeronautical Telecommunications, Volume IV (Fifth Edition) – Surveillance and Collision Avoidance Systems

ICAO REGULATION

L 10/IV – Aeronautical Telecommunications, Volume IV – Surveillance and Collision Avoidance Systems

CZECH REPUBLIC REGULATION

CHAPTER 4 – AIRBORNE COLLISION AVOIDANCE SYSTEM

Requirements for collision avoidance system in the Czech Republic are implemented by the Commission Implementing Regulation (EU) 2017/373. This regulation has not yet implemented specific provisions for introduction of ACAS X (provision CNS.TR.100 (d)).

1.7.16 ANNEX 10 – Aeronautical Telecommunications, Volume V (Third Edition) – Aeronautical Radio Frequency Spectrum Utilization

ICAO REGULATION

L 10/V – Aeronautical Telecommunications, Volume V – Aeronautical Radio Frequency Spectrum Utilization

CZECH REPUBLIC REGULATION

NIL

1.7.17 ANNEX 10 – Aeronautical Telecommunications, Volume VI (First Edition) – Communication Systems and Procedures Relating to Remotely Piloted Aircraft Systems C2 Link

ICAO REGULATION

L 10/VI – Aeronautical Telecommunications, Volume VI – Communication Systems and Procedures Relating to Remotely Piloted Aircraft Systems C2 Link

CZECH REPUBLIC REGULATION

NIL

1.7.18 ANNEX 11 (Fifteenth Edition) – Air Traffic Services

ICAO REGULATION

L 11 – Air Traffic Services

CZECH REPUBLIC REGULATION

CHAPTER 1 - DEFINITIONS

Aircraft

CR: Any machine that can derive support in the atmosphere from the reactions of the air other than the reactions of the air against the earth's surface.

Note: Except sporting parachute, the sporting flying equipment is considered as an aircraft according to Decree of the Ministry of Transport and Communications No. 108/1997 Coll., on 23. 4. 1997.

Výraz „letadlo“ používaný v kontextu předpisu může mít také význam pilot, velitel letadla, letadlo nebo let.

HLAVA 2 - VŠEOBECNÁ USTANOVENÍ

2.6.1 Klasifikace vzdušných prostorů

Možnost výjimky. Prováděcí nařízení (EU) č. 923/2012 bod SERA.6001 umožňuje, aby letadlo překročilo rychlostní omezení 250 kt, pokud je to povoleno příslušným úřadem pro druhy letadel, které z technických nebo bezpečnostních důvodů nemohou této rychlosti dosáhnout.

HLAVA 3 - SLUŽBA ŘÍZENÍ LETOVÉHO PROVOZU

3.3.4 Letová povolení

Letová povolení vydávaná stanovišti řízení letového provozu musí zajišťovat rozstupy:

- 1) mezi všemi lety ve vzdušných prostorech tříd A a B;
- 2) mezi lety IFR ve vzdušných prostorech tříd C, D a E;
- 3) mezi lety IFR a lety VFR ve vzdušném prostoru třídy C;
- 4) mezi lety IFR a zvláštními lety VFR;
- 5) mezi zvláštními lety VFR, pokud není příslušným úřadem předepsáno jinak; s výjimkou případů, kdy pilot letadla o to požádá a pilot druhého letadla s tím vysloví souhlas, a jestliže je tak předepsáno příslušným úřadem v případech uvedených v písmeni (b) výše, smí se ve vzdušném prostoru tříd D a E vydat povolení k letu bez zajištění rozstupu pro určitou část letu ve výšce pod 3 050 m (10 000 ft) při stoupání nebo klesání, probíhající ve dne v meteorologických podmínkách pro let za viditelnosti.

3.7.3.1 Opakování povolení a informace vztahující se k bezpečnosti

Letová posádka musí při hlasovém spojení zopakovat řídicímu letového provozu instrukce a části letového povolení vztahující se k bezpečnosti. Následující položky musí být zopakovány vždy:

- i) traťová letová povolení;
- ii) povolení a instrukce vstoupit na dráhu, přistát na dráze, vzletět z dráhy, vyčkávat v blízkosti dráhy, křižovat, pojíždět a pojíždět zpět po dráze; a
- iii) dráha v používání, nastavení výškoměru, SSR kódy, nově přidělené komunikační kmitočty, instrukce o hladinách, instrukce o kurzech a rychlostech; a
- iv) převodní hladiny, kdykoli jsou vydány řídicím nebo obsaženy v rozhlasovém vysílání ATIS.

3.7.3.1.1

Ostatní povolení nebo instrukce, včetně podmínečných povolení a pokynů pro pojiždění, musí být zopakovány nebo potvrzeny způsobem jasně ukazujícím, že jim bylo rozuměno a že budou splněny.

HLAVA 5 - POHOTOVOSTNÍ SLUŽBA

5.1.3 Aplikace

ČR: Dojde-li ke stavu nouze u letadla v době, kdy je řízeno letištní řídicí věží nebo přibližovacím stanovištěm řízení, musí toto stanoviště ihned o tom uvědomit záchranné koordinační středisko, které okamžitě uvědomí oblastní středisko řízení letového provozu Praha nebo stanoviště poskytující letové provozní služby na nejbližším veřejném letišti, vyjma, kdy se uvědomění záchranného koordinačního střediska nebo oblastního střediska řízení letového provozu Praha nepožaduje, protože povaha nouze je taková, že by to bylo nadbytečné.

DODATEK N - Letištní letová informační služba (AFIS)

ČR: Rezervováno

DODATEK S - Poskytování informací známému provozu na letištích, kde nejsou poskytovány ATS

ČR: Rezervováno

Term “the aircraft” used in the context of the rules may also mean pilot, pilot in command, aircraft or flight.

CHAPTER 2 - GENERAL

2.6.1 Classification of airspaces

Exemption possibility. Implementing Regulation (EU) No 923/2012 paragraph SERA.6001 allows aircraft to exceed the 250 kt speed limit where approved by the competent authority for aircraft types, which for technical or safety reasons, cannot maintain this speed.

CHAPTER 3 - AIR TRAFFIC CONTROL SERVICE

3.3.4 Clearances issued by ATC units

Clearances issued by air traffic control units shall provide separation:

- 1) between all flights in airspace Classes A and B;
- 2) between IFR flights in airspace Classes C, D and E;
- 3) between IFR flights and VFR flights in airspace Class C;
- 4) between IFR flights and special VFR flights;
- 5) between special VFR flights unless otherwise prescribed by the competent authority; except that, when requested by the pilot of an aircraft and agreed by the pilot of the other aircraft and if so prescribed by the competent authority for the cases listed under (b) above in airspace Classes D and E, a flight may be cleared subject to maintaining own separation in respect of a specific portion of the flight below 3 050 m (10 000 ft) during climb or descent, during day in visual meteorological conditions.

3.7.3.1 Read-back of clearances and safety-related information

The flight crew shall read back to the air traffic controller safety-related parts of ATC clearances and instructions which are transmitted by voice. The following items shall always be read back:

- i. ATC route clearances;
- ii) clearances and instructions to enter, land on, take off from, hold short of, cross, taxi and backtrack on any runway; and
- iii) runway-in-use, altimeter settings, SSR codes, newly assigned communication channels, level instructions, heading and speed instructions; and
- iv) transition levels, whether issued by the controller or contained in ATIS broadcasts.

3.7.3.1.1

Other clearances or instructions, including conditional clearances and taxi instructions, shall be read back or acknowledged in a manner to clearly indicate that they have been understood and will be complied with.

CHAPTER 5 - ALERTING SERVICE

5.1.3 Application

CR: In the event of a state of emergency arising to an aircraft while it is under the control of an aerodrome control tower or approach control unit, such unit shall notify immediately to rescue coordination centre which shall in turn notify area control centre Praha or ATS unit of nearest public aerodrome, except that notification of rescue coordination centre or area control centre Praha shall not be required when the nature of the emergency is such that the notification would be superfluous.

ATTACHMENT N - Aerodrome Flight Information Service

CR: Reserved

ATTACHMENT S - Provided of information to known traffic at the airport, where is not provided ATS

CR: Reserved

1.7.19 ANNEX 12 (osmé vydání) – Pátrání a záchrana

PŘEDPIS ICAO

L 12 – Předpis o pátrání a záchraně v civilním letectví

PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

NIL

**1.7.20 ANNEX 13 (dvanácté vydání) – Odborné zjišťování
příčin leteckých nehod a incidentů**

PŘEDPIS ICAO

L 13 – Předpis o odborném zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů

PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

NIL

**1.7.21 ANNEX 14 – Letiště, Svazek I (deváté vydání) –
Navrhování a provoz letiště**

PŘEDPIS ICAO

L 14 – Letiště

PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

HLAVA 1 – VŠEOBECNĚ

1.1 Definice

Plachtařský pás

ČR: Plocha, publikovaná v letištní mapě (Aerodrome chart) příslušného letiště, určená pro vzlety a přistání kluzáků a vzlety vlečných letadel.

1.2.2 Ustanovení Předpisu L 14 musí být aplikována, pokud z kontextu výslovně nevyplývá něco jiného, na všechna veřejná letiště v souladu s požadavky článku 15 Úmluvy o mezinárodním civilním letectví. [...]

ČR: Ustanovení Předpisu L 14 musí být aplikována, pokud z kontextu výslovně nevyplývá něco jiného, na všechna letiště v souladu s požadavky článku 15 Úmluvy o mezinárodním civilním letectví. [...]

HLAVA 2 – ÚDAJE O LETIŠTÍCH

2.7.1 Na každém letišti musí být zřízeno jedno nebo více míst pro předletovou zkoušku výškoměru.

ČR: Na letišti kódového čísla 3 nebo 4 musí být zřízeno jedno nebo více míst pro předletovou zkoušku výškoměru.

2.9.3 K dosažení souladu s ust. 2.9.1 a 2.9.2 musí být prováděny prohlídky pohybové plochy denně, nejméně jedenkrát, kde kódové číslo je 1 nebo 2 a nejméně dvakrát, kde kódové číslo je 3 nebo 4.

ČR: K dosažení souladu s ust. 2.9.1 a 2.9.2 musí být prováděny prohlídky pohybové plochy denně, nejméně jedenkrát, kde kódové číslo je 1 nebo 2 a nejméně čtyřikrát, kde kódové číslo je 3 nebo 4.

HLAVA 3 – FYZICKÉ VLASTNOSTI LETIŠŤ

3.5.3 Koncová bezpečnostní plocha musí přesahovat za konec pásu RWY minimálně do vzdálenosti 90 m, kde:

- kódové číslo je 3 nebo 4; a
- kódové číslo je 1 nebo 2 a RWY je přístrojová.

Minimální délka uvedená v tomto ustanovení může být zkrácena, pokud je zastavěn zádržný systém, v návaznosti na specifikaci návrhu systému a odsouhlasení Státu.

ČR: Koncová bezpečnostní plocha musí přesahovat za konec pásu RWY minimálně do vzdálenosti:

1.7.19 ANNEX 12 (Eight Edition) – Search and Rescue

ICAO REGULATION

L 12 – Search and Rescue

CZECH REPUBLIC REGULATION

NIL

**1.7.20 ANNEX 13 (Twelfth Edition) – Aircraft Accident and
Incident Investigation**

ICAO REGULATION

L 13 – Aircraft Accident and Incident Investigation

CZECH REPUBLIC REGULATION

NIL

**1.7.21 ANNEX 14 – Aerodromes, Volume I (Ninth Edition) –
Aerodrome Design and Operations**

ICAO REGULATION

L 14 – Aerodromes

CZECH REPUBLIC REGULATION

CHAPTER 1. GENERAL

1.1 Definitions

Glider strip – Not applicable

CR: Area, published in the Aerodrome chart of the appropriate aerodrome, intended for gliders landings and take-offs and towplanes take-offs.

1.2.2 The specifications, unless otherwise indicated in a particular context, shall apply to all aerodromes open to public use in accordance with the requirements of Article 15 of the Convention. [...]

CR: The specifications, unless otherwise indicated in a particular context, shall apply to all aerodromes in accordance with the requirements of Article 15 of the Convention. [...]

CHAPTER 2. AERODROME DATA

2.7.1 One or more pre-flight altimeter check locations shall be established for an aerodrome.

CR: One or more pre-flight altimeter check locations shall be established only for aerodromes of code number 3 or 4.

2.9.3 To facilitate compliance with 2.9.1 and 2.9.2, inspections of the movement area shall be carried out each day at least once where the code number is 1 or 2 and at least twice where the code number is 3 or 4.

CR: To facilitate compliance with 2.9.1 and 2.9.2, inspections of the movement area shall be carried out each day at least once where the code number is 1 or 2 and at least four where the code number is 3 or 4.

CHAPTER 3. PHYSICAL CHARACTERISTICS

3.5.3 A runway end safety area shall extend from the end of a runway strip to a distance of at least 90 m where:

- the code number is 3 or 4; and
- the code number is 1 or 2 and the runway is an instrument one.

If an arresting system is installed, the above length may be reduced, based on the design specification of the system, subject to acceptance by the State.

CR: A runway end safety area shall extend from the end of a runway strip to a distance:

- a) 240 m tam, kde kódové číslo je 3 nebo 4;
- b) 120 m tam, kde kódové číslo je 1 nebo 2 a RWY je přístrojová;

V případě, že koncová bezpečnostní plocha nemůže dosahovat výše uvedených vzdáleností a vzdálenost tak musí být zkrácená, musí provozovatel letiště provést letecko-provozní studii k identifikaci nebezpečí a po jejím odsouhlasení ÚCL zavést přiměřená opatření ke snížení souvisejících rizik. Minimální délka uvedená v tomto ustanovení může být dále zkrácena, pokud je zastavěn zádržný systém, v návaznosti na specifikaci návrhu systému a odsouhlasení ÚCL.

3.5.4 Koncová bezpečnostní plocha by měla, pokud je to možné, přesahovat za konec pásu RWY minimálně do vzdálenosti:

- 240 m tam, kde kódové číslo je 3 nebo 4; nebo kratší, kde je zastavěn zádržný systém;
- 120 m tam, kde kódové číslo je 1 nebo 2 a RWY je přístrojová; nebo kratší, kde je zastavěn zádržný systém;
- 30 m tam, kde kódové číslo je 1 nebo 2 a RWY je nepřístrojová

ČR: Bez ohledu na možnosti zkrácení délky koncové bezpečnostní plochy uvedené v ust. 3.5.3 musí koncová bezpečnostní plocha sahat od konce pásu RWY minimálně do vzdálenosti 90 m bez výjimky tam, kde je RWY přístrojová.

HLAVA 5 – VIZUÁLNÍ NAVIGAČNÍ PROSTŘEDKY

5.3.20.1 Stop příčky musí být zřízeny na všech vyčkávacích místech RWY, která je určena k použití za podmínek RVR nižší než 350 m vyjma případu, kdy:

[...]

ČR: Stop příčky musí být zřízeny na všech vyčkávacích místech RWY, která je určena k použití za podmínek RVR nižší než 300 m vyjma případu, kdy:

[...]

5.3.20.2 Stop příčka musí být zřízena na každém vyčkávacím místě RWY, která bude používána za podmínek RVR mezi 350 m až 550 m, vyjma případu, kdy:

[...]

ČR: Stop příčka musí být zřízena na každém vyčkávacím místě RWY, která bude používána za podmínek RVR mezi 300 m až 550 m, vyjma případu, kdy:

[...]

5.3.21.1 Když je RWY určena pro provoz za RVR 350 m a menší a na mezilehlých vyčkávacích místech nejsou zřízeny stop příčky, musí být zřízena návěstidla mezilehlých vyčkávacích míst.

ČR: Když je RWY určena pro provoz za RVR 300 m a menší a na mezilehlých vyčkávacích místech nejsou zřízeny stop příčky, musí být zřízena návěstidla mezilehlých vyčkávacích míst.

5.3.28.1 Návěstidla vyčkávacího místa na komunikaci musí být zřízena na každém vyčkávacím místě na komunikaci před RWY určené pro provoz v podmínkách RVR nižších než 350 m.

ČR: Návěstidla vyčkávacího místa na komunikaci musí být zřízena na každém vyčkávacím místě na komunikaci před RWY určené pro provoz v podmínkách RVR nižších než 300 m.

- a) 240 m where the code number is 3 or 4;
- b) 120 m where the code number is 1 or 2 and the runway is an instrument;

If a runway end safety area can not reach the above lengths and length must be reduced, the aerodrome operator must perform aeronautical study to identify risks and after its approval by CAA the aerodrome operator implement appropriate measures to reduce the associated risks. If an arresting system is installed, the above length may be further reduced, based on the design specification of the system, subject to acceptance by the CAA.

3.5.4 A runway end safety area should, as far as practicable, extend from the end of a runway strip to a distance of at least:

- 240 m where the code number is 3 or 4; or a reduced length when an arresting system is installed;
- 120 m where the code number is 1 or 2 and the runway is an instrument one; or a reduced length when an arresting system is installed; and
- 30 m where the code number is 1 or 2 and the runway is a non-instrument one.

CR: Regardless of the possibility of reduce length of runway end safety area specified in 3.5.3, a runway end safety area must extend from the end of a runway strip to a distance of at least 90 m without exception, where the runway is an instrument.

CHAPTER 5. VISUAL AIDS FOR NAVIGATION

5.3.20.1 A stop bar shall be provided at every runway-holding position serving a runway when it is intended that the runway will be used in runway visual range conditions less than a value of 350 m, except where:

[...]

CR: A stop bar shall be provided at every runway-holding position serving a runway when it is intended that the runway will be used in runway visual range conditions less than a value of 300 m except where:

[...]

5.3.20.2 A stop bar shall be provided at every runway-holding position serving a runway when it is intended that the runway will be used in runway visual range conditions of values between 350 m and 550 m, except where:

[...]

CR: A stop bar shall be provided at every runway-holding position serving a runway when it is intended that the runway will be used in runway visual range conditions of values between 300 m and 550 m, except where:

[...]

5.3.21.1 Except where a stop bar has been installed, intermediate holding position lights shall be provided at an intermediate holding position intended for use in runway visual range conditions less than a value of 350 m.

CR: Except where a stop bar has been installed, intermediate holding position lights shall be provided at an intermediate holding position intended for use in runway visual range conditions less than a value of 300 m.

5.3.28.1 A road-holding position light shall be provided at each road-holding position serving a runway when it is intended that the runway will be used in runway visual range conditions less than a value of 350 m.

CR: A road-holding position light shall be provided at each road-holding position serving a runway when it is intended that the runway will be used in runway visual range conditions less than a value of 300 m.

5.5.1 Značky musí být křehké. [...]

ČR: Značky, vyjma pozemních, musí být křehké. [...]

HLAVA 6 – VIZUÁLNÍ PROSTŘEDKY PRO ZNAČENÍ PŘEKÁŽEK

6.2.3.3 Objekt musí být barevně označen střídavými kontrastními pruhy, jestliže:

[...]

Pruhy musí být kolmé k nejdelšímu rozměru a mít šíři 1/7 nejdelšího rozměru objektu nebo 30 m, podle toho, který rozměr je menší. Barvy pruhů musí kontrastovat s pozadím, proti kterému budou pozorovány. Musí být použity oranžová a bílá s výjimkou, kde tyto barvy nejsou výrazné při pozorování proti pozadí. Pruhy na okrajích objektu musí být tmavší barvy. (Viz Obr. 6-1 a 6-2.)

ČR: Pokud ÚCL nestanoví jinak, objekt musí být barevně označen střídavými kontrastními pruhy, jestliže:

[...]

Značení objektů s hlavní osou svislou musí být provedeno v hladinách, přičemž v každé hladině se provede minimálně 5 pruhů o celkové výšce nejméně 20 m. Do výšky objektu 120 m se provede minimálně 1 hladina, do výšky 180 m minimálně 2 hladiny a při výškách nad 180 m se provede na každých 60 m výšky objektu další hladina značení. První hladina je vždy na vrcholu objektu (viz obr. 6-2a).

Barvy pruhů musí kontrastovat s pozadím, proti kterému budou pozorovány. Musí být použity oranžová a bílá s výjimkou, kde tyto barvy nejsou výrazné při pozorování proti pozadí. Pruhy na okrajích objektu musí být tmavší barvy. (Viz Obr. 6-1 a 6-2a, 6-2b a 6-2c.)

HLAVA 9 – VIZUÁLNÍ PROVOZNÍ SLUŽBY, ZAŘÍZENÍ A INSTALACE

9.10.1 Z důvodu zvýšení bezpečnosti je žádoucí, aby na letišti byl zřízen plot nebo jiná vhodná zábrana

ČR: Tam, kde je hlavní RWY přístrojová, je z důvodu zvýšení bezpečnosti žádoucí, aby na letišti byl zřízen plot nebo jiná vhodná zábrana

HLAVA 10 – ÚDRŽBA LETIŠTĚ

10.5.8 Systém preventivní údržby ... za podmínek dráhové dohlednosti menší než 350 m musí zajistit, že:

[...]

ČR: Systém preventivní údržby za podmínek dráhové dohlednosti menší než 300 M musí zajistit, že:

[...]

10.5.9 Systém preventivní údržby na pojezdové dráze určené pro provoz za podmínek dráhové dohlednosti menší než 350 m. ...

ČR: Systém preventivní údržby na pojezdové dráze určené pro provoz za podmínek dráhové dohlednosti menší než 300 m

1.7.22 ANNEX 14 – Letiště, Svazek II (páté vydání) – Heliporty

PŘEDPIS ICAO

L 14H – Heliporty

PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

HLAVA 1 – VŠEOBECNĚ

5.5.1 Markers shall be frangible. [...]

CR: Markers shall be frangible, except boundary markers. [...]

CHAPTER 6. VISUAL AIDS FOR DENOTING OBSTACLES

6.2.3.3 An object should be coloured to show alternating contrasting bands if:

[...]

The bands should be perpendicular to the longest dimension and have a width approximately 1/7 of the longest dimension or 30 m, whichever is less. The colours of the bands should contrast with the background against which they will be seen. Orange and white should be used, except where such colours are not conspicuous when viewed against the background. The bands on the extremities of the object should be of the darker colour. (See Figures 6-1 and 6-2.)

CR: If the CAA does not provides otherwise, an object should be coloured to show alternating contrasting bands if:

[...]

Marking of objects with the main axis vertical shall be made in levels. Minimally 5 bands with overall height at least 20 m shall be made for each level. Minimally 1 level of markings shall be made on object with height up to 120 m, minimally 2 levels shall be made for objects from 120 m to 180 m. On objects higher than 180 m additional level of markings shall be made for every 60 m of object height. The first level is always on the top of the object (see figure 6-2a).

The colours of the bands should contrast with the background against which they will be seen. Orange and white should be used, except where such colours are not conspicuous when viewed against the background. The bands on the extremities of the object should be of the darker colour. (See Figures 6-1 and 6-2a, 6-2b and 6-2c.)

CHAPTER 9. AERODROME OPERATIONAL SERVICES, EQUIPMENT AND INSTALLATIONS

9.10.1 A fence or other suitable barrier shall be provided on an aerodrome to prevent

CR: Where the primary runway is an instrument, a fence or other suitable barrier shall be provided on an aerodrome to prevent

CHAPTER 10. AERODROME MAINTENANCE

10.5.8 The system of preventive maintenance in runway visual range conditions less than a value of 350 m shall have the following objectives:

[...]

CR: The system of preventive maintenance in runway visual range conditions less than a value of 300 M shall have the following objectives:

[...]

10.5.9 The system of preventive maintenance employed for a taxiway intended for use in runway visual range conditions less than a value of 350 m

CR: The system of preventive maintenance employed for a taxiway intended for use in runway visual range conditions less than a value of 300 m

1.7.22 ANNEX 14 – Aerodromes, VOLUME II (Fifth Edition) – Heliports

ICAO REGULATION

L 14H – Heliports

CZECH REPUBLIC REGULATION

CHAPTER 1. GENERAL

1.1. Definice

Helicopter vrtulníkové letecké záchranné služby (HEMS)

ČR: Helicopter na zemi nebo vyvýšený heliport určený pro potřeby HEMS, obvykle situovaný v areálu nemocnice nebo v jeho těsné blízkosti. Pro potřeby HEMS se zřizují dva druhy heliportů:

pracovní – slouží pouze pro přílety a odlety vrtulníku, není vybaven žádným provozním zázemím pro obsluhu vrtulníku,

základnový – slouží jako základna vrtulníku, je vybaven nezbytným provozním zázemím pro obsluhu vrtulníku.

Helicopter HEMS mohou být provozovány pouze za meteorologických podmínek pro lety za viditelnosti.

HLAVA 3 – FYZICKÉ VLASTNOSTI

3.4. Helicopter HEMS

ČR: [....]

1.7.23 ANNEX 15 (šestnácté vydání) – Letecká informační služba

PŘEDPIS ICAO

L 15 – Předpis o letecké informační službě

PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

HLAVA 1

1.2.2 Tíhový model EGM 96 se v ČR neuplatňuje. V ČR se užívá geoidní model "Bpv".

1.2.2.4 Informace o zvlnění geoidu jsou dostupné pouze pro civilní letiště s provozem IFR.

1.7.24 ANNEX 16 – Ochrana životního prostředí

PŘEDPIS ICAO

L 16 – Ochrana životního prostředí

PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

Pro letadla transferovaná pod EASA (Evropská agentura pro bezpečnost letectví) jsou uplatňována ustanovení Annexu 16 v rozsahu specifikovaném nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 2018/1139.

ANNEX 16, SVAZEK I (osmé vydání) – Hluk letadel

PŘEDPIS ICAO

L 16/I – Hluk letadel

PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

Pro letadla netransferovaná pod EASA jsou uplatňovány požadavky předpisu L 16/I bez odchylek od požadavků Annexu 16, Volume I.

ČÁST II, HLAVA 2 – PODZVUKOVÉ PROUDOVÉ LETOUNY – žádost o typové osvědčení podaná před 6. 10. 1977

V EU je provoz letadel spadajících do této Hlavy zakázán od 1. 4. 2002. Zákaz se nevztahuje na letadla, kterým byla udělena zvláštní výjimka.

ANNEX 16, SVAZEK II (páté vydání) – Emise letadlových motorů

PŘEDPIS ICAO

L 16/II – Emise letadlových motorů

1.1 Definitions

Helicopter Emergency Medical Service (HEMS) Helicopter – Not Applicable

CR: HEMS heliport on the ground or elevated HEMS heliport, usually situated in the hospital complex or in the immediate vicinity. For HEMS are established two types of heliports:

operational – used only for arrivals and departures of helicopter, not equipped with any operating equipment for the operation of the helicopter,

basic – used as a base for the helicopter, equipped with the necessary operating equipment for the operation of the helicopter.

HEMS heliports can be operated only for VFR.

CHAPTER 3. PHYSICAL CHARACTERISTICS

3.4 HEMS Helicopter – Not applicable

CR: [....]

1.7.23 ANNEX 15 (Sixteenth Edition) – Aeronautical Information Service

ICAO REGULATION

L 15 – Aeronautical Information Service

CZECH REPUBLIC REGULATION

CHAPTER 1

1.2.2 EGM 96 as a global gravity model is not applied in the Czech Republic. The Czech Republic uses national/local geoid model called "Bpv".

1.2.2.4 Information about geoid undulation is only available for civil aerodromes with IFR operations.

1.7.24 ANNEX 16 – Environmental Protection

ICAO REGULATION

L 16 – Environmental Protection

CZECH REPUBLIC REGULATION

For aircraft which are transferred to EASA (European Aviation Safety Agency) provisions of the Annex 16 in the scope specified in the Regulation of the European Parliament and of the Council (EU) No. 2018/1139 are applied.

ANNEX 16, VOLUME I (Eighth Edition) – Aircraft Noise

ICAO REGULATION

L 16/I – Aircraft Noise

CZECH REPUBLIC REGULATION

For non-transferred aircraft to EASA requirements of the national regulation L 16/I are applied with no differences from provisions of Annex 16, Volume I.

PART II., CHAPTER 2. SUBSONIC JET AEROPLANES – Application for Type Certificate submitted before 6 October 1977

Aircraft falling within this Chapter have been banned from operating within the EU since 1 April 2002, unless they are granted specific exemptions.

ANNEX 16, VOLUME II (Fifth Edition) – Aircraft Engine Emissions

ICAO REGULATION

L 16/II – Aircraft Engine Emissions

PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

Pro letadla netransferovaná pod EASA jsou uplatňovány požadavky předpisu L 16/II bez odchylek od požadavků Annexu 16, Volume II.

ANNEX 16, SVAZEK III (první vydání) – Emise CO2 letounů

PŘEDPIS ICAO

L 16/III – Emise CO2 letounů

PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

NIL

ANNEX 16, SVAZEK IV (druhé vydání) – Program kompenzace a snižování emisí CO2 v mezinárodním civilním letectví (CORSA)

PŘEDPIS ICAO

L 16/IV – Program kompenzace a snižování emisí CO2 v mezinárodním civilním letectví (CORSA)

PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

POŽADAVKY OHLEDNĚ MONITOROVÁNÍ, VYKAZOVÁNÍ A OVĚŘOVÁNÍ

Pravidla Evropské unie platná v této oblasti jsou obsažena zejména ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES. Uvedená směrnice je právním základem pro podrobná ustanovení v této věci obsažená v nařízení Komise (EU) č. 601/2012 a v prováděcích nařízeních Komise (EU) 2018/2066 a 2018/2067.

1.7.25 ANNEX 17 (dvanácté vydání) – Letecká bezpečnost – Ochrana mezinárodního civilního letectví před protiprávními činy

PŘEDPIS ICAO

L 17 – Bezpečnost – Ochrana mezinárodního civilního letectví před protiprávními činy

PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

NIL

1.7.26 ANNEX 18 (čtvrté vydání) – Bezpečná přeprava nebezpečného zboží vzduchem

PŘEDPIS ICAO

L 18 – Bezpečná přeprava nebezpečného zboží vzduchem

PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

NIL

1.7.27 ANNEX 19 – Řízení bezpečnosti (druhé vydání)

PŘEDPIS ICAO

L 19 – Řízení bezpečnosti

PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

NIL

1.7.28 DOC 4444 – Postupy pro letové navigační služby – Uspořádání letového provozu (šestnácté vydání)

PŘEDPIS ICAO

L 4444 – Postupy pro letové navigační služby – Uspořádání letového provozu

PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

HLAVA 1 - DEFINICE

CZECH REPUBLIC REGULATION

For non-transferred aircraft to EASA requirements of the national regulation L 16/II are applied with no differences from provisions of Annex 16, Volume II.

ANNEX 16, VOLUME III (First Edition) – Aeroplane CO2 Emissions

ICAO REGULATION

L 16/III – Aeroplane CO2 Emissions

CZECH REPUBLIC REGULATION

NIL

ANNEX 16, VOLUME IV (Second Edition) – Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSA)

ICAO REGULATION

L 16/IV – Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSA)

CZECH REPUBLIC REGULATION

MONITORING, REPORTING AND VERIFICATION (MRV) REQUIREMENTS

The rules of the European Union applicable in this field are mainly contained in Directive 2003/87/EC of the European Parliament and of the Council. That Directive is the legal basis for the detailed provisions in the matter, contained in Commission Regulation (EU) 601/2012 and in Commission Implementing Regulations (EU) 2018/2066 and 2018/2067.

1.7.25 ANNEX 17 (Twelfth Edition) – Aviation Security – Safeguarding International Civil Aviation against Acts of Unlawful Interference

ICAO REGULATION

L 17 – Security – Safeguarding International Civil Aviation against Acts of Unlawful Interference

CZECH REPUBLIC REGULATION

NIL

1.7.26 ANNEX 18 (Fourth Edition) – The Safe Transport of Dangerous Goods by Air

ICAO REGULATION

L18 – The Safe Transport of Dangerous Goods by Air

CZECH REPUBLIC REGULATION

NIL

1.7.27 ANNEX 19 – Safety Management (Second Edition)

ICAO REGULATION

L 19 – Safety Management

CZECH REPUBLIC REGULATION

NIL

1.7.28 DOC 4444 – Procedures for Air Navigation Services – Air Traffic Management (Sixteenth Edition)

ICAO REGULATION

L 4444 – Procedures for Air Navigation Services – Air Traffic Management

CZECH REPUBLIC REGULATION

CHAPTER 1 - DEFINITIONS

Letadlo

ČR: Zařízení schopné vyvozovat síly nesoucí jej v atmosféře z reakcí vzduchu, které nejsou reakcemi vůči zemskému povrchu.

Poznámka: Za letadlo se považuje podle Vyhlášky MDS č. 108/1997 Sb. ze dne 23.4.1997 i sportovní létající zařízení, vyjma sportovního padáku.

Výraz „letadlo“ používaný v kontextu předpisu může mít také význam pilot, velitel letadla, letadlo nebo let.

Letová poradní služba

Neuplatňuje se

Poradní trať

Neuplatňuje se

Poradní vzdušný prostor

Neuplatňuje se

HLAVA 4 - VŠEOBECNÁ USTANOVENÍ O LETOVÝCH PROVOZNÍCH SLUŽBÁCH

4.9.2 Označení letadel kategorie podle turbulence v úplavu „těžká“

Letadla kategorie turbulence v úplavu „těžká“ musí při prvním radiotelefonním spojení se stanovišti ATS použít slovo „těžká“ („Heavy“), a to bezprostředně za volacím znakem letadla. Pro určitá letadla kategorie turbulence v úplavu „těžká“ identifikovaná příslušným úřadem, např. letadlo A380-800, musí při prvním radiotelefonním spojení se stanovišti ATS použít slovo „SUPER“, a to bezprostředně za volacím znakem letadla.

HLAVA 5 - DRUHY A MINIMA ROZSTUPŮ

5.8.2.1.1 Přilétávající letadla

Pro letadlo přistávající za letadlem A380-800 se musí uplatňovat následující minima:

- STŘEDNÍ letadlo za letadlem A380-800 - 3 minuty
- LEHKÉ letadlo za letadlem A380-800 - 4 minuty

5.8.3.1 Odlétávající letadla

Minimum rozstupu 3 minuty se musí uplatňovat mezi LEHKÝM nebo STŘEDNÍM letadlem vzlétávajícím za letadlem A380-800 a 2 minuty mezi TĚŽKÝM letadlem, vyjma letadla A380-800, vzlétávajícím za letadlem A380-800, když tato letadla používají:

- stejnou dráhu;
- paralelní dráhy, které jsou od sebe vzdáleny méně než 760 m (2500 ft);
- křížující se dráhy, jestliže plánovaná dráha letu druhého letadla protne plánovanou dráhu letu prvního letadla ve stejné nadmořské výšce nebo méně než 300 m (1000 ft) pod ní;
- paralelní dráhy, které jsou od sebe vzdáleny 760 m (2500 ft) nebo více, jestliže plánovaná dráha letu druhého letadla protne plánovanou dráhu letu prvního letadla ve stejné nadmořské výšce nebo méně než 300 m (1000 ft) pod ní.

5.8.3.2

Minimum rozstupu 4 minuty se musí uplatňovat mezi LEHKÝM nebo STŘEDNÍM letadlem, vzlétávajícím za letadlem A380-800 ze:

- střední části stejné dráhy;
- nebo střední části paralelní dráhy, která je vzdálená méně než 760 m (2500 ft).

5.8.4

Minimum rozstupu 3 minuty se musí uplatňovat mezi LEHKÝM nebo STŘEDNÍM letadlem a letadlem A380-800, jestliže používají dráhu s posunutým prahem pro přistání a když:

Aircraft

CR: Any machine that can derive support in the atmosphere from the reactions of the air other than the reactions of the air against the earth's surface.

Note: Except sporting parachute, the sporting flying equipment is considered as an aircraft according to Decree of the Ministry of Transport and Communications No. 108/1997 Coll., on 23. 4. 1997.

Term “the aircraft” used in the context of the rules may also mean pilot, pilot in command, aircraft or flight.

Air traffic advisory service

Not applied

Advisory route

Not applied

Advisory airspace

Not applied

CHAPTER 4 - GENERAL PROVISIONS FOR AIR TRAFFIC SERVICES

4.9.2 Indication of heavy wake turbulence category

For aircraft in the heavy wake turbulence category the word "HEAVY" shall be included immediately after the aircraft call sign in the initial radiotelephony contact between such aircraft and ATS units. For any aircraft in the heavy wake turbulence category identification by competent authority, eg. A380-800 aircraft, the expression "SUPER" should be included immediately after the aircraft call sign in the initial radiotelephony contact between such aircraft and ATS units.

HLAVA 5 - SEPARATION METHODS AND MINIMA

5.8.2.1.1 Arriving aircraft

The following separation minima shall be applied to aircraft landing behind an A380-800 aircraft:

- MEDIUM aircraft behind an A380-800 aircraft - 3 minutes;
- LIGHT aircraft behind an A380-800 aircraft - 4 minutes.

5.8.3.1 Departing aircraft

A minimum separation of 3 minutes shall be applied between a LIGHT or MEDIUM and 2 minutes for a non-A380-800 HEAVY aircraft taking off behind an A380-800 aircraft when the aircraft are using:

- the same runway;
- parallel runways separated by less than 760 m (2500 ft);
- crossing runways if the projected flight path of the second aircraft will cross the projected flight path of the first aircraft at the same altitude or less than 300 m (1000 ft) below;
- parallel runways separated by 760 m (2500 ft) or more, if the projected flight path of the second aircraft will cross the projected flight path of the first aircraft at the same altitude or less than 300 m (1000 ft) below.

5.8.3.2

A separation minimum of 4 minutes shall be applied between a LIGHT or MEDIUM aircraft when taking off behind A380-800 aircraft from:

- an intermediate part of the same runway; or
- an intermediate part of a parallel runway separated by less than 760 m (2500 ft).

5.8.4

A separation minimum of 3 minutes shall be applied between a LIGHT or MEDIUM aircraft and an A380-800 aircraft when operating on a runway with a displaced landing threshold when:

- a) odlétávající LEHKÉ nebo STŘEDNÍ letadlo následuje za přiletem letadla A380-800; nebo
- b) přilétávající LEHKÉ nebo STŘEDNÍ letadlo následuje za odletem letadla A380-800, jestliže se předpokládá, že plánované dráhy jejich letu se protnou.

5.8.5

Minimum rozstupu 3 minuty se musí uplatňovat mezi LEHKÝM nebo STŘEDNÍM letadlem a letadlem A380-800, když letadlo A380-800 provádí nízké nebo nezdařené přiblížení a LEHKÉ nebo STŘEDNÍ letadlo:

- a) používá pro vzlet opačný směr dráhy; nebo
- b) přistává na stejnou dráhu v opačném směru nebo na paralelní dráhu vzdálenou méně než 760 m (2500 ft) v opačném směru.

HLAVA 8 - Přehledové služby ATS

8.7.3.4 Minima rozstupů založená na přehledových systémech ATS

Následující minima vzdálenostních rozstupů podle turbulence v úplavu se musí uplatňovat pro letadla, kterým je poskytována služba přehledového systému ATS ve fázích přiblížení a vzletu, za okolností uvedených v ust. 8.7.3.4.1 níže.

Předchozí letadlo / Preceding aircraft	Následující letadlo / Succeeding aircraft	Vzdálenostní rozstupy při turbulenci v úplavu / Wake turbulence radar separation minima
A380-800 / TĚŽKÉ jiné než A380-800 A380-800 / non-A380-800 HEAVY	A380-800	Nevyžaduje se* / Not required*
A380-800	TĚŽKÉ jiné než A380-800 / non-A380-800 HEAVY	11.1 km (6.0 NM)
A380-800	STŘEDNÍ / MEDIUM	13 km (7.0 NM)
A380-800	LEHKÉ / LIGHT	14.8 km (8.0 NM)

* Pokud není omezení turbulence v úplavu vyžadováno, pak se minima vzdálenostního rozstupu přehledovými systémy řídí pokyny příslušného úřadu ATS. Doporučení Ad-hoc skupiny ukazuje, že neexistuje žádné omezení pro letadlo A380-800 následující za dalším letadlem A380-800 nebo TĚŽKÝM letadlem jiným než A380-800.

8.7.3.4.1 Minima uvedená v 8.7.3.4 se musí uplatňovat, když:

- a) letadlo letí bezprostředně za letadlem A380-800 ve stejné nadmořské výšce nebo méně než 300 m (1000 FT) pod; nebo
- b) obě letadla používají stejnou dráhu nebo paralelní dráhy, které jsou od sebe vzdáleny méně než 760 m (2500 FT); nebo
- c) letadlo křížuje trať letadla A380-800 za ním ve stejné nadmořské výšce nebo méně než 300 m (1000 FT) pod.

HLAVA 11 - ZPRÁVY LETOVÝCH PROVOZŇÍCH SLUŽEB

11.4.2.2.3.1 Zprávy o zdržení (DLA)

Zpráva DLA se musí vyslat, jakmile odlet letadla, pro nějž byly zaslány základní údaje letového plánu (FPL nebo RPL), je zdržen o více než 15 minut od předpokládaného času zahájení pojiždění, obsaženého v základních údajích letového plánu.

11.4.3.2.3 Zprávy obsahující informace METEO

*ČR - Informace o směru přízemního větru předávané stanovišti ATS jsou vzhledem k nízkým hodnotám magnetické deklinace uváděny v zeměpisných stupních.

DOPLNĚK 2 - LETOVÝ PLÁN

2.2 Pokyny pro uvádění údajů ATS

POLE 9: POČET A TYP LETADEL A KATEGORIE TURBULENCE V ÚPLAVU

Kategorie turbulence v úplavu (1 znak)

J - SUPER - k označení letadla A380-800

- a) a departing LIGHT or MEDIUM aircraft follows an A380-800 aircraft arrival; or
- b) an arriving LIGHT or MEDIUM aircraft follows an A380-800 aircraft departure if the projected flight paths are expected to cross.

5.8.5

A separation minimum of 3 minutes shall be applied between a LIGHT or MEDIUM aircraft and A380-800 aircraft when the A380-800 aircraft when the A380-800 aircraft is making a low or missed approach and the LIGHT or HEAVY aircraft is:

- a) utilizing an opposite-direction runway for take-off; or
- b) landing on the same runway in the opposite direction, or on a parallel opposite-direction runway separated by less than 760 m (2500 ft).

CHAPTER 8 - ATS surveillance services

8.7.3.4 Separation minima based on ATS surveillance systems

The following distance-based wake turbulence separation minima shall be applied to aircraft being provided with an ATS surveillance service in the approach and departure phases of flight in the circumstances given in 8.7.3.4.1 below.

* When a wake turbulence restriction is not required then separation reverts to radar separation minima as prescribed by the appropriate ATS authority. The recommendation of the Ad-hoc group indicated that no wake constraint exists for the A380-800 either following another A380-800 or non-A380-800 HEAVY aircraft.

8.7.3.4.1 The minima set out in 8.7.3.4. shall be applied when:

- a) an aircraft is operating directly behind an A380-800 aircraft at the same altitude or less than 300 m (1000 ft) below; or
- b) both aircraft are using the same runway, or parallel runways separated by less than 760 m (2500 ft); or
- c) an aircraft is crossing behind an A380-800 aircraft, at the same altitude or less than 300 m (1000 FT) below.

CHAPTER 11 - AIR TRAFFIC SERVICES MESSAGES

11.4.2.2.3.1.Delay (DLA) messages

A DLA message shall be transmitted when the departure of an aircraft, for which basic flight plan data (FPL or RPL) has been sent, is delayed by more than 15 minutes after the estimated off-block time contained in the basic flight plan data.

11.4.3.2.3 Messages containing meteorological information

*CR - Surface wind direction information provided by ATS units are reported in degrees true, due to low values of magnetic variation.

APPENDIX 2 - FLIGHT PLAN

2.2 Instruction for insertion of ATS data

ITEM 9: NUMBER AND TYPE OF AIRCRAFT AND WAKE TURBULENCE CATEGORY

Wake turbulence category (1 character)

J - SUPER - denotes an A380-800 aircraft

POLE 15: TRATĚ

Lety mimo označené tratě ATS

2) Význačný bod

- Kódové označení bodu sestávající ze čtyřpísmenné směrovací značky letiště a písmene hláskovací abecedy (5 znaků). Kódové označení VFR vstupního/výstupního bodu do/z CTR nebo jiného bodu zřízeného v rámci CTR za účelem stanovení a provádění postupů pro lety VFR, v podobě textového řetězce, sestávajícího ze čtyřpísmenné směrovací značky příslušného řízeného letiště (viz Location Indicators (ICAO Doc 7910)), následované písmenem, odpovídajícím označení bodu publikovanému prostřednictvím AIP ČR a VFR příručky ČR.

Příklad:

LKPRE
LKTBN

- Název zeměpisného místa (neomezený počet znaků). Název zeměpisného místa tak, jak je uvedeno na letecké mapě ICAO České republiky 1:500 000 v případě neřízených letů VFR.

Poznámka: Název zeměpisného místa by mělo být využito pouze v případě, kdy k označení význačného bodu v poli 15 nelze použít žádného z předchozích výrazů.

DOPLŇEK 3 - ZPRÁVY LETOVÝCH PROVOZNÍCH SLUŽEB

1.8 Přesnost při sestavování zpráv ATS

POLE TYPU 9 - Počet a typ letadel a kategorie turbulence v úplavu

- c) Kategorie turbulence v úplavu (1 znak)

J - SUPER - k označení letadla A380-800

1.7.29 DOC 7030 (páté vydání) - Evropské (EUR) regionální doplňkové postupy

PŘEDPIS ICAO

L 7030 – Evropské (EUR) regionální doplňkové postupy

PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

Hlava 1, ustanovení 1.2.1.1 a 1.3

V ČR se v současné době tato ustanovení neuplatňují.

1.7.30 DOC 8168 – Postupy pro letové navigační služby, Provoz letadel, Svazek I (šesté vydání) – Letové postupy

PŘEDPIS ICAO

L 8168/I – Provoz letadel – Letové postupy

PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

NIL

1.7.31 DOC 8168 – Postupy pro letové navigační služby, Provoz letadel, Svazek III (první vydání) – Provozní postupy letadel

PŘEDPIS ICAO

L 8168/III – Provoz letadel – Provozní postupy letadel

PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

NIL

1.7.32 DOC 8400 – Postupy pro letové navigační služby – ICAO zkratky a kódy (deváté vydání)

PŘEDPIS ICAO

L 8400 – Zkratky a kódy

ITEM 15: ROUTE

Flight outside designated ATS routes

2) Significant point

- Code designators for a point consisting of the 4-letter aerodrome location indicator and a spelling alphabet word (5 characters). Code designation of VFR entry/exit points from/into CTR or another point established within CTR for the purpose of specification and execution of VFR flight procedures, is in a form of an alphabetical chain consisting of the appropriate aerodrome 4-letters location indicator (see Location Indicators (ICAO Doc 7910)) followed by a letter corresponding to the point designation published by means of AIP C.R. and VFR Manual of the C.R.

Example:

LKPRE
LKTBN

- Geographical location name (number of character unlimited). Geographical location name as published on the Aeronautical Chart ICAO 1:500 000 Czech Republic for uncontrolled VFR flights.

Note: The geographical location name should only be used in case the previous conventions are not applicable for a significant point identification in item 15.

APPENDIX 3 - AIR TRAFFIC SERVICES MESSAGES

1.8 Accuracy in the preparation of ATS messages

FIELD TYPE 9 - Number and type of aircraft and wake turbulence category

- c) Wake turbulence category (1 character)

J - SUPER - denotes an A380-800 aircraft

1.7.29 DOC 7030 (fifth edition) - European (EUR) Regional Supplementary Procedures

ICAO REGULATION

L 7030 – European (EUR) Regional Supplementary Procedures

CZECH REPUBLIC REGULATION

Chapter 1, para 1.2.1.1 a 1.3

In the Czech Republic these provisions are not applied.

1.7.30 DOC 8168 – Procedures for Air Navigation Services, Aircraft Operations, Volume I (Sixth Edition) – Flight Procedures

ICAO REGULATION

L 8168/I – Aircraft Operations – Flight Procedures

CZECH REPUBLIC REGULATION

NIL

1.7.31 DOC 8168 – Procedures for Air Navigation Services, Aircraft Operations, Volume III (First Edition) – Aircraft Operating Procedures

ICAO REGULATION

L 8168/III – Aircraft Operations – Aircraft Operating Procedures

CZECH REPUBLIC REGULATION

NIL

1.7.32 DOC 8400 – Procedures for Air Navigation Services – ICAO Abbreviations and Codes (Ninth Edition)

ICAO REGULATION

L 8400 – Abbreviations and Codes

PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

CZECH REPUBLIC REGULATION

NIL

NIL

**1.7.33 DOC 10066 – Postupy pro letové navigační služby –
Správa leteckých informací (první vydání)**

**1.7.33 DOC 10066 – Procedures for air navigation services –
Aeronautical Information Management (First Edition)**

PŘEDPIS ICAO

ICAO REGULATION

**L 10066 – Postupy pro letové navigační služby – Správa
leteckých informací**

**L 10066 – Procedures for air navigation services – Aeronautical
Information Management**

PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

CZECH REPUBLIC REGULATION

HLAVA 4 – POŽADAVKY NA LETECKÁ DATA

CHAPTER 4 – AERONAUTICAL DATA REQUIREMENTS

4.1.5 Spolu s výškou nad mořem vztaženou k MSL (kvazigeoid CR 2000) pro určité zaměřené pozemní polohy uvedené v Doplňku 2 také publikováno zvlnění geoidu (odvozené od WGS-84 elipsoidu).

4.1.5 In addition to elevation referenced to the MSL (geoid), for the specific surveyed ground positions, geoid undulation (referenced to the WGS-84 ellipsoid) for those positions specified in Appendix 2 shall also be published.

ČR: Pro civilní letiště s provozem IFR musí být spolu s výškou nad mořem vztaženou k MSL...

CR: Only for civil aerodromes with IFR operations must be in addition to elevation referenced to the MSL...

1.7.34 Rozdíly od předpisů unijního práva

1.7.34 Differences from the union law regulations

1.7.34.1 Odchytky od pravidel SERA

1.7.34.1 Deviations from the SERA rules

1.7.34.1.1 Notifikace dle článku 8, odstavce 2 nařízení (EU) č. 923/2012 – ICAO Annex 2.

1.7.34.1.1 Notifications according to article 8, paragraph 2 of the regulation Nr. 923/2012 – ICAO Annex 2

Letištní provozní zóna

Aerodrome Traffic Zone

Vzdušný prostor stanovených rozměrů, který slouží k ochraně letištního provozu.

Airspace of defined dimensions used for the protection of aerodrome traffic.

ČR:

CR:

Letištní provozní zóna je zřízena na letištích, kde není poskytována služba řízení letového provozu. Je vymezena horizontálně kružnicí (nebo její částí) o poloměru 3 NM (5,5 km) od vztažného bodu letiště a vertikálně zemským povrchem a nadmořskou výškou 4 000 ft (1200 m), pokud ÚCL nestanoví jinak. Zasaahuje-li vertikálně nebo horizontálně do takto vymezeného prostoru:

Aerodrome traffic zone is established on aerodromes where the air traffic control service is not provided. It is horizontally defined by a circle (or part of) with a radius of 3 NM (5.5 km) from the aerodrome reference point and vertically by the ground and the altitude of 4000 ft (1200 m), unless otherwise defined by CAA. When

- a) řízený vzdušný prostor třídy C nebo D,
 - b)
 - 1) v AUP plánovaný prostor TRA/TSA, anebo
 - 2) aktivovaný v AUP plánovaný prostor TRA/TSA, je-li v ATZ poskytována letištní letová informační služba (AFIS),
 - c) jiný dočasně vyhrazený vzdušný prostor zveřejněný formou AIP SUP nebo NOTAM, nebo
 - d) zakázaný prostor
- tvorí hranice ATZ hranice těchto prostorů.

- a) controlled airspace class "C" or "D",
 - b)
 - 1) planned TRA/TSA in AUP, and/or
 - 2) activated TRA/TSA planned in AUP if aerodrome flight information service (AFIS) is provided in the ATZ,
 - c) other TSA published by AIP SUP or NOTAM, or
 - d) prohibited area
- vertically or horizontally penetrates such determined area, the ATZ is bounded by these airspaces

Popis ustanovení: V definici je uvedeno přesné vymezení ATZ.

Provision description: Exact definition of ATZ is mentioned.

Neřízené letiště

Uncontrolled aerodrome

Letiště, na kterém se neposkytuje služba ATC.

Aerodrome, where the ATC service is not provided.

Popis ustanovení: Definice uvedená nad rámec ICAO SARPs z praktických důvodů.

Provision Description: Definition given beyond the scope of ICAO SARPs for practical reasons.

Pilot

Pilot

Pilotem letadla se pro účel tohoto předpisu rozumí též uživatel sportovního létajícího zařízení (SLZ).

Pilot of the aircraft for the purpose of this regulation also means a user of sport flying equipment

Popis ustanovení: Definice uvedená nad rámec ICAO SARPs z praktických důvodů.

Provision Description: Definition given beyond the scope of ICAO SARPs for practical reasons.

Řídicí odbavovací plochy

Marshaller

Řídicím odbavovací plochy se pro účel tohoto předpisu rozumí osoba zajišťující službu řízení provozu na odbavovací ploše v souladu s Předpisem L 14, ust. 9.5.

The marshaller for the purpose of this regulation is a person providing apron management service in accordance with the regulation L 14, para 9.5.



Popis ustanovení: Definice uvedená nad rámec ICAO SARPů z praktických důvodů.

Signalista

Signalistou se pro účel tohoto předpisu rozumí pověřená osoba, která pomocí signálů organizuje letecký provoz mimo odbavovací plochu.

Popis ustanovení: Definice uvedená nad rámec ICAO SARPů z praktických důvodů.

Stanoviště AFIS

Stanoviště, které poskytuje letištní letovou informační a pohotovostní službu na neřízeném letišti a v ATZ.

Popis ustanovení: Definice uvedená nad rámec ICAO SARPů z praktických důvodů.

3.2.5 c)

c) řídit se publikovanými postupy a v řízeném okrsku instrukcemi ATC;

Popis ustanovení: Provoz na letišti a v jeho blízkosti.

Letadlo pohybující se na letišti a v jeho blízkosti musí navíc splňovat podmínku dle písm. c).

3.2.5.1

ČR:

Letadlo, které přilétává na neřízené letiště nebo z něho odlétává, je povinno používat pro vzlet a přistání dráhu podle následujícího:

a) v provozní době letiště:

- i. podle informace získané od stanoviště AFIS nebo od stanoviště Poskytování informací známému provozu;
- ii. pilot musí žádat stanoviště AFIS nebo stanoviště Poskytování informací známému provozu o souhlas se změnou dráhy, nevyhovuje-li mu určená dráha v používání. Pilot letadla v nouzi musí oznámit úmysl použít jinou dráhu, než je dráha v používání, umožňují-li to okolnosti.

Poznámka: Stanovištěm Poskytování informací známému provozu se rozumí stanoviště dle Dodatku S k Předpisu L 11.

b) mimo provozní dobu letiště:

EU:

i. viz ust. 3.2.5 c) tohoto předpisu; a/nebo

ČR:

- ii. podle předcházející domluvy s provozovatelem letiště; a/nebo
- iii. podle informací publikovaných v příslušné publikaci Letecké informační služby (LIS).

Popis ustanovení: Text uvozený "EU" představuje odkaz na text vycházející z nařízení č. 923/2012.

3.2.5.2

Letadlo, které je vybaveno radiostanicí, musí na neřízeném letišti a v ATZ, bez ohledu na to, zda se poskytuje AFIS nebo je zajištěno Poskytování informací známému provozu, hlásit na příslušném kmitočtu přiděleném a publikovaném pro jednotlivá letiště svoji polohu, nadmořskou výšku a zamýšlenou letovou nebo pozemní činnost způsobem a v rozsahu, který je uveden dále. Jiná letadla, nacházející se na neřízeném letišti nebo v ATZ, musí být na poslechu na příslušném kmitočtu a musí využít těchto informací k vyhnutí se srážkám.

Letadla musí hlásit:

a) Odlétávající letadla

- i. zahájení pojiždění a činnost po vzletu;

Provision Description: Definition given beyond the scope of ICAO SARP's for practical reasons.

Signalman

The signalman for the purpose of this regulation is an authorized person, who organizes using signals the air traffic outside of the apron.

Provision Description: Definition given beyond the scope of ICAO SARP's for practical reasons.

AFIS unit

Unit that provides aerodrome flight information service and alerting service on uncontrolled aerodrome and in ATZ.

Provision Description: Definition given beyond the scope of ICAO SARP's for practical reasons.

3.2.5 c)

c) follow the published procedures and within the control zone comply with ATC instructions;

Provision Description: Traffic on and in the vicinity of an aerodrome.

An aircraft operated on and in the vicinity of an aerodrome shall meet the requirement c).

3.2.5.1

CR:

The aircraft arriving at an uncontrolled aerodrome or departing from such an aerodrome shall use runway as follows:

a) within aerodrome operational hours:

- i. according to information received from an AFIS unit or from a unit Providing information to known traffic;
- ii. Pilot shall ask the AFIS unit or Providing information to known traffic for the acceptance to use different runway, if he/she cannot comply with the indicated runway in use. If circumstances allow, the aircraft pilot in emergency shall advise his/her intention to use other runway than runway in use.

Note: The unit Providing information to known traffic is a unit according to Appendix S of the regulation L 11.

b) outside aerodrome operational hours:

EU:

i. see provision 3.2.5 a) of this regulation; and/or

EU:

- ii. according to the previous coordination with the aerodrome operator; and/or
- iii. according to information published in the appropriate publication of Aeronautical Information Service (AIS).

Provision Description: Text marked by "EU" is a reference to a text based on the regulation Nr. 923/2012.

3.2.5.2

Irrespective of the fact whether AFIS or Providing information to known traffic is provided, the aircraft equipped with radio set when operating on an uncontrolled aerodrome and within an ATZ shall report on the frequency assigned and published for the individual aerodrome its position, altitude and intended flight or ground activity in the way and within the scope listed below. Other aircraft operating on an uncontrolled aerodrome or within an ATZ, have to be listening to the appropriate frequency and shall use this information to avoid collisions.

The aircraft shall report:

a) Departing aircraft:

- i. commencement of taxiing and activity after departure;

- ii. úmysl křížovat dráhu nebo pojíždět zpět po dráze (i neaktivní);
 - iii. vstup na dráhu;
 - iv. vzlet;
(Piloti vrtulníků, kteří provádějí vzlet z místa stání, a piloti kluzáků na místě vzletu na dráze hlásí jen připravenost ke vzletu).
 - v. místo opuštění okruhu;
 - vi. místo opuštění ATZ.
- b) Přilétávající letadla
- i. letiště vzletu (není-li totožné s letištem přistání);
 - ii. polohu letadla před vstupem do ATZ;
 - iii. místo zamýšleného vstupu do letištního okruhu;
 - iv. polohu po větru;
 - v. polohu před poslední zatáčkou (base leg);
(Na požadavek stanoviště AFIS nebo stanoviště poskytování informací známému provozu mohou piloti vynechat hlášení poloh po větru a před poslední zatáčkou případně hlásit jiné polohy v ATZ. Polohy po větru a před poslední zatáčkou se nehlásí, provádí-li letadlo přímé přiblížení.)
 - vi. polohu na konečném přiblížení – finále;
 - vii. nezdařené přiblížení (opakování okruhu);
 - viii. úmysl křížovat dráhu nebo pojíždět zpět po dráze (i neaktivní);
 - ix. uvolnění dráhy v noci, nebo je-li další známý provoz ve fázi konečného přiblížení – finále.
- c) Letadla prolétávající ATZ:
- i. místo a nadmořskou výšku zamýšleného vstupu do ATZ a výstupu z ATZ; nebo
 - ii. vzdálenost, zeměpisný směr od letiště, trať a nadmořskou výšku, která má být letěna uvnitř ATZ.

Pouze ve výjimečných případech nemusí státní letadlo hlásit údaje uvedené pod bodem 3.2.5.2 c), a to když by tím pilot z důvodu rychlosti letu, složitosti pilotáže či uspořádání vzdušného prostoru ohrozil vlastní bezpečnost nebo neplnil povinnosti vůči stanovištím ATC, nebo v případě, kdy by byla činnost projednána s příslušným stanovištěm AFIS nebo se stanovištěm Poskytování informací známému provozu. Povinnost pilota zabráňovat srážkám není tímto dotčena.

Popis ustanovení: Postupy hlášení informací na neřízeném letišti a v ATZ.

3.2.5.4

Pilot letadla, provádějící let v noci, letový výcvik k získání průkazu způsobilosti pilota v rámci místní letové činnosti, výsadky nebo navijákový vzlet na neřízeném letišti, smí provádět takovou činnost pouze v případě, že se na tomto letišti a v příslušné ATZ poskytuje AFIS nebo je zajištěno Poskytování informací známému provozu. Ustanovení o letech v noci se nevztahuje na lety letecké záchranné služby a státních letadel.

Popis ustanovení: Požadavky na provádění letu v noci, výcviku, výsadků nebo navijákového vzletu na neřízeném letišti.

3.2.5.5

Pilot a/nebo odpovědná osoba provádějící letecké veřejné vystoupení a/nebo leteckou soutěž na neřízeném letišti smí provádět takovou činnost jen v případě, že se na tomto letišti a v příslušné ATZ poskytuje AFIS nebo je zajištěno Poskytování informací známému provozu.

Popis ustanovení: Požadavek na provádění leteckého veřejného vystoupení a letecké soutěže na neřízeném letišti.

- ii. intention to cross or backtrack the runway (including inactive);
 - iii. entering the runway;
 - iv. take-off;
(Pilots of helicopters, departing from the stand and pilots of gliders on take-off position on the runway, report ready for departure only.)
 - v. position of leaving the aerodrome traffic circuit;
 - vi. position of leaving an ATZ.
- b) Arriving aircraft:
- i. aerodrome of departure (if it is not the same as the aerodrome of destination);
 - ii. the position of the aircraft prior entering an ATZ;
 - iii. intended position of entry to the aerodrome traffic circuit;
 - iv. downwind position;
 - v. base leg position;
(If requested by an AFIS unit or by a unit Providing information to known traffic, pilots shall omit downwind and base leg position reports or shall report other positions in ATZ. Downwind and base leg positions are not reported when an aircraft is making straight-in approach.)
 - vi. final;
 - vii. missed approach (next circuit);
 - viii. intention to cross or backtrack the runway (including inactive);
 - ix. vacating the runway in the night, or if there is another known traffic on the final.
- c) The aircraft transiting an ATZ:
- i. position and altitude of intended entry to an ATZ and exit from an ATZ; or
 - ii. distance, geographic direction from an aerodrome, track and altitude to be flown within an ATZ.

Only in exceptional cases the state aircraft might not report information stated under para 3.2.5.2 c), namely when the pilot, due to flight speed, piloting complexity or airspace management, endangers his/her safety or does not fulfill the obligations towards the ATC units, or in case when the activity was discussed with the appropriate AFIS unit or unit Providing information to known traffic. The duty of the pilot to prevent collisions is not affected.

Provision Description: Procedures to report information on an uncontrolled aerodrome and in ATZ.

3.2.5.4

A pilot of the aircraft conducting night flight, flight training to obtain pilot license for the airplanes and helicopters in the framework of local operations, airdrops or glider launch on an uncontrolled aerodrome is allowed to do so, only provided that AFIS or Providing information to known traffic is provided at the aerodrome and within respective ATZ. The provision about night flights is not applied to air rescue service and flights of state aircraft.

Provision Description: Requirements for conducting of night flights, training, airdrops or glider launch on an uncontrolled aerodrome.

3.2.5.5

A pilot and/or person in charge of air show and/or air competition on an uncontrolled aerodrome is allowed to do so, only on condition that AFIS or Providing information to known traffic is provided at the aerodrome and within respective ATZ.

Provision Description: Requirement for performing air show and air competition on an uncontrolled aerodrome.

3.2.5.6

Pilot letadla nevybaveného radiostanicí, který má v úmyslu přiletět na neřízené letiště nebo z něho odletět, je povinen předem zkoordinovat přilet nebo odlet se stanovištěm AFIS, se stanovištěm poskytování informací známému provozu nebo s provozovatelem letiště.

Popis ustanovení: Koordinace přiletu nebo odletu letadla nevybaveného radiostanicí.

3.2.5.7

Pilot letadla nevybaveného radiostanicí, který má v úmyslu provádět místní činnost na neřízeném letišti, musí zkoordinovat takovou činnost se stanovištěm AFIS, se stanovištěm poskytování informací známému provozu nebo s provozovatelem letiště před jejím zahájením.

Popis ustanovení: Požadavek na provádění místní činnosti na neřízeném letišti pro letadlo, které není vybaveno radiostanicí.

3.2.5.8

Pilot provádějící letovou činnost z jiného místa v ATZ nebo zasahující do ATZ, v provozní době letiště, musí dohodnout a zkoordinovat zamýšlenou činnost se stanovištěm AFIS, se stanovištěm poskytování informací známému provozu nebo s provozovatelem letiště před jejím zahájením, není-li stanoveno jinak v příslušné koordinační dohodě.

Popis ustanovení: Koordinace při provádění letové činnosti z jiného místa v ATZ nebo zasahující do ATZ v provozní době letiště.

4.1.2

Zvláštní lety VFR vrtulníkové letecké záchranné služby musí být prováděny v souladu s provozními požadavky pro vrtulníkovou leteckou zdravotnickou záchrannou službu (HEMS), včetně provozních minim.

Popis ustanovení: Provoz zvláštních letů VFR vrtulníkové letecké záchranné služby.

4.4.2.1

Lety VFR nad FL 195 do FL 285 včetně, musí být prováděny:

- uvnitř dočasně vyhrazeného nebo omezeného prostoru; nebo
- v souladu s povolením a podmínkami vydanými Řízením letového provozu ČR, s. p., nebo přímo PRAHA ACC.

Popis ustanovení: Podmínky provádění letů VFR nad FL 195 do FL 285 včetně.

4.4.2.2

Součástí rozhodnutí o přidělení dočasně vyhrazeného nebo omezeného prostoru může být stanovení dodatečných postupů a podmínek pro jeho využívání.

Popis ustanovení: Rozhodnutí o přidělení dočasně vyhrazeného nebo omezeného prostoru.

Dodatek 1, ust. 4.2.5.1.1

Horizontální bílé nebo oranžové přistávací T s černým pruhem v ose dřívku a příčky (Obr. 1.7.1) vyznačující směr, který mají letadla použít pro přistání a vzlet na drahách používaných pro letecké práce v zemědělství, lesním a vodním hospodářství.

Popis ustanovení: Pozemní vizuální signál - přistávací T.

Dodatek 1, ust. 4.2.9

Výsady na letišti.

3.2.5.6

A pilot of the aircraft not equipped with a radio set when intending to arrive at an uncontrolled aerodrome or depart from such an aerodrome, shall coordinate his/her arrival or departure with the AFIS unit, unit Providing information to known traffic or the aerodrome operator in advance.

Provision Description: Coordination of an arrival or a departure of an aircraft not equipped with a radio set.

3.2.5.7

A pilot of the aircraft not equipped with a radio set when intending to conduct local activity at an uncontrolled aerodrome shall coordinate such an operation with the AFIS unit or unit Providing information to known traffic or the aerodrome operator in advance.

Provision Description: Request for conducting local activity at an uncontrolled aerodrome with an aircraft not equipped with a radio set.

3.2.5.8

A pilot of an aircraft when conducting a flight activity from another site inside the ATZ or when passes into the ATZ, within operational hours of an aerodrome, shall coordinate his/her intended activity with the AFIS unit or the unit Providing information to known traffic or with the aerodrome operator in advance, unless given otherwise in the appropriate letter of agreement.

Provision Description: Coordination when conducting flight activity from another site inside the ATZ or passing into the ATZ within operational hours of an aerodrome.

4.1.2

Special VFR flights of Helicopter Emergency Medical Service (HEMS) shall be conducted in accordance with the operational requirements for Helicopter Emergency Medical Service (HEMS), including operational minima.

Provision Description: Operation of special VFR flights of Helicopter Emergency Medical Service.

4.4.2.1

VFR flights above FL 195 up to and including FL 285 shall operate:

- within temporary segregated area or restricted area; or
- in accordance with the authorisation and conditions issued by Air Navigation Services of the Czech Republic or directly by PRAHA ACC.

Provision Description: Conditions for VFR flight operation above FL 195 up to FL 285 including.

4.4.2.2

Additional procedures and conditions of the airspace use may be established together with the decision about allocation of temporary segregated area or restricted area.

Provision Description: Decision about allocation of temporary segregated or restricted area.

Appendix 1, para 4.2.5.1.1

Horizontal white or orange landing T with a black stripe on the axis of a shaft and a top line (Picture 1.7.1) marking the direction, that aircraft shall use for landing and take-off on runways used for aerial work in agriculture, forest and water resource management.

Provision Description: Visual ground signal - landing T.

Appendix 1, para 4.2.9

Parachute jumps at the aerodrome.

Čtyři oranžové obdélníkové plochy sestavené do tvaru kříže s prázdným čtvercem uprostřed znamenají, že na letišti se provádějí výsadky.

Popis ustanovení: Pozemní vizuální signál sloužící pro výsadky.

Four orange rectangular areas assembled to form a cross with an empty square in the middle mean that parachute jumps are being performed at the aerodrome.

Provision Description: Visual ground signal used for parachute jumps.

1.7.35 Data, která nesplňují požadavky na kvalitu

Délka úseků STAR

Pro všechna letiště uvedena délka úseků STAR s rozlišením 1/10 NM místo požadované 1/100 NM.

Výška elipsoidu WGS-84 v místě prahu dráhy pro přesné přiblížení

Níže uvedená letiště nesplňují požadované rozlišení 0,1 m / 0,1 ft:

1.7.35 Data that do not meet quality requirements

Length of STAR segments

For all segments the length of STAR segments is published with resolution 1/10 NM instead of required 1/100 NM.

WGS-84 geoid undulation at runway threshold, precision approaches

Bellow mentioned aerodromes do not meet required resolution 0.1 m / 0.1 ft:

<i>Letiště / Aerodrome</i>	<i>Publikované rozlišení / Published resolution</i>
Ostrava/Mošnov (LKMT)	1 ft / 0.1 m

Záměrně nepoužito
Intentionally Left Blank

Název série Title of series	Měřítko Scale	Název Name
1	2	3
Mapa přiletů a odletů za VFR VFR Arrivals and Departures Chart	1:250 000 1:350 000 1:250 000 1:250 000 1:250 000 1:250 000 1:250 000 1:250 000 1:200 000 1:200 000 1:250 000	BRNO/Tuřany Čáslav Karlovy Vary Kbely Kunovice Náměšť OSTRAVA/Mošnov Pardubice PRAHA/Ruzyně PRAHA/Ruzyně CIRCLING APPROACH CHART PRAHA/Vodochody
Mapa oblasti s nebezpečnou koncentrací ptactva Bird hazard concentration areas	1:50 000 1:50 000 1:25 000	BRNO/Tuřany České Budějovice Karlovy Vary OSTRAVA/Mošnov PRAHA/Ruzyně
Mapa minimálních nadmořských výšek pro poskytování přehledových služeb ATC ATC Surveillance Minimum Altitude Chart	1:500 000 1:500 000 1:500 000 1:300 000 1:500 000 1:500 000 1:500 000 1:500 000 1:500 000 1:1300 000	CTR Tuřany a / and TMA Brno a část / and part of CTA 2 Praha MCTR Čáslav a / and MTMA Čáslav České Budějovice CTR Karlovy Vary/TMA Karlovy Vary Kbely MCTR Náměšť a / and MTMA Náměšť CTR Mošnov a / and TMA Ostrava a část / and part of CTA 2 Praha MCTR Pardubice a / and MTMA Pardubice CTA 1 Praha, CTR Ruzyně a / and TMA Praha PRAHA/Vodochody FIR Praha

3.2.6 Klad listů Letecké mapy světa (WAC) – ICAO 1:1 000 000

Není aplikováno

3.2.6 Index to the World Aeronautical Chart (WAC) – ICAO 1:1 000 000

Not applied

3.2.7 Topografické mapy

3.2.7.1 Topografické mapy lze získat od komerčních geodetických organizací nebo od Českého úřadu zeměměřičského a katastrálního úřadu:

Český úřad zeměměřičský a katastrální úřad
Pod sídlištěm 9/1800
182 11 PRAHA 8
Tel: +420 284 041 111
Fax: +420 284 041 204
E-mail: cuzk@cuzk.cz
Web: <http://www.cuzk.cz>

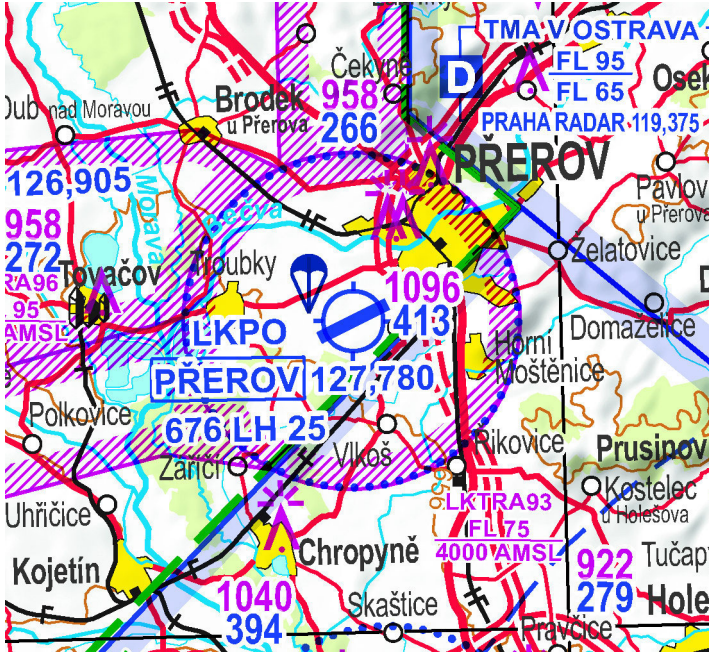
3.2.7 Topographical charts

3.2.7.1 Topographical charts can be obtained from commercial surveying companies or from Czech office for surveying, mapping and cadastre:

Czech office for surveying, mapping and cadastre
Pod sídlištěm 9/1800
182 11 PRAHA 8
Tel: +420 284 041 111
Fax: +420 284 041 204
E-mail: cuzk@cuzk.cz
Web: <http://www.cuzk.cz>

3.2.8 Opravy map, které nejsou součástí AIP

3.2.8 Corrections to charts not contained in the AIP

Mapy Charts	Umístění Location	Opravy Corrections	Datum účinnosti Effective date	Publikováno Published by
Přední strana / Front side				
ANC ICAO 1:500 000	49 25 33 N 017 24 17 E	<p>AD LKPO - doplnění symbolu „Prostor seskoků padákem“ / addition of symbol „Parachute Jumping Site“</p> 	20 MAR 25	AMDT 4/25
	Zadní strana / Back side			
NIL				



4.1.1.4 Hlukový poplatek - letiště PRAHA/Ruzyně

4.1.1.4.1 Základem pro výpočet hlukového poplatku je hluková kategorie a MTOW letadla uvedená:

- a) dle znění bodu **GEN 4.1 para 1.1.1.1 b)** nebo
- b) dle znění bodu **GEN 4.1 para 1.1.1.1 c)**

Hlukový poplatek se aplikuje pouze na letadla o MTOW vyšší než 9 tun.

Hlukový poplatek se aplikuje zvlášť pro přelet a pro odlet.

Pokud nebude splněna podmínka dle bodu a) nebo b), bude použita tabulková hodnota MTOW dle použitého typu letadla a znění dle **GEN 4.1 para 1.4.5**

Dále platí znění výjimky o aplikování "FLEXI MTOW konceptu" dle bodu **GEN 4.1 para 1.1.1.2**

4.1.1.4.2 Letadla jsou zařazována do hlukové kategorie podle následujících kritérií vztahených k limitům ICAO Annex 16/I, část II.

4.1.1.4.2.1 Letadla certifikovaná podle Hlavy 3, 4, 5, 8.4.1, 8.4.2 a 14.

Vypočítají se rozdíly odečtením hodnot hlukových hladin uvedených v osvědčení hlukové způsobilosti od limitních hodnot podle příslušné hlavy části II ICAO Annexu 16/I. Letadlo se zařadí do odpovídající hlukové kategorie podle výše kumulativního rozdílu.

4.1.1.4.2.2 Letadla, která nemají na letišti dle **LKPR AD 2.21.1.1** přístup, budou zařazena do kategorie č. 14.

4.1.1.4 Noise charges - PRAHA/Ruzyně airport

4.1.1.4.1 Basis for calculation of noise charge is noise category and aircraft MTOW according to:

- a) item **GEN 4.1 para 1.1.1.1 b)** or
- b) item **GEN 4.1 para 1.1.1.1 c)**

Noise charge is applied only to aircraft with MTOW over 9 tons.

The noise charge is applied separately for arrival and for departure.

If the condition according to item a) or b) is not met, the table value of MTOW according to aircraft type used and wording according to **GEN 4.1 para 1.4.5** will be taken.

Exception about "FLEXI MTOW concept" application according to **GEN 4.1 para 1.1.1.2** is also valid.

4.1.1.4.2 Aircraft are assigned to the noise category according to the following criteria related to the limits of ICAO Annex 16/I, Part II.

4.1.1.4.2.1 Aircraft certified in accordance with Chapter 3, 4, 5, 8.4.1, 8.4.2 and 14.

The difference are calculated by subtraction of noise level values given in noise certificate from noise limit according the appropriate chapter of part II of ICAO Annex 16/I. Aircraft is included into respective noise category according to the accrued difference.

4.1.1.4.2.2 Aircraft which do not have access to the airport in accordance with **LKPR AD 2.21.1.1** will be included in category no. 14.

Kumulativní rozdíl (EPNdB) / Accrued difference (EPNdB)	Hluková kategorie / Noise category
≥ 30	1
27,5 - 29,9	2
25 - 27,4	3
22,5 - 24,9	4
20 - 22,4	5
17,5 - 19,9	6
15 - 17,4	7
12,5 - 14,9	8
10 - 12,4	9
7,5 - 9,9	10
5 - 7,4	11
2,5 - 4,9	12
0 - 2,4	13
< 0	14

4.1.1.4.3 Sazba za každou (i započatou) tunu MTOW:

Ceny hlukových poplatků dle denní doby jsou uvedeny na oficiálních stránkách Letiště Praha, a.s. <http://www.prg.aero/b2b> v sekci Pro firmy, Letecký obchod, Charges & Incentives.

4.1.1.4.4 Nepředložil-li provozovatel letadla písemně provozovateli letiště (pracoviště Letištní koordinace) jeden z požadovaných dokladů pro výpočet hlukové kategorie dle **GEN 4.1 para 1.4.1**, a to nejpozději do odletu letadla (pokud není smluvně dohodnuto jinak), bude provozovateli letadla účtován hlukový poplatek dle kategorie č. 14.

Letiště Praha, a.s.
Letištní koordinace
K Letišti 6/1019
160 08 Praha 6, Ruzyně
E-mail: certificates@prg.aero

4.1.1.4.3 Rate per tonne (including tonne initiated) of the MTOW:

The airport operator company Prague Airport is obliged to publish noise charges according to the time of day on their official web pages <http://www.prg.aero/b2b> in B2B section, Aviation Business, Charges & Incentives.

4.1.1.4.4 If the aircraft operator does not submit one of the required documents for noise category calculation according to **GEN 4.1 para 1.4.1** to the aerodrome operator (Airport Coordination department) in written form before aircraft departure at the latest (if it is not stipulated otherwise), noise charge according noise category 14 is charged to the aircraft operator.

Prague Airport
Airport coordination
K Letišti 6/1019
160 08 Praha 6, Ruzyně
E-mail: certificates@prg.aero

4.1.1.5 Zvláštní poplatek za porušení postupů pro omezení hluku - letiště PRAHA/Ruzyně

4.1.1.5.1 V současné době není zaveden žádný zvláštní hlukový poplatek.

4.1.1.6 Emisní poplatek - letiště PRAHA/Ruzyně

4.1.1.6.1 Emisní poplatek je stanoven na základě množství vyprodukovaných emisí NO_x, aircraft (kg) dle hodnot uvedených v emisním certifikátu jednotlivých motorů v LTO cyklu (landing/take-off) dodaných dopravcem. Poplatek je účtován pro letadla s MTOW nad 8 618 kg. Poplatek je účtován za přistání a vzlet letadla.

4.1.1.6.2 Nepředložil-li provozovatel letadla písemně provozovateli letiště (pracoviště Letištní koordinace a Datamanagement) požadovaný doklad (certifikát motoru včetně uvedeného UID motoru) pro výpočet emisního poplatku, a to nejpozději do přiletu letadla (pokud není smluvně dohodnuto jinak), bude provozovateli letadla účtován emisní poplatek vypočtený dle MTOW.

4.1.1.6.3 Postup výpočtu emisních poplatků je uveden na oficiálních stránkách Letiště Praha, a.s. <http://www.prg.aero/b2b> v sekci Pro firmy, Letecký obchod, Charges & Incentives.

Letiště Praha, a.s.
Letištní koordinace a Datamanagement
K Letišti 6/1019
161 00 Praha 6, Ruzyně
E-mail: certificates@prg.aero

4.1.1.7 Výjimky

Od poplatků jsou osvobozeny:

- přelety letadel, která se vrátí pro poruchu nebo meteorologickou situaci na letiště PRAHA/Ruzyně a České Budějovice letadla, nucená provést nouzové přistání;
- odlety, které navazují na nouzové přistání, odlet musí být proveden do 24 hodin od nouzového přistání s odečtem času stání letadel při odložení odletu z povětrnostních příčin na letišti nebo z důvodu zákazu vzletu;
- lety za účelem dopravy hlav států a vlád, členů královské rodiny a ministrů na jejich pracovních cestách;
- lety za účelem pátrání a záchran, autorizované kompetentním orgánem RCC;
- letadla provádějící lety letecké záchranné služby včetně sekundárních a repatričních letů a lety bezprostředně související se záchranou lidského života;
- letadla Úřadu pro civilní letectví;
- lety, které jsou uskutečněny výhradně za účelem kontroly nebo ověřování zařízení, používaných nebo určených k použití jako pozemní navigační zařízení, s výjimkou letů sloužících k přemístění letadel, provádějících tuto činnost

4.1.2 PARKOVACÍ POPLATKY

4.1.2.1 Základ pro výpočet parkovacích poplatků

4.1.2.1.1 Letiště PRAHA/Ruzyně

4.1.2.1.1.1 Ceny parkovacích poplatků a s nimi spojený incentivní program letiště PRAHA/Ruzyně včetně podmínek pro jejich přiznání dopravci má provozovatel letiště, společnost Letiště Praha, a.s., za povinnost publikovat na svých oficiálních stránkách <http://www.prg.aero/b2b> v sekci Pro firmy, Letecký obchod, Charges & Incentives.

Základem pro výpočet parkovacích poplatků je doba parkování a MTOW letadla uvedená:

4.1.1.5 Special charge for the breach of noise abatement procedures - airport PRAHA/Ruzyně

4.1.1.5.1 No special noise charge is currently established.

4.1.1.6 Emission Charge - airport PRAHA/Ruzyně

4.1.1.6.1 The emission charge is determined based on the amount of NO_x emissions produced by the aircraft (kg), according to the values stated in the emission certificate of each engine in the LTO cycle (landing/take-off) provided by the operator. The charge applies to aircraft with an MTOW above 8,618 kg. The charge is levied for both landing and take-off.

4.1.1.6.2 If the aircraft operator fails to submit the required documentation (engine certificate including the specified engine UID) to the airport operator (Airport Coordination and Data Management Office) in writing for emission charge calculation no later than upon the aircraft's arrival (unless otherwise contractually agreed), the emission charge will be calculated based on MTOW.

4.1.1.6.3 The procedure for calculating emission charges is available on the official website of Prague Airport, a.s. <http://www.prg.aero/b2b> in the section "For Companies, Airline Business, Charges & Incentives."

Prague Airport
Airport Coordination and Data Management
K Letišti 6/1019
161 00 Praha 6, Ruzyně
E-mail: certificates@prg.aero

4.1.1.7 Exemptions

Flights of the following aircraft are not subject to the charges:

- arrivals of aircraft returning to the PRAHA/Ruzyně and České Budějovice airport due to a failure or meteorological conditions and aircraft forced to carry out an emergency landing.
- departures connected to emergency landing, the departure shall be carried out no later than 24 hours from emergency landing with subtracted hours of delay caused by wind conditions at the airport or departure restriction;
- flights performed for the transport of heads of state and government, royalty and ministers on official missions;
- search and rescue flights authorised by a competent RCC body,
- aircraft carrying out flights of air rescue services including secondary and repatriation flights and flights directly connected with human life rescue;
- flights of the Civil Aviation Authority;
- flights carried out solely for the purpose of checking or verifying equipment used or intended for use as ground navigation aid, except flights for the purpose of relocating aircraft carrying out such an activity

4.1.2 PARKING CHARGES

4.1.2.1 Basis for calculation of parking charges

4.1.2.1.1 PRAHA/Ruzyně airport

4.1.2.1.1.1 The airport operator, company Prague Airport, is obliged to publish parking charges for PRAHA/Ruzyně airport and incentive scheme including conditions for its granting to air carriers on their official web pages <http://www.prg.aero/b2b> in B2B section, Aviation Business, Charges & Incentives.

Basis for calculation of parking charges is the duration of parking and MTOW of the aircraft according to:

- a) v osvědčení o letové způsobilosti (pro letadla s MTOW do 9 t) zasláném na adresu dle **GEN 4.1 para 1.4.5** nebo,
b) dle znění bodu **GEN 4.1 para 1.1.1.1 b)** nebo,
c) dle znění bodu **GEN 4.1 para 1.1.1.1 c)**.

Pokud nebude splněna podmínka dle bodu a), b) nebo c), bude použita tabulková hodnota MTOW dle použitého typu letadla.

Dále platí znění výjimky o aplikování "FLEXI MTOW konceptu" dle bodu **GEN 4.1 para 1.1.1.2**

4.1.2.1.2 Poplatky související s parkováním letadla na letištní ploše.

Cena poplatků za použití nástupních mostů a za použití autobusů má společnost Letiště Praha, a.s. za povinnost publikovat na svých oficiálních stránkách <http://www.prg.aero/b2b> v sekci Pro firmy, Letecký obchod, Charges & Incentives.

4.1.2.1.2 Ostatní letiště s výjimkou letiště PRAHA/Ruzyně

4.1.2.1.2.1 Základem pro výpočet parkovacích poplatků je MTOW letadla uvedená v osvědčení letové způsobilosti a doba parkování.

4.1.2.2 Sazby

4.1.2.2.1 Sazby za každou (i započatou) hodinu a tunu pro mezinárodní a vnitrostátní provoz na jednotlivých letištích jsou uvedeny v tabulce v odstavci **GEN 4.1 para 6**. Pro VFR letiště je výše sazby uvedena ve VFR příručce příslušného letiště.

4.1.2.3 Výjimky

4.1.2.3.1 Letiště PRAHA/Ruzyně - výjimky jsou uvedeny na oficiálních stránkách Letiště Praha, a.s. <http://www.prg.aero/b2b> v sekci Pro firmy, Letecký obchod, Charges & Incentives .

4.1.2.3.2 Ostatní letiště - od poplatků jsou osvobozeny:

- a) první hodina (na letišti Karlovy Vary první dvě hodiny) stání na odbavovací ploše pro letadla se sedadlovou kapacitou menší než 200 cestujících.
b) první dvě hodiny (na letišti Karlovy Vary první čtyři hodiny) stání na odbavovací ploše pro letadla se sedadlovou kapacitou větší nebo rovnou 200 cestujících.
c) stání letadel:
- při odložení letu z povětrnostních příčin na letišti nebo z důvodu zákazu vzletu a po nouzovém přistání;
 - pro lety za účelem dopravy hlav států a vlád, členů královské rodiny a ministrů na jejich pracovních cestách;
 - pro lety za účelem pátrání a záchrany, autorizované kompetentním orgánem RCC;
 - lety Úřadu pro civilní letectví;
 - lety, které jsou uskutečněny výhradně za účelem kontroly nebo ověřování zařízení, používaných nebo určených k použití jako pozemní navigační zařízení, s výjimkou letů sloužících k přemístění letadel, provádějících tuto činnost;
 - provádějící lety letecké záchranné služby včetně sekundárních a repatričních letů a lety bezprostředně související se záchranou lidského života;
 - na odstavných plochách pronajatých dopravcům nebo leteckým společnostem.

4.1.2.4 Rozdělení letištních ploch na odbavovací a odstavné (a to jak místně, tak i časově) je v pravomoci provozovatele letiště. Ten je oprávněn sjednat s jednotlivými uživateli letišť zvláštní dohody o úhradě poplatků (za série letů apod.), popř. poskytnout slevu.

- a) the Certificate of Airworthiness (for aircraft with MTOW up to 9 t) submitted to the address according to **GEN 4.1 para 1.4.5** or,
b) item **GEN 4.1 para 1.1.1.1 b)** or,
c) item **GEN 4.1 para 1.1.1.1 c)**.

If the condition according to item a), b) or c) is not met, the table value of MTOW according to aircraft type used will be taken.

Exception about "FLEXI MTOW concept" application according to **GEN 4.1 para 1.1.1.2** is also valid.

4.1.2.1.2 Charges concerning with parking of aircraft on apron.

Prague Airport is obliged to publish the charges for usage of airbridges and buses on their official web pages <http://www.prg.aero/b2b> in B2B section, Aviation Business, Charges & Incentives.

4.1.2.1.2 Other aerodromes with the exception of PRAHA/Ruzyně airport

4.1.2.1.2.1 Basis for calculation of parking charges is the MTOW of the aircraft (according to the Certificate of Airworthiness) and the duration of parking.

4.1.2.2 Rates

4.1.2.2.1 Rates per hour and tonne (including hour and tonne initiated) for international and domestic traffic for the particular airports are quoted in the table in paragraph **GEN 4.1 para 6**. The rates for VFR aerodromes are published in the VFR manual in the respective aerodrome part.

4.1.2.3 Exemptions

4.1.2.3.1 PRAHA/Ruzyně airport - the airport operator company Prague Airport is obliged to publish exemptions on their official web pages <http://www.prg.aero/b2b> in B2B section, Aviation Business, Charges & Incentives .

4.1.2.3.2 Other airports - charges will not be paid for:

- a) the first parking hour (the first two parking hours for Karlovy Vary airport) on the apron of aircraft with seat capacity less than 200 passengers.
b) the first two parking hours (the first four parking hours for Karlovy Vary airport) on the apron of aircraft with seat capacity 200 passengers or more.
c) parking of aircraft:
- when take-off is delayed due to meteorological conditions at the aerodrome or when take-off is prohibited and after emergency landing;
 - for the transport of Royalty, Heads of State and Government, Ministers on official missions;
 - for search and rescue flights authorised by a competent RCC body,
 - flights of the Civil Aviation Authority;
 - flights carried out solely for the purpose of checking or verifying equipment used or intended for use as ground navigation aid, except flights for the purpose of relocating aircraft carrying out such an activity;
 - carrying out flights of air rescue services including secondary and repatriation flights and flights directly connected with human life rescue;
 - on parking areas leased to carriers or airlines.

4.1.2.4 The division of aerodrome areas to apron and parking areas (as to the place and to the time) is at the discretion of aerodrome operators. These operators are authorized to make special arrangements with the individual operators using aerodromes concerning the payment of charges (for a series of flights etc.) or to agree on a possible discount.

4.1.3 POPLATKY ZA POUŽITÍ LETIŠTĚ CESTUJÍCÍMI

4.1.3.1 Za každého odlétávajícího cestujícího v pravidelné i nepravidelné mezinárodní i vnitrostátní letecké dopravě platí dopravce.

4.1.3.2 Sazby za každého odlétávajícího cestujícího v mezinárodní a vnitrostátní dopravě na jednotlivých letištích jsou uvedeny v tabulce v odstavci **GEN 4.1 para 6**. Pro VFR letiště je výše sazby uvedena ve VFR příručce u příslušného letiště.

4.1.3.2.1 Zaváděcí ceny poplatků za použití letiště cestujícími na letišti BRNO/Tuřany - podrobné informace u provozovatele letiště.

4.1.3.2.2 Na letišti Karlovy Vary se při splnění příslušných podmínek slevového programu poskytují zaváděcí ceny poplatků za použití letiště cestujícími. Podrobné informace u provozovatele letiště nebo na oficiálních webových stránkách:

Web: www.airport-k-vary.cz

4.1.3.2.3 Na letišti OSTRAVA/Mošnov se aplikují zaváděcí ceny poplatků za použití letiště cestujícími. Za novou destinaci se považuje letiště, které nebylo nalétáváno v pravidelném plánovaném provozu po dvě poslední sezóny. Za průkaz pravidelného provozu se považuje publikace v letovém řádu letiště. Zaváděcí cena se poskytuje pro všechny dopravce a pro každou novou destinaci po dobu 12 kalendářních měsíců, počínaje měsícem, kdy byl zahájen pravidelný provoz.

Incentivní program pro nové destinace - informace u provozovatele letiště.

4.1.3.3 Za každého transferového cestujícího v pravidelné i nepravidelné mezinárodní a vnitrostátní dopravě platí dopravce poplatek. Za transferového cestujícího se považuje cestující, jehož doba přestupu mezi plánovaným příletem a odletem do jiné destinace nepřekročí 24 hodin a oba lety z/do bodu přestupu jsou uvedeny v jedné letence/elektronickém dokladu.

4.1.3.4 Sazby za každého transferového cestujícího v mezinárodní a vnitrostátní dopravě na jednotlivých letištích jsou uvedeny v tabulce v odstavci **GEN 4.1 para 6**

4.1.3.5 Nedodá-li dopravce podklady o počtu cestujících, bude jako počet odlétávajících cestujících použita maximální sedadlová kapacita příslušné verze daného typu letadla.

4.1.3 PASSENGER SERVICE CHARGES

4.1.3.1 In international and domestic scheduled and non-scheduled air transport carriers shall pay for each departing passenger.

4.1.3.2 The rates for each departing passenger in international and domestic air transport for the particular airports are quoted in the table in paragraph **GEN 4.1 para 6**. The rates for VFR aerodromes are published in the VFR manual in the respective aerodrome part.

4.1.3.2.1 Introductory prices of Passenger service charges at BRNO/Tuřany airport - detailed information by the AD operator.

4.1.3.2.2 At Karlovy Vary airport, the introductory prices of Passenger service charges are applied, if relevant conditions of discount programme have been met. Detailed information can be obtained from the aerodrome operator or on official website:

Web: www.airport-k-vary.cz

4.1.3.2.3 At airport OSTRAVA/Mošnov, the introductory prices of Passenger service charges are applied for new regular destinations. The airport that has not been used for the regular scheduled traffic for last two seasons, is considered as a new destination. The publication of information in the airport timetable is considered as an evidence of regular scheduled traffic. An introductory price is provided for all carriers and for all new destinations for 12 consecutive calendar months, starting with a month of regular operation opening.

Incentive scheme for new destinations - information at the aerodrome operator.

4.1.3.3 Carriers pay a fee for every transfer passenger in regular and irregular international and domestic air transport. The passenger is considered to be a transfer passenger if the time between the scheduled arrival and departure to another destination does not exceed 24 hours and both flights (to / from the transfer point) are included in one ticket / e-document.

4.1.3.4 There are stated rates for every transfer passenger in international and domestic air transport for the particular aerodromes in table in paragraph **GEN 4.1 para 6**

4.1.3.5 If carrier does not deliver source documents about number of passengers as a number of departing passengers will be used maximum seat capacity of appropriate version of implicit type of aircraft.

1.1.9.1.2.1 Strategická úroveň ASM 1

Tuto úroveň vykonává Úřad pro civilní letectví (dále jen Úřad) v dohodě s Ministerstvem obrany v souladu s nařízením Komise (ES) č. 2150/2005, čl. 4 za přispění Komise ASM (dále KASM). „Politika uspořádání vzdušného prostoru České republiky“ (dále jen Politika), popisuje odpovědné orgány, jejich odpovědnosti a zásady, týkající se společného civilně-vojenského strategického plánování využití vzdušného prostoru ČR. Politika je schvalována ÚCL, po konzultaci s MD (Ministerstvo dopravy) a MO (Ministerstvo obrany), zastoupeného ODVL SSŘO MO (Odbor dohledu nad vojenským letectvím, Sekce správy a řízení organizací Ministerstva Obrany). Politika je dostupná na webových stránkách ÚCL v sekci ATM/ANS, část ASM.

Za účelem společných konzultací, formulací rad a názorů při uspořádání vzdušného prostoru na pracovní úrovni zřizuje KASM Konzultační skupinu ASM (KSASM).

KASM poskytuje stanoviska odpovědným orgánům, po projednání v rámci KSASM:

- k rozdělení vzdušného prostoru ČR za účelem bezpečného provádění letů a účinného poskytování leteckých služeb a
- k žádostem na dočasné vyhrazení částí vzdušného prostoru k létání jednoho uživatele nebo kategorii uživatelů, jestliže vyhrazení přesáhne dobu 24 hodin v průběhu tří dnů po sobě jdoucích ode dne vyhrazení, a nejedná se o prostory publikované v AIP ČR, **ENR 5**.

Kontakt:

Úřad pro civilní letectví
Sekce provozní
K letišti 1149/23
161 00 Praha 6

Postupy pro plánování prostorů – úroveň ASM 1

Úpravy struktur vzdušného prostoru České republiky jsou prováděny v souladu s čl. 3 prováděcího nařízení (EU) 2017/373 a podle postupu zveřejněného v čl. 10 Politiky.

Návrh změny vzdušného prostoru je žadatel povinen konzultovat s jemu známými přímo dotčenými stranami a výsledky konzultace předat určenému konstruktérovi vzdušného prostoru. Dále je žadatel povinen zajistit, aby podávaná žádost obsahovala návrh změny zpracovaný konstruktérem vzdušného prostoru, a to včetně výsledku validace návrhu a výsledku kontroly kompatibility návrhu pro daný vzdušný prostor.

Státem určeným konstruktérem struktur vzdušného prostoru je počínaje dnem 27. 1. 2022 státní podnik Řízení letového provozu ČR, s.p.. Činnosti konstruktéra jsou pro žadatele bezúplatnou službou státu.

Kontakt:

Řízení letového provozu ČR, s.p.
Divize plánování a rozvoje LNS
Navigační 787
252 61 Jeneč

V souladu s odst. 9 čl. 3 nařízení EU 2017/373 jsou správci struktur vzdušného prostoru povinni poskytnout konstruktérovi struktur vzdušného prostoru součinnost a nezbytné podklady pro provedení pravidelné revize a údržby těchto struktur.

Uživatelé vzdušného prostoru se žádají, aby předkládali požadavky na Úřad v těchto případech:

- požadavky na omezení nebo zákaz užívání vzdušného prostoru;
- požadavky na vyhrazení částí vzdušného prostoru, přesáhne-li doba vyhrazení 24 hodin v průběhu tří dnů po sobě jdoucích ode dne vyhrazení, a nejedná se o prostory publikované v AIP ČR **ENR 5** (prostory “AMC manageable”).

1.1.9.1.2.1 Strategic level - ASM 1

This level is provided by Civil Aviation Authority (thereinafter CAA) together with the Ministry of Defence and according to the Regulation (EC) No. 2150/2005, Article 4 in cooperation with ASM Commission (hereinafter KASM). “Airspace Management Policy of the Czech Republic (hereinafter The Policy) describes responsible authorities, its responsibilities and principles related to joint civil-military strategic planning of Czech airspace use. The Policy is approved by CAA after consultation with Ministry of Transport and Ministry of Defence, represented by ODVL SSŘO MO (Military Aviation Authority). The Policy is available on the CAA website, section ATM/ANS, part ASM.

In order to consult and form ideas and suggestions within working level of airspace management, Consulting Group of ASM (KSASM) is founded by KASM.

After consultations within KSASM, KASM provides its viewpoints to responsible authorities on:

- Czech airspace management in order to conduct flights safely and provide aeronautical services efficiently and
- requests for temporary reservation of parts of airspace to an one user or category of users if the areas are not published in AIP CR, **ENR 5** and time of reservation exceeds 24 hours during three consecutive days since the day of reservation.

Contact:

Civil Aviation Authority
Aeronautical Operations Division
K letišti 1149/23
161 00 Praha 6

Area planning procedures - ASM 1 level

Airspace structure modifications are carried out in compliance with Implementing Regulation (EU) 2017/373 and according to the procedure published in Article 10 of the Policy.

The applicant is obliged to consult the airspace change proposal with the affected parties known to the applicant and forward the consultation results to a designated airspace designer. The applicant is further obliged to provide the submitted request together with the airspace designer’s proposal including the results of validation proposal and results of compatibility check for a given airspace.

Since 27 JAN 2022, Air Navigation Services of the CR become the airspace designer nominated by the state. The activities of the airspace designer are free of charge for the applicants.

Contact details:

Air Navigation Services of the CR
Planning and Development Division
Navigační 787
252 61 Jeneč

In accordance with Article 3 (9) of Implementing Regulation (EU) 2017/373 the airspace administrators are obliged to provide cooperation and necessary supporting documents to the airspace designer for periodic reviews and maintenance.

Airspace users are requested to submit applications to CAA in these cases:

- requirements for restriction or prohibition of the use of an airspace;
- requirements for temporary reservation of parts of airspace, where reservation period exceeds 24 hours during three consecutive days from the day of reservation and the areas are not areas published in AIP CR **ENR 5** (“AMC manageable” areas).

Žádost o dočasné vyhrazení částí vzdušného prostoru, které podléhají schválení Úřadem dle § 44 odst. 2, 3, 5, 6 zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, musí být předloženy Úřadu nejpozději 60 dnů přede dnem, od něhož je vyhrazení požadováno.

Žádosti o dočasné vyhrazení částí vzdušného prostoru musí obsahovat náležitosti v souladu s § 16 Vyhlášky č. 108/1997 Sb. Vertikální vymezení požadovaného vzdušného prostoru musí být v souladu s AIP ČR **ENR 1.1 para 9.3.1**.

Poznámka: S ohledem na termíny pravidelných jednání KASM (<http://www.caa.cz/letiste/asm>) a administrativní lhůty plynoucí ze správního řádu, je doporučeno předkládat žádosti s větším předstihem než požadovaných 60 dnů, nejlépe 85 dní. Dále je nezbytné kalkulovat dobu nezbytnou pro vypracování návrhu konstruktérem struktur vzdušného prostoru.

1.1.9.1.2.2 Předtaktická úroveň ASM 2

Tuto úroveň vykonává pracoviště AMC ČR v souladu s nařízením Komise (ES) č. 2150/2005, čl. 5.

AMC ČR přijímá žádosti na vyhrazení částí vzdušného prostoru podané prostřednictvím webové aplikace AisView, AFTN, faxem nebo e-mailem.

- AMC ČR rozhoduje o žádostech uživatelů vzdušného prostoru na dočasné vyhrazení částí vzdušného prostoru pro létání jednoho uživatele nebo kategorií uživatelů, jestliže vyhrazení nepřesáhne dobu 24 hodin v průběhu tří dnů po sobě jdoucích ode dne vyhrazení, a nejedná se o prostory publikované v AIP ČR **ENR 5**.
- AMC ČR rozhoduje o žádostech uživatelů vzdušného prostoru na dočasné vyhrazení částí vzdušného prostoru v prostorech AMC-manageable publikovaných v AIP ČR **ENR 5**.

V případě konfliktu požadavku s již existujícími strukturami, nebo konfliktu mezi dvěma požadavky, AMC ČR rozhoduje podle priorit v souladu s § 16 odst. 6 Vyhlášky č. 108/1997 Sb.

Schválené požadavky na vyhrazení částí vzdušného prostoru podle písm. a) se publikují ve zprávě NOTAM a AUP, podle písm. b) se publikují v AUP/UUP.

Kontakt:

AMC ČR

Civilní část:

Tel: +420 220 373 954
Fax: +420 220 374 259
AFTN: LKAAZAMC
E-mail: amcpraha@ans.cz
Web: <http://aisview.rlp.cz/>

Vojenská část:

Tel: +420 220 374 490
+420 601 579 564
AFTN: LKPRYWYX
Web: mamc@mo.gov.cz

Postupy pro plánování vzdušných prostorů – úroveň ASM 2

Uživatelé dočasně vyhrazených prostorů, nepřesáhne-li doba vyhrazení 24 hodin v průběhu tří dnů po sobě jdoucích ode dne vyhrazení a nejedná-li se o prostory publikované v AIP ČR ENR 5, se žádají, aby:

- předkládali pracovišti AMC ČR žádosti na vyhrazení vzdušného prostoru 7 pracovních dní před zamýšleným konáním (D - 7 pracovních dní) do 1000 UTC.

Požadavky o dočasné vyhrazení částí vzdušného prostoru musí obsahovat:

- účel a charakter činnosti, pro kterou je vyhrazení vyžadováno;

Request for a temporary reservation of parts of airspace, subject to approval by the Authority pursuant to § 44 paragraph 2, 3, 5, 6 of Act No. 49/1997 Coll., on Civil Aviation, must be submitted to the CAA no later than 60 days before the date from which the reservation is required.

Requests for temporary airspace reservation must include all elements in accordance with § 16 of Decree No. 108/1997 Coll MD. Vertical limitation of requested airspace must be in accordance with AIP CR **ENR 1.1 para 9.3.1**.

Note: Considering the terms of regular KASM meetings (<http://www.caa.cz/letiste/asm>) and deadlines resulting from administrative code, it is recommended to submit requests more than the requested minimum of 60 days ahead, 85 days ideally. Further, it is necessary to consider the time required for drafting a proposal by the airspace designer.

1.1.9.1.2.2 Pre-tactical level - ASM 2

This level is performed by AMC CR in accordance with Commission Regulation (EC) No. 2150/2005, Article 5.

AMC CR accepts applications for reservation of parts of airspace submitted through the web application AisView, AFTN, fax or e-mail.

- AMC CR considers requests of airspace users for the temporary reservation of areas used for flying of one user or category of users, where reservation period does not exceed 24 hours during three consecutive days from the day of reservation and the areas are not published in AIP CR **ENR 5**.
- AMC CR considers requests of airspace users for the temporary reservation of areas published in AIP CR **ENR 5** ("AMC manageable" areas).

In the event of a conflict of a requirement with already existing requirements or conflict between the two reservations, AMC CR decides according to priorities in accordance with § 16 paragraph 6 of Decree No 108/1997 Coll MD.

Approved requirements for temporary reservation of the part of airspace stated in part a) are published via NOTAM and AUP; those stated in part b) are published in AUP/UUP.

Contact:

AMC Czech Republic

Civil part:

Tel: +420 220 373 954
Fax: +420 220 374 259
AFTN: LKAAZAMC
E-mail: amcpraha@ans.cz
Web: <http://aisview.rlp.cz/>

Military part:

Tel: +420 220 374 490
+420 601 579 564
AFTN: AftN LKPRYWYX
Web: mamc@mo.gov.cz

Planning procedures for airspace use - ASM 2 level

Users of temporary reserved areas, where reservation period does not exceed 24 hours during three consecutive days from the day of reservation and the areas are not published in AIP CR ENR 5 are requested to:

- submit to the AMC CR the application for reservation of airspace 7 working days before the proposed activity (D - 7 working days), not later than 1000 UTC.

Requirements for temporary reservation of part of airspace, shall include:

- purpose and nature of the activity for which the reservation is required;

1.1.9.4.2 CDR 1 - stále plánovatelná CDR během období publikovaného v AIP, není-li ve zprávě EAUP uvedeno jinak

- CDR 1 jsou tratě, od kterých se očekává, že budou k dispozici po většinu času během období publikovaného v AIP.
- Lety na CDR 1 se plánují stejným způsobem jako na stálých ATS tratích během období publikovaném v AIP.
- Uzavírání segmentů tratí CDR 1 může být nahrazeno naplánováním definovaných FUA/EU Restrictions v EAUP. Seznam FUA Restriction je uveden v RAD Appendix 7.
- V případě, že nepoužitelnost CDR 1 bude oznámena krátce předem, přesměrování letů mimo prostor omezující využívání CDR 1 bude provedeno podle instrukcí ATC.

1.1.9.4.3 CDR 2 jsou tratě plánovatelné pouze v období publikovaném ve zprávě EAUP.

- CDR 2 jsou součástí předem stanoveného scénáře tratí, který reaguje na nevyváženost kapacity vzdušného prostoru.

1.1.9.4.4 CDR 3 jsou tratě neplánovatelné.

- CDR 3 jsou publikovány v AIP a jsou použitelné pouze na základě instrukcí ATC.

1.1.9.4.5 Seznam tratí CDR 2 v prostoru ECAC je publikován denně ve zprávě EAUP, která je pro účely plánování letů publikovaná na NM NOP Portal.

1.1.9.5 Předkládání stížností k ASM

Uživatelé vzdušného prostoru mohou podávat stížnosti k problematice ASM písemně Úřadu pro civilní letectví.

Kontakt:

Úřad pro civilní letectví
Sekce provozní
K letišti 1149/23
161 00 Praha 6

1.1.9.6 Hodnocení užívání vzdušných prostorů

1.1.9.6.1 V souladu s nařízením Komise (ES) č. 2150/2005 je pravidelné hodnocení užívání vzdušného prostoru důležitým prostředkem zvyšování důvěry mezi uživateli vzdušného prostoru a důležitým nástrojem pro zlepšení organizace a uspořádání vzdušného prostoru.

1.1.9.6.2 Uživatelé prostorů TRA a TSA vedou evidenci využití těchto prostorů (počet letů, počet letadel, časové využití plánovaného prostoru, dobu rezervace, dobu aktivace, dobu deaktivace). Tyto statistické informace uživatelé zasílají písemně do 15. dne každého měsíce Úřadu k dalšímu zpracování a následnému využití. Veškeré písemné statistické podklady a údaje v elektronické podobě související s využitím prostorů TRA a TSA se uchovávají pro archivaci po dobu minimálně 3 měsíců.

1.1.9.6.3 Forma a obsah na Úřad zasílaných statistických informací od uživatelů TRA a TSA bude s ohledem k rozdílnému charakteru jejich využívání sdělena a průběžně upřesňována ze strany Úřadu jednotlivým uživatelům těchto prostorů. Výsledkem zpracování statistických informací je hodnocení, které je součástí procesu regulace ASM a využívá se zejména pro zlepšení organizace a uspořádání vzdušného prostoru.

Kontakt:

Úřad pro civilní letectví
Odbor navigačních služeb
K letišti 1149/23
161 00 Praha 6

Tel: +420 225 421 281

1.1.9.4.2 Category one (CDR 1) - Permanently Plannable CDR during the times published in AIP unless otherwise specified in EAUP.

- CDRs 1 are routes expected to be available for most of the time during the time period published in AIP.
- CDRs 1 are flight planned in the same way as permanent ATS routes during the times published in AIP.
- CDR 1 segments closure may be replaced by planning of defined FUA/EU Restrictions in EAUP. The list of FUA restrictions is published in RAD Appendix 7.
- In the event of a short notice unavailability of a CDR 1, rerouting around an associated "AMC Manageable" Area will be made on ATC instructions.

1.1.9.4.3 Category Two (CDR 2) - are routes plannable during periods published in EAUP messages only.

- CDRs 2 are part of predefined routing scenarios which respond to specific capacity imbalances.

1.1.9.4.4 Category Three (CDR 3) are not plannable routes

- CDRs 3 are published in AIP as CDRs usable on ATC instruction only.

1.1.9.4.5 List of CDRs 2 in the ECAC area is published daily in the EAUP report, which is published on NM NOP Portal for flight planning purposes.

1.1.9.5 Submission of the complaints to ASM

Airspace users can submit complaints to ASM agenda in a written form to the Civil Aviation Authority.

Contact:

Civil Aviation Authority
Aeronautical Operations Division
K letišti 1149/23
161 00 Praha 6

1.1.9.6 Airspace use assessment

1.1.9.6.1 Regular assessment of airspace use in compliance with Commission Regulation (EC) No. 2150/2005 is an important means to increase the confidence among airspace users and an important tool for improvement of organization and airspace management.

1.1.9.6.2 Users of TRA and TSA record usage of these areas (number of flights, number of aircraft, time utilization of planned area, booking time, activation time, deactivation time). These data are to be sent in written form on 15th day of each month at the latest to the Authority to further processing and subsequent use. All written statistic data and electronic data related to the use of TRA and TSA are stored at least for 3 months.

1.1.9.6.3 Form and content of statistical records being sent to the Authority by users of TRA and TSA is, with regard to different character of its use, notified and continuously rectified by the Authority to individual users of these areas. The result of such statistical data processing is the assessment that is a part of ASM regulation process and is used especially to improve the organisation and airspace management.

Contact:

Civil Aviation Authority
Air Navigation Services Department
K letišti 1149/23
161 00 Praha 6

Tel: +420 225 421 281

1.1.9.6.4 Úřad ve spolupráci s pracovištěm AMC využívá statistických informací ze zpráv AUP/UUP a z reálných údajů o skutečné aktivitě sledovaných prostorů k hodnocení, které je součástí procesu regulace ASM, zejména pro zlepšení organizace a uspořádání vzdušného prostoru.

1.1.9.6.4 CAA in cooperation with AMC uses statistical data based on AUP/UUP reports and information generated by real activation of monitored areas for assessment which is a part of ASM regulation process and is used especially to improve the organisation and airspace management.

1.1.9.7 Pracoviště uspořádání vzdušného prostoru (AMC) - Plán využití vzdušného prostoru (AUP) a Aktualizovaný plán využití vzdušného prostoru (UUP)

1.1.9.7 Airspace Management Cell (AMC) - Airspace Use Plan (AUP) and Updated Airspace Use Plan (UUP)

1.1.9.7.1 Přidělení prostorů je publikováno denním plánem využití vzdušného prostoru (AUP). AUP je publikován nejpozději do 1400 UTC a pokrývá 24 hodinové časové období mezi 0600 UTC příštího dne a 0600 UTC dne následujícího (D 0600 - D+1 0600).

1.1.9.7.1 The airspace allocation is published in a daily Airspace Use Plan (AUP). The AUP is published before 1400 UTC to cover the 24 hours time period between 0600 UTC the next day to 0600 UTC the day after (D 0600 - D+1 0600).

1.1.9.7.2 Vzdušné prostory uvedené v platném AUP, které se ruší/mění v den konání činnosti, se oznamují prostřednictvím Aktualizovaného plánu využití vzdušného prostoru (UUP) s okamžitou platností. Vzdušné prostory a tratě CDR2 uvedené v platném EAUP se ruší/mění v časech přidělených NM/CADF. Podle potřeby může být v rámci platného AUP vydáno více UUP.

1.1.9.7.2 Airspace allocated in the current AUP that are cancelled/changed on the day of operations will be promulgated through the Updated Airspace Use Plan (UUP) effective immediately. Airspace or CDR2 allocated in the current EAUP will be cancelled/changed at the times allocated by NM/CADF. When needed, more than one UUP can be promulgated within the validity period of the current AUP.

1.1.9.7.3 AUP/UUP jsou vysílány určeným uživatelům vzdušného prostoru podle dohody, včetně ACC/FMP, CADF a sousedním AMC podle dohody. Kromě toho jsou AUP/UUP publikovány rovněž na internetových stránkách Řízení letového provozu ČR, s.p. (<http://aup.rlp.cz>). Protože národní AUP/UUP nebudou zasílány provozovatelům letadel, informace poskytované pracovištěm AMC o použitelnosti CDR 2 v prostoru států ECAC budou publikovány pracovištěm NM/CADF v souhrnné mezinárodní zprávě EAUP.

1.1.9.7.3 The AUP/UUP will only be transmitted to designated users, including ACCs/FMPs, to the CADF, to adjacent AMCs in accordance with the Letters of Agreement. Additionally, the AUP/UUP are published on the Air Navigation Services of the Czech Republic web pages (<http://aup.ans.cz>). As national AUP/UUP are not sent to aircraft operators, the information provided by AMCs on CDRs 2 availability in the ECAC area will be published by the NM/CADF in a consolidated international message, the EAUP.

1.1.9.7.4 Forma a obsah zprávy AUP

1.1.9.7.4 Format and content of an AUP message

Druh zprávy / Message Type	Plán využití vzdušného prostoru / Airspace Use Plan (AUP)
Odesílající stanoviště / Sending Unit	AMC Česká republika / AMC Czech Republic
Období platnosti zprávy / Validity Period	např. / e.g. 11.02.2008 06:00 - 12.02.2008 06:00
Datum a čas odeslání zprávy / Date and Time of Transmission	např. / e.g. 10.02.2008 13:53

A) Plánovatelné tratě CDR 2 / Available Category 2 CDRs

Pořadové číslo začínající jedničkou u první položky	Označení tratě podle AIP ENR 3 a ICAO označení prvního a posledního bodu úseku dotýčné tratě	Spodní hranice použitelné trati nebo jejího úseku (definováno IFR letovou hladinou)	Horní hranice použitelné trati nebo jejího úseku (definováno IFR letovou hladinou)	Čas zahájení použitelnosti tratě nebo jejího úseku	Čas ukončení použitelnosti tratě nebo jejího úseku	Doplňkové informace v otevřeném jazyce
Sequence Number starting with 1 for the first item	AIP ENR 3 route designator and identifiers of first and last points of the portion of route concerned with ICAO identifiers	Lower limit inclusive of the available route or its portion (defined by IFR Flight level)	Upper limit inclusive of the available route or its portion (defined by IFR Flight level)	Time of the start of the period of use of the route or its portion	Time of the end of the period of use of the route or its portion	Any additional information in plain language

Seznam A obsahuje CDR kategorie 2, které jsou po stanovenou dobu a ve stanoveném rozsahu **plánovatelné**.

List A contains category 2 CDRs, which are in defined time period and in defined limits **plannable**.

B) Neplánovatelné tratě ATS a CDR 1 / Unavailable ATS Routes and Category 1 CDRs

Pořadové číslo začínající jedničkou u první položky	Označení tratě podle AIP ENR 3 a ICAO označení prvního a posledního bodu úseku dotýčné tratě	Spodní hranice použitelné trati nebo jejího úseku	Horní hranice použitelné trati nebo jejího úseku	Čas zahájení nepoužitelnosti tratě nebo jejího úseku	Čas ukončení nepoužitelnosti tratě nebo jejího úseku	Doplňkové informace v otevřeném jazyce
Sequence Number starting with 1 for the first item	AIP ENR 3 route designator and identifiers of first and last points of the portion of route concerned with ICAO identifiers	Lower limit inclusive of the available route or its portion	Upper limit inclusive of the available route or its portion	Time of the start of the period of unused of the route or its portion	Time of the end of the period of unused of the route or its portion	Any additional information in plain language

Seznam B obsahuje stálé ATS tratě a CDR kategorie 1, které nejsou po stanovenou dobu a ve stanoveném rozsahu **plánovatelné**.

List B contains permanent ATS routes and category 1 CDRs, which are not in defined time period and in defined limits **plannable**.

C) Prostory spravované AMC (AMA) / AMC Manageable Areas (AMA)							
Stejně číslo použité u předmětné položky v AUP Same Number to which the item is referring in the AUP	Označení dotyčného prostoru podle AIP ENR 5 AIP ENR 5 designator of the airspace concerned	Spodní hranice prostoru (např. GND, 1000 ft AGL, 4000 ft AMSL, FL 95) Lower limit of the airspace (e.g. GND, 1000 ft AGL, 4000 ft AMSL, FL 95)	Horní hranice prostoru (např. 1000 ft AGL, 4000 ft AMSL, FL 245) Upper limit of the airspace (e.g. 1000 ft AGL, 4000 ft AMSL, FL 245)	Čas začátku doby využívání prostoru Time of the start of the period of use	Čas ukončení doby využívání prostoru Time of the end of the period of use	Stanoviště odpovědné za dotčený prostor v době doby využívání prostoru. Pokud je položka AUP zrušena, tato pole nesmí být vyplněna Unit responsible for the concerned airspace during the time period indicated by the period of use. If an AUP element is cancelled, these fields shall not be completed	Doplňkové informace v otevřeném jazyce. Pokud je položka AUP zrušena, toto pole musí obsahovat poznámku „CNL“ Any additional information in plain language. If an AUP element is cancelled, this field shall contain the word “CNL”

D) Prostory nespravované AMC (NAM) / NON-AMC Manageable Areas (NAM)							
Stejně číslo použité u předmětné položky v AUP. U nové položky pořadové číslo následující za posledním pořadovým číslem v AUP. Same Number to which the item is referring in the AUP. For new element, sequence Number following the last one listed in the AUP	Označení dotyčného prostoru podle AIP ENR 5 AIP ENR 5 designator of the airspace concerned	Spodní hranice prostoru (např. GND, 1000 ft AGL, 4000 ft AMSL, FL 95) Lower limit of the airspace (e.g. GND, 1000 ft AGL, 4000 ft AMSL, FL 95)	Horní hranice prostoru (např. 1000 ft AGL, 4000 ft AMSL, FL 245) Upper limit of the airspace (e.g. 1000 ft AGL, 4000 ft AMSL, FL 245)	Čas začátku změněné doby využívání prostoru Time of the start of the period of changed use	Čas ukončení změněné doby využívání prostoru Time of the end of the period of changed use	Zodpovědné stanoviště Responsible Unit	Doplňkové informace v otevřeném jazyce (např. druh činnosti nebo INACTIVE) Any additional information in plain language (e.g. type of activity or INACTIVE)

E) Neplánovatelné SIDs a STARs / Unavailable SIDs and STARs							
Stejně číslo použité u předmětné položky v AUP Same Number to which the item is referring in the AUP	Označení dotyčného SID/STAR AIP AD 2 airport designator + the designator used for SID/STAR	N/A	N/A	Čas začátku Time of the start of the period of use	Čas ukončení Time of the end of the period of use	N/A	Doplňkové informace v otevřeném jazyce Any additional information in plain language

Poznámky:

- 1) Pokud seznam neobsahuje žádnou položku, vyplní se do prvního řádku seznamu „NIL“.
- 2) Informace o skutečné aktivaci prostorů uvedených v AUP lze získat cestou příslušných stanovišť ATS.

Remarks:

- 1) If no item is in the list „NIL“ will be filled in the first line of the list.
- 2) Information about the current activation of the airspace restriction listed in the AUP can be obtained from relevant ATS units.

Zkratky a výrazy používané v UUP v části „Doplňkové informace“:

Abbreviations and terms used in UUP part “Any additional information”:

Položka AUP zrušena	CNL	AUP element cancelled
Změny vertikálního rozsahu položky AUP	LEVEL CHG	Change of vertical extent of AUP element
Změna časového rozsahu položky AUP	TIME CHG	Change of time period of the AUP element

1.1.9.7.6 EAUP/EUUP na NM NOP Portal

Na NM NOP Portal/European AUP se v D-1 v 1500 UTC pro časové období mezi 0600 UTC příštího dne do 0600 UTC dne následujícího (D 0600 – D+1 0600) publikuje zpráva evropského AUP (EAUP), která je složená z národních AUP a průběžně, v termínech schválených CADF, zprávy evropských UUP (EUUP).

1.1.9.7.6 EAUP/EUUP on NM NOP Portal

The message of European AUP (EAUP) is disseminated in D-1 at 1500 UTC for time period between 0600 UTC following day to 0600 UTC onwards (D 0600 – D+1 0600) on NM NOP Portal/European AUP, which is put together from national AUP and continuously in terms authorized by CADF, the message of European UUP (EUUP).

1.1.9.8 Další Informace

1.1.9.8.1 Další informace o koncepci FUA jsou k dispozici:

Úřad pro civilní letectví
Odbor navigačních služeb
K letišti 1149/23
161 00 Praha 6

1.1.9.8 Further Information

1.1.9.8.1 Further information on the FUA Concept can be obtained:

Civil Aviation Authority
Air Navigation Services Department
K letišti 1149/23
161 00 Praha 6

Tel: +420 225 421 281

Tel: +420 225 421 281

1.1.10 POZOROVACÍ LETY PROVÁDĚNÉ PODLE SMLOUVY O OTEVŘENÉM NEBI

1.1.10.1 Na základě Smlouvy o otevřeném nebi se Česká republika zavázala, že umožní jakémukoliv ze smluvních států provádět pozorovací lety nad kteroukoliv částí svého území. Ve vzdušném prostoru České republiky proto mohou být prováděny pozorovací lety a rovněž dopravní a tranzitní lety pozorovacích týmů.

1.1.10.2 Lety prováděné v rámci této smlouvy budou uskutečňovány na/z letiště Pardubice.

1.1.10.3 Na základě této smlouvy mají pozorovací lety právo vstoupit do jakéhokoliv zakázaného, vyhrazeného, rezervovaného nebo omezeného prostoru. Uživatelé těchto prostorů jsou na základě oznámení o zamýšleném pozorovacím letu povinni zajistit bezpečný průlet takovými prostory. Oznámení obdrží uživatelé dotčených prostorů od pracoviště uspořádání vzdušného prostoru (AMC) písemně, nebo v případě, že už letadlo letí, telefonicky od příslušného stanoviště řízení letového provozu.

1.1.11 POSTUPY PRO NESTANDARDNÍ TYPY LETŮ

1.1.11.1 Nestandardní typy letů (NSF) v řízeném vzdušném prostoru

1.1.11.1.1 NSF v řízeném vzdušném prostoru se rozumí letecká činnost, která není prováděna po publikovaných tratích letových provozních služeb v cestovní hladině nebo nemůže dodržet platné postupy (např. testovací lety nebo fotolety, tankování za letu, lety VFR nad FL 195, apod.).

1.1.11.1.1.1 Žádost o NSF v řízeném vzdušném prostoru musí být doručena na níže uvedené adresy nejméně 3 pracovní dny předem:

Řízení letového provozu ČR, s.p.
AMC ČR
Navigační 787
CZ-252 61 Jeneč
Česká republika
Tel: +420 220 373 954,
Fax: +420 220 374 259,
E-mail: amcpraha@ans.cz

1.1.11.1.1.2 Žadatelé, kteří použijí e-mail se musí přesvědčit, že celková velikost příloh nepřekročí 5 MB.

1.1.11.1.2 Žádosti musí obsahovat:

- Účel letu;
- Požadované tratě letových provozních služeb a/nebo prostor činnosti a požadované trajektorie – 1 výtisk příslušné letecké mapy se seznamem souřadnic popisující žadovaný prostor činnosti ve vztahu k řízenému prostoru;
- Předpokládanou dobu činnosti;
- Požadované hladiny letu;
- Typ letadla, volací znak a poznávací značka každého letadla, které bude použito;
- Letiště odletu a letiště určení;
- Plánovaný den provozu, EOBT a požadovaná doba platnosti.

1.1.11.1.2.1 Schváleným žádostem bude přiděleno pořadové číslo pro nestandardní typy letů (NSF). Přidělení NSF čísla znamená pouze předběžné povolení a následně v den letu je nutné obdržet povolení od příslušného stanoviště ATC. O toto povolení se žádá 1 hodinu před plánovaným startem.

1.1.11.1.2.2 Provozovatelé se upozorňují, že se nepřipouští žádná diskuze na jakémkoli provozním kmitočtu v případě, že povolení nebude vydáno nebo bude zrušeno.

1.1.11.1.3 Povolení NSF neznamená výjimku z požadavků AIP ČR nebo jiných předpisů.

1.1.10 OBSERVATION FLIGHTS CONDUCTED UNDER THE TREATY ON OPEN SKIES

1.1.10.1 Under the terms of the Treaty on Open Skies, the Czech Republic is committed to accept Observation Flights of the teams from any of the signatory countries over any part of the Czech territory as well as transport and transit flights of the Observation Teams.

1.1.10.2 Observation Flights will be conducted to/from Pardubice aerodrome.

1.1.10.3 On the basis of the Treaty Observation Flights are entitled to enter any prohibited, segregated, reserved or restricted area. Users of these areas are obliged to ensure safe transit based on notification of intended Observation Flight. Users of areas involved will receive the notification in the written form from the Airspace Management Cell (AMC) or by phone from the appropriate ATC unit in case the aircraft is already in the air.

1.1.11 ARRANGEMENTS FOR PARTICULAR NON-STANDARD TYPES OF FLIGHT

1.1.11.1 Non-Standard Flights (NSFs) in Controlled Airspace

1.1.11.1.1 A NSF in Controlled Airspace is considered to be an aerial activity which does not follow published routes or notified procedures (e.g. Test or Photo Survey Flights, Air-to-air refuelling, VFR flights above FL 195, etc.).

1.1.11.1.1.1 Applications for NSFs within Controlled Airspace should be submitted to the address listed below the minimum 3 working days' notice:

Air Navigation Services of the CR
AMC Czech Republic
Navigační 787
CZ-252 61 Jeneč
Czech Republic
Tel: +420 220 373 954,
Fax: +420 220 374 259,
E-mail: amcpraha@ans.cz

1.1.11.1.1.2 Applicants using e-mail should ensure that the file's total size does not exceed 5 MB

1.1.11.1.2 Applications should include:

- Purpose of flight;
- Requested airways and/or the area of operation and proposed tracks to be flown – 1 copy of a suitable aeronautical chart, with a list of coordinates detailing the requested area of operation in relation to Controlled Airspace;
- Estimated duration of aerial activity;
- Operating levels;
- Aircraft type, callsign and registration letters on any aircraft likely to be used;
- Aerodrome of departure and destination;
- Planned date of operation, EOBT and requested validity period.

1.1.11.1.2.1 Those applications which are agreed will be allocated a non-standard flight (NSF) reference number. This is only a preliminary approval and prior clearance must be obtained from the appropriate ATC unit on the day. This is normally obtained by telephone 1 hour prior the departure.

1.1.11.1.2.2 Operators are to note that in no circumstances can any discussion be entered into on any frequency in the event that permission is refused or withdrawn.

1.1.11.1.3 ATC clearance does not imply exemption from the requirements of the AIP CR or other regulations.

Za "MEDEVAC" let není považován zpětný nebo následný let po ukončení kterékoli shora uvedené činnosti, popř. let prováděný za účelem rutinního zásobování v rámci humanitárních akcí.

- d) Lety zapojené do hašení požáru ["STS/FFR"];
Letem zapojeným do hašení požáru se rozumí přelet do prostoru vlastní hasební činnosti prováděný podle IFR-GAT letového plánu. Za FFR let není považován zpětný nebo následný let po ukončení hasební činnosti.
- e) Lety, pro které bylo schváleno příslušným národním úřadem použít v letovém plánu ["STS/ATFMX"].

K uvedení přednostního indikátoru uvedeného v bodě e) musí předkladatel letového plánu o udělení výjimky požádat v souladu s pravidly uvedenými dále.

K uvedení přednostního indikátoru uvedeného v bodech a) až d) není zapotřebí žádného předchozího svolení.

Provozovatel/předkladatel letového plánu musí být schopen na vyzvání státního kontrolního orgánu zpětně doložit, že let byl skutečně za některým shora uvedeným účelem proveden.

Pravidlům pro získání výjimky z opatření ATFM podléhají také lety prováděné v rámci programu "Open Skies".

Všechny lety prováděné v souladu se smlouvou "Open Skies" musí být označeny volacím znakem "OSY". Jsou povoleny tři typy letů, které jsou indikovány posledním písmenem volacího znaku:

F - Mise pozorování (An observation mission).

Takové lety mohou obsahovat indikátor STS/ATFMX a poznámka označuje, že trať letu byla schválena a koordinována s příslušnými národními úřady.

D - Demonstrativní let (A demonstration flight).

Takové lety mohou obsahovat indikátor STS/ATFMX a poznámka označuje, že trať letu byla schválena a koordinována s příslušnými národními úřady.

T - Dopravní let (A Transport flight).

Tyto lety nemají žádné zvláštní postavení nebo prioritu a musí být standardně zpracovány v rámci IFPS.

1.9.1.8.3.2 Předložení žádosti o udělení výjimky

Žádost o udělení výjimky je nutné zaslat v pracovních dnech nejméně 24 hod předem na adresu ÚCL:

E-mail: atfmx@caa.gov.cz

kde jsou všechny žádosti evidované. O udělení výjimky může požádat předkladatel letového plánu pouze v případě, že doloží přijatelné důvody pro bezodkladnost provedení letu, na základě kterých může být požadavek schválen.

Žádost o udělení výjimky musí obsahovat následující informace:

- Důvod podání žádosti o výjimku (uvést odůvodnění neodkladnosti letu, ke kterému má být přihlíženo).
- Identifikace provozovatele.
- Identifikace letu.
- Letiště odletu.
- Letiště určení.
- Datum letu.

Pokud je výjimka schválena, předkladatel musí obdržet informaci o jejím schválení a teprve potom je oprávněn použít indikátor "STS/ATFMX" v letovém plánu, uvádějící že na let byla schválena výjimka.

1.9.1.9 Poradenskou službu ve spojitosti se zaváděnými postupy i v konkrétních situacích poskytuje:

Flow Management Position - Praha
Řízení letového provozu ČR, s.p.
ACC - Flow Management Position
Navigační 787
252 61 Jeneč
Tel: +420 220 374 394
+420 220 374 386
Fax: +420 220 374 252
AFTN: LKPRZDZX
LKPRZDZS

For "MEDEVAC" flights it is not considered returned or subsequent flight after the completion of any of the above mentioned activities, or flight conducted for the purpose of routine supplies in humanitarian actions.

- d) Flights engaged in fire-fighting ["STS/FFR"].
Flight involved in the fire-fighting means a flight into space its own fire-fighting operations conducted under IFR-GAT flight plan. For FFR flight is not considered returned or subsequent flight after the end of extinguishing operations.
- e) Flights authorized by the relevant States Authorities to include in the flight plan ["STS/ATFMX"].

A prior permission is required before the use of the indicator referred to in point e). Flight plan submitter shall apply for an exemption in accordance with the rules set out below.

No prior permission is required to use the indicator referred to in points a) to d).

In retrospect the operator/flight plan submitter is obliged to give evidence of the legitimacy to the appropriate state supervisory authority that the flight was actually at some of the above purpose performed.

Flights conducted within the framework of the "Open Skies" are also subject to the rules for obtaining exemption from ATFM measures.

All "Open Skies" treaty flights shall operate with the callsign "OSY". Three types of flight are allowed, with the last letter of the callsign indicating the type of flight:

F - An observation mission.

Such flights may contain, the indicator STS/ATFMX, and a remark indicating that the route has been approved and coordinated with the relevant National Authorities.

D - A demonstration flight.

These flights may contain the indicator STS/ATFMX, and a remark indicating that the route has been approved and coordinated with the relevant National Authorities.

T - A transport flight.

These flights shall receive no special status or priority, and shall be subject to the normal IFPS processing.

1.9.1.8.3.2 The request submission for the exemption

The request for the exemption shall be addressed in working days to CAA at least 24 HRS in advance:

E-mail: atfmx@caa.gov.cz

where all the requests are registered. For the exemption to be granted the flight plan originator may ask only when demonstrates acceptable reasons for the urgency of flight, under which the request can be approved.

The request for the exemption shall comprise the following items of information:

- The reason of the request (to give reasons urgency of flight, which is to be considered).
- The aircraft operator identification.
- The flight identification.
- The airport of departure.
- The airport of destination.
- The date of flight.

If the exemption is granted the submitter shall receive the confirmation of the exemption granted and after that is entitled to use "STS/ATFMX" in the flight plan.

1.9.1.9 General advisory service and advisory service in particular situations is provided by:

Flow Management Position - Praha
Air Navigation Services of the Czech Republic
ACC - Flow Management Position Praha
Navigační 787
252 61 Jeneč
Tel: +420 220 374 394
+420 220 374 386
Fax: +420 220 374 252
AFTN: LKPRZDZX
LKPRZDZS

1.9.1.9.1 Pracoviště FMP je umístěno na PRAHA ACC v IATCC.

1.9.1.9.1 The Flow Management Position is located at PRAHA ACC in IATCC.

1.9.1.9.2 Provozní doba FMP: H24

1.9.1.9.2 The Hours of FMP operation: H24

1.9.2 POSTUPY PRO PŘIDĚLENÍ ČASOVÉ MEZERY PRO VZLET A DIALOG SE SYSTÉMEM ETFMS

1.9.2.1 Lety všech dopravců se celkově nacházejí ve stavu Ready For Improvement - RFI. To prakticky znamená, že již přidělené CTOT může být kdykoli změněno na pozdější i dřívější čas bez zaslání nabídky zlepšení slotu zprávou Slot Improvement Proposal - SIP. Výjimku tvoří lety uvedené v odstavci **ENR 1.9 para 2.2**

1.9.2.2 Jednotlivé lety lze vyjmout ze stavu Ready For Improvement zasláním zprávy Slot Improvement Proposal Wanted - SWM (viz. odstavec **ENR 1.9 para 2.20**).

1.9.2.3 Záměrně nepoužito.

1.9.2.4 Dialog se systémem ETFMS probíhá prostřednictvím zpráv ATFM. Dále popsané zprávy lze rozdělit do následujících kategorií:

- a) Zprávy zasílané systémem ETFMS provozovateli a službám řízení:
 - SAM - Slot Allocation Message
 - SRM - Slot Revision Message
 - SLC - Slot Requirement Cancellation Message
 - FLS - Flight Suspension Message
 - ERR - Error Message
 - DES - De-Suspension Message
- b) Zprávy zasílané systémem ETFMS pouze provozovateli:
 - SIP - Slot Improvement Proposal Message
 - RRP - Rerouting Proposal
 - RRN - Rerouting Notification
- c) Zprávy zasílané provozovateli systému ETFMS:
 - SPA - Slot Improvement Acceptance
 - SRJ - Slot Improvement Rejection
 - SMM - Slot Missed Message
 - FCM - Flight Confirmation
 - RJT - Rerouting Proposal Rejection Message
 - RFI - Ready For Improvement Message
 - SWM - SIP Wanted Message
- d) Zprávy zasílané složkami ATC do systému ETFMS:
 - REA - Ready Message

Tento systém lze zachovat pouze za předpokladu, že se provozovatel stanoveným způsobem identifikoval NMOC. V opačném případě jsou zprávy kategorií 1) a 2) k dispozici na Centrální ohlašovně letových provozních služeb Praha. Centrální ohlašovna letových provozních služeb Praha je schopna zprostředkovat odeslání zpráv kategorie 3).

1.9.2.4.1 Na základě individuálně uzavřených dohod mohou být provozovatelům nebo handlingovým společnostem, které nejsou řádně identifikovány, redistribuovány zprávy kategorie 1) a 2).

Pro uzavření dohody kontaktujte:

Řízení letového provozu ČR, s.p.
Divize plánování a rozvoje letových navigačních služeb
Navigační 787
252 61 Jeneč
Tel: +420 727 373 262
Fax: +420 727 372 011

1.9.2.4.2 Adresy systému ETFMS:

AFTN: EUCHZMTA
Sita: BRUE7X

1.9.2.4.3 Ve všech případech, kdy let je zpožděn nebo pozastaven z iniciativy ETFMS na libovolný časový úsek, zůstává letový plán v platnosti.

1.9.2 TIME SLOT ALLOCATION PROCEDURES AND DIALOGUE WITH ETFMS SUBSYSTEM

1.9.2.1 The flights of all operators are generally considered as Ready For Improvement - RFI. It means that any already allocated CTOT can be changed to later or earlier time without sending a Slot Improvement Proposal - SIP message. The only exemption are the flights adduced in paragraph **ENR 1.9 para 2.2**

1.9.2.2 Individual flights can be exempted from the Ready For Improvement status by sending a Slot Improvement Proposal Wanted - SWM message (see paragraph **ENR 1.9 para 2.20**).

1.9.2.3 Intentionally left blank.

1.9.2.4 The dialogue with ETFMS is executed by means of ATFM messages. These messages could be sorted out into three categories:

- a) Messages sent by ETFMS to aircraft operator and ATC:
 - SAM - Slot Allocation Message
 - SRM - Slot Revision Message
 - SLC - Slot Requirement Cancellation Message
 - FLS - Flight Suspension Message
 - ERR - Error Message
 - DES - De-Suspension Message
- b) Messages sent to aircraft operator only:
 - SIP - Slot Improvement Proposal Message
 - RRP - Rerouting Proposal
 - RRN - Rerouting Notification
- c) Messages sent by aircraft operator to ETFMS:
 - SPA - Slot Improvement Acceptance
 - SRJ - Slot Improvement Rejection
 - SMM - Slot Missed Message
 - FCM - Flight Confirmation
 - RJT - Rerouting Proposal Rejection Message
 - RFI - Ready For Improvement Message
 - SWM - SIP Wanted Message
- d) Messages sent by ATC to ETFMS:
 - REA - Ready Message

This message distribution system can be complied with, provided that all aircraft operators have identified themselves to NMOC properly. If not, messages of both categories 1) and 2) are available at the Central ATS Reporting Office Praha. The Central ATS Reporting Office Praha is able to mediate sending category 3) messages to ETFMS.

1.9.2.4.1 Based on the individual agreement, messages of both categories 1) and 2) can be re-distributed on the national level to those operators and handling companies which have not identified themselves to NMOC.

To make an agreement contact:

Air Navigation Services of the Czech Republic
Planning and development division
Navigační 787
252 61 Jeneč
Tel: +420 727 373 262
Fax: +420 727 372 011

1.9.2.4.2 The ETFMS addresses:

AFTN: EUCHZMTA
Sita: BRUE7X

1.9.2.4.3 Whenever a flight is delayed or suspended by ETFMS the flight plan in question remains valid whatever the delay is.



ENR 5.3 JINÉ ČINNOSTI NEBEZPEČNÉ POVAHY A JINÁ MOŽNÁ NEBEZPEČÍ**ENR 5.3 OTHER ACTIVITIES OF A DANGEROUS NATURE AND OTHER POTENTIAL HAZARDS****5.3.1 Jiné činnosti nebezpečné povahy**

5.3.1.1 Rizika identifikovaná na národní úrovni, která by mohla ovlivnit bezpečnost leteckého provozu v České republice, jsou popsána ve Státním plánu bezpečnosti (<https://www.caa.cz/safety-provozni-bezpecnost/statni-plan-bezpecnosti-letectvi/>).

5.3.1 Other activities of a dangerous nature

5.3.1.1 Safety issues potentially posing hazard to air operations in the Czech Republic are identified and described in the State Plan for Aviation Safety (<https://www.caa.cz/safety-provozni-bezpecnost/statni-plan-bezpecnosti-letectvi/>).

5.3.1.2 Zeměpisné zóny UAS

Úřad pro civilní letectví může stanovit zeměpisnou zónu UAS opatřením obecné povahy na základě zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví.

5.3.1.2 UAS geographical zones

The Civil Aviation Authority may establish a UAS geographical zone by a general measure based on Act No. 49/1997 Coll., on Civil Aviation.

5.3.1.2.1 Omezení nebo zákaz bezpilotního létání v zeměpisné zóně UAS

Zeměpisná zóna UAS může být zřízena s cílem omezit nebo zakázat lety bezpilotních letadel.

5.3.1.2.1 Restriction or prohibition of unmanned aviation in a UAS geographical zone

A UAS geographical zone may be established to restrict or prohibit unmanned aircraft operations.

5.3.1.2.2 Výjimka z požadavků na bezpilotní letectví v zeměpisné zóně UAS

Zeměpisná zóna UAS může být zřízena pro vlastní činnosti provozovatele nebo pro společné činnosti několika provozovatelů nebo pro veřejné použití. V takové zóně jsou bezpilotní letadla osvobozena od jednoho nebo více požadavků „otevřené“ kategorie, jak je uvedeno v prováděcím nařízení pro provoz bezpilotních letadel.

5.3.1.2.2 Exemption from unmanned aviation requirements in a UAS geographical zone

UAS geographical zone may be established for the operator's own activities or for joint activities by several operators, or for public use. In such a zone, unmanned aircraft are exempt from one or more of the 'open' category requirements as specified in the Implementing Regulation for unmanned aircraft operations.

5.3.1.2.3 Publikace informací o zeměpisných zónách UAS

Zeměpisné zóny UAS stanovené opatřením obecné povahy, které nemají dopad na letectví s posádkou na palubě, lze nalézt na internetových stránkách Úřadu pro civilní letectví: <https://www.caa.cz/provoz/bezpilotni-letadla/zemepisne-zony/>.

5.3.1.2.3 Publication of information on UAS geographical zones

UAS geographical zones established by a general measure irrelevant to manned aircraft operations can be found on the Civil Aviation Authority's website: <https://www.caa.cz/provoz/bezpilotni-letadla/zemepisne-zony/>.

Zeměpisné zóny UAS, které mají dopad na provoz letadel s posádkou na palubě, jsou uvedeny v části ENR 5.1 AIP.

UAS geographical zones that are relevant to manned aircraft operations are published in Section ENR 5.1 of the AIP.

5.3.2 Jiná možná nebezpečí**5.3.2 Other potential hazards****5.3.2.1 Meteorologické sondážní balóny**

ČHMÚ, Oddělení aerologických a přízemních pozorování Praha-Libuš a Vojenský geografický a hydrometeorologický úřad (VGHMÚř), Oddělení radiosondážního průzkumu a meteorologie Prostějov, provádějí nad územím ČR pravidelnou sondáž atmosféry pomocí meteorologických sondážních balónů.

5.3.2.1 Meteorological sounding balloons

Over the territory of the Czech Republic CHMI, Upper Air Department Praha-Libus and Military Geographic and Hydrometeorological Office (MGHO), Section of Radio Sounding and Meteorology Prostějov, carry out routine soundings of the atmosphere by means of meteorological sounding balloons.

Podle níže uvedených specifikací v ustanovení **ENR 5.3.2.1.1** se v případě používaných meteorologických balónů a příslušných sond jedná o neobsazené volné balóny kategorie "lehké". Tyto balóny, používané výhradně pro meteorologické účely, představují dle studií ICAO pro letadla minimální nebezpečí a proto se oznamování a koordinace mezi provozovatelem balónů a příslušným úřadem ATS nepožaduje.

According to specifications given in **ENR 5.3.2.1.1** below used meteorological balloons and respective sondes fall into the "light" category of unmanned free balloons. These balloons, used exclusively for meteorological purposes, are perceived by ICAO as posing little risk to aircraft and therefore notification and coordination between operator of meteorological balloons and the appropriate ATS authority is not required.

5.3.2.1.1 Místa vypouštění balónů, výška sondáže, režim měření (standardní časy vypouštění), specifikace sond a balónů

5.3.2.1.1 Sites of release, vertical limit, schedule (standard times of releases), specifications of sondes and balloons

<i>Jméno stanice / Station Name:</i>	Praha-Libuš
<i>Zeměpisná šířka / Latitude:</i>	50° 00' 29" N
<i>Zeměpisná délka / Longitude:</i>	014° 26' 50" E
<i>Výška nad mořem / Elevation:</i>	304,24 m
<i>Výška sondáže / Vertical limit:</i>	cca 30 km (100 000 FT) / circa 100 000 ft (30 km)
<i>Režim měření / Schedule:</i>	<p>- radiosondáž / radiosounding - 0530, 1115, 2315 UTC - denně / daily, 1730 UTC příležitostně dle potřeby / occasionally as needed (v případě nutnosti se výstup může opakovat až do + 90 minut po standardním čase každého z termínů) / (if necessary, re-launch is possible within 90 minutes after standard time of each term)</p> <p>- radiosondáž s přídavným technickým zařízením / radiosounding with additional technical equipment - 1115 UTC pondělí, středa a pátek v období leden - duben (v případě potřeby se výstup může opakovat 1115 UTC - úterý, čtvrtek v období leden - duben) / - 1115 UTC Monday, Wednesday and Friday from January to April (if necessary re-launch 1115 UTC - Tuesday, Thursday from January to April)</p>
Radiosonda (standardní) / Radiosonde (standard)	
<i>Rozměry / Dimensions:</i>	280 x 65 x 105 mm
<i>Hmotnost / Mass:</i>	do / up to 100 g
Radiosonda s přídavným technickým zařízením / Radiosonde with additional technical equipment	
<i>Rozměry / Dimensions:</i>	do / up to 190 x 190 x 260 mm
<i>Hmotnost / Mass:</i>	do / up to 600 g
Balón / Balloon:	vodíkem plněný, šedobílý / hydrogen-filled, off-white, 800 - 1200 g



5.5.2.2 Povinnosti velitele výsadkového letadla vůči složkám ATS

5.5.2.2.1 Výsadková činnost ve vzdušném prostoru třídy C a D

5.5.2.2.1.1 Velitel letadla zamýšlející provést výsadkový let v řízeném vzdušném prostoru třídy C nebo D, musí k této činnosti získat letové povolení od příslušného stanoviště ATC. V případě vydaného povolení musí velitel letadla ohlásit začátek a konec výsadku příslušnému stanovišti ATC, jestliže příslušné stanoviště ATC nestanovilo jinak.

5.5.2.2.1.2 O povolení ke stoupání do vzdušného prostoru třídy C v sektoru Čechy lze požádat na provozním kmitočtu Praha FIC a dále pokračovat podle informací obdrženy od tohoto stanoviště.

5.5.2.2.1.3 Není-li příslušným stanovištěm ATS stanoveno jinak, musí se výsadkové letadlo v prostoru třídy C nebo D pohybovat v horizontálních hranicích ATZ (tj. do vzdálenosti 3 NM od vztažného bodu letiště) nebo v horizontálních hranicích dočasně omezeného prostoru vyhrazeného pro provádění výsadkové činnosti a publikovaného pro vzdušný prostor třídy G nebo E prostřednictvím NOTAM.

5.5.2.2.2 Výsadková činnost ve vzdušném prostoru třídy E

5.5.2.2.2.1 Velitel letadla zamýšlející provést výsadkový let ve vzdušném prostoru třídy E, musí nejpozději 5 minut před zahájením činnosti ohlásit telefonem stanovišti poskytujícímu v daném prostoru ATS nebo rádiem na příslušném kmitočtu tohoto stanoviště zahájení výsadků. Po skončení výsadku ohlásí neprodleně jeho ukončení stejným způsobem.

5.5.2.2.2.2 Kromě povinností dle čl. **ENR 5.5 para 2.2.2.1** je velitel letadla povinen informovat radiem příslušné stanoviště ATS nebo stanoviště Poskytování informací známému provozu před zahájením výsadku a o ukončení každého výsadku. Tato povinnost platí i při provádění výsadků uvnitř dočasně omezeného prostoru vyhrazeného pro provádění výsadkové činnosti.

5.5.2.2.2.3 Velitelům letadel provádějících let do prostoru provádění výsadků nebo jeho blízkosti ve vzdušném prostoru třídy E bude, na základě hlášení dle článku **ENR 5.5 para 2.2.2.1** a pokud je to proveditelné (neřízený let VFR bude na spojení), poskytnuta v rámci FIS informace o provozu ještě 5 minut po ukončení výsadků.

5.5.2.2.2.4 Povinnosti velitele letadla uvedené v článku **ENR 5.5 para 2.2.1.1** a **ENR 5.5 para 2.2.2.1** může na základě dohody splnit příslušné stanoviště AFIS nebo stanoviště Poskytování informací známému provozu a následně jej rádiem informovat. Bez předání těchto informací musí velitel letadla považovat uvedené povinnosti za nesplněné.

5.5.2.2 Responsibilities of the pilot-in-command of aircraft performing parachute jumping flights towards the ATS

5.5.2.2.1 Parachute jumping within the class C and class D airspace

5.5.2.2.1.1 The pilot-in-command of the aircraft intending to carry out a parachute jumping flight in a class C or D airspace is obliged to obtain an air traffic control clearance from the appropriate ATC unit. In case of an issued clearance, the pilot-in-command has to report commencement and termination of the parachute jumping to the appropriate ATC unit, if not stated otherwise by the unit.

5.5.2.2.1.2 In the Sector Čechy the clearance to climb to Class C airspace can be asked for on the operational frequency of the Praha FIC and further it is necessary to proceed in accordance with the information or instructions received.

5.5.2.2.1.3 If not otherwise instructed by the appropriate ATS unit, within the Class C or Class D airspace the parachute aircraft must keep inside of the ATZ horizontal limits (i.e. the radius 3 NM from ARP) or the horizontal confines of temporary restricted area reserved for PJE and published for the Class G or Class E airspace by means of NOTAM.

5.5.2.2.2 Parachute jumping within the Class E

5.5.2.2.2.1 The pilot-in-command of the aircraft intending to carry out a parachute jumping flight in a class E airspace shall report commencement of parachute jumping at least 5 minutes in advance either by telephone to the unit providing ATS in area concerned or on the assigned radio frequency. Termination of the parachute jumping shall be reported immediately in the same way.

5.5.2.2.2.2 Besides the obligation resulting from **ENR 5.5 para 2.2.2.1** the pilot in command is responsible for reporting before each airdrop start and about its termination to the appropriate ATS unit or unit Providing information to known traffic. This responsibility is applied identically to airdrop execution within the temporary restricted area reserved for PJE.

5.5.2.2.2.3 If it is executable (radio contact with uncontrolled VFR flights), pilots-in-command of aircraft flying to parachute activity area or its vicinity within class E airspace will be provided by information about this activity in additional 5 minutes after termination of the activity via FIS based on report according to provision **ENR 5.5 para 2.2.2.1**.

5.5.2.2.2.4 The appropriate AFIS or the unit Providing information to known traffic can carry out the pilot-in-command responsibilities set in provisions **ENR 5.5 para 2.2.1.1** and **ENR 5.5 para 2.2.2.1** and subsequently inform the pilot-in-command. If this information is not passed on, pilot-in-command shall consider these responsibilities as not performed.

5.5.2.3 Seznam letišť označených symbolem “padáčku”

5.5.2.3 List of aerodromes marked by the parachute designer



AD	
Česká Lípa	LKCE
Frydlant	LKFR
Hořovice	LKHV
Hosín	LKHS
Hradec Králové	LKHK
Hranice	LKHN
Jaroměř	LKJA
Jičín	LKJC
Jihlava	LKJI
Jindřichův Hradec	LKJH
Klatovy	LKKT
Kolín	LKKO
Krnov	LKKR
Kroměříž	LKKM
Liberec	LKLB
Mikulovice	LKMI
Mladá Boleslav	LKMB
Moravská Třebová	LKMK
Most	LKMO
Nové Město	LKNM
Olomouc	LKOL
PLZEŇ/Líně	LKLN
Prostějov	LKPJ
Přerov	LKPO
Příbram	LKPM
Rokycany	LKRY
Roudnice	LKRO
Skuteč	LKSK
Strakonice	LKST
Strunkovice	LKSR
Šumperk	LKSU
Tábor	LKTA
Ústí nad Orlicí	LKUO
Zábřeh	LKZA

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

AD 0.
AD 0.

AD 0.1	ÚVOD - Není aplikováno	AD 0.1	PREFACE - Not applicable
AD 0.2	ZÁZNAM O AIP AMD - Není aplikováno	AD 0.2	RECORD OF AIP AMENDMENTS - Not applicable
AD 0.3	ZÁZNAM O AIP SUP - Není aplikováno	AD 0.3	RECORD AIP SUPPLEMENTS - Not applicable
AD 0.4	KONTROLNÍ SEZNAM STRAN - Není aplikováno	AD 0.4	CHECKLIST OF AIP PAGES - Not applicable
AD 0.5	SEZNAM RUČNÍCH OPRAV - Není aplikováno	AD 0.5	LIST OF HAND AMENDMENTS - Not applicable

AD 0.6 OBSAH ČÁSTI 3 - AD

AD 0.6 TABLE OF CONTENTS TO PART 3 - AD

AD 1. LETIŠTĚ/HELIPORTY - ÚVOD

AD 1. AERODROME/HELIPORTS - INTRODUCTION

AD 1.1	Dostupnost a všeobecné podmínky pro využívání letišť/heliportů	AD 1.1-1	Aerodrome/heliport availability and condition of use	AD 1.1-1
1.1.1	Všeobecné podmínky	AD 1.1-1	1.1.1 General conditions	AD 1.1-1
1.1.2	Využití vojenských leteckých základen	AD 1.1-2	1.1.2 Usege of military air bases	AD 1.1-2
1.1.3	Provoz za podmínek nízké dohlednosti (LVP)	AD 1.1-8	1.1.3 Low visibility procedures (LVP)	AD 1.1-8
1.1.4	Letištní provozní minima	AD 1.1-11	1.1.4 Aerodrome operating minima	AD 1.1-11
1.1.5	Další informace	AD 1.1-15	1.1.5 Other information	AD 1.1-15
AD 1.2	Hasičské a záchranné služby, hodnocení a hlášení stavu povrchu dráhy a sněhový plán	AD 1.2-1	Rescue and firefighting services, runway surface condition assessment and reporting and snow plan	AD 1.2-1
1.2.1	Hasičské a záchranné služby	AD 1.2-1	1.2.1 Rescue and fire fighting services	AD 1.2-1
1.2.2	Hodnocení a hlášení stavu povrchu a sněhový plán	AD 1.2-2	1.2.2 Surface condition assessment and reporting and snow plan	AD 1.2-2
	Aerodrome index - chart	AD 1.3-1	Aerodrome index - chart	AD 1.3-1
AD 1.3	Přehled letišť a heliportů	AD 1.3-3	Index to aerodromes and heliports	AD 1.3-3
AD 1.4	Členění letišť/heliportů	AD 1.4-1	Grouping of aerodromes/heliports	AD 1.4-1
AD 1.5	Stav osvědčení letišť	AD 1.5-1	Status of certification of aerodromes	AD 1.5-1

AD 2. LETIŠTĚ

LKTB - BRNO/TUŘANY

LKTB AD 2.1	Směrovací značka a název letiště	AD 2-LKTB-1-1
LKTB AD 2.2	Zeměpisné a administrativní údaje o letišti	AD 2-LKTB-1-1
LKTB AD 2.3	Provozní doby	AD 2-LKTB-1-1
LKTB AD 2.4	Služby a zařízení pro pozemní odbavení letadel	AD 2-LKTB-1-2
LKTB AD 2.5	Zařízení pro cestující	AD 2-LKTB-1-2
LKTB AD 2.6	Záchranné a protipožární služby	AD 2-LKTB-1-2
LKTB AD 2.7	Hodnocení a hlášení stavu povrchu dráhy a sněhový plán	AD 2-LKTB-1-3
LKTB AD 2.8	Údaje o odbavovací ploše, pojezdových drahách a umístění kontrolních bodů	AD 2-LKTB-1-3
LKTB AD 2.9	Systém vedení a řízení pohybu na ploše a značení	AD 2-LKTB-1-3
LKTB AD 2.10	Letištní překážky	AD 2-LKTB-1-4
LKTB AD 2.11	Poskytované meteorologické informace	AD 2-LKTB-1-5
LKTB AD 2.12	Fyzikální vlastnosti vzletových a přistávacích drah	AD 2-LKTB-1-5
LKTB AD 2.13	Vyhlášené délky	AD 2-LKTB-1-6
2.13.1	Vzlet z křižovatky	AD 2-LKTB-1-6
LKTB AD 2.14	Přibližovací a dráhová světelná soustava	AD 2-LKTB-1-6
LKTB AD 2.15	Ostatní osvětlení, náhradní zdroj elektrické energie	AD 2-LKTB-1-7
LKTB AD 2.16	Přistávací plochy pro vrtulníky	AD 2-LKTB-1-7
LKTB AD 2.17	Vzdušný prostor letových provozních služeb	AD 2-LKTB-1-8
LKTB AD 2.18	Spojovací zařízení letových provozních služeb	AD 2-LKTB-1-8
LKTB AD 2.19	Radionavigační a přistávací zařízení	AD 2-LKTB-1-8
LKTB AD 2.20	Pravidla pro místní provoz	AD 2-LKTB-1-10
2.20.1	Odbavení letů	AD 2-LKTB-1-10
2.20.2	Koordinace letiště	AD 2-LKTB-1-10
2.20.3	Pojíždění a parkování leadel	AD 2-LKTB-1-10
2.20.4	Provoz kritických typů letadel	AD 2-LKTB-1-11
2.20.5	Plnění paliva do letadla s cestujícími na palubě	AD 2-LKTB-1-12
2.20.6	Odlet za VFR bez FPL	AD 2-LKTB-1-12
2.20.7	Koordinace místní letové činnosti se stanovištěm ATS	AD 2-LKTB-1-12
LKTB AD 2.21	Postupy pro omezení hluku	AD 2-LKTB-1-14
2.21.1	Omezení letů	AD 2-LKTB-1-14
2.21.2	Výcvikové lety	AD 2-LKTB-1-14
LKTB AD 2.22	Letové postupy	AD 2-LKTB-1-15
2.22.1	Všeobecně	AD 2-LKTB-1-15
2.22.2	Postupy pro IFR lety	AD 2-LKTB-1-15
2.22.3	Přehledové služby ATS a postupy	AD 2-LKTB-1-17
2.22.4	Postupy pro VFR lety	AD 2-LKTB-1-18
2.22.5	Snížená minima rozstupu na dráze	AD 2-LKTB-1-19

AD 2. AERODROMES

LKTB - BRNO/TUŘANY

LKTB AD 2.1	Aerodrome location indicator and name	AD 2-LKTB-1-1
LKTB AD 2.2	Aerodrome geographical and administrative data	AD 2-LKTB-1-1
LKTB AD 2.3	Operational hours	AD 2-LKTB-1-1
LKTB AD 2.4	Handling services and facilities	AD 2-LKTB-1-2
LKTB AD 2.5	Passenger facilities	AD 2-LKTB-1-2
LKTB AD 2.6	Rescue and fire fighting services	AD 2-LKTB-1-2
LKTB AD 2.7	Runway surface condition assessment and reporting and snow plan	AD 2-LKTB-1-3
LKTB AD 2.8	Aprons, taxiways and check locations data	AD 2-LKTB-1-3
LKTB AD 2.9	Surface movement guidance and control system and markings	AD 2-LKTB-1-3
LKTB AD 2.10	Aerodrome obstacles	AD 2-LKTB-1-4
LKTB AD 2.11	Meteorological information provided	AD 2-LKTB-1-5
LKTB AD 2.12	Runway physical characteristics	AD 2-LKTB-1-5
LKTB AD 2.13	Declared distances	AD 2-LKTB-1-6
2.13.1	Intersection take-off	AD 2-LKTB-1-6
LKTB AD 2.14	Approach and runway lighting	AD 2-LKTB-1-6
LKTB AD 2.15	Other lighting, secondary power supply	AD 2-LKTB-1-7
LKTB AD 2.16	Helicopter landing area	AD 2-LKTB-1-7
LKTB AD 2.17	ATS airspace	AD 2-LKTB-1-8
LKTB AD 2.18	ATS communication facilities	AD 2-LKTB-1-8
LKTB AD 2.19	Radio navigation and landing aids	AD 2-LKTB-1-8
LKTB AD 2.20	Local traffic regulations	AD 2-LKTB-1-10
2.20.1	Handling of flights	AD 2-LKTB-1-10
2.20.2	Airport co-ordination	AD 2-LKTB-1-10
2.20.3	Aircraft taxiing and parking	AD 2-LKTB-1-10
2.20.4	Operations of critical aircraft types	AD 2-LKTB-1-11
2.20.5	Fuelling of aircraft with the passenger on board	AD 2-LKTB-1-12
2.20.6	VFR departures without a FPL	AD 2-LKTB-1-12
2.20.7	Coordination of local flight activity with ATS unit	AD 2-LKTB-1-12
LKTB AD 2.21	Noise abatement procedures	AD 2-LKTB-1-14
2.21.1	Flight restrictions	AD 2-LKTB-1-14
2.21.2	Training flights	AD 2-LKTB-1-14
LKTB AD 2.22	Flight procedures	AD 2-LKTB-1-15
2.22.1	General	AD 2-LKTB-1-15
2.22.2	Procedures for IFR flights	AD 2-LKTB-1-15
2.22.3	ATS surveillance services and procedures	AD 2-LKTB-1-17
2.22.4	Procedures for VFR flights	AD 2-LKTB-1-18
2.22.5	Reduced Runway Separation Minima	AD 2-LKTB-1-19

LKCS - ČESKÉ BUDĚJOVICE

LKCS AD 2.1	Směrovací značka a název letiště	AD 2-LKCS-1-1
LKCS AD 2.2	Zeměpisné a administrativní údaje o letišti	AD 2-LKCS-1-1
LKCS AD 2.3	Provozní doby	AD 2-LKCS-1-1
LKCS AD 2.4	Služby a zařízení pro pozemní odbavení letadel	AD 2-LKCS-1-2
LKCS AD 2.5	Zařízení pro cestující	AD 2-LKCS-1-2
LKCS AD 2.6	Záchrané a protipožární služby	AD 2-LKCS-1-2
LKCS AD 2.7	Hodnocení a hlášení stavu povrchu dráhy a sněhový plán	AD 2-LKCS-1-3
LKCS AD 2.8	Údaje o odbavovacích plochách, pojezdových drahách a umístění kontrolních bodů	AD 2-LKCS-1-3
LKCS AD 2.9	Systém vedení a řízení pohybu na ploše a značení	AD 2-LKCS-1-3
LKCS AD 2.10	Letištní překážky	AD 2-LKCS-1-4
LKCS AD 2.11	Poskytované meteorologické informace	AD 2-LKCS-1-4
LKCS AD 2.12	Fyzikální vlastnosti drah	AD 2-LKCS-1-5
LKCS AD 2.13	Vyhlášené délky	AD 2-LKCS-1-5
2.13.1	Vzlet z křižovatky	AD 2-LKCS-1-5
LKCS AD 2.14	Přiblížovací a dráhová světelná soustava	AD 2-LKCS-1-5
LKCS AD 2.15	Ostatní osvětlení, náhradní zdroj elektrické energie	AD 2-LKCS-1-6
LKCS AD 2.16	Přistávací plochy pro vrtulníky	AD 2-LKCS-1-6
LKCS AD 2.17	Vzdušný prostor letových provozních služeb	AD 2-LKCS-1-6
LKCS AD 2.18	Spojovací zařízení ATS	AD 2-LKCS-1-7
LKCS AD 2.19	Radionavigační a přistávací zařízení	AD 2-LKCS-1-7
LKCS AD 2.20	Pravidla pro místní provoz	AD 2-LKCS-1-7
LKCS AD 2.21	Postupy pro omezení hluku	AD 2-LKCS-1-7
LKCS AD 2.22	Letové postupy	AD 2-LKCS-1-8
2.22.1	Všeobecně	AD 2-LKCS-1-8
2.22.2	Postupy pro IFR lety	AD 2-LKCS-1-8
2.22.3	Radarové postupy	AD 2-LKCS-1-10
2.22.4	Postupy pro VFR lety	AD 2-LKCS-1-10
2.22.5	Seznam traťových bodů	AD 2-LKCS-1-10
2.22.6	Standardní přístrojové odletové tratě (SID)	AD 2-LKCS-1-11
2.22.7	Všesměrové odlety	AD 2-LKCS-1-12
2.22.8	Standardní přístrojové přiletové tratě (STAR)	AD 2-LKCS-1-12
2.22.9	Letištní provozní minima	AD 2-LKCS-1-13
2.22.10	Postupy za nízké dohlednosti (LVP)	AD 2-LKCS-1-13
LKCS AD 2.23	Doplňující informace	AD 2-LKCS-1-13
2.23.1	Výskyt ptactva na/v blízkosti letiště	AD 2-LKCS-1-13
2.23.2	Denní intervaly zvýšeného výskytu ptáků	AD 2-LKCS-1-14
LKCS AD 2.24	Mapy vztahující se k letišti	AD 2-LKCS-1-14
LKCS AD 2.25	Narušení plochy úseku vizuálního přiblížení (VSS)	AD 2-LKCS-1-14

LKCS - ČESKÉ BUDĚJOVICE

LKCS AD 2.1	Aerodrome location indicator and name	AD 2-LKCS-1-1
LKCS AD 2.2	Aerodrome geographical and administrative data	AD 2-LKCS-1-1
LKCS AD 2.3	Operational hours	AD 2-LKCS-1-1
LKCS AD 2.4	Handling services and facilities	AD 2-LKCS-1-2
LKCS AD 2.5	Passenger facilities	AD 2-LKCS-1-2
LKCS AD 2.6	Rescue and fire fighting services	AD 2-LKCS-1-2
LKCS AD 2.7	Runway surface condition assessment and reporting and snow plan	AD 2-LKCS-1-3
LKCS AD 2.8	Aprons, taxiways and check locations/positions data	AD 2-LKCS-1-3
LKCS AD 2.9	Surface movement guidance and control system and markings	AD 2-LKCS-1-3
LKCS AD 2.10	Aerodrome obstacles	AD 2-LKCS-1-4
LKCS AD 2.11	Meteorological information provided	AD 2-LKCS-1-4
LKCS AD 2.12	Runway physical characteristics	AD 2-LKCS-1-5
LKCS AD 2.13	Declared distances	AD 2-LKCS-1-5
2.13.1	Intersection take-off	AD 2-LKCS-1-5
LKCS AD 2.14	Approach and runway lighting	AD 2-LKCS-1-5
LKCS AD 2.15	Other lighting, secondary power supply	AD 2-LKCS-1-6
LKCS AD 2.16	Helicopter landing area	AD 2-LKCS-1-6
LKCS AD 2.17	ATS airspace	AD 2-LKCS-1-6
LKCS AD 2.18	ATS communication facilities	AD 2-LKCS-1-7
LKCS AD 2.19	Radio navigation and landing aids	AD 2-LKCS-1-7
LKCS AD 2.20	Local traffic regulations	AD 2-LKCS-1-7
LKCS AD 2.21	Noise abatement procedures	AD 2-LKCS-1-7
LKCS AD 2.22	Flight procedures	AD 2-LKCS-1-8
2.22.1	General	AD 2-LKCS-1-8
2.22.2	Procedures for IFR flights	AD 2-LKCS-1-8
2.22.3	Radar procedures	AD 2-LKCS-1-10
2.22.4	Procedures for VFR flights	AD 2-LKCS-1-10
2.22.5	Waypoint list	AD 2-LKCS-1-10
2.22.6	Standard Instrument Departure Routes (SID)	AD 2-LKCS-1-11
2.22.7	Omnidirectional departures	AD 2-LKCS-1-12
2.22.8	Standard Instrument Arrival Routes (STAR)	AD 2-LKCS-1-12
2.22.9	Aerodrome operating minima	AD 2-LKCS-1-13
2.22.10	Low Visibility Procedures (LVP)	AD 2-LKCS-1-13
LKCS AD 2.23	Additional information	AD 2-LKCS-1-13
2.23.1	Bird concentrations at/in the vicinity of aerodrome	AD 2-LKCS-1-13
2.23.2	Day intervals of increased incidence	AD 2-LKCS-1-14
LKCS AD 2.24	Charts related to the aerodrome	AD 2-LKCS-1-14
LKCS AD 2.25	Visual segment surface (VSS) penetration	AD 2-LKCS-1-14

LKKV - KARLOVY VARY

LKKV AD 2.1	Směrovací značka a název letiště	AD 2-LKKV-1-1
LKKV AD 2.2	Zeměpisné a administrativní údaje o letišti	AD 2-LKKV-1-1
LKKV AD 2.3	Provozní doby	AD 2-LKKV-1-1
LKKV AD 2.4	Služby a zařízení pro pozemní odbavení letadel	AD 2-LKKV-1-2
LKKV AD 2.5	Zařízení pro cestující	AD 2-LKKV-1-2
LKKV AD 2.6	Záchranné a požární služby	AD 2-LKKV-1-2
LKKV AD 2.7	Hodnocení a hlášení stavu povrchu dráhy a sněhový plán	AD 2-LKKV-1-3
LKKV AD 2.8	Údaje o odbavovacích plochách, pojezdových drahách a umístění kontrolních bodů	AD 2-LKKV-1-3
LKKV AD 2.9	Systém vedení a řízení pohybu na ploše a značení	AD 2-LKKV-1-4
LKKV AD 2.10	Letištní překážky	AD 2-LKKV-1-4
LKKV AD 2.11	Poskytované meteorologické informace	AD 2-LKKV-1-4
LKKV AD 2.12	Fyzikální vlastnosti vzletových a přistávacích drah	AD 2-LKKV-1-5
LKKV AD 2.13	Vyhlášené délky	AD 2-LKKV-1-5
2.13.1	Vzlet z křižovatky	AD 2-LKKV-1-5
LKKV AD 2.14	Přibližovací a dráhový světelný systém	AD 2-LKKV-1-6
LKKV AD 2.15	Ostatní osvětlení, náhradní zdroj elektrické energie	AD 2-LKKV-1-6
LKKV AD 2.16	Přistávací plochy pro vrtulníky	AD 2-LKKV-1-6
LKKV AD 2.17	Vzdušný prostor letových provozních služeb	AD 2-LKKV-1-7
LKKV AD 2.18	Spojovací zařízení letových provozních služeb	AD 2-LKKV-1-7
LKKV AD 2.19	Radionavigační a přistávací zařízení	AD 2-LKKV-1-7
LKKV AD 2.20	Pravidla pro místní letový provoz	AD 2-LKKV-1-8
LKKV AD 2.21	Postupy pro omezení hluku	AD 2-LKKV-1-10
LKKV AD 2.22	Letové postupy	AD 2-LKKV-1-10
2.22.1	Všeobecně	AD 2-LKKV-1-10
2.22.2	Postupy pro IFR lety	AD 2-LKKV-1-11
2.22.3	Přehledové služby ATS a postupy	AD 2-LKKV-1-13
2.22.4	Postupy pro VFR lety	AD 2-LKKV-1-13
2.22.5	Snížená minima rostupů na dráze	AD 2-LKKV-1-14
2.22.6	Seznam traťových bodů	AD 2-LKKV-1-15
2.22.7	Všesměrové odlety	AD 2-LKKV-1-16
LKKV AD 2.23	Doplňující informace	AD 2-LKKV-1-16
2.23.1	Výskyt ptactva na/v blízkosti letiště	AD 2-LKKV-1-16
2.23.2	Odchytky od certifikační předpisové základny stanovené Nařízením komise (EU) č.139/2014	AD 2-LKKV-1-16
LKKV AD 2.24	Mapy vztahující se k letišti	AD 2-LKKV-1-18

LKKV - KARLOVY VARY

LKKV AD 2.1	Aerodrome location indicator and name	AD 2-LKKV-1-1
LKKV AD 2.2	Aerodrome geographical and administrative data	AD 2-LKKV-1-1
LKKV AD 2.3	Operational hours	AD 2-LKKV-1-1
LKKV AD 2.4	Handling services and facilities	AD 2-LKKV-1-2
LKKV AD 2.5	Passenger facilities	AD 2-LKKV-1-2
LKKV AD 2.6	Rescue and fire fighting services	AD 2-LKKV-1-2
LKKV AD 2.7	Runway surface condition assessment and reporting and snow plan	AD 2-LKKV-1-3
LKKV AD 2.8	Aprons, taxiways and check locations/positions data	AD 2-LKKV-1-3
LKKV AD 2.9	Surface movement guidance and control system and markings	AD 2-LKKV-1-4
LKKV AD 2.10	Aerodrome obstacles	AD 2-LKKV-1-4
LKKV AD 2.11	Meteorological information provided	AD 2-LKKV-1-4
LKKV AD 2.12	Runway physical characteristics	AD 2-LKKV-1-5
LKKV AD 2.13	Declared distances	AD 2-LKKV-1-5
2.13.1	Intersection take-off	AD 2-LKKV-1-5
LKKV AD 2.14	Approach and runway lighting	AD 2-LKKV-1-6
LKKV AD 2.15	Other lighting, secondary power supply	AD 2-LKKV-1-6
LKKV AD 2.16	Helicopter landing area	AD 2-LKKV-1-6
LKKV AD 2.17	ATS airspace	AD 2-LKKV-1-7
LKKV AD 2.18	ATS communication facilities	AD 2-LKKV-1-7
LKKV AD 2.19	Radio navigation and landing aids	AD 2-LKKV-1-7
LKKV AD 2.20	Local traffic regulations	AD 2-LKKV-1-8
LKKV AD 2.21	Noise abatement procedures	AD 2-LKKV-1-10
LKKV AD 2.22	Flight procedures	AD 2-LKKV-1-10
2.22.1	General	AD 2-LKKV-1-10
2.22.2	Procedures for IFR flights	AD 2-LKKV-1-11
2.22.3	ATS surveillance services and procedures	AD 2-LKKV-1-13
2.22.4	Procedures for VFR flights	AD 2-LKKV-1-13
2.22.5	Reduced runway separation minima	AD 2-LKKV-1-14
2.22.6	Waypoint list	AD 2-LKKV-1-15
2.22.7	Všesměrové odlety	AD 2-LKKV-1-16
LKKV AD 2.23	Additional information	AD 2-LKKV-1-16
2.23.1	Bird concentrations on/in the vicinity of airport	AD 2-LKKV-1-16
2.23.1	Type-certification basis deviations laid down by Commission Regulation (EC) No.139/2014	AD 2-LKKV-1-16
LKKV AD 2.24	Charts related to the aerodrome	AD 2-LKKV-1-18

LKKB - KBELY

LKKB AD 2.1	Směrovací značka a název letiště	AD 2-LKKB-1-1
LKKB AD 2.2	Zeměpisné a administrativní údaje o letišti	AD 2-LKKB-1-1
LKKB AD 2.3	Provozní doby	AD 2-LKKB-1-1
LKKB AD 2.4	Služby a zařízení pro pozemní odbavení letadel	AD 2-LKKB-1-2
LKKB AD 2.5	Zařízení pro cestující	AD 2-LKKB-1-2
LKKB AD 2.6	Záchrané a požární služby	AD 2-LKKB-1-2
LKKB AD 2.7	Sezonní použitelnost - čištění	AD 2-LKKB-1-2
LKKB AD 2.8	Údaje o odbavovacích plochách, pojezdových drahách a umístění kontrolních bodů	AD 2-LKKB-1-3
LKKB AD 2.9	Systém vedení a řízení pohybu na ploše a značení	AD 2-LKKB-1-3
LKKB AD 2.10	Letištní překážky	AD 2-LKKB-1-3
LKKB AD 2.11	Poskytované meteorologické informace	AD 2-LKKB-1-4
LKKB AD 2.12	Fyzikální vlastnosti drah	AD 2-LKKB-1-5
LKKB AD 2.13	Vyhlášené délky	AD 2-LKKB-1-5
2.13.1	Vzlet z křižovatky	AD 2-LKKB-1-6
LKKB AD 2.14	Přibližovací a dráhová světelná soustava	AD 2-LKKB-1-6
LKKB AD 2.15	Ostatní osvětlení, náhradní zdroj elektrické energie	AD 2-LKKB-1-6
LKKB AD 2.16	Přistávací plochy pro vrtulníky	AD 2-LKKB-1-6
LKKB AD 2.17	Vzdušný prostor letových provozních služeb	AD 2-LKKB-1-7
LKKB AD 2.18	Spojovací zařízení letových provozních služeb	AD 2-LKKB-1-7
LKKB AD 2.19	Radionavigační a přistávací zařízení	AD 2-LKKB-1-8
LKKB AD 2.20	Pravidla pro místní letový provoz	AD 2-LKKB-1-8
2.20.1	Postupy ATS	AD 2-LKKB-1-8
2.20.2	Pravidla pro organizování místního letového provozu	AD 2-LKKB-1-8
LKKB AD 2.21	Postupy pro omezení hluku	AD 2-LKKB-1-9
2.21.2	Omezení letových postupů	AD 2-LKKB-1-9
2.21.3	Omezení zkoušek letecké techniky	AD 2-LKKB-1-9
LKKB AD 2.22	Letové postupy	AD 2-LKKB-1-9
2.22.1	Všeobecně	AD 2-LKKB-1-9
2.22.2	Postupy pro IFR lety	AD 2-LKKB-1-10
2.22.3	Postupy pro VFR lety	AD 2-LKKB-1-12
2.22.4	Meteorologická minima letiště	AD 2-LKKB-1-13
LKKB AD 2.23	Doplňující informace	AD 2-LKKB-1-14
2.23.1	Ornitologická situace	AD 2-LKKB-1-14
2.23.2	Postupy pro provádění letů nad Prahou	AD 2-LKKB-1-14
LKKB AD 2.24	Mapy vztahující se k letišti	AD 2-LKKB-1-14

LKKB - KBELY

LKKB AD 2.1	Aerodrome location indicator and name	AD 2-LKKB-1-1
LKKB AD 2.2	Aerodrome geographical and administrative data	AD 2-LKKB-1-1
LKKB AD 2.3	Operational hours	AD 2-LKKB-1-1
LKKB AD 2.4	Handling services and facilities	AD 2-LKKB-1-2
LKKB AD 2.5	Passenger facilities	AD 2-LKKB-1-2
LKKB AD 2.6	Rescue and fire fighting services	AD 2-LKKB-1-2
LKKB AD 2.7	Seasonal availability - clearing	AD 2-LKKB-1-2
LKKB AD 2.8	Aprons, taxiways and check locations/positions data	AD 2-LKKB-1-3
LKKB AD 2.9	Surface movement guidance and control system and markings	AD 2-LKKB-1-3
LKKB AD 2.10	Aerodrome obstacles	AD 2-LKKB-1-3
LKKB AD 2.11	Meteorological information provided	AD 2-LKKB-1-4
LKKB AD 2.12	Runway physical characteristics	AD 2-LKKB-1-5
LKKB AD 2.13	Declared distances	AD 2-LKKB-1-5
2.13.1	Intersection Take-off	AD 2-LKKB-1-6
LKKB AD 2.14	Approach and runway lighting	AD 2-LKKB-1-6
LKKB AD 2.15	Other lighting, secondary power supply	AD 2-LKKB-1-6
LKKB AD 2.16	Helicopter landing area	AD 2-LKKB-1-6
LKKB AD 2.17	ATS airspace	AD 2-LKKB-1-7
LKKB AD 2.18	ATS communication facilities	AD 2-LKKB-1-7
LKKB AD 2.19	Radio navigation and landing aids	AD 2-LKKB-1-8
LKKB AD 2.20	Local traffic regulations	AD 2-LKKB-1-8
2.20.1	ATS procedures	AD 2-LKKB-1-8
2.20.2	Local air traffic management regulations	AD 2-LKKB-1-8
LKKB AD 2.21	Noise abatement procedures	AD 2-LKKB-1-9
2.21.2	Flight procedures restriction	AD 2-LKKB-1-9
2.21.3	Ground testing restriction	AD 2-LKKB-1-9
LKKB AD 2.22	Flight procedures	AD 2-LKKB-1-9
2.22.1	General	AD 2-LKKB-1-9
2.22.2	Procedures for IFR flights	AD 2-LKKB-1-10
2.22.3	Procedures for VFR flights	AD 2-LKKB-1-12
2.22.4	Aerodrome meteorological minima	AD 2-LKKB-1-13
LKKB AD 2.23	Additional information	AD 2-LKKB-1-14
2.23.1	Ornithological situation	AD 2-LKKB-1-14
2.23.2	Procedures for flights above Prague	AD 2-LKKB-1-14
LKKB AD 2.24	Charts related to the aerodrome	AD 2-LKKB-1-14

LKKU - KUNOVICE

LKKU AD 2.1	Směrovací značka místa a název letiště	AD 2-LKKU-1-1
LKKU AD 2.2	Zeměpisné a administrativní údaje o letišti	AD 2-LKKU-1-1
LKKU AD 2.3	Provozní doba	AD 2-LKKU-1-1
LKKU AD 2.4	Služby a zařízení pro pozemní odbavení letadel	AD 2-LKKU-1-2
LKKU AD 2.5	Zařízení pro cestující	AD 2-LKKU-1-2
LKKU AD 2.6	Záchranné a protipožární služby	AD 2-LKKU-1-2
LKKU AD 2.7	Hodnocení a hlášení stavu povrchu dráhy a sněhový plán	AD 2-LKKU-1-3
LKKU AD 2.8	Údaje o odbavovacích plochách, pojezdových drahách a umístění kontrolních bodů	AD 2-LKKU-1-3
LKKU AD 2.9	Systém vedení a řízení pohybu na ploše a značení	AD 2-LKKU-1-3
LKKU AD 2.10	Letištní překážky	AD 2-LKKU-1-4
LKKU AD 2.11	Poskytované meteorologické informace	AD 2-LKKU-1-4
LKKU AD 2.12	Fyzikální vlastnosti vzletových a přistávacích drah	AD 2-LKKU-1-5
LKKU AD 2.13	Vyhlášené délky	AD 2-LKKU-1-5
LKKU AD 2.14	Přibližovací a dráhový světelný systém	AD 2-LKKU-1-6
LKKU AD 2.15	Ostatní osvětlení, náhradní zdroj elektrické energie	AD 2-LKKU-1-6
LKKU AD 2.16	Přistávací plochy pro vrtulníky	AD 2-LKKU-1-6
LKKU AD 2.17	Vzdušný prostor letových provozních služeb	AD 2-LKKU-1-7
LKKU AD 2.18	Spojovací zařízení letových provozních služeb	AD 2-LKKU-1-7
LKKU AD 2.19	Radionavigační a přistávací zařízení	AD 2-LKKU-1-7
LKKU AD 2.20	Pravidla pro místní letový provoz	AD 2-LKKU-1-8
LKKU AD 2.21	Postupy pro omezení hluku	AD 2-LKKU-1-8
LKKU AD 2.22	Letové postupy	AD 2-LKKU-1-9
2.22.1	Všeobecně	AD 2-LKKU-1-9
2.22.2	Postupy pro IFR lety	AD 2-LKKU-1-9
2.22.3	Radarové postupy	AD 2-LKKU-1-10
2.22.4	Lety VFR	AD 2-LKKU-1-10
2.22.5	Seznam traťových bodů	AD 2-LKKU-1-11
2.22.6	Standardní přístrojové odletové tratě (SID)	AD 2-LKKU-1-11
2.22.7	Standardní přístrojové přiletové tratě (STAR)	AD 2-LKKU-1-12
LKKU AD 2.23	Doplňující informace	AD 2-LKKU-1-12
2.23.1	Výskyt ptactva na/v blízkosti letiště	AD 2-LKKU-1-12
2.23.2	Výskyt zvířete na letišti a v jeho blízkosti	AD 2-LKKU-1-13
LKKU AD 2.24	Mapy vztahující se k letišti	AD 2-LKKU-1-14
LKKU AD 2.25	Narušení plochy úseku vizuálního přiblížení (VSS)	AD 2-LKKU-1-14

LKKU - KUNOVICE

LKKU AD 2.1	Aerodrome location indicator and name	AD 2-LKKU-1-1
LKKU AD 2.2	Aerodrome geographical and administrative data	AD 2-LKKU-1-1
LKKU AD 2.3	Operational hours	AD 2-LKKU-1-1
LKKU AD 2.4	Handling services and facilities	AD 2-LKKU-1-2
LKKU AD 2.5	Passenger facilities	AD 2-LKKU-1-2
LKKU AD 2.6	Rescue and fire fighting services	AD 2-LKKU-1-2
LKKU AD 2.7	Runway surface condition assessment and reporting and snow plan	AD 2-LKKU-1-3
LKKU AD 2.8	Aprons, taxiways and check locations/positions data	AD 2-LKKU-1-3
LKKU AD 2.9	Surface movement guidance and control system and markings	AD 2-LKKU-1-3
LKKU AD 2.10	Aerodrome obstacles	AD 2-LKKU-1-4
LKKU AD 2.11	Meteorological information provided	AD 2-LKKU-1-4
LKKU AD 2.12	Runway physical characteristics	AD 2-LKKU-1-5
LKKU AD 2.13	Declared distances	AD 2-LKKU-1-5
LKKU AD 2.14	Approach and runway lighting	AD 2-LKKU-1-6
LKKU AD 2.15	Other lighting, secondary power supply	AD 2-LKKU-1-6
LKKU AD 2.16	Helicopter landing area	AD 2-LKKU-1-6
LKKU AD 2.17	ATS airspace	AD 2-LKKU-1-7
LKKU AD 2.18	ATS communication facilities	AD 2-LKKU-1-7
LKKU AD 2.19	Radio navigation and landing aids	AD 2-LKKU-1-7
LKKU AD 2.20	Local traffic regulations	AD 2-LKKU-1-8
LKKU AD 2.21	Noise abatement procedures	AD 2-LKKU-1-8
LKKU AD 2.22	Flight procedures	AD 2-LKKU-1-9
2.22.1	General	AD 2-LKKU-1-9
2.22.2	Procedures for IFR flights	AD 2-LKKU-1-9
2.22.3	Radarc procedures	AD 2-LKKU-1-10
2.22.4	VFR flights	AD 2-LKKU-1-10
2.22.5	Waypoint list	AD 2-LKKU-1-11
2.22.6	Standard Instrument Departure Routes (SID)	AD 2-LKKU-1-11
2.22.7	Standard Instrument Arrival Routes (STAR)	AD 2-LKKU-1-12
LKKU AD 2.23	Additional information	AD 2-LKKU-1-12
2.23.1	Bird concentrations on/in the vicinity of airport	AD 2-LKKU-1-12
2.23.2	Animals occurrence at aerodrome and in its vicinity	AD 2-LKKU-1-13
LKKU AD 2.24	Charts related to the aerodrome	AD 2-LKKU-1-14
LKKU AD 2.25	Visual segment surface (VSS) penetration	AD 2-LKKU-1-14

LKNA - NÁMĚŠŤ

LKNA AD 2.1	Směrovací značka a název letiště	AD 2-LKNA-1-1
LKNA AD 2.2	Zeměpisné a administrativní údaje o letišti	AD 2-LKNA-1-1
LKNA AD 2.3	Provozní doby	AD 2-LKNA-1-1
LKNA AD 2.4	Služby a zařízení pro pozemní odbavení letadel	AD 2-LKNA-1-2
LKNA AD 2.5	Zařízení pro cestující	AD 2-LKNA-1-2
LKNA AD 2.6	Záchrané a požární služby	AD 2-LKNA-1-2
LKNA AD 2.7	Sezonní použitelnost - čištění	AD 2-LKNA-1-3
LKNA AD 2.8	Údaje o odbavovacích plochách, pojezdových drahách a umístění kontrolních bodů	AD 2-LKNA-1-3
LKNA AD 2.9	Systém vedení a řízení pohybu na ploše a značení	AD 2-LKNA-1-4
LKNA AD 2.10	Letištní překážky	AD 2-LKNA-1-5
LKNA AD 2.11	Poskytované meteorologické informace	AD 2-LKNA-1-6
LKNA AD 2.12	Fyzikální vlastnosti drah	AD 2-LKNA-1-6
LKNA AD 2.13	Vyhlášené délky	AD 2-LKNA-1-7
LKNA AD 2.14	Přiblížovací a dráhová světelná soustava	AD 2-LKNA-1-8
LKNA AD 2.15	Ostatní osvětlení, náhradní zdroj elektrické energie	AD 2-LKNA-1-8
LKNA AD 2.16	Přistávací plochy pro vrtulníky	AD 2-LKNA-1-9
LKNA AD 2.17	Vzdušný prostor letových provozních služeb	AD 2-LKNA-1-10
LKNA AD 2.18	Spojovací zařízení letových provozních služeb	AD 2-LKNA-1-10
LKNA AD 2.19	Radionavigační a přistávací zařízení	AD 2-LKNA-1-11
LKNA AD 2.20	Pravidla pro místní provoz	AD 2-LKNA-1-11
2.20.1	Časové relace organizování letové směny	AD 2-LKNA-1-11
2.20.2	Místní omezení letového provozu	AD 2-LKNA-1-11
2.20.3	Pojíždění a parkování letadel	AD 2-LKNA-1-12
2.20.4	Provoz kritických typů letadel	AD 2-LKNA-1-12
2.20.5	Postupy ATS	AD 2-LKNA-1-13
2.20.6	Požární asistence při spouštění	AD 2-LKNA-1-15
2.20.7	Použití lanového záchytného zařízení	AD 2-LKNA-1-15
LKNA AD 2.21	Postupy pro omezení hluku	AD 2-LKNA-1-16
2.21.1	Omezení letových postupů	AD 2-LKNA-1-16
2.21.2	Omezení pozemního provozu a zkoušek letecké techniky	AD 2-LKNA-1-16
LKNA AD 2.22	Letové postupy	AD 2-LKNA-1-16
2.22.1	Všeobecně	AD 2-LKNA-1-16
2.22.2	Postupy pro IFR lety	AD 2-LKNA-1-16
2.22.3	Postupy založené na přehledových systémech ATS	AD 2-LKNA-1-17
2.22.4	Postupy pro VFR lety	AD 2-LKNA-1-17
2.22.5	Standardní přístrojové odletové tratě (SID)	AD 2-LKNA-1-18

LKNA - NÁMĚŠŤ

LKNA AD 2.1	Aerodrome location indicator and name	AD 2-LKNA-1-1
LKNA AD 2.2	Aerodrome geographical and administrative data	AD 2-LKNA-1-1
LKNA AD 2.3	Operational hours	AD 2-LKNA-1-1
LKNA AD 2.4	Handling services and facilities	AD 2-LKNA-1-2
LKNA AD 2.5	Passenger facilities	AD 2-LKNA-1-2
LKNA AD 2.6	Rescue and Fire fighting services	AD 2-LKNA-1-2
LKNA AD 2.7	Seasonal availability - clearing	AD 2-LKNA-1-3
LKNA AD 2.8	Aprons, taxiways and check locations/ positions data	AD 2-LKNA-1-3
LKNA AD 2.9	Surface movement guidance and control system and markings	AD 2-LKNA-1-4
LKNA AD 2.10	Aerodrome obstacles	AD 2-LKNA-1-5
LKNA AD 2.11	Meteorological information provided	AD 2-LKNA-1-6
LKNA AD 2.12	Runway physical characteristics	AD 2-LKNA-1-6
LKNA AD 2.13	Declared distances	AD 2-LKNA-1-7
LKNA AD 2.14	Approach and runway lighting	AD 2-LKNA-1-8
LKNA AD 2.15	Other lighting, secondary power supply	AD 2-LKNA-1-8
LKNA AD 2.16	Helicopter landing area	AD 2-LKNA-1-9
LKNA AD 2.17	ATS airspace	AD 2-LKNA-1-10
LKNA AD 2.18	ATS communication facilities	AD 2-LKNA-1-10
LKNA AD 2.19	Radio navigation and landing aids	AD 2-LKNA-1-11
LKNA AD 2.20	Local traffic regulations	AD 2-LKNA-1-11
2.20.1	Flying time frame	AD 2-LKNA-1-11
2.20.2	Local traffic restrictions	AD 2-LKNA-1-11
2.20.3	Aircraft taxiing and parking	AD 2-LKNA-1-12
2.20.4	Operations of critical aircraft types	AD 2-LKNA-1-12
2.20.5	ATS procedures	AD 2-LKNA-1-13
2.20.6	Fire assistance for startup	AD 2-LKNA-1-15
2.20.7	Use of Rope Arresting System	AD 2-LKNA-1-15
LKNA AD 2.21	Noise abatement procedures	AD 2-LKNA-1-16
2.21.1	Flight procedures restriction	AD 2-LKNA-1-16
2.21.2	Ground operations and testing restrictions	AD 2-LKNA-1-16
LKNA AD 2.22	Flight procedures	AD 2-LKNA-1-16
2.22.1	General	AD 2-LKNA-1-16
2.22.2	Procedures for IFR flights	AD 2-LKNA-1-16
2.22.3	Procedures based on ATS surveillance radar systems	AD 2-LKNA-1-17
2.22.4	Procedures for VFR flights	AD 2-LKNA-1-17
2.22.5	Standard Instrument Departure Routes (SID)	AD 2-LKNA-1-18

2.22.6	Standardní přístrojové odletové tratě (STAR)	AD 2-LKNA-1-19	2.22.6	Standard Instrument Arrival Routes (STAR)	AD 2-LKNA-1-19
LKNA AD 2.23	Doplňující informace	AD 2-LKNA-1-19	LKNA AD 2.23	Additional Information	AD 2-LKNA-1-19
2.23.1	Výskyt ptactva na/v blízkosti letiště	AD 2-LKNA-1-19	2.23.1	Birdconcentrations in vicinity of airport	AD 2-LKNA-1-19
LKNA AD 2.24	Mapy vztahující se k letišti	AD 2-LKNA-1-20	LKNA AD 2.24	Charts related to the AD	AD 2-LKNA-1-20

LKMT - OSTRAVA/MOŠNOV

LKMT - OSTRAVA/MOŠNOV

LKMT AD 2.1	Směrovací značka a název letiště	AD 2-LKMT-1-1	LKMT AD 2.1	Aerodrome location indicator and name	AD 2-LKMT-1-1
LKMT AD 2.2	Zeměpisné a administrativní údaje o letišti	AD 2-LKMT-1-1	LKMT AD 2.2	Aerodrome geographical and administrative data	AD 2-LKMT-1-1
LKMT AD 2.3	Provozní doby	AD 2-LKMT-1-1	LKMT AD 2.3	Operational hours	AD 2-LKMT-1-1
LKMT AD 2.4	Služby a zařízení pro pozemní odbavení letadel	AD 2-LKMT-1-2	LKMT AD 2.4	Handling services and facilities	AD 2-LKMT-1-2
LKMT AD 2.5	Zařízení pro cestující	AD 2-LKMT-1-2	LKMT AD 2.5	Passenger facilities	AD 2-LKMT-1-2
LKMT AD 2.6	Záchrané a požární služby	AD 2-LKMT-1-2	LKMT AD 2.6	Rescue and fire fighting services	AD 2-LKMT-1-2
LKMT AD 2.7	Hodnocení a hlášení stavu povrchu dráhy a sněhový plán	AD 2-LKMT-1-3	LKMT AD 2.7	Runway surface condition assessment and reporting and snow plan	AD 2-LKMT-1-3
LKMT AD 2.8	Údaje o odbavovacích plochách, pojezdových drahách a umístění kontrolních bodů	AD 2-LKMT-1-3	LKMT AD 2.8	Aprons, taxiways and check locations/positions data	AD 2-LKMT-1-3
LKMT AD 2.9	Systém vedení a řízení pohybu na ploše a značení	AD 2-LKMT-1-4	LKMT AD 2.9	Surface movement guidance and control system and markings	AD 2-LKMT-1-4
LKMT AD 2.10	Letištní překážky	AD 2-LKMT-1-4	LKMT AD 2.10	Aerodrome obstacles	AD 2-LKMT-1-4
LKMT AD 2.11	Poskytované meteorologické informace	AD 2-LKMT-1-4	LKMT AD 2.11	Meteorological information provided	AD 2-LKMT-1-4
LKMT AD 2.12	Fyzikální vlastnosti vzletových a přistávacích drah	AD 2-LKMT-1-5	LKMT AD 2.12	Runway physical characteristics	AD 2-LKMT-1-5
LKMT AD 2.13	Vyhlášené délky	AD 2-LKMT-1-5	LKMT AD 2.13	Declared distances	AD 2-LKMT-1-5
LKMT AD 2.14	Přibližovací a dráhová světelná soustava	AD 2-LKMT-1-5	LKMT AD 2.14	Approach and runway lighting	AD 2-LKMT-1-5
LKMT AD 2.15	Ostatní osvětlení, náhradní zdroj elektrické energie	AD 2-LKMT-1-6	LKMT AD 2.15	Other lighting, secondary power supply	AD 2-LKMT-1-6
LKMT AD 2.16	Přistávací plocha pro vrtulníky	AD 2-LKMT-1-6	LKMT AD 2.16	Helicopter landing area	AD 2-LKMT-1-6
LKMT AD 2.17	Vzdušný prostor letových provozních služeb	AD 2-LKMT-1-7	LKMT AD 2.17	ATS airspace	AD 2-LKMT-1-7
LKMT AD 2.18	Spojovací zařízení letových provozních služeb	AD 2-LKMT-1-7	LKMT AD 2.18	ATS communication facilities	AD 2-LKMT-1-7
LKMT AD 2.19	Radionavigační a přistávací zařízení	AD 2-LKMT-1-7	LKMT AD 2.19	Radio navigation and landing aids	AD 2-LKMT-1-7
LKMT AD 2.20	Pravidla pro místní provoz	AD 2-LKMT-1-8	LKMT AD 2.20	Local traffic regulations	AD 2-LKMT-1-8
2.20.1	Řízení letadel na pohybové ploše	AD 2-LKMT-1-8	2.20.1	Control of aircraft on movement area	AD 2-LKMT-1-8
2.20.2	Plnění paliva do letadel s cestujícími na palubě	AD 2-LKMT-1-9	2.20.2	Fuelling of aircraft with passengers on board	AD 2-LKMT-1-9
2.20.3	Výcvikové lety	AD 2-LKMT-1-9	2.20.3	Training flights	AD 2-LKMT-1-9
2.20.4	Provoz kritických typů letadel	AD 2-LKMT-1-9	2.20.4	Operations of critical aircraft types	AD 2-LKMT-1-9
2.20.5	Koordinace místní letové činnosti se stanovištěm ATS	AD 2-LKMT-1-10	2.20.5	Coordination of local flight activity with ATS unit	AD 2-LKMT-1-10
LKMT AD 2.21	Postupy pro omezení hluku	AD 2-LKMT-1-11	LKMT AD 2.21	Noise abatement procedures	AD 2-LKMT-1-11
LKMT AD 2.22	Letové postupy	AD 2-LKMT-1-11	LKMT AD 2.22	Flight procedures	AD 2-LKMT-1-11
2.22.1	Všeobecně	AD 2-LKMT-1-11	2.22.1	General	AD 2-LKMT-1-11
2.22.2	Postupy pro IFR lety	AD 2-LKMT-1-11	2.22.2	Procedures for IFR flights	AD 2-LKMT-1-11
2.22.3	Přehledové služby ATS a postupy	AD 2-LKMT-1-14	2.22.3	ATS surveillance services and procedures	AD 2-LKMT-1-14
2.22.4	Postupy pro VFR lety	AD 2-LKMT-1-15	2.22.4	Procedures for VFR flights	AD 2-LKMT-1-15
2.22.5	Snížená minima rozstupu na dráze	AD 2-LKMT-1-16	2.22.5	Reduced Runway Separation Minima	AD 2-LKMT-1-16
2.22.6	Seznam třaťových bodů	AD 2-LKMT-1-17	2.22.6	Waypoint list	AD 2-LKMT-1-17
2.22.7	Všesměrové odlety	AD 2-LKMT-1-18	2.22.7	Omnidirectional departures	AD 2-LKMT-1-18

LKMT AD 2.23	Doplňující informace	AD 2-LKMT-1-18	LKMT AD 2.23	Additional information	AD 2-LKMT-1-18
2.23.1	Výskyt ptactva na/v blízkosti letiště	AD 2-LKMT-1-18	2.23.1	Bird concentrations on/in the vicinity of airport	AD 2-LKMT-1-18
2.23.2	Odchyly od certifikační předpisové základny stanovené Nařízením komise (EU) č. 139/2014	AD 2-LKMT-1-18	2.23.2	Type-certification basis deviations laid down by Commission Regulation (EC) No 139/2014	AD 2-LKMT-1-17
LKMT AD 2.24	Mapy vztahující se k letišti	AD 2-LKMT- 1-19	LKMT AD 2.24	Charts related to the aerodrome	AD 2-LKMT-1-19

LKPD - PARDUBICE

LKPD - PARDUBICE

LKPD AD 2.1	Směrovací značka a název letiště	AD 2-LKPD-1-1	LKPD AD 2.1	Aerodrome location indicator and name	AD 2-LKPD-1-1
LKPD AD 2.2	Zeměpisné a administrativní údaje o letišti	AD 2-LKPD-1-1	LKPD AD 2.2	Aerodrome geographical and administrative data	AD 2-LKPD-1-1
LKPD AD 2.3	Provozní doby	AD 2-LKPD-1-1	LKPD AD 2.3	Operational hours	AD 2-LKPD-1-1
LKPD AD 2.4	Služby a zařízení pro pozemní odbavení letadel	AD 2-LKPD-1-2	LKPD AD 2.4	Handling services and facilities	AD 2-LKPD-1-2
LKPD AD 2.5	Zařízení pro cestující	AD 2-LKPD-1-2	LKPD AD 2.5	Passenger facilities	AD 2-LKPD-1-2
LKPD AD 2.6	Záchrané a požární služby	AD 2-LKPD-1-2	LKPD AD 2.6	Rescue and fire fighting services	AD 2-LKPD-1-2
LKPD AD 2.7	Hodnocení a hlášení stavu povrchu dráhy a sněhový plán	AD 2-LKPD-1-3	LKPD AD 2.7	Runway surface condition assessment and reporting and snow plan	AD 2-LKPD-1-3
LKPD AD 2.8	Údaje o odbavovacích plochách, pojezdových drahách a umístění kontrolních bodů	AD 2-LKPD-1-3	LKPD AD 2.8	Aprons, taxiways and check locations data	AD 2-LKPD-1-3
LKPD AD 2.9	Systém vedení a řízení pohybu na ploše a značení	AD 2-LKPD-1-3	LKPD AD 2.9	Surface movement guidance and control system and markings	AD 2-LKPD-1-3
LKPD AD 2.10	Překážky v prostoru letiště	AD 2-LKPD-1-4	LKPD AD 2.10	Aerodrome obstacles	AD 2-LKPD-1-4
LKPD AD 2.11	Poskytované meteorologické informace	AD 2-LKPD-1-4	LKPD AD 2.11	Meteorological information provided	AD 2-LKPD-1-4
LKPD AD 2.12	Fyzikální vlastnosti vzletových a přistávacích drah	AD 2-LKPD-1-4	LKPD AD 2.12	Runway physical characteristics	AD 2-LKPD-1-4
LKPD AD 2.13	Vyhlášené délky	AD 2-LKPD-1-5	LKPD AD 2.13	Declared distances	AD 2-LKPD-1-5
2.13.1	Vzlet z křižovatky	AD 2-LKPD-1-5	2.13.1	Intersection take-off	AD 2-LKPD-1-5
LKPD AD 2.14	Přibližovací a dráhová světelná soustava	AD 2-LKPD-1-5	LKPD AD 2.14	Approach and runway lighting	AD 2-LKPD-1-5
LKPD AD 2.15	Ostatní osvětlení, náhradní zdroj elektrické energie	AD 2-LKPD-1-6	LKPD AD 2.15	Other lighting, secondary power supply	AD 2-LKPD-1-6
LKPD AD 2.16	Přistávací plochy pro vrtulníky	AD 2-LKPD-1-6	LKPD AD 2.16	Helicopter landing area	AD 2-LKPD-1-6
LKPD AD 2.17	Vzdušný prostor letových provozních služeb	AD 2-LKPD-1-6	LKPD AD 2.17	ATS airspace	AD 2-LKPD-1-6
LKPD AD 2.18	Spojovací zařízení letových provozních služeb	AD 2-LKPD-1-7	LKPD AD 2.18	ATS communication facilities	AD 2-LKPD-1-7
LKPD AD 2.19	Radionavigační a přistávací zařízení	AD 2-LKPD-1-7	LKPD AD 2.19	Radio navigation and landing aids	AD 2-LKPD-1-7
LKPD AD 2.20	Pravidla pro místní provoz	AD 2-LKPD-1-7	LKPD AD 2.20	Local traffic regulations	AD 2-LKPD-1-7
LKPD AD 2.21	Postupy pro omezení hluku	AD 2-LKPD-1-9	LKPD AD 2.21	Noise abatement procedures	AD 2-LKPD-1-9
LKPD AD 2.22	Letové postupy	AD 2-LKPD-1-10	LKPD AD 2.22	Flight procedures	AD 2-LKPD-1-10
2.22.1	Všeobecně	AD 2-LKPD-1-10	2.22.1	General	AD 2-LKPD-1-10
2.22.2	Postupy pro IFR lety	AD 2-LKPD-1-10	2.22.2	Procedures for IFR flights	AD 2-LKPD-1-10
2.22.3	Postupy pro VFR lety	AD 2-LKPD-1-12	2.22.3	Procedures for VFR flights	AD 2-LKPD-1-12
2.22.4	Seznam traťových bodů	AD 2-LKPD-1-12	2.22.4	Waypoint list	AD 2-LKPD-1-12
2.22.5	Standardní přístrojové odletové tratě (SID)	AD 2-LKPD-1-13	2.22.5	Standard Instrument Departure Routes (SID)	AD 2-LKPD-1-13
2.22.6	Standardní přístrojové odletové tratě (STAR)	AD 2-LKPD-1-13	2.22.6	Standard Instrument Arrival Routes (STAR)	AD 2-LKPD-1-13
LKPD AD 2.23	Doplňující informace	AD 2-LKPD-1-14	LKPD AD 2.23	Additional information	AD 2-LKPD-1-14
2.23.1	Výskyt ptactva na/v blízkosti letiště	AD 2-LKPD-1-14	2.23.1	Bird concentrations on/in the vicinity of airport	AD 2-LKPD-1-14
2.23.2	Odchyly od certifikační předpisové základny stanovené Nařízením komise (EU) č. 139/2014	AD 2-LKPD-1-14	2.23.2	Type-certification basis deviations laid down by Commission Regulation (EC) No 139/2014	AD 2-LKPD-1-14
LKPD AD 2.24	Mapy vztahující se k letišti	AD 2-LKPD-1-15	LKPD AD 2.24	Charts related to the aerodrome	AD 2-LKPD-1-15

LKPR - PRAHA/RUZYŇĚ

LKPR AD 2.1	Směrovací značka a název letiště	AD 2-LKPR-1-1
LKPR AD 2.2	Zeměpisné a administrativní údaje o letišti	AD 2-LKPR-1-1
LKPR AD 2.3	Provozní doby	AD 2-LKPR-1-1
LKPR AD 2.4	Služby a zařízení pro pozemní odbavení letadel	AD 2-LKPR-1-2
LKPR AD 2.5	Zařízení pro cestující	AD 2-LKPR-1-3
LKPR AD 2.6	Záchranné a požární služby	AD 2-LKPR-1-3
LKPR AD 2.7	Hodnocení a hlášení stavu povrchu dráhy a sněhový plán	AD 2-LKPR-1-3
LKPR AD 2.8	Údaje o odbavovacích plochách, pojezdových drahách a umístění kontrolních bodů	AD 2-LKPR-1-4
LKPR AD 2.9	Systém vedení a řízení pohybu na ploše a značení	AD 2-LKPR-1-4
LKPR AD 2.10	Letištní překážky	AD 2-LKPR-1-5
LKPR AD 2.11	Poskytované meteorologické informace	AD 2-LKPR-1-5
LKPR AD 2.12	Fyzikální vlastnosti drah	AD 2-LKPR-1-6
LKPR AD 2.13	Vyhlášené délky	AD 2-LKPR-1-6
2.13.1	Vzlet z křižovatky	AD 2-LKPR-1-6
LKPR AD 2.14	Přibližovací a dráhová světelná soustava	AD 2-LKPR-1-7
LKPR AD 2.15	Ostatní osvětlení, náhradní zdroj elektrické energie	AD 2-LKPR-1-7
LKPR AD 2.16	Přistávací plocha pro vrtulníky	AD 2-LKPR-1-8
LKPR AD 2.17	Vzdušný prostor letových provozních služeb	AD 2-LKPR-1-8
LKPR AD 2.18	Spojovací zařízení letových provozních služeb	AD 2-LKPR-1-9
LKPR AD 2.19	Radionavigační a přistávací zařízení	AD 2-LKPR-1-9
LKPR AD 2.20	Pravidla pro místní provoz	AD 2-LKPR-1-10
2.20.1	Koordinované letiště	AD 2-LKPR-1-10
2.20.2	Řízení letadel pohybujících se na pohybové ploše	AD 2-LKPR-1-10
2.20.3	Systém pro navádění letadel na stání - APIS ++	AD 2-LKPR-1-11
2.20.4	Pojíždění	AD 2-LKPR-1-12
2.20.5	Provoz kritických typů letadel	AD 2-LKPR-1-14
2.20.6	Plnění paliva do letadla s cestujícími na palubě	AD 2-LKPR-1-14
2.20.7	Multiple PUSH-BACK	AD 2-LKPR-1-15
2.20.8	Odmrazování letadel	AD 2-LKPR-1-15
2.20.9	High intensity RWY operations - HIRO	AD 2-LKPR-1-16
2.20.10	Příčky zastavení na stáních	AD 2-LKPR-1-16
LKPR AD 2.21	Postupy pro omezení hluku	AD 2-LKPR-1-16
2.21.1	Omezení letů	AD 2-LKPR-1-16
2.21.2	Preference dráhového systému a omezení jednotlivých RWY	AD 2-LKPR-1-18
2.21.3	Přílety	AD 2-LKPR-1-19
2.21.4	Odlety	AD 2-LKPR-1-19

LKPR - PRAHA/RUZYŇĚ

LKPR AD 2.1	Aerodrome location indicator and name	AD 2-LKPR-1-1
LKPR AD 2.2	Aerodrome geographical and administrative data	AD 2-LKPR-1-1
LKPR AD 2.3	Operational hours	AD 2-LKPR-1-1
LKPR AD 2.4	Handling services and facilities	AD 2-LKPR-1-2
LKPR AD 2.5	Passenger facilities	AD 2-LKPR-1-3
LKPR AD 2.6	Rescue and fire fighting services	AD 2-LKPR-1-3
LKPR AD 2.7	Runway surface condition assessment and reporting and snow plan	AD 2-LKPR-1-3
LKPR AD 2.8	Aprons, taxiways and check locations/positions data	AD 2-LKPR-1-4
LKPR AD 2.9	Surface movement guidance and control system and markings	AD 2-LKPR-1-4
LKPR AD 2.10	Aerodrome obstacles	AD 2-LKPR-1-5
LKPR AD 2.11	Meteorological information provided	AD 2-LKPR-1-5
LKPR AD 2.12	Runway physical characteristics	AD 2-LKPR-1-6
LKPR AD 2.13	Declared distances	AD 2-LKPR-1-6
2.13.1	Intersection take-off	AD 2-LKPR-1-6
LKPR AD 2.14	Approach and runway lighting	AD 2-LKPR-1-7
LKPR AD 2.15	Other lighting, secondary power supply	AD 2-LKPR-1-7
LKPR AD 2.16	Helicopter landing area	AD 2-LKPR-1-8
LKPR AD 2.17	ATS airspace	AD 2-LKPR-1-8
LKPR AD 2.18	ATS communication facilities	AD 2-LKPR-1-9
LKPR AD 2.19	Radio navigation and landing aids	AD 2-LKPR-1-9
LKPR AD 2.20	Local traffic regulations	AD 2-LKPR-1-10
2.20.1	Co-ordinated airport	AD 2-LKPR-1-10
2.20.2	Control of aircraft moving on movement area	AD 2-LKPR-1-10
2.20.3	Docking guidance system for aircraft parking stands - APIS ++	AD 2-LKPR-1-11
2.20.4	Taxiing	AD 2-LKPR-1-12
2.20.5	Operation of critical aircraft types	AD 2-LKPR-1-14
2.20.6	Fueling of aircraft with passenger on board	AD 2-LKPR-1-14
2.20.7	Multiple PUSH-BACK	AD 2-LKPR-1-15
2.20.8	De-icing of aircraft	AD 2-LKPR-1-15
2.20.9	High intensity RWY operations - HIRO	AD 2-LKPR-1-16
2.20.10	Stop lines on stands	AD 2-LKPR-1-16
LKPR AD 2.21	Noise abatement procedures	AD 2-LKPR-1-16
2.21.1	Flight restrictions	AD 2-LKPR-1-16
2.21.2	Runway system preference and restriction of particular RWY's	AD 2-LKPR-1-18
2.21.3	Arrivals	AD 2-LKPR-1-19
2.21.4	Departures	AD 2-LKPR-1-19

2.21.5	Reverzní tah	AD 2-LKPR-1-20	2.21.5	Reverse thrust	AD 2-LKPR-1-20
2.21.6	Motorové zkoušky	AD 2-LKPR-1-20	2.21.6	Engine test runs	AD 2-LKPR-1-20
2.21.7	Omezení použití záložního zdroje energie (APU)	AD 2-LKPR-1-20	2.21.7	Restriction of auxiliary power unit (APU) usage	AD 2-LKPR-1-20
2.21.8	Monitorování hluku	AD 2-LKPR-1-21	2.21.8	Noise monitoring	AD 2-LKPR-1-21
2.21.9	Omezení hluku po dobu trvání motorového klidu	AD 2-LKPR-1-21	2.21.9	Noise abatement for the duration of prohibition of engine start-ups	AD 2-LKPR-1-21
LKPR AD 2.22	Letové postupy	AD 2-LKPR-1-21	LKPR AD 2.22	Flight procedures	AD 2-LKPR-1-21
2.22.1	Všeobecně	AD 2-LKPR-1-21	2.22.1	General	AD 2-LKPR-1-21
2.22.2	Letištní provozní minima	AD 2-LKPR-1-21	2.22.2	Aerodrome operating minima	AD 2-LKPR-1-21
2.22.3	Provoz palubních odpovídačů módu S, je-li letadlo na zemi	AD 2-LKPR-1-21	2.22.3	Operation of mode S transponders when the aircraft is on the ground	AD 2-LKPR-1-21
2.22.4	Postupy pro IFR lety	AD 2-LKPR-1-22	2.22.4	Procedures for IFR flights	AD 2-LKPR-1-22
2.22.5	Přehledové služby ATS a postupy	AD 2-LKPR-1-29	2.22.5	ATS surveillance services and procedures	AD 2-LKPR-1-29
2.22.6	Postupy pro VFR lety	AD 2-LKPR-1-30	2.22.6	Procedures for VFR flights	AD 2-LKPR-1-30
2.22.7	Seznam traťových bodů	AD 2-LKPR-1-34	2.22.7	Waypoint list	AD 2-LKPR-1-34
2.22.8	RNAV Standardní přístrojové odletové tratě (SID)	AD 2-LKPR-1-36	2.22.8	RNAV Standard Instrument Departure Routes (SID)	AD 2-LKPR-1-36
2.22.9	Všesměrové a vizuální odlety	AD 2-LKPR-1-40	2.22.9	Omnidirectional and visual departures	AD 2-LKPR-1-40
2.22.10	RNAV Standardní přístrojové přiletové tratě (STAR)	AD 2-LKPR-1-40	2.22.10	RNAV Standard Instrument Arrival Routes (STAR)	AD 2-LKPR-1-40
LKPR AD 2.23	Doplňující informace	AD 2-LKPR-1-43	LKPR AD 2.23	Additional information	AD 2-LKPR-1-43
2.23.1	Výskyt ptactva na/v blízkosti letiště	AD 2-LKPR-1-43	2.23.1	Bird concentrations on/in the vicinity of airport	AD 2-LKPR-1-43
2.23.2	Postupy pro provádění letů nad Prahou	AD 2-LKPR-1-43	2.23.2	Procedures for executing of flights over Praha	AD 2-LKPR-1-43
2.23.3	Odchyly od certifikační předpisové základny stanovené Nařízením komise (EU) č. 139/2014	AD 2-LKPR-1-43	2.23.3	Type-certification basis deviations laid down by Commission Regulation (EC) No 139/2014	AD 2-LKPR-1-43
LKPR AD 2.24	Mapy vztahující se k letišti	AD 2-LKPR-1-46	LKPR AD 2.24	Charts related to the aerodrome	AD 2-LKPR-1-46

LKVO - PRAHA/VODOCHODY

LKVO AD 2.1	Směrovací značka a název letiště	AD 2-LKVO-1-1
LKVO AD 2.2	Zeměpisné a administrativní údaje o letišti	AD 2-LKVO-1-1
LKVO AD 2.3	Provozní doby	AD 2-LKVO-1-1
LKVO AD 2.4	Služby a zařízení pro pozemní odbavení letadel	AD 2-LKVO-1-2
LKVO AD 2.5	Zařízení pro cestující	AD 2-LKVO-1-2
LKVO AD 2.6	Záchranné a požární služby	AD 2-LKVO-1-2
LKVO AD 2.7	Hodnocení a hlášení stavu povrchu dráhy a sněhový plán	AD 2-LKVO-1-2
LKVO AD 2.8	Údaje o odbavovacích plochách, pojezdových drahách a umístění kontrolních bodů	AD 2-LKVO-1-3
LKVO AD 2.9	Systém vedení a řízení pohybu na ploše a značení	AD 2-LKVO-1-3
LKVO AD 2.10	Letištní překážky	AD 2-LKVO-1-3
LKVO AD 2.11	Poskytované meteorologické informace	AD 2-LKVO-1-4
LKVO AD 2.12	Fyzikální vlastnosti drah	AD 2-LKVO-1-4
LKVO AD 2.13	Vyhlášené délky	AD 2-LKVO-1-5
2.13.1	Vzlet z křižovatky	AD 2-LKVO-1-5
LKVO AD 2.14	Přibližovací a dráhová světelná soustava	AD 2-LKVO-1-5
LKVO AD 2.15	Ostatní osvětlení, náhradní zdroj elektrické energie	AD 2-LKVO-1-5
LKVO AD 2.16	Přistávací plocha pro vrtulníky	AD 2-LKVO-1-6
LKVO AD 2.17	Vzdušný prostor letových provozních služeb	AD 2-LKVO-1-6
LKVO AD 2.18	Spojovací zařízení letových provozních služeb	AD 2-LKVO-1-6
LKVO AD 2.19	Radionavigační a přistávací zařízení	AD 2-LKVO-1-7
LKVO AD 2.20	Pravidla pro místní provoz	AD 2-LKVO-1-7
LKVO AD 2.21	Postupy pro omezení hluku	AD 2-LKVO-1-8
2.21.1	Preference dráhového systému	AD 2-LKVO-1-8
2.21.2	Hluková omezení pro letiště a lety v CTR Vodochody a na letištním okruhu	AD 2-LKVO-1-8
LKVO AD 2.22	Letové postupy	AD 2-LKVO-1-9
2.22.1	Vyčkávání	AD 2-LKVO-1-9
2.22.2	Přiblížení	AD 2-LKVO-1-9
2.22.3	Odlety	AD 2-LKVO-1-9
2.22.4	Lety VFR	AD 2-LKVO-1-10
2.22.5	Přiblížení okruhem	AD 2-LKVO-1-10
2.22.6	Seznam traťových bodů	AD 2-LKVO-1-10
2.22.7	Standardní přístrojové odletové tratě (SID)	AD 2-LKVO-1-11
2.22.8	Standardní přístrojové přiletové tratě (STAR)	AD 2-LKVO-1-11
LKVO AD 2.23	Doplňující informace	AD 2-LKVO-1-12
2.23.1	Výskyt ptactva na/v blízkosti letiště	AD 2-LKVO-1-12
LKVO AD 2.24	Mapy vztahující se k letišti	AD 2-LKVO-1-13

LKVO - PRAHA/VODOCHODY

LKVO AD 2.1	Aerodrome location indicator and name	AD 2-LKVO-1-1
LKVO AD 2.2	Aerodrome geographical and administrative data	AD 2-LKVO-1-1
LKVO AD 2.3	Operational hours	AD 2-LKVO-1-1
LKVO AD 2.4	Handling services and facilities	AD 2-LKVO-1-2
LKVO AD 2.5	Passenger facilities	AD 2-LKVO-1-2
LKVO AD 2.6	Rescue and fire fighting services	AD 2-LKVO-1-2
LKVO AD 2.7	Runway surface condition assessment and reporting and snow plan	AD 2-LKVO-1-2
LKVO AD 2.8	Aprons, taxiways and check locations/positions data	AD 2-LKVO-1-3
LKVO AD 2.9	Surface movement guidance and control system and markings	AD 2-LKVO-1-3
LKVO AD 2.10	Aerodrome obstacles	AD 2-LKVO-1-3
LKVO AD 2.11	Meteorological information provided	AD 2-LKVO-1-4
LKVO AD 2.12	Runway physical characteristics	AD 2-LKVO-1-4
LKVO AD 2.13	Declared distances	AD 2-LKVO-1-5
2.13.1	Intersection take-off	AD 2-LKVO-1-5
LKVO AD 2.14	Approach and runway lighting	AD 2-LKVO-1-5
LKVO AD 2.15	Other lighting, secondary power supply	AD 2-LKVO-1-5
LKVO AD 2.16	Helicopter landing area	AD 2-LKVO-1-6
LKVO AD 2.17	ATS airspace	AD 2-LKVO-1-6
LKVO AD 2.18	ATS communication facilities	AD 2-LKVO-1-6
LKVO AD 2.19	Radio navigation and landing aids	AD 2-LKVO-1-7
LKVO AD 2.20	Local traffic regulations	AD 2-LKVO-1-7
LKVO AD 2.21	Noise abatement procedures	AD 2-LKVO-1-8
2.21.1	RWY preference	AD 2-LKVO-1-8
2.21.2	Noise abatement for aerodrome and flights in CTR Vodochody and on traffic circuit	AD 2-LKVO-1-8
LKVO AD 2.22	Flight procedures	AD 2-LKVO-1-9
2.22.1	Holding	AD 2-LKVO-1-9
2.22.2	Approaches	AD 2-LKVO-1-9
2.22.3	Departures	AD 2-LKVO-1-9
2.22.4	VFR flights	AD 2-LKVO-1-10
2.22.5	Visual manoeuvring	AD 2-LKVO-1-10
2.22.6	Waypoint list	AD 2-LKVO-1-10
2.22.7	Standard Instrument Departure Route (SID)	AD 2-LKVO-1-11
2.22.8	Standard Instrument Arrival Routes (STAR)	AD 2-LKVO-1-11
LKVO AD 2.23	Additional information	AD 2-LKVO-1-12
2.23.1	Bird concentrations on/in the vicinity of airport	AD 2-LKVO-1-12
LKVO AD 2.24	Charts related to the aerodrome	AD 2-LKVO-1-13

LKTB AD 2.22 LETOVÉ POSTUPY

LKTB AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

2.22.1 VŠEOBECNĚ

2.22.1.1 Výška základny oblačnosti se udává vzhledem k nadmořské výšce THR RWY 27.

2.22.1.2 Travnatá dráha je označována podle směru pro přistání nebo vzletu jako:

- RWY 08 nebo
- RWY 26

2.22.1.3 RWY 08/26 je použitelná pouze ve dne pro lety VFR (a zvláštní lety VFR).

2.22.1.4 Ve vysílání ATIS nebude použití RWY 08/26 jako dráhy v používání samostatně vysíláno. Piloti jsou žádáni, aby úmysl použít RWY 08/26 pro přistání ohlásili po navázání spojení s ACC Praha nebo TWR a pro vzlet při žádosti o spuštění motorů nebo pojiždění. Údaje o stavu a použitelnosti RWY 08/26 se aktualizují NOTAMem a nejsou součástí vysílání ATIS.

2.22.1.5 Letadlo po přistání na RWY 08/26, pokud neobdrží povolení k pojiždění, musí tuto dráhu uvolnit na vyznačenou vyčkávací plochu nebo TWY W. Vyčkávací plocha a TWY W jsou vytyčeny jižně RWY 08/26. Uvolnění RWY 08/26 musí pilot ohlásit TWR.

2.22.1.6 Provoz záchranných vrtulníků, viz odst. **LKTB AD 2.22.4 para 3**

2.22.1.7 Výcvikové lety mohou být z důvodu vyšší hustoty letového provozu omezeny. Výcvikové lety do 2000 kg MTOW v době od 1030 do 1230 (0930 – 1130) mohou být na LKTB z důvodu nižší kapacity ATC výrazně omezovány.

2.22.1.8 Krátkodobé přerušení poskytování ATS stanovištěm TWR

Během publikované provozní doby Tuřany TWR může docházet ke krátkodobému přerušení poskytování ATS stanovištěm TWR (zpravidla do 10 minut). Lety VFR, zejména provádějí-li se bez podaného letového plánu, mohou očekávat zdržení při vydávání letových povolení. Dočasné přerušení poskytování ATS se oznamuje vysláním informace ATIS (131.105 MHz):

"Tuřany Tower is temporarily closed, all traffic to CTR Tuřany is prohibited, stand by for Tuřany Tower reopening."

Během dočasného přerušení se letadlům zakazuje vstup do CTR Tuřany až do obnovení poskytování ATS, vyčkávání se provádí mimo CTR Tuřany. Podrobné informace o předpokládané délce přerušení poskytování ATS lze získat za letu na PRAHA INFORMATION (136.175 MHz), PRAHA RADAR (127.350 MHz) nebo na AD LKTB (pracovišti odbavení letů).

2.22.1.9 Letištní provozní minima

RWY	RVR (m)	
	vzlet / take-off	přistání / landing
27	550	550
09	550	800

Poznámka: Postupy LVP (včetně LVTO) nejsou aplikovány.

2.22.2 POSTUPY PRO IFR LETY**2.22.2.1 Vyčkávání**

2.22.2.1.1 Postupy pro vyčkávání jsou zobrazeny na mapách přiblížení podle přístrojů (IAC) – ICAO.

2.22.2.2 Přiblížení

2.22.2.2.1 Postupy pro standardní přístrojové přiblížení k bodu IAF jsou popsány na následujících stranách a zobrazeny na mapách STAR. Postupy pro počáteční, střední, konečné a nezdařené přiblížení, tj. od bodu IAF, jsou zobrazeny na mapách přiblížení podle přístrojů (IAC) – ICAO. Postupy platí i pro přiletý na travnatou RWY.

2.22.1 GENERAL

2.22.1.1 Cloud base height is related to THR RWY 27 elevation.

2.22.1.2 The grass RWY is designated according to the direction of landing or take-off as:

- RWY 08 or
- RWY 26

2.22.1.3 RWY 08/26 is available only HJ for VFR flights (and special VFR flights).

2.22.1.4 Information about the availability of RWY 08/26 as "RWY in use" will not be particularly broadcasted in ATIS. Pilots who intend to use RWY 08/26 for landing are requested to report it on initial contact with ACC Praha or TWR and for take-off when requesting start-up or taxi clearance. Information about the actual condition and availability of RWY 08/26 are disseminated by NOTAM and not included in ATIS information.

2.22.1.5 Aircraft, after landing on the RWY 08/26, unless cleared to taxi, have to vacate the RWY to the marked holding bay or TWY W. Holding bay and TWY W are located south of RWY 08/26. Pilots have to report "RWY vacated" to TWR.

2.22.1.6 Operation of medical helicopters, see. **LKTB AD 2.22.4 para 3**

2.22.1.7 Training flights can expect delays and restrictions in their intended local flight activity due to higher air traffic density. Training flights up to 2000 kg MTOW can expect extensive delays and restrictions in their intended local flight activity at LKTB in the period from 1030 to 1230 (0930 – 1130) due to limited ATC capacity.

2.22.1.8 Temporary suspension of ATS provision by TWR

Turany TWR provisions of ATS may be interrupted with short notice during published operational hours of TWR (usually up to 10 minutes). VFR flights, especially when operated without flight plan, may expect delay in issuing ATC clearances. Temporary suspension of ATS provision is announced by broadcasting information by means of ATIS (131.105 MHz):

"Tuřany Tower is temporarily closed, all traffic to CTR Tuřany is prohibited, stand by for Tuřany Tower reopening."

During temporary suspension of ATS provision, all aircraft shall avoid entering CTR Turany and wait outside the CTR Turany for reopening of ATS provision. For detailed information about duration of the ATS provision suspension, inflight aircraft may contact PRAHA INFORMATION (136.275 MHz), PRAHA RADAR (127.350 MHz) and aircraft positioned on AD may contact the handling office.

2.22.1.9 Aerodrome operating minima

Note: LVP procedures (including LVTO) are not applied.

2.22.2 PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS**2.22.2.1 Holding**

2.22.2.1.1 Holding procedures are shown on ICAO Instrument Approach Charts.

2.22.2.2 Approach

2.22.2.2.1 Standard instrument approach procedures to IAF are described on the following pages and shown on STAR charts. Initial, intermediate, final and missed approach procedures from the IAF are shown on Instrument Approach Charts (IAC) – ICAO. These procedures are valid for arrivals to the grass RWY as well.

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

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

Poznámka: Dostupnost signálu DME/DME není zaručena.

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

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

2.22.2.2.6 Při poježdění na apron z RWY 08/26 si musí pilot před křižováním RWY 09/27 vyžádat povolení.

2.22.2.2.7 Let IFR, který provádí vizuální přiblížení, musí, v případě nezdařeného přiblížení, provést postup pro nezdařené přiblížení, který je publikován na mapě přiblížení podle přístrojů pro stejnou dráhu, není-li jinak instruován ATC.

2.22.2.3 Odlety

2.22.2.3.1 Výměna dat mezi TWR a NMOC - Advanced ATC TWR

Letiště LKTB vyměňuje informace o odlétajících letech pomocí postupů Advanced ATC TWR.

Výměna zpráv mezi místním systémem a NMOC je v souladu s evropským standardem pro letiště A-CDM a využívá následující typy zpráv:

A-DPI: ATC zpráva o plánování odletu pro všechny IFR odlety

C-DPI: Zpráva o zrušení plánování odletu, pokud je to nutné

Po vydání povolení k vytlačování a zahájení pohybu letadla ze stání se vypočítá TTOT, který se odešle do NMOC prostřednictvím zprávy A-DPI. Použití variabilního času poježdění zvyšuje přesnost TTOT.

Po přijetí zprávy A-DPI, zprávy DLA nebo CHG, které mění údaje letového plánu, nebudou dále přijímány. Pokud je let regulován, bude zachován CTOT přidělený před přijetím zprávy A-DPI.

Pokud musí letadlo přerušit poježdění z technických důvodů, TWR odešle do NMOC zprávu C-DPI. Výsledkem zprávy C-DPI je, že let bude suspendován, přičemž provozovatel letadla o tom bude informován prostřednictvím zprávy FLS s poznámkou „pozastaveno letištěm odletu“. Letový plán bude možné znovu aktivovat aktualizací EOBT pomocí zprávy DLA nebo CHG.

2.22.2.3.2 Postupy pro odlet jsou popsány a zobrazeny na mapách SID.

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

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

Poznámka: Dostupnost signálu DME/DME není zaručena.

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

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

2.22.2.3.7 Při poježdění na RWY 08/26 musí pilot zastavit na vyznačených vyčkávacích místech a vyžádat si povolení ke křižování RWY 09/27.

2.22.2.3.8 Velitelé letadel musí navázat spojení s TUŘANY GROUND (TUŘANY TWR) za účelem získání schválení k spouštění motorů, předání údajů o letu podle **ENR 1.2 para 1.10.2**, obdržení letového povolení a schválení poježdění.

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

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

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

2.22.2.2.4 Aircraft only RNAV-5 capable but able to follow the assigned route based on RNAV-1 shall inform ATC at first contact and the ATC will provide flight path monitoring, in order to mitigate the risk of gross navigation errors.

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

2.22.2.2.6 During taxiing to apron from RWY 08/26 the pilots have to ask for clearance to cross RWY 09/27.

2.22.2.2.7 IFR flights conducting visual approach shall, in case of the missed approach, conduct the missed approach procedure which is published on instrument approach chart for the same runway, unless otherwise instructed from ATC.

2.22.2.3 Departures

2.22.2.3.1 Exchange of Data with Network Manager Operations Center (NMOC) - Advanced ATC TWR

LKTB exchanges information for departure flights by applying the Advanced ATC TWR procedures.

Message exchange from the local system to the ATM network complies with the European standard for A-CDM airports, using the following message types:

A-DPI: ATC departure planning information message, for all instrumental departure flights

C-DPI: Cancel DPI, cancellation of departure planning information, when required

When push-back approval has been given and the aircraft starts to exit the stand, the TTOT is calculated and transmitted to NMOC via an A-DPI message. The use of the variable taxiing time increases the precision of the TTOT.

After reception of the A-DPI, DLA or CHG messages that change the flight plan data shall not be accepted. If regulated, the CTOT assigned before receiving the A-DPI shall be maintained.

If an aircraft has to abort taxiing for technical reasons, the TWR will send a C-DPI message to the NMOC. The result of the C-DPI is that the flight shall be suspended by informing the operator via an FLS (flight suspension message) with the comment "suspended by departure airport". The flight plan can be activated again by updating the EOBT with a DLA or CHG message.

2.22.2.3.2 Departure procedures are described and shown on SID charts.

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

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

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

2.22.2.3.5 Aircraft only RNAV-5 capable but able to follow the assigned route based on RNAV-1 shall inform ATC at first contact and the ATC will provide flight path monitoring, in order to mitigate the risk of gross navigation errors.

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

2.22.2.3.7 During taxiing to RWY 08/26 the pilots have to stop on marked holding positions and ask for a clearance to cross RWY 09/27.

2.22.2.3.8 Pilots-in-command shall establish radio contact with TURANY GROUND (TURANY TWR) for the purpose of obtaining clearance for start up of engines, handover of information about flight according to **ENR 1.2 para 1.10.2**, obtaining of ATC clearance and taxi approval.

Piloti vrtulníků letecké záchranné služby, SAR a Policie ČR předávají údaje o letu co nejdříve před vzletem na kmitočtu TUŘANY VĚŽ, kde obdrží ATC povolení.

Pilots of helicopters of aeronautical rescue service, SAR and Police of the CR pass information of the flight as soon as possible before departure on FREQ of TURANY TWR where they will obtain an ATC clearance.

2.22.2.3.9 Piloti odlétávajících letadel podle IFR z letiště BRNO/TUŘANY zůstávají po vzletu na kmitočtu TUŘANY VĚŽ až do pokynu TUŘANY TWR k přechodu na příslušný kmitočet PRAHA RADAR, uvedeném v textovém popisu SID.

2.22.2.3.9 Pilots of aircraft departing according to IFR from aerodrome BRNO/TUŘANY remain on frequency TURANY TOWER after take off until instruction to change to relevant frequency PRAHA RADAR, referred to SID text description.

2.22.2.3.10 Odlety po tratích jiných než SID

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

2.22.2.3.10 Departures other than via SID

IFR departure procedures described below are determined for the purpose of case when an instrument departure via SID is impossible or undesirable.

2.22.2.3.10.1 Vizuální odlety

Vizuální odlety jsou povoleny pouze ve dne.

2.22.2.3.10.1 Visual departures

Visual departures are permitted during daytime only.

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

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

K provedení vizuálního odletu

To execute a visual departure

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

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

2.22.2.3.10.2 Všesměrové odlety

Všesměrové odlety jsou povoleny ve dne i v noci.

2.22.2.3.10.2 Omnidirectional departures

Omnidirectional departures are permitted during daytime and nighttime.

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

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

2.22.2.4 Přiblížení okruhem

2.22.2.4.1 OCA pro RWY 09/27 – viz mapy pro přiblížení podle přístrojů – ICAO.

2.22.2.4 Visual manoeuvring (circling)

2.22.2.4.1 OCA for RWY 09/27 – see Instrument Approach Charts – ICAO.

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

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

RWY 09 – pravý okruh

RWY 09 – right circuit

RWY 27 – levý okruh

RWY 27 – left circuit

2.22.3 PŘEHLEDOVÉ SLUŽBY ATS A POSTUPY

2.22.3 ATS SURVEILLANCE SERVICES AND PROCEDURES

2.22.3.1 V CTR Tuřany, TMA Brno a přilehlé části CTA 2 Praha jsou poskytovány přehledové služby ATS. Radarová přiblížení se neprovádějí.

2.22.3.1 In CTR Turany, TMA Brno and adjacent part of CTA 2 Praha the ATS surveillance services are provided. Radar approaches are not conducted.

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

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

2.22.3.3 Přehledové systémy ATS

2.22.3.3 ATS Surveillance Systems

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

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

2.22.3.4 V CTR Tuřany, TMA Brno a přilehlé části CTA 2 Praha je přehledové krytí zajištěno v a nad minimálními nadmořskými výškami pro poskytování přehledových služeb ATC, viz mapa LKTB AD 2-43.

2.22.3.4 In CTR Turany, TMA Brno and adjacent part of CTA 2 PRAHA the surveillance coverage is ensured at and above of the ATC surveillance minimum altitudes, see chart LKTB AD 2-43.

2.22.4 POSTUPY PRO VFR LETY**2.22.4.1 Všeobecně**

2.22.4.1.1 Při letech VFR vstupujících do CTR z prostoru třídy G nebo E musí pilot nejméně 3 minuty před vstupem do CTR navázat spojení s TWR, nastavit kód A2000 podle **ENR 1.6 para 2.4.5**, je-li letadlo vybaveno provozuschopným odpovídačem SSR a pokud předtím nedostali od stanoviště ATS pokyn k nastavení diskretního kódu, a předat následující údaje:

- identifikace letadla;
- typ letadla (pouze při letu bez FPL);
- vstupní bod do CTR;
- výstupní bod z CTR (u letů prolétávajících CTR);
- vypočítaný čas vstupu do CTR;
- letiště přistání (pouze při letu bez FPL)

V případě, že letadlo není vybaveno odpovídačem SSR, odpovídač SSR je mimo provoz nebo pracuje pouze v módu A/C, resp. v módu A, oznámí pilot tuto skutečnost stanovišti.

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

2.22.4.1.3 Všechny lety VFR, vstupující do nebo vykonávané v CTR Tuřany, podléhají denně mezi 2400-0800 LMT předběžnému povolení (PPR), vydávanému Tuřany TWR. Tato povinnost se nevztahuje na zvláštní provoz, jako jsou lety HEMS, Policie a AČR. Předložení letového plánu nenahrazuje PPR. Kontaktujte Tuřany TWR +420 548 424 870.

2.22.4.1.4 Při pojiždění na APN z RWY 08/26 si musí pilot před křížováním RWY 09/27 vyžádat povolení.

2.22.4.1.5 Při pojiždění na RWY 08/26 musí pilot zastavit na vyznačených vyčkávacích místech a vyžádat si povolení ke křížování RWY 09/27.

2.22.4.2 VFR vstupní / výstupní body do / z CTR a vyčkávací body:

Označení / Designation	Poloha / Location	Souřadnice / Coordinates	
NOVEMBER	Kuřim (železniční přejezd jihovýchodně od města / railway crossing SE of town)	491732N 0163337E	vstupní / výstupní / entry / exit
ROMEO	Rousínov (kostel / church)	491213N 0165310E	vstupní / výstupní / entry / exit
SIERRA	Klobouky u Brna	485952N 0165144E	vstupní / výstupní / entry / exit
WHISKY	Ořechov (kostel / church)	490639N 0163115E	vstupní / výstupní / entry / exit
VICTOR	Velké Němčice (křížení dálnice a silnice nižší třídy severovýchodně od města / intersection of the highway and minor road NE of the city)	485947N 0164120E	vstupní / výstupní / entry / exit
ALFA	Sokolnice (železniční přejezd / railway crossing)	490703N 0164212E	vyčkávací / holding
BRAVO	Podolí (dálniční nadjezd / highway overbridge)	491054N 0164245E	vyčkávací / holding

2.22.4.3 Postupy pro odlety záchranných vrtulníků z brněnských nemocnic.

Vzhledem k potížím s navazováním oboustranného spojení a získáváním letového povolení před vzletem jsou odlety záchranných vrtulníků prováděny následovně:

- Odlety z nemocnice Bohunice musí získat letové povolení vždy před vzletem bez výjimek.
- Odlety z ostatních nemocnic přilétajících do Tuřan smí po vzletu pokračovat severně osy RWY 09 do prostoru Černovic (MAX altitude 2000 ft), kde v případě nutnosti zahájí vyčkávání až do dalšího povolení od Tuřany TWR.
- Odlety z ostatních nemocnic, které směřují mimo CTR Tuřany, pokračují po vzletu z heliportu na sever (MAX altitude 2000 ft) až do dalšího povolení od Tuřany TWR.

2.22.4 PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS**2.22.4.1 General**

2.22.4.1.1 For VFR flights entering the CTR from class G or E airspace the pilot shall establish radio contact with TWR at least 3 minutes before entering the CTR select the SSR code A2000 according to **ENR 1.6. para 2.4.5**, when the aircraft is equipped with operational SSR transponder and unless have been instructed on a discrete code by ATS unit, and pass on the following information:

- identification of aircraft;
- type of aircraft (only flights without FPL);
- entry point into CTR;
- exit point from CTR (for aircraft flying through CTR)
- estimated time of entry into CTR;
- aerodrome of landing (only flights without FPL)

The pilot notifies TWR, when the aircraft is not equipped with SSR transponder, or the transponder is U/S or is working on Mode A/C or Mode A only.

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

2.22.4.1.3 All VFR flights, except special flights, e.g. HEMS, Police, MIL to or within CTR Turany are subject to prior permission from TWR (PPR) daily between 2400-0800 LMT. Filing of flight plan does not constitute PPR. Contact TWR +420 548 424 870.

2.22.4.1.4 During taxiing to the APN from RWY 08/26 the pilots have to ask for clearance to cross RWY 09/27.

2.22.4.1.5 During taxiing to RWY 08/26 the pilots have to stop on marked holding positions and ask for a clearance to cross RWY 09/27.

2.22.4.2 VFR entry / exit significant points to / from CTR and holding points:

2.22.4.3 Procedures for departures of medical helicopters from Brno hospitals.

Due to difficulties with establishing two-way communication and obtaining ATC clearance prior departure, the departures of medical helicopters from Brno hospitals are carried out as follows:

- For departures from Bohunice hospital ATC clearance must be received before lift off with no exception.
- Departures from other hospitals arriving to LKTB are allowed to proceed north of centreline of RWY 09 (MAX altitude 2000 ft) to Černovice area and if necessary to start holding over there until further clearance from Turany TWR.
- Departures from other hospitals leaving the CTR Turany may proceed north of the heliport (MAX altitude 2000 ft) until further clearance from Turany TWR.

2.22.4.4 Postupy pro lety balónů v CTR Tuřany

2.22.4.4.1 Před vzletem balónu z místa, které se nachází v CTR Tuřany, nebo z místa mimo CTR v případě, kdy let následně do CTR vstoupí, je pilot povinen vyžádat si letové povolení od Tuřany TWR telefonicky na ☎+420 548 424 870. S TWR je nutné projednat předpokládaný čas vstupu do CTR, trať letu, nadmořskou výšku letu a předpokládanou rychlost letu.

2.22.4.4.2 Při startu z okraje CTR Tuřany, kdy balón bezprostředně po vzletu opustí CTR (např. odlet z Brněnské přehrady severním směrem), je povinností pilota balónu tento let před vzletem telefonicky oznámit na Tuřany TWR, ☎+420 548 424 870, a pokud dodrží podmínky letového povolení vydaného při telefonické koordinaci s Tuřany TWR, není pilot povinen s tímto stanovištěm navázat a udržovat oboustranné RTF spojení.

2.22.4.4.3 Lety balónů mohou být výrazně omezeny, je-li to nutné k udržení požadované míry bezpečnosti, plynulosti a hospodárnosti letů v CTR Tuřany a to zejména v případě, kdy předpokládaná trajektorie letu balónů je konfliktní s provozem v blízkosti letiště, včetně prostoru konečného přístrojového přiblížení a odletu.

2.22.4.4.4 Piloti jsou žádáni, aby své lety plánovali mimo blízkost letiště Brno - Tuřany a prostor konečného přístrojového přiblížení a odletu (přibližně 8 NM / 15 km od letiště ve směru vzletu a přistání, 3 NM / 5,5 km na každou stranu pro prodloužené osy dráhy). Pokud bude let v blízkosti letiště plánován, zejména pak se záměrem křížovat prodloužené osy RWY, může být vydán povolení k letu z provozních důvodů odmítnuto.

2.22.4.4.5 Bude-li let směřovat, nebo se již nachází v blízkosti letiště nebo v prostoru konečného přístrojového přiblížení a odletu, musí být pilot balónu kdykoliv připraven splnit instrukce ke stoupání až do 5000 ft AMSL nebo klesání do minimální bezpečné výšky dle aktuální provozní situace.

2.22.4.4.6 Hlášení o přistání balónu v prostoru CTR Tuřany se co nejdříve po přistání předává telefonicky Tuřany TWR na čísle ☎+420 548 424 870. Udržuje-li se RTF spojení balónu s TWR i po přistání, lze hlášení o přistání předat touto cestou s podmínkou, že jeho přijetí musí být od Tuřany TWR na provozním kmitočtu potvrzeno.

2.22.4.4.7 Bezprostředně před přistáním v CTR, předpokládá-li jeho bezpečné provedení, má-li svůj doprovod v dosahu a je s ním ve spojení, může pilot stanovišti TWR vyslat radiotelefonicky zprávu s uvedením předpokládaného času přistání. TWR bude tuto zprávu, v souladu s postupy uvedenými v AIP **ENR 1.2 para 2.1**, považovat za hlášení o přistání a let od oznámeného předpokládaného času přistání za ukončený.

2.22.5 Snížená minima rozstupu na dráze

2.22.5.1 Snížená minima rozstupu na dráze mezi dvěma letadly využívajícím stejnou dráhu smí být použita pro RWY 09 a RWY 27.

Snížená minima rozstupu na dráze smí být použita:

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

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

2.22.5.3 Podmínky pro použití snížení minima rozstupu na dráze.

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

- dohlednost je 5 km nebo vyšší a výška základny oblačnosti (BKN nebo OVC) nesmí být nižší než 1000 ft,
- zadní složka větru není více než 5 kt,
- brzdící účinky na dráze nejsou negativně ovlivněny ledem, sněhem, rozbředlým sněhem a vodou,
- následující letadlo obdrží informaci o předcházejícím letadle.

2.22.4.4 Procedures for balloon flights in the CTR Turany

2.22.4.4.1 Before taking off from a place inside the CTR Turany, or from a location outside CTR if the flight subsequently enters CTR, the pilot is required to request a flight clearance by phone from Turany TWR at ☎+420 548 424 870. The pilot shall discuss with TWR the estimated time of entry into CTR, the flight path, the flight altitude and the estimated flight speed.

2.22.4.4.2 If the balloon leaves CTR Turany immediately after take-off (e.g., flying north from Brno Reservoir), the balloon pilot must notify Turany TWR of this flight by phone before take-off at ☎+420 548 424 870. If the pilot complies with the conditions of the flight clearance issued during the phone coordination with Turany TWR, the pilot is not required to establish and maintain two-way RTF communication with this unit.

2.22.4.4.3 Balloons flights may be significantly restricted if necessary to maintain the required level of safety, efficiency and economy of flights in CTR, especially if the balloon's projected flight path conflicts with the traffic near the aerodrome, including the final approach and departure area.

2.22.4.4.4 Pilots are requested to plan their flights outside the vicinity of Brno-Tuřany Airport and the final approach and departure area (approximately 8 NM / 15 km from the aerodrome in the direction of take-off and landing, 3 NM / 5,5 km on each side of the extended runway axis). If a flight is planned near the aerodrome, especially with the intention of crossing the extended runway axis, flight clearance may be denied for operational reasons.

2.22.4.4.5 If the flight is heading towards or is already near the aerodrome or in the final approach and departure area, the balloon pilot must be prepared at any time to comply with instruction to climb up to 5000 ft AMSL or descend to the minimum safe altitude according to the current operational situation.

2.22.4.4.6 The landing of the balloon in the CTR Turany area must be reported by phone to Turany TWR at ☎+420 548 424 870 as soon as possible after landing. If RTF communication between the balloon and TWR is maintained after landing, the landing report can be transmitted via RTF, provided that its reception must be confirmed Turany TWR on the operational frequency.

2.22.4.4.7 Immediately before landing in CTR, if the pilot assumes it can be safely carried out, has escort within range and is in contact with him, the pilot may send a radio message to TWR stating the estimated landing time. TWR will consider this message, in accordance with procedures specified in AIP **ENR 1.2 para 2.1**, as a landing report and the flight as terminated from the reported estimated landing time.

2.22.5 Reduced Runway Separation Minima

2.22.5.1 Reduced runway separation minima between two aircraft using the same RWY can be applied for RWY 09 and RWY 27.

Reduced runway separation minima shall be applied:

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

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

2.22.5.3 Conditions for reduced runway separation minima.

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

- visibility at least 5 km and ceiling (BKN or OVC) is not lower than 1000 ft,
- tailwind component is not more than 5 kt,
- the braking action shall not be adversely affected by runway contaminants such as ice, slush, snow and water,
- following aircraft will receive information about preceding aircraft.

Příklad frazeologie: "OKXXX, odlétávající / uvolňující provoz C172, dráha 27 přistání / vzlet povolen, vítr 230 stupňů 6 uzlů"

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

2.22.5.4 Snížená minima rozstupu na dráze smí být použita pouze mezi letadly kategorie 1 (jednomotorová vrtulová letadla s maximální schválenou vzletovou hmotností 2000 kg nebo méně).

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

2.22.5.5.1 Přistávající letadla:

- následující přistávající letadlo kategorie 1 může minout práh RWY, jestliže předcházející letadlo je kategorie 1 a:
 - a) přistálo a minulo bod nejméně 600 m od prahu RWY, je v pohybu a uvolní RWY bez poježdění zpět po dráze; nebo
 - b) provedlo vzlet a minulo bod nejméně 600 m od prahu RWY.

2.22.5.5.2 Odlétávající letadla:

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

2.22.6 Seznam traťových bodů

Example of phraseology: "OKXXX, departing / vacating traffic C172, runway 27 cleared to land / cleared for take-off, wind 230 degrees, 6 knots",

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

2.22.5.4 Reduced runway separation minima shall be applied between Category 1 aircraft only (single-engine propeller aircraft with a maximum certificated take-off mass of 2000 kg or less).

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

2.22.5.5.1 Landing aircraft:

- succeeding landing Category 1 aircraft may cross the runway threshold when the preceding aircraft is a Category 1 aircraft which either:
 - a) has landed and has passed a point at least 600 m from the threshold of the runway, is in motion and will vacate the runway without backtracking; or
 - b) is airborne and has passed a point at least 600 m from the threshold of the runway.

2.22.5.5.2 Departing aircraft:

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

2.22.6 Waypoint list

Seznam traťových bodů / Way-point list	
TB101	490847.32N 0164458.70E
TB102	491719.36N 0163928.00E
TB103	490837.12N 0164655.68E
TB106	492237.76N 0161317.10E
TB200	490922.96N 0163806.78E
TB202	490958.84N 0163107.22E
TB203	491456.05N 0163206.08E
TB204	491236.84N 0165846.71E
TB205	490320.67N 0164127.78E
TB400	485849.13N 0171804.51E
TB403	491421.32N 0163852.27E
TB404	491553.75N 0163120.03E
TB405	491705.94N 0162524.78E
TB412	490506.35N 0162912.31E
TB413	490536.89N 0162310.21E
TB418	491928.63N 0161019.29E
TB419	491344.71N 0162118.98E
TB432	490427.74N 0163644.75E
TB471	490949.20N 0163300.04E
TB472	491409.35N 0162620.84E
TB501	490322.94N 0164911.05E
TB502	490227.72N 0165934.69E
TB503	490147.13N 0170706.28E
TB510	491345.05N 0164551.60E
TB511	491221.59N 0170137.86E
TB512	491140.84N 0170910.90E
TB514	490644.00N 0170808.48E
TB520	491301.92N 0165403.75E
TB601	485142.37N 0164805.56E

LKCV AD 2.13 VYHLÁŠENÉ DÉLKY
LKCV AD 2.13 DECLARED DISTANCES

Označení RWY RWY Designator	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5	6
13	2400	2700	2580	2400	NIL
31	2400	2670	2580	2400	NIL
12	1309	1369	1309	1309	NIL
30	1309	1369	1309	1309	NIL

2.13.1 VZLET Z KŘIŽOVATKY
2.13.1 INTERSECTION TAKE-OFF

Označení RWY RWY Designator	Od From	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5	6
13	TWY D	1909	2209	2089	NIL
	TWY C	909	1209	1089	
	TWY B	418	718	598	
31	TWY B	2000	2270	2180	NIL
	TWY C	1509	1779	1689	
	TWY D	509	779	689	

LKCV AD 2.14 PŘIBLIŽOVACÍ A DRÁHOVÁ SVĚTELNÁ SOUSTAVA
LKCV AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

Označení RWY RWY Designator	APCH LGT typ / type LEN INTST	THR LGT barva / colour WBAR	VASIS (MEHT) PAPI	TDZ LGT LEN	RCLL LEN rozestupy / spacing barva / colour INTST	REDL LEN rozestupy / spacing barva / colour INTST	RENL barva / colour WBAR	SWY LGT LEN (m) barva / colour	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
13	SALS 420 m LIH	zelená / green WBAR instalována / instaled	PAPI vlevo / left 3° 15,3 m / 50,2 ft	NIL	NIL	2400 m / 60 m bílá / white FM 1800 m žlutá / yellow LIH	červená / red WBAR NIL	NIL	NIL
31	PALS CAT I 900 m LIH	zelená / green WBAR instalována / instaled	PAPI vlevo / left 3° 15,5 m / 50,9 ft	NIL	NIL	2400 m / 60 m bílá / white FM 1800 m žlutá / yellow LIH	červená / red WBAR NIL	NIL	světelná záblesková soustava / flashing light system AVBL

LKCV AD 2.15 OSTATNÍ OSVĚTLENÍ, NÁHRADNÍ ZDROJ ELEKTRICKÉ ENERGIE
LKCV AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

1	Umístění a charakteristika ABN/IBN Provozní doba ABN/IBN location, characteristics Hours of operation	NIL
2	Umístění a osvětlení LDI Umístění a osvětlení anemometru LDI location and lighting Anemometer location and lighting	LDI - NIL; pouze / only WDI umístěný před / located in front of TWR (viz mapa AD / see AD chart) LGT - NIL Anemometr / Anemometer: vlevo od / left of RWY 13 (viz mapa AD / see AD chart) LGT - NIL vpravo od / right of RWY 31 (viz mapa AD / see AD chart) LGT - NIL
3	Pojezdová postranní návěstidla a pojezdové osové řady a dorazy (pokud existují) TWY edge lights, centre line lights and stop bars (if any)	Postranní pojezdová návěstidla modrá, rozestup mezi návěstidly 100 m Pojezdové osové řady - NIL TWY edge lights blue, light interval of lights 100 m Centre line - NIL
4	Náhradní zdroj elektrické energie/ doba potřebná na přepnutí Secondary power supply/ switch-over time	Pro celou světelnou soustavu přepínací doba 15 sekund The switch over time is 15 seconds for complete lighting system
5	Poznámky Remarks	NIL

LKCV AD 2.16 PŘÍSTÁVACÍ PLOCHA PRO VRTULNÍKY
LKCV AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA

1	Zeměpisné souřadnice TLOF nebo THR FATO Coordinates TLOF or THR of FATO	NIL
2	Nadmořská výška TLOF a / nebo FATO TLOF and / or FATO elevation	NIL
3	Rozměry TLOF a FATO, povrch, únosnost, značení TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	NIL
4	Zeměpisný a magnetický směr FATO True and MAG BRG of FATO	NIL
5	Použitelné vyhlášené délky Declared distance available	NIL
6	Světelný systém pro APCH a FATO APP and FATO lighting	NIL
7	Poznámky Remarks	NIL

LKCV AD 2.17 VZDUŠNÝ PROSTOR LETOVÝCH PROVOZNÍCH SLUŽEB
LKCV AD 2.17 ATS AIRSPACE

1	Označení a vodorovné hranice Designation and lateral limits	MCTR ČÁSLAV 500610.80N 0151436.65E - 500322.78N 0152425.64E - 495547.79N 0153511.65E - 495017.74N 0153723.64E - 494638.74N 0153113.60E - 494931.78N 0152127.70E - 495354.69N 0151511.69E - 495605.78N 0151204.68E - 495733.00N 0151156.98E - 500016.76N 0151141.67E - 500229.78N 0150826.71E - 500610.80N 0151436.65E
2	Vertikální hranice Vertical limits	5000 ft AMSL / GND
3	Klasifikace vzdušného prostoru Airspace classification	D
4	Volací znak stanoviště ATS Jazyk(y) ATS unit call sign Language(s)	ČÁSLAV VĚŽ / ČÁSLAV TOWER CZ, EN
5	Převodní výška Transition altitude	5 000 ft AMSL
6	Poznámky Remarks	MTMA Čáslav viz / see ENR 2.1 Je-li MTWR mimo provoz, MCTR zaniká, třída vzdušného prostoru se mění na G a E. ATS jsou poskytovány příslušnými stanovišti dle prostoru jejich zodpovědnosti. If MTWR is out of service, MCTR expires, the airspace class changes to G and E. ATS are provided by appropriate units according to their area of responsibility.

LKCV AD 2.18 SPOJOVACÍ ZAŘÍZENÍ LETOVÝCH PROVOZNÍCH SLUŽEB
LKCV AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES

Označení služby Service designation	Volací značka Callsign	FREQ	Provozní doba Hours of operation	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5
TWR	ČÁSLAV VĚŽ / CASLAV TOWER	134,205	H 24	SRE, SSR k dispozici / AVBL
		129,405	H 24	záloha / reserve
		121,500 MHz	H 24	tísňový kmitočet / emergency FREQ
		243,000 MHz	H 24	tísňový kmitočet / emergency FREQ
APP	ČÁSLAV RADAR	130,280	H 24	SRE, SSR k dispozici / AVBL
		308,75 MHz	H 24	záloha / reserve pouze pro / only for MIL ACFT
		121,500 MHz	H 24	tísňový kmitočet / emergency FREQ
PAR	ČÁSLAV PŘESNÝ / ČÁSLAV PRECISION	283,600 MHz	O/R	pouze pro / only for MIL ACFT; PAR k dispozici / AVBL 30 min předem / in advance
		123,300 MHz	O/R	záloha / reserve; pouze pro / only for MIL ACFT 30 min předem / in advance

2.22.2.3.4 Letadla necertifikovaná podle specifikace RNAV-1 nebo nevybavená pro RNAV musí použít jiný způsob odletu než po SID (viz 2.22 para 2.4).

2.22.2.3.5 Pilot je povinen si ověřit, zda jeho let není předmětem omezení ze strany NMOC (SLOT) a o případném omezení je povinen informovat AFIS. V případě vzletu mimo přidělené časové okno nebude pilotovi povolen vstup do řízeného prostoru.

2.22.2.3.6 Pilot musí navázat spojení s AFIS České Budějovice za účelem oznámení spouštění motorů a vyžádání letového povolení od ACC Praha pro vstup do řízeného vzdušného prostoru.

2.22.2.3.7 Před pojižděním na RWY 09/27 si musí pilot od AFIS vyžádat informaci o známém provozu v ATZ.

2.22.2.3.8 Piloti vrtulníků letecké záchranné služby, SAR a Policie České republiky vzlétající z heliportu České Budějovice - Základna HEMS (LKCA) si musí před křížováním osy RWY 09/27 vyžádat od AFIS informaci o známém provozu na RWY 09/27.

2.22.2.3.9 Piloti zůstávají po vzletu na kmitočtu AFIS až do pokynu AFIS České Budějovice k přechodu na příslušný kmitočet PRAHA RADAR, uvedeném v textovém popisu SID.

2.22.2.4 Odlety po tratích jiných než SID

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

2.22.2.5 Vizuální odlety

2.22.2.5.1 Vizuální odlety jsou povoleny pouze ve dne.

2.22.2.5.2 Letové povolení ke vstupu do řízeného vzdušného prostoru po provedení vizuálního odletu lze vydat na základě žádosti pilota nebo z iniciativy ATC, přičemž musí být akceptováno pilotem.

2.22.2.5.3 K provedení vizuálního odletu:

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

2.22.2.6 Všesměrové odlety

2.22.2.6.1 Všesměrové odlety jsou povoleny ve dne i v noci.

2.22.2.6.2 Letové povolení ke vstupu do řízeného vzdušného prostoru po provedení všesměrového odletu lze vydat na základě žádosti pilota nebo z iniciativy ATC, přičemž musí být akceptováno pilotem.

2.22.2.7 Přiblížení okruhem

2.22.2.7.1 OCA pro RWY 09/27 - viz mapy pro přiblížení podle přístrojů – ICAO.

2.22.2.7.2 Přiblížení okruhem je povoleno pouze jižně od letiště.

2.22.2.8 Omezení

2.22.2.8.1 Lety IFR je možné provádět pouze v době: MON - SUN 0700 - 1500 (0600 - 1500), jinak O/R MNM 24 HR předem v provozní době správy AD.

2.22.2.8.2 TMA České Budějovice se aktivuje pouze po dobu IFR přiletu/ odletu zpravidla 20 minut předem.

2.22.2.3.4 Aircraft not certified according to RNAV-1 specification of not approved for RNAV operations shall use other departure than via SID (see 2.22 para 2.4).

2.22.2.3.5 The pilot is obliged to check whether the flight is not subject to NMOC restriction (SLOT), and is obliged to inform AFIS about any restriction. In case of departure outside of allocated time slot, entry to the controlled airspace will not be granted.

2.22.2.3.6 The pilot must contact AFIS České Budějovice in order to announce startup and to request route clearances from ACC Praha to enter the controlled airspace.

2.22.2.3.7 The pilot is obliged to check traffic information in ATZ with AFIS prior taxiing to RWY 09/27.

2.22.2.3.8 The helicopter pilots of human life rescue flights, SAR, and Police of the Czech Republic departing from the heliport České Budějovice - Základna HEMS (LKCA) must check traffic information on RWY 09/27 with AFIS prior crossing RWY 09/27 axis.

2.22.2.3.9 The pilots remain in radio contact with AFIS České Budějovice upon departure and shall establish radio contact PRAHA RADAR, as per text description of SID, only when so instructed by AFIS.

2.22.2.4 Departures other than via SID

2.22.2.4.1 Below listed type of IFR departures are established for the case when following SID is not possible or desirable.

2.22.2.5 Visual departures

2.22.2.5.1 Visual departures are permitted during daytime only.

2.22.2.5.2 The visual departure clearance from ATC to enter the controlled airspace is issued on pilot request, or by initiative of ATC and accepted by the pilot.

2.22.2.5.3 To execute a visual departure:

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

2.22.2.6 Omnidirectional departures

2.22.2.6.1 Omnidirectional departures are permitted during daytime and night-time.

2.22.2.6.2 The Omnidirectional departure clearance from ATC to enter the controlled airspace is issued on pilot request, or by initiative of ATC and accepted by the pilot.

2.22.2.7 Visual manoeuvring (circling)

2.22.2.7.1 OCA for RWY 09/27 - see Instrument Approach Charts - ICAO.

2.22.2.7.2 Circling approach is allowed south of AD only.

2.22.2.8 Restriction

2.22.2.8.1 IFR flights can be carried out only: MON - SUN 0700 - 1500 (0600 - 1500) otherwise O/R MNM 24 HR in advance in operational hours of AD Administration.

2.22.2.8.2 TMA České Budějovice is active only during IFR arrival/ departure typically 20 minutes in advance.

2.22.2.8.3 Skupinové lety IFR nejsou povoleny.

2.22.2.8.3 IFR formation flights are not allowed.

2.22.2.8.4 Aktivace přilehlých vojenských prostorů může způsobit zdržení IFR letů.

2.22.2.8.4 Activation of military airspace areas in the vicinity of airport might cause delays of IFR flights.

2.22.2.8.5 Výcvikové lety s opakovanými přístrojovými přiblíženími nejsou povoleny.

2.22.2.8.5 Training flights with repeated instrument approaches are not permitted.

2.22.3 Radarové postupy

NIL

Poznámka 1: Praha ACC poskytuje přehledové služby ATS přilétávajícím/odlétávajícím letadlům na/z AD České Budějovice (LKCS) v rámci prostorů CTA 2 PRAHA a TMA České Budějovice.

Poznámka 2: V TMA České Budějovice a přilehlé části CTA 2 PRAHA je přehledové krytí zajištěno v a nad minimálními nadmořskými výškami pro poskytování přehledových služeb ATC (ATCSMA), viz mapa AD 2-LKCS-8-3.

2.22.3 Radar procedures

NIL

Note 1: Praha ACC provides surveillance air traffic services to aircraft approaching and departing to/from AD České Budějovice (LKCS) within the areas of CTA 2 PRAHA and TMA České Budějovice.

Note 2: In TMA České Budějovice and the adjacent part of CTA 2 PRAHA, the ATC surveillance is ensured at/and above the ATC surveillance minimum altitude (ATCSMA), see map AD 2-LKCS-8-3.

2.22.4 Postupy pro VFR lety

2.22.4.1 Při letech VFR vstupujících do ATZ musí v provozní době letiště navázat spojení s AFIS České Budějovice a udržovat oboustranné spojení. Opuštění ATZ musí oznámit AFIS.

2.22.4 Procedures for VFR flights

2.22.4.1 Pilots of VFR are obliged to establish continuous radio contact with AFIS České Budějovice. PIC is obliged to announce leaving the ATZ.

2.22.5 Seznam traťových bodů

2.22.5 Waypoint list

Název / Designation	Souřadnice / Coordinates
YOYOY	485646.94N 0142539.00E
ORODE	485646.27N 0144438.25E
CS270	485645.64N 0145259.74E
CS271	485246.77N 0142539.60E
CS272	485247.02N 0143400.64E
CS273	485246.46N 0144436.92E
CS27F	485646.33N 0143847.29E
CS280	485046.55N 0144437.11E
CS281	485046.93N 0143245.72E
CS285	485646.47N 0141405.00E
CS286	485646.60N 0141705.18E
CS287	485646.94N 0143245.79E
CS288	485106.41N 0142949.98E
CS289	485639.11N 0141302.16E

LKKV AD 2.7 HODNOCENÍ A HLÁŠENÍ STAVU POVRCHU DRÁHY A SNĚHOVÝ PLÁN

LKKV AD 2.7 RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN

1	Typ(y) odklízecího zařízení Type(s) of clearing equipment	Letiště použitelné celoročně / Year-round usable airport; 3 sněhové pluhy / snow ploughs, 2 sněhové frézy / snow cutters, 3 zametače - ofukovače / sweeper - blowers Schorling, 1 postřikovač chemických látek / sprinkler of a chemical, 1 rozmetadlo chemických látek / spreader of a chemical
2	Priority odklízení Clearance priorities	RWY 11/29 včetně přilehlé / including adjacent TWY D a / and E, TWY B a / and APN M, TWY A, APN W - průjezdový pruh u stání č. / passing lane by the stand No. 10
3	Použití materiálu pro úpravu povrchu pohybových ploch Use of material for movement area surface treatment	UREA, NAFO, KAC
4	Speciálně upravené zimní dráhy Specially prepared winter runways	N/A
5	Poznámky Remarks	Nezpevněné plochy / Unpaved areas (RWY 12/30, TWY F) nejsou v zimním období udržovány a v případě jejich nezpůsobilosti jsou uzavřeny pro provoz letadel / are not maintained in winter season and in case of their unserviceability they are closed for aircraft operation.

LKKV AD 2.8 ÚDAJE O ODBAVOVACÍCH PLOCHÁCH, POJEZDOVÝCH DRAHÁCH A UMÍSTĚNÍ KONTROLNÍCH BODŮ

LKKV AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA

1	Povrch a únosnost odbavovacích ploch Apron surface and strength	<p>APN STŘED / MIDDLE stání / stands beton / concrete PCN 50/R/A/X/T pojezdový pruh / aircraft stand taxiway: asfaltobeton / asphaltic-concrete PCN 48/F/A/X/T</p> <p>APN ZÁPAD / WEST: asfaltobeton / asphaltic-concrete pro ACFT s MTOW < 5700 kg s rozchodem kol podvozku do 4,5 m a rozpětím křídel do 15 m / for ACFT with MTOW < 5700 kg with main gearspan up to 4,5 m and wingspan up to 15 m.</p> <p>APN VÝCHOD / EAST: asfaltobeton / asphaltic-concrete PCN 46/F/A/X/T Umístění / Located: viz. viz / see AD 2-LKKV-2-1.</p> <p>APN S: tráva / grass 5600 kg/ 0,7 MPa..</p>
2	Šířka, povrch a únosnost pojezdových drah Taxiway width, surface and strength	<p>Šířka / Width: TWY A: v úseku mezi TWY D a TWY B / between TWY D and TWY B: 11 m; v úseku mezi TWY B a THR RWY 29 / between TWY B and THR RWY 29: 9,5 m; oblouk / arc: 11,3 m; TWY B, D, E: 15 m; TWY C: 11 m; TWY F: 8 m; V úsecích TWY se šířkou 15 m jsou provedeny oboustranné méně únosné živичné pásy - šířka 5 m, TWY B - šířka 3 m / There are bituminous shoulders with a lower strength on both sides, in the segment of TWYs with the width of 15 m - 5 m width, TWY B - 3 m width. TWY F: šířka pásu / strip width 31 m (symetricky / symmetrically 15,5 m na každou stranu / on both sides).</p> <p>Povrch / Surface: asfaltobeton a beton / asphaltic-concrete and concrete; TWY F: tráva / grass.</p> <p>Únosnost / Strength: TWY A a / and C PCN 27/F/B/X/T; TWY D a / and E PCN 32/R/B/X/T; TWY B PCN 43/F/C/X/T; TWY F 5600 kg / 0,7 MPa.</p>
3	Umístění a nadmořská výška kontrolních bodů pro nastavení výškoměru ACL location and elevation	APN STŘED / MIDDLE: ELEV 1973 ft / 601 m
4	Umístění kontrolních bodů VOR/INS VOR/INS checkpoints	NIL
5	Poznámky Remarks	TWY F pro letadla kategorie A a B. TWY F for aircraft of A and B categories.

LKKV AD 2.9 SYSTÉM VEDENÍ A ŘÍZENÍ POHYBU NA PLOŠE A ZNAČENÍ
LKKV AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS

1	Použité značení stání letadel, pojezdové vodící značky a vizuální navigační/parkovací systém pro jednotlivá stání letadel Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands	Značení stání a poježdění na Apron STŘED a ZÁPAD. Aircraft stand and TWY markings on Apron MIDDLE and WEST. Prosvětlené znaky na / Illuminated signs on RWY 11/29 a / and TWY B, D, E. Reflexní znaky na / Reflecting marks on TWY A, F.
2	RWY a TWY - značky a světelné značení RWY and TWY markings and LGT	RWY 11/29 Značení: poznávací, osově, prahové, dotykového pásma, postranní dráhové. Světelné značení: postranní dráhová návěstidla vysoké svítivosti, regulovatelná, prahová a koncová návěstidla vysoké svítivosti, regulovatelná. Markings: designation, centre line, THR, touchdown zone, side stripe. Lights: RWY edge LIH, controllable, RWY THR and RWY end LIH, controllable. RWY 12/30 Prahové a postranní značky dle L 14 / THR and edge markers in accordance with Annex 14. TWY A, B, C, D, E Osově značení, značení vyčkávacích míst na všech kříženích TWY/RWY, postranní návěstidla Centre-line marking, holding position marking at all intersections of TWY/RWY, edge lights viz / see ICAO mapy / chart AD 2-LKKV-2-1 TWY F (tráva / grass) Poezdové postranní značky (kužel modrý) / Edge markers (cones - blue).
3	Stop příčky Stop bars	NIL
4	Poznámky Remarks	NIL

LKKV AD 2.10 LETIŠTNÍ PŘEKÁŽKY
LKKV AD 2.10 AERODROME OBSTACLES

V prostorech přiblížení / vzletu / In Approach / Take-off areas					
RWY/Prostor ve kterém se překážka nachází RWY/Area affected	Druh překážky Obstacle Type	Pozice překážky Obstacle Position	ELEV	Osvětlení překážky Druh / barva Obstruction Lighting Type / Colour	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5	6
Podrobný popis význačných překážek je uveden na letištní překážkové mapě AD 2-LKKV-3-1. Detailed specification of significant obstacles is shown on Aerodrome Obstacle Chart AD 2-LKKV-3-1.					

V prostoru přiblížení okruhem a na letišti / In circling area and at aerodrome				
Druh překážky Obstacle Type	Pozice překážky Obstacle Position	Výška / Height	Osvětlení překážky Druh / barva Obstruction Lighting Type / Colour	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5
stanoviště RLP/TWR / ANS/TWR unit	50 12 06,01 N 012 54 41,37 E	69 ft / 21 m	osvětleno / lighted	330 m od / from ARP
osvětlovací stožáry / lighting masts of APN M		66 ft / 20 m	osvětleno / lighted	západní / west
		43 ft / 13 m		východní / east

LKKV AD 2.11 POSKYTOVANÉ METEOROLOGICKÉ INFORMACE
LKKV AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1	Příslušná meteorologická služebna Associated MET Office	Karlovy Vary
2	Provozní doba MET služebna poskytující informace mimo provozní dobu Hours of service MET Office outside hours	Jako správa AD. Mimo provozní dobu MET služebna PRAHA. As AD Administration. Outside operational hours MET Office PRAHA.
3	Služebna odpovědná za přípravu předpovědí TAF Období platnosti, interval vydávání Office responsible for TAF preparation Periods of validity, interval of issuance	PRAHA 24 HR, vydáván každých / issued at intervals of 6 HR v / at 0500, 1100, 1700, 2300
4	Druhy přístávacích předpovědí Interval vydávání Trend forecast Interval of issuance	NIL
5	Způsob poskytování briefingu/konzultace Briefing/consultation provided	Self-briefing, pomocí webového rozhraní IBS / via IBS system web interface (http://ibs.rlp.cz/) nebo telefonicky / or by phone (viz / see GEN 3.5 para 4).

6	Letová dokumentace Používaný jazyk(y) Flight documentation Language(s) used	Viz řádek / See line 5 Anglický, český / English, Czech (viz / see GEN 3.5 para 4).
7	Mapy a další informace k dispozici pro briefing nebo konzultaci Charts and other information available for briefing or consultation	Všechny standardní W/T, SW mapy, mapy relativní vlhkosti a produkty z WAFS, dále mapy W/T 2000 ft a W/T 3000 ft, SWL mapa, OPMET data. All standard WAFS charts (W/T, SW, Relative humidity) and products, plus W/T 2000 ft, W/T 3000 ft, and SWL chart, OPMET data.
8	Pomocné vybavení k dispozici pro poskytování informací Supplementary equipment available for providing information	NIL
9	Stanoviště ATS kterým jsou informace poskytovány ATS units provided with information	ACC PRAHA, TWR
10	Doplňující informace (omezení služby atd.) Additional information (limitation of service, etc.)	Karlovy Vary ☎ +420 353 331 104 PRAHA ☎ +420 220 372 140, ☎ +420 220 372 141, ☎ +420 220 372 143, ☎ +420 220 372 144

LKKV AD 2.12 FYZIKÁLNÍ VLASTNOSTI DRAH
LKKV AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

Označení Designations RWY NR	Zeměpisný a magnetický směr TRUE & MAG BRG	Rozměry RWY Dimensions of RWY (m)	Únosnost (PCN) a povrch RWY a SWY Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	Zeměpisné souřadnice THR Zvlnění geoidu THR coordinates Geoid undulation	HR ELEV a nejvyšší ELEV TDZ RWY pro přesné přiblížení THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APP RWY
1	2	3	4	5	6
29	293° GEO 288° MAG	2150 x 30	PCN 54/F/A/X/T asfalto-beton / asphaltic- concrete	50 11 57,326 N 012 55 44,304 E 151,1 ft / 46,1 m	THR 1984,9 ft / 605,0 m TDZ 1988 ft / 606,1 m
11	113° GEO 108° MAG			50 12 22,846 N 012 54 11,057 E 150,9 ft / 46,0 m	THR 1987,7 ft / 605,8 m
30	293° GEO 288° MAG	800 x 18 (RWY 12/30 leží uvnitř pásu RWY 11/29. / RWY 12/30 is located inside of the strip RWY 11/29.)	5600 kg (0,7 MPa) tráva / grass	50 12 06,845 N 012 55 12,759 E 152,3 ft / 46,4 m	THR 1982,2 ft / 604,2 m
12	113° GEO 108° MAG			50 12 17,012 N 012 54 35,531 E 152,3 ft / 46,4 m	THR 1969,3 ft / 600,2 m

Označení Designations RWY NR	Sklon RWY-SWY Slope of RWY-SWY	Rozměry SWY dimensions (m)	Rozměry CWY dimensions (m)	Rozměry vzletového a přistávacího pásu Strip dimensions (m)	Rozměry RESA RESA dimensions (m)	Prostor bez překážek OFZ	Poznámky Remarks
	7	8	9	10	11	12	13
29	+0,32% / -0,56% / -0,27% / +1,13% / -1,21% 310 m / 500 m / 805 m / 415 m / 120 m	NIL	140 x 178	2270 x 178	100 x 60	NIL	
11	+1,21% / -1,13% / +0,27% / +0,56% / -0,32% 120 m / 415 m / 805 m / 500 m / 310 m	NIL	200 x 178	2270 x 178	240 x 60	NIL	THR posunut o 140 m. THR shifted by 140 m.

LKKV AD 2.13 VYHLÁŠENÉ DÉLKY
LKKV AD 2.13 DECLARED DISTANCES

Označení RWY RWY Designator	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5	6
29	2010	2150	2010	2010	NIL
11	2150	2350	2150	2010	NIL
30	800	800	800	800	NIL
12	800	800	800	800	NIL

2.13.1 VZLET Z KŘIŽOVATKY
2.13.1 INTERSECTION TAKE-OFF

Označení RWY RWY Designator	Od From	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5	6
11	TWY D	1958	2158	1958	NIL
	TWY C	1521	1721	1521	NIL
	TWY B	1284	1484	1284	NIL
29	TWY A	1824	1964	1824	NIL
	TWY B	749	889	749	NIL

LKKV AD 2.14 PŘIBLIŽOVACÍ A DRÁHOVÁ SVĚTELNÁ SOUSTAVA

LKKV AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

Označení RWY RWY Designator	APCHLGT typ / type LEN INTST	THR LGT barva / colour WBAR	VASIS (MEHT) PAPI	TDZ LGT LEN	RCLL LEN rozestupy / spacing barva / colour INTST	REDL LEN rozestupy / spacing barva / colour INTST	RENL barva / colour WBAR	SWY LGT LEN (m) barva / colour	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
29	PALS CAT I 900 m LIH	VRB zelená / green LIH	PAPI vlevo / left 3° MEHT 55,51 ft / 16,92 m	NIL	NIL	2010 m / 60 m bílá / white VRB, LIH LAST 460 m YCZ	červená / red	140 m žlutá / yellow	600 m záblesková návěstidla / discharge lights
11	SALS 300 m LIH	VRB zelená / green LIH poznávací záblesková světla bílá / flashing identification lights white	PAPI vlevo / left 3° MEHT 40,19 ft / 12,25 m	NIL	NIL	2010 m / 60 m bílá / white VRB, LIH LAST 600 m YCZ	červená / red	NIL	NIL

LKKV AD 2.15 OSTATNÍ OSVĚTLENÍ, NÁHRADNÍ ZDROJ ELEKTRICKÉ ENERGIE

LKKV AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

1	Umístění a charakteristika ABN/IBN Provozní doba ABN/IBN location, characteristics Hours of operation	NIL
2	Umístění a osvětlení LDI Umístění a osvětlení anemometru LDI location and lighting Anemometer location and lighting	LDI NIL Pouze WDI umístěný u bodu dotyku (viz ICAO mapa AD 2-LKKV-2-1), osvětlen. Only WDI situated by touchdown point (see ICAO Chart AD 2-LKKV-2-1), lighted.
3	Pojezdová postranní návěstidla a pojezdové osové řady a dorazy (pokud existují) TWY edge lights, centre line lights and stop bars (if any)	Pouze postranní návěstidla pojezdových drah TWY B, D, E. Edge lights of TWYs B, D, E only.
4	Náhradní zdroj elektrické energie/ doba potřebná na přepnutí Secondary power supply/ switch-over time	Nezávislé přívoody 22 kV s automatickým přepínáním, přepínací čas do 15 s. UPS zdroje pro zařízení I kategorie RWY 29. UPS pro stanoviště ATS. Secondary power supply 22 kV with the automatic switch-over, switch-over time 15 s. UPS for RWY 29 Category I facilities. UPS for ATS unit.
5	Poznámky Remarks	NIL

LKKV AD 2.16 PŘÍSTÁVACÍ PLOCHA PRO VRTULNÍKY

LKKV AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA

1	Zeměpisné souřadnice TLOF nebo THR FATO Coordinates TLOF or THR of FATO	NIL
2	Nadmořská výška TLOF a/nebo FATO (ft/m) TLOF and / or FATO elevation (ft/m)	NIL
3	Rozměry TLOF a FATO, povrch, únosnost, značení TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	NIL
4	Zeměpisný a magnetický směr FATO True and MAG BRG of FATO	NIL
5	Použitelné vyhlášené délky Declared distance available	NIL
6	Světelný systém pro APCH a FATO APP and FATO lighting	NIL
7	Poznámky Remarks	NIL

LKKV AD 2.17 VZDUŠNÝ PROSTOR LETOVÝCH PROVOZNÍCH SLUŽEB

LKKV AD 2.17 ATS AIRSPACE

1	Označení a vodorovné hranice Designation and lateral limits	CTR Karlovy Vary 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	H24	SSR k dispozici / AVBL.
		121.500 MHz	H24	Tísňový kmitočet / Emergency FREQ.
		124.050 MHz		Náhradní kmitočet / Supplementary FREQ.
TWR	VARY VĚŽ / VARY TOWER	121.230	Jako správa AD.	VDF k dispozici / AVBL. SSR k dispozici / AVBL.
		121.500 MHz	As AD Administration.	Poznámka / Note: viz / see 2.22 para 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	Nadmožská 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: 5°E/2024)	KVY	111.550 MHz	H24	501225.37N 0125401.80E	-	LOC Course 288° 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: 5°E/2024)	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 hornin spojená s odstěhem.

2.20.3 Pohyby a rozmístování letadel na odbavovací stání na odbavovacích plochách APN M a APN E řídí řídicí odbavovací plochy. Na stání na APN W a APN S zajišťují veliteli letadla sám, služba řídicího odbavovací plochy se na APN W a APN S poskytuje pouze na vyžádání.

Každé letadlo, které vjíždí na APN M nebo APN E, smí na přidělené odbavovací stání vstoupit pouze za asistence řídicího odbavovací plochy. Letištní řídicí věž (TWR) informuje posádku o přiděleném stání, na základě informace od řídicího odbavovací plochy. TWR zajišťuje pohyb letadla po provozní ploše až na hranici odbavovacího stání, kde odpovědnost za pohyb letounu přebírá řídicí odbavovací plochy. Řídicí odbavovací plochy zajišťuje bezpečné navedení letadel na přidělené stání. V případě zaneprázdnění řídicího odbavovací plochy nechá TWR letadlo pojíždějí na APN M nebo APN E vyčkávat tak, aby co nejméně bránilo ostatnímu letištnímu provozu.

Při pojíždění na příslušnou odbavovací plochu očekávejte předání mezi TWR a řídicí odbavovací plochy na hranici mezi pojezdovou dráhou a stáním letadla – viz mapa AD 2-LKKV-2-3.

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

2.20.5 Posádky letadel jsou povinny setrvat u letadla do příjezdu vozidla provozovatele letiště. Z bezpečnostních důvodů je zakázáno se pohybovat po odbavovacích plochách bez souhlasu provozovatele letiště.

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 para 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:

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 The movements and positioning of aircraft on the stands on the APN M and APN E are controlled by the marshaller. On the stands on APN W and APN S, the pilot-in-command maneuvers independently. On APN W and APN S marshaller's services are provided only upon request.

Any aircraft entering APN M or APN E may approach its assigned stand only under the guidance of the marshaller. The aerodrome control tower (TWR) informs the crew of the assigned stand based on information from the marshaller. TWR manages the movement of the aircraft across the movement area up to the boundary of the stand area, where responsibility for the aircraft's movement is then taken over by the marshaller. The marshaller ensures the safe guidance of aircraft to their assigned stands. In case the marshaller is not available, TWR will have the aircraft taxiing to APN M or APN E hold a position so that minimally obstructs other airport operations.

When taxiing to the appropriate apron, expect a handover between the TWR and the marshaller at the boundary between the taxiway and the aircraft stand - see AD 2-LKKV-2-3.

2.20.4 Taxi clearance issued by TWR does not relieve the pilot of the duty to follow the instructions of the marshaller. If the pilot begins or continues taxiing without guidance from the marshaller, he/she is solely responsible for avoiding collisions with other aircraft, vehicles, persons, or objects on the apron.

2.20.5 Aircraft crews are required to remain with the aircraft until the arrival of an airport operator vehicle. For safety reasons, it is prohibited to move around the aprons without the consent of the airport operator.

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 para 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:

2.22.1.5 Během dočasného přerušení se letadlům zakazuje vstup do CTR Karlovy Vary až do obnovení poskytování ATS, vyčkávání se provádí mimo CTR Karlovy Vary. Podrobné informace o předpokládané délce přerušení poskytování ATS lze získat za letu na Praha Information (126,100 MHz), Praha Radar (118.650 MHz) nebo na AD LKKV (pracovišti odbavení letů).

2.22.1.5 During the temporary suspension of ATS provision, all aircraft shall avoid entering CTR Karlovy Vary and wait outside the CTR Karlovy Vary for reopening of ATS provision. For detailed information about duration of the ATS provision suspension, inflight aircraft may contact Praha Information (126,100 MHz, Praha Radar (118.650 MHz) and aircraft positioned on AD may contact the handling office.

2.22.2 POSTUPY PRO IFR LETY

2.22.2 PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS

2.22.2.1 Vyčkávání

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

2.22.2.1 Holding

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

2.22.2.2 Přiblížení

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

2.22.2.2 Approaches

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

2.22.2.2.2 Je-li letadlu povoleno službami řízení letového provozu klesat na IAF BALTU do FL 60, provede velitel letadla přímé přiblížení od IAF BALTU. V opačném případě mu bude přidělena STAR BALTU 2P na IAF DONAD.

2.22.2.2.2 If the aircraft is cleared by ATS, descend to IAF BALTU to FL 60, the pilot-in-command will perform a straight-in approach from IAF BALTU. In the opposite case he / she will be assigned to STAR BALTU 2P to IAF DONAD.

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

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

Poznámka: Dostupnost signálu DME/DME není zaručena.

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

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

2.22.2.2.4 Aircraft which are only RNAV-5 capable but able to follow the assigned route based on RNAV-1 shall inform ATC at first contact and ATC will provide flight path monitoring, in order to mitigate the risk of gross navigation errors.

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

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

2.22.2.3 Přiblížení okruhem

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

2.22.2.3 Visual manoeuvring (circling)

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

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

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

RWY 11 - pravý okruh

RWY 11 - right circling

RWY 29 - levý okruh.

RWY 29 - left circling.

2.22.2.4 Odlety

2.22.2.4 Departures

2.22.2.4.1 Výměna dat mezi TWR a NMOC - Advanced ATC TWR

2.22.2.4.1 Exchange of Data with Network Manager Operations Center (NMOC) - Advanced ATC TWR

Letiště LKKV vyměňuje informace o odlétajících letech pomocí postupů Advanced ATC TWR.

LKKV exchanges information for departure flights by applying the Advanced ATC TWR procedures.

Výměna zpráv mezi místním systémem a NMOC je v souladu s evropským standardem pro letiště A-CDM a využívá následující typy zpráv:

Message exchange from the local system to the ATM network complies with the European standard for A-CDM airports, using the following message types:

A-DPI: ATC zpráva o plánování odletu pro všechny IFR odlety

A-DPI: ATC departure planning information message, for all instrumental departure flights

C-DPI: Zpráva o zrušení plánování odletu, pokud je to nutné

C-DPI: Cancel DPI, cancellation of departure planning information, when required

Po vydání povolení k vytlačování a zahájení pohybu letadla ze stání se vypočítá TTOT, který se odešle do NMOC prostřednictvím zprávy A-DPI. Použití variabilního času pojíždění zvyšuje přesnost TTOT.

When push-back approval has been given and the aircraft starts to exit the stand, the TTOT is calculated and transmitted to NMOC via an A-DPI message. The use of the variable taxiing time increases the precision of the TTOT.

Po přijetí zprávy A-DPI, zprávy DLA nebo CHG, které mění údaje letového plánu, nebudou dále přijímány. Pokud je let regulován, bude zachován CTOT přidělený před přijetím zprávy A-DPI.

After reception of the A-DPI, DLA or CHG messages that change the flight plan data shall not be accepted. If regulated, the CTOT assigned before receiving the A-DPI shall be maintained.

Pokud musí letadlo přerušit pojíždění z technických důvodů, TWR odešle do NMOC zprávu C-DPI. Výsledkem zprávy C-DPI je, že let bude suspendován, přičemž provozovatel letadla o tom bude informován prostřednictvím zprávy FLS s poznámkou „pozastaveno letišťem odletu“. Letový plán bude možné znovu aktivovat aktualizací EOBT pomocí zprávy DLA nebo CHG.

If an aircraft has to abort taxiing for technical reasons, the TWR will send a C-DPI message to the NMOC. The result of the C-DPI is that the flight shall be suspended by informing the operator via an FLS (flight suspension message) with the comment "suspended by departure airport". The flight plan can be activated again by updating the EOBT with a DLA or CHG message.

2.22.2.4.2 Řídicí letového provozu nevydává povolení k odletu z RWY 29, pokud meteorologické podmínky neumožní jednoznačnou identifikaci překážky Vítkův vrch, 2214 ft / 675 m AMSL, 500 m za odletovým koncem dráhy 29 vlevo.

(Ref. AD 2-LKKV-5-1, Close in obstacle)

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

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

Poznámka: Dostupnost signálu DME/DME není zaručena.

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

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

2.22.2.4.7 Piloti odlétávajících letadel musí po vzletu zůstat na kmitočtu TWR Karlovy Vary až do obdržení instrukce k přechodu na příslušný kmitočet stanoviště odpovídající letadla. Tato instrukce obsahuje pouze volací znak stanoviště (PRAHA RADAR). Příslušný kmitočet je součástí postupů pro odlet publikovaných v mapách (SID a OMNIDIRECTIONAL). V případě, kdy je z jakéhokoliv důvodu nutné použít jiný než publikovaný kmitočet, bude příslušný kmitočet oznámen v instrukci TWR k přechodu na spojení. Piloti jsou žádáni, aby po navázání spojení ohlásili:

- a) označení přidělené SID (trať nebo kurz, pokud se aplikuje);
- b) aktuální hladinu;
- c) povolenou hladinu počátečního stoupání.

2.22.2.5 Odlety po tratích jiných než SID

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

2.22.2.5.1 Vizualní odlety

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

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

Vizualní odlety jsou povoleny pouze ve dne.

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

K provedení vizualního odletu

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

2.22.2.5.2 Všeměrové odlety

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

Všeměrové odlety za účelem zvýšení kapacity letiště jsou povoleny pro všechna letadla s ohledem na omezení uvedená v **LKKV AD 2.21** Postupy pro omezení hluku.

2.22.2.4.2 Air traffic controller will not clear an aircraft for take off from RWY 29 if the meteorological conditions do not allow a clear identification of the obstacle Vitkuv vrch, 2214 ft / 675 m AMSL, 500 m behind RWY 29 end on the left.

(Ref. AD 2-LKKV-5-1, Close in obstacle)

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

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

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

2.22.2.4.5 Aircraft which are only RNAV-5 capable but able to follow the assigned route based on RNAV-1 shall inform ATC at first contact and the ATC will provide flight path monitoring, in order to mitigate the risk of gross navigation errors.

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

2.22.2.4.7 When airborne, pilots of departing aircraft shall remain on frequency of TWR Karlovy Vary until they receive an instruction to transfer communication to relevant frequency of the unit responsible for departing aircraft. This instruction contains unit call sign only (PRAHA RADAR). The relevant frequency is then a part of charted departure procedures (SID and OMNIDIRECTIONAL). In case it is necessary, for any reason, to use frequency other than the published one, the relevant frequency will be thereafter included in frequency change instruction obtained from TWR. After establishing contact, pilots are requested to report:

- a) assigned SID designator (track or heading if applicable);
- b) current level;
- c) cleared initial climb out level.

2.22.2.5 Departures other than via SID

IFR departure procedures described below are determined for the purpose of case when an instrument departure via SID is impossible or undesirable.

2.22.2.5.1 Visual departures

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

Visual departures for the purpose of airport capacity are allowed for all aircraft in respect of restrictions stated in **LKKV AD 2.21** Noise abatement procedures.

Visual departures are permitted during daytime only.

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

To execute a visual departure

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

2.22.2.5.2 Omnidirectional departures

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

Omnidirectional departures for the purpose of airport capacity are allowed for all aircraft in respect of restrictions stated in **LKKV AD 2.21** Noise abatement procedures.

Všesměrové odlety jsou povoleny ve dne i v noci.

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

K provedení všesměrového odletu z RWY 11

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

K provedení všesměrového odletu z RWY 29

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

2.22.3 PŘEHLEDOVÉ SLUŽBY ATS A POSTUPY

2.22.3.1 V CTR, TMA Karlovy Vary a přilehlé části CTA 2 PRAHA jsou poskytovány přehledové služby ATS pouze letadlům vybaveným odpovídačem SSR. Radarová přiblížení se neprovádějí.

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

2.22.3.3 Přehledové systémy ATS

SSR, WAM využity jakožto zdroje přehledové informace.

2.22.3.4 V TMA a CTR Karlovy Vary je přehledové krytí zajištěno v a nad minimálními nadmořskými výškami pro poskytování přehledových služeb ATC, viz mapa AD 2-LKKV-8-5.

2.22.4 POSTUPY PRO VFR LETY

2.22.4.1 Přílety

2.22.4.1.1 Piloti letadel letících podle VFR v hladinách do 3500 ft AMSL včetně, musí nejméně 3 minuty před vstupem do CTR navázat spojení na kmitočtu VARY TWR 121.230, nastavit kód A2000 podle **ENR 1.6 para 2.4.5**, jsou-li vybaveny odpovídači SSR a pokud předtím nedostali od stanoviště ATS pokyn k nastavení diskretního kódu, a předat údaje o letu podle **ENR 1.2 para 1.10**.

V případě, že letadlo není vybaveno odpovídačem SSR, odpovídač SSR je mimo provoz nebo pracuje pouze v módu A/C, resp. v módu A, oznámí pilot tuto skutečnost stanovišti.

Omnidirectional departures are permitted during daytime and nighttime.

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

To execute an omnidirectional departure from RWY 11

- the first turn after take-off to the right to south of RWY centre line can be executed after reaching 3000 ft AMSL as the earliest;
- the first turn after take-off to the left to north of RWY centre line can be executed after reaching 3300 ft AMSL as the earliest;
- a minimum climb gradient of 5% shall be maintained until 3300 ft AMSL;
- after passing 3300 ft AMSL a minimum climb gradient of 3.3% shall be maintained until 5800 ft AMSL;
- the pilot shall be responsible for adherence to such obtained ATC clearance;
- the pilot, prior to take-off, agree to execute this procedure;
- with regard to the projected climb gradient of an omnidirectional departure procedure, the flight crew should consider the suitability of the use of reduced take-off technique.

To execute an omnidirectional departure from RWY 29

- the first turn after take-off to the left to south of RWY centre line can be executed after reaching 3000 ft AMSL as the earliest;
- the first turn after take-off to the right to north of RWY centre line can be executed after reaching 3300 ft AMSL as the earliest;
- a minimum climb gradient of 5% shall be maintained until 3300 ft AMSL;
- after passing 3300 ft AMSL a minimum climb gradient of 3.3% shall be maintained until 5800 ft AMSL;
- the pilot shall be responsible for adherence to such obtained ATC clearance;
- the pilot, prior to take-off, agree to execute this procedure;
- with regard to the projected climb gradient of an omnidirectional departure procedure, the flight crew should consider the suitability of the use of reduced take-off technique.

2.22.3 ATS SURVEILLANCE SERVICES AND PROCEDURES

2.22.3.1 In CTR, TMA Karlovy Vary and adjacent part of CTA 2 PRAHA the ATS surveillance services are provided for SSR transponder equipped aircraft only. Radar approaches are not conducted.

2.22.3.2 A reduced ATS surveillance systems separation minimum 3 NM is applied to a distance of 32 NM DME KVV and within FIR PRAHA only.

2.22.3.3 ATS Surveillance systems

SSR, WAM used as the surveillance information sources.

2.22.3.4 In the TMA and CTR Karlovy Vary the surveillance coverage is ensured at and above of the ATC surveillance minimum altitudes, see chart AD 2-LKKV-8-5.

2.22.4 PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS

2.22.4.1 Arrivals

2.22.4.1.1 Pilots of aircraft flying under VFR at levels up to and including 3500 ft AMSL, shall establish radio contact with VARY TWR on 121.230 at least 3 minutes before entering CTR, select the code A2000 according to **ENR 1.6 para 2.4.5**, when equipped with operational SSR transponder and unless have been instructed to set a discrete code by an ATS unit, and pass information about the flight according to **ENR 1.2 para 1.10**.

The pilot notifies TWR, when the aircraft is not equipped with SSR transponder or the transponder is U/S or is working on Mode A/C or Mode A only.

2.22.4.1.2 Piloti letadel letících podle VFR v hladinách nad 3500 ft AMSL, musí nejméně 3 minuty před vstupem do TMA navázat spojení na kmitočtu PRAHA RADAR 118.650 MHz, nastavit kód A2000 na odpovídači SSR podle ENR 1.6.2.4.5, pokud předtím nedostali od stanoviště ATS pokyn k nastavení diskretního kódu, a předat údaje o letu podle **ENR 1.2 para 1.10**.

V případě, že letadlo není vybaveno odpovídačem SSR, odpovídač SSR je mimo provoz nebo pracuje pouze v módu A/C, resp. v módu A, oznámí pilot tuto skutečnost stanovišti.

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

- Severně od bodu ALFA
- Jižně od bodu BRAVO

až do obdržení dalších instrukcí od ATC.

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

2.22.4.2 Odlety

2.22.4.2.1 Piloti odlétávajících letadel VFR musí nastavit kód A2000 na odpovídači podle **ENR 1.6 para 2.4.5**, je-li letadlo vybaveno provozuschopným odpovídačem SSR a navázat spojení na kmitočtu VARY TWR 121.230 za účelem předání údajů o letu podle **ENR 1.2 para 1.10** a obdržení letového povolení.

V případě, že letadlo není vybaveno odpovídačem SSR, odpovídač SSR je mimo provoz nebo pracuje pouze v módu A/C, resp. v módu A, oznámí pilot tuto skutečnost stanovišti.

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

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

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

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

2.22.4.1.2 Pilots of aircraft flying under VFR at levels above 3500 ft AMSL, shall establish radio contact with PRAHA RADAR on 118.650 MHz at least 3 minutes before entering TMA, select the SSR code A2000 according to ENR 1.6.2.4.5, unless have been instructed to set a discrete code by an ATS unit, and pass information about the flight according to **ENR 1.2 para 1.10**.

The pilot notifies the ATC unit, when the aircraft is not equipped with SSR transponder or the transponder is U/S or is working on Mode A/C or Mode A only.

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

- North of point ALFA
- South of point BRAVO

until further ATC instructions.

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

2.22.4.2 Departures

2.22.4.2.1 Pilots of departing VFR aircraft shall select the SSR code A2000 according to **ENR 1.6 para 2.4.5**, when the aircraft is equipped with operational SSR transponder, establish radio contact with VARY TWR 121.230 to pass information about flight according to **ENR 1.2 para 1.10** and obtain ATC clearance..

The pilot notifies TWR, when the aircraft is not equipped with SSR transponder or the transponder is U/S or is working on Mode A/C or Mode A only.

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

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

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

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

VFR vstupní/výstupní body do/z CTR a vyčkávací body / VFR entry/exit significant points to/from CTR and holding points:

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

2.22.4.4 Je žádoucí, aby letadla letící po okruhu nepřelétávala, je-li to proveditelné, obydlená území obcí Olšová Vrata, Kolová a Pila, a dle možností daných výkonnostními charakteristikami letadla, sledovala letištní okruhy znázorněné v AD 2-LKKV-8-1, a to v souladu s instrukcemi TWR Karlovy Vary.

2.22.4.5 Letové posádky letů VFR jsou žádány, aby před vstupem do prostorů CTR/TMA Karlovy Vary mimo publikovanou provozní dobu stanovišť ATS Karlovy Vary voláním kmitočtu VARY VĚŽ 121.230 ověřily aktivaci těchto prostorů. Postup je odůvodněn možnou změnou provozní doby letiště a služeb ATS, kdy z časových důvodů již není možné vydat příslušný NOTAM.

2.22.4.4 It is desirable that aircraft flying along the traffic circuit do not overfly the populated areas of villages Olšová Vrata, Kolová and Pila if practicable, and follow aerodrome traffic circuits according ATC instructions depicted on AD 2-LKKV-8-1 whenever the aircraft performance enables it.

2.22.4.5 Crew of VFR flights are required to call VARY TWR on 121.230 before entering CTR/TMA Karlovy Vary outside the operational hours of the KARLOVY VARY ATS units to verify the activation of these areas. This is because there may be a change to aerodrome / ATS operational hours at a short notice when due to time constraints an appropriate NOTAM could not be issued.

2.22.5 SNÍŽENÁ MINIMA ROZSTUPU NA DRÁZE

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

2.22.5 REDUCED RUNWAY SEPARATION MINIMA

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

Snížená minima rozstupu na dráze smí být použita:

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

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

2.22.5.3 Podmínky pro použití snížení minima rozstupu na dráze.

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

- dohlednost je 5 km nebo vyšší a výška základny oblačnosti (BKN nebo OVC) nesmí být nižší než 1000 ft,
- zadní složka větru není více než 5 kt,
- brzdící účinky na dráze nejsou negativně ovlivněny ledem, sněhem, rozbředlým sněhem a vodou,
- následující letadlo obdrží informaci o předcházejícím letadle. Příklad frazeologie: "OKXXX, odlétající/uvolňující provoz C172, RWY 29 přistání/vzlet povolen, vítr 230 stupňů 6 uzlů".
- za denního světla od 30 minut po místním východu Slunce do 30 minut před místním západem Slunce,
- musí být uplatňována minima rozstupu podle turbulence v úplavu,
- minimum rozstupu nadále existuje mezi dvěma odlétávajícími letadly okamžitě po vzletu druhého letadla,
- pro určení bezpečné vzdálenosti mezi předcházejícím a následujícím letadlem využívá letištní řídicí letového provozu minutí příslušných dráhových křížovek a/nebo prahu dráhy.

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

Přistávající letadla:

- následující přistávající letadlo kategorie 1 může minout práh RWY, jestliže předcházející letadlo je kategorie 1 nebo 2 a:
 - a) přistálo a minulo bod nejméně 600 m od prahu RWY, je v pohybu a uvolní RWY bez poježdění zpět po dráze; nebo
 - b) provedlo vzlet a minulo bod nejméně 600 m od prahu RWY

Odlétávající letadla:

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

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

Reduced runway separation minima shall be applied:

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

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

2.22.5.3 Conditions for reduced runway separation minima.

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

- visibility is at least 5 km and ceiling (BKN or OVC) is not lower than 1000 ft,
- tailwind component is not more than 5 kt,
- the braking action shall not be adversely affected by runway contaminants such as ice, slush, snow and water,
- following aircraft will receive information about preceding aircraft. Example of phraseology: "OKXXX, departing / vacating traffic C172, RWY 29 cleared to land / cleared for take-off, wind 230 degrees, 6 knots"
- the daylight, from 30 minutes after sunrise till 30 minutes before sunset,
- wake turbulence minima are applied,
- minimum separation continues to exist between two departing aircraft immediately after take-off of the second aircraft,
- tower controller shall use the runway intersection and / or runway threshold as a suitable landmarks for determination of the safe distance between preceding and succeeding aircraft.

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

Landing aircraft:

- succeeding landing Category 1 aircraft may cross the runway threshold when the preceding aircraft is a Category 1 aircraft or Category 2 aircraft which either:
 - a) has landed and has passed a point at least 600 m from the threshold of the runway, is in motion and will vacate the runway without backtracking; or
 - b) is airborne and has passed a point at least 600 m from the threshold of the runway.

Departing aircraft:

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

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

2.22.6 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

Seznam traťových bodů / Waypoint list	
Název / Designation	Souřadnice / Coordinates
KV298	502011.15N 0124542.80E
KV299	500808.00N 0124801.50E

2.22.7 Všesměrové odlety

2.22.7 Omnidirectional departures

RWY	Textový popis / Textual description	Poznámky / Remarks
1	2	3
RWY 11	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead. 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 3300 ft.
RWY 29	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead. 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 3300 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.

LKKV AD 2.23 DOPLŇUJÍCÍ INFORMACE

LKKV AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

2.23.1 VÝSKYT PTACTVA NAV BLÍZKOSTI LETIŠTĚ

2.23.1 BIRD CONCENTRATIONS ON / IN THE VICINITY OF THE AIRPORT

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

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

2.23.1.2 Místa největšího ohrožení způsobená přelety ptáků jsou vyznačena v AD 2-LKKV-8-3 Koncentrace ptactva.

2.23.1.2 Localities with the greatest hazard from the bird movements are indicated in AD 2-LKKV-8-3 Bird Concentrations.

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

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

2.23.2.1 Tabulka certifikačních odchylek:

2.23.2.1 Certification deviation table:

Specifikace Specification	Popis odchylky Deviation description	Typ odchylky Deviation type	Platnost Validity
CS ADR-DSN.B.060 Podélné sklony na RWY Longitudinal slopes of runways	Od začátku RWY 11, ve vzdálenosti cca 0-44 m, je podélný sklon +1.88% místo požadovaných 1.5%, nicméně ve vzdálenosti 0-140 m je posunutý THR RWY. Longitudinal slope from beginning of RWY 11, at distance 0-44 m, is + 1.88% instead of required 1.5%, nevertheless there is a displaced THR at distance 0-140 m.	Zvláštní podmínka Special Condition	Trvalá Permanent
CS ADR-DSN.B.065 Změny podélného sklonu na RWY Longitudinal slope changes on RWY	Od THR RWY 11 v úseku 0-285 m nedodržen minimální poloměr zakružovacího oblouku při přechodu jednoho podélného sklonu do druhého - poloměr R = 7 422 m, místo požadovaných 15 000 m, překročen stupeň změny -0.4% na 30 m místo požadovaných 0.2%. From THR RWY 11, at distance 0-285 m, a minimum curvature radius between two consecutive slopes has been exceeded (7422 m instead of required 15000 m), rate of change exceeded (-0.4% per 30 m instead of 0.2%).	Zvláštní podmínka Special Condition	Trvalá Permanent
CS ADR-DSN.B.075 Vzdálenost mezi změnami sklonů na RWY Distance between slope changes on runways	Nedodržení vzdálenosti mezi vrcholy tečen dvou následujících zakružovacích oblouků mezi změnami podélných sklonů (649 m, místo 864 m vypočítaných dle GM1 CS ADR-DSN.B.075). Distance between the points of intersection of two successive curves exceeded 649 m instead of 864 m calculated according to GM1 CS ADR-DSN.B.075.	Zvláštní podmínka Special Condition	Trvalá Permanent
CS ADR-DSN.B.080 Příčné sklony na RWY Transverse slopes on runways	Překročení příčných sklonů RWY 11/29: na úseku 0-44 m od začátku RWY 11 1.57-1.73%, 220-285 m 1.53-1.70%, 448-770 m 1.53-1.70% místo požadovaných 1.5%. Transverse slopes exceeded on RWY 11/29: at distance 0-44 m from beginning of RWY 11 1.57-1.73 %, 220-285 m 1.53-1.70 %, 448-770 m 1.53-1.70 % instead of required 1.5 %.	Zvláštní podmínka Special Condition	Trvalá Permanent
CS ADR-DSN.B.160 Šířka pásu RWY Width of runway strip	Šířka pásu RWY 11/29 je 178 m (89 m na každou stranu od osy RWY) místo požadovaných 280 m (140 m na každou stranu od osy RWY). Width of RWY 11/29 strip is 178 m (89 m on each side of RWY centre line) instead of required 280 m (140 m on each side of RWY centre line).	Dokument o schválení odchylky a opatřeních Deviation Acceptance and Action Document	31.12. 2024

Specifikace Specification	Popis odchylky Deviation description	Typ odchylky Deviation type	Platnost Validity
CS ADR-DSN.B.180 Podélné sklony na pásech RWY Longitudinal slopes on runway strips	Překročeny podélné sklony na některých částech pásu RWY 11/29 od -1.86% do -2.74% a od +1.92 do +2.75% místo požadovaných 1.75%. Překročení -5.93% se nachází v krátkém úseku na konci jižního okraje upravené části pásu ve směru RWY 11. Longitudinal slopes on some parts of RWY 11/29 strip exceeded from -1.86% to -2.74% and from +1.92% to +2.75% instead of required 1.75%. Maximum exceeding of -5.93% exists on short part at the edge of southern corner of graded part of the strip in RWY 11 direction.	Dokument o schválení odchylky a opatření Deviation Acceptance and Action Document	31.12.2024
CS ADR-DSN.B.185 Příčné sklony na pásech RWY Transverse slopes on RWY strips	Překročeny příčné sklony na některých částech pásu RWY 11/29 od -2.57% do -4.24% a od +2.57% do +4.93%, místo požadovaných 2.5%. Transverse slopes on some parts of RWY 11/29 strip exceeded from -2.57% to -4.24% and from +2.57% to +4.93% instead of required 2.5%.	Dokument o schválení odchylky a opatření Deviation Acceptance and Action Document	31.12.2024
CS ADR-DSN.D.260 Min. vzdálenosti pojezdových drah Taxiway minimum separation distance	Vzdálenost mezi osou pojezdové dráhy TWY A a osou RWY 11/29 je 109 m, mezi osou TWY E a osou RWY 11/29 je 89 m místo požadovaných 158 m. The separation distance between centre line of TWY A and centre line of RWY 11/29 is 109 m, between centre line of TWY E and RWY 11/29 is 89 m instead of required 158 m.	Rovnocenná úroveň bezpečnosti Equivalent level of safety	Trvalá Permanent
CS ADR-DSN.D.265 Podélné sklony pojezdových drah Longitudinal slopes on taxiways	Překročeny podélné sklony na některých částech TWY D od -2.03% až do -2.3% a TWY E od -2.58% až do -4.88% a od +2.92% až do +3.21%, místo požadovaných 1.5%. Longitudinal slopes exceeded on some parts of TWY D from -2.03% to -2.3% and TWY E from -2.58% to -4.88% and from +2.92% to +3.21% instead of required 1.5%.	Zvláštní podmínka Special Condition	Trvalá Permanent
CS ADR-DSN.D.270 Změny podélných sklonů pojezdových drah Longitudinal slope changes on taxiways	Překročen stupeň změny podélných sklonů na některých částech pojezdových drah při přechodu z jednoho sklonu do druhého. TWY A -1.24% až -1.78%, TWY C -2.26%, +1.99% místo požadovaného 1% na 25 m, TWY D -4.67% a +1.63%, TWY E od -1.63% až do +3.48%, místo požadovaného 1% na 30 m. Rate of change of longitudinal slopes on some parts of taxiways exceeded at transition from one slope to another. TWY A from -1.24% to -1.78%, TWY C -2.26%, +1.99% instead of required 1% per 25 m, TWY D -4.67% and +1.63%, TWY E from +1.63% to +3.48% instead of required 1% per 30 m.	Zvláštní podmínka Special Condition	Trvalá Permanent
CS ADR-DSN.D.280 Příčné sklony pojezdových drah Transverse slopes on taxiways	Překročeny příčné sklony na některých částech pojezdových drah. TWY A od +2.27% až do +2.92%, TWY C -2.33% místo požadovaných 2%, TWY E od -1.69% až do -1.82%, místo požadovaných 1.5%. Transverse slopes on some parts of taxiways exceeded. TWY A from +2.27% to +2.92%, TWY C -2.33% instead of required 2%, TWY E from -1.69% to -1.82% instead of required 1.5%.	Zvláštní podmínka Special Condition	Trvalá Permanent
CS ADR-DSN.D.305 Postranní pásy pojezdové dráhy Taxiway shoulders	Celková šířka TWY B s postranními pásy je v přímých částech 21 m (15 m TWY B a postranní pásy 3 m na každé straně), místo požadované šířky 25 m. Overall width of TWY B and its shoulders on straight portions is 21 m (15 m TWY B and 3 m taxiway shoulders on both sides) instead of the required width of 25 m.	Dokument o schválení odchylky a opatření Deviation Acceptance and Action Document	31.12.2024
CS ADR-DSN.J.475 RWY pro nepřesné přístrojové přiblížení Non-precision approach runways	Některé stávající objekty penetrují kuželovou, vnitřní vodorovnou, přiblížovací a přechodové překážkové plochy RWY 11. Změna délky vnitřního okraje přiblížovací plochy z 300 m na 280 m. Some existing objects penetrate conical, inner horizontal, approach and transitional obstacle limitation surfaces of RWY 11. Change of length of inner edge for approach obstacle surface to 280 m.	Dokument o schválení odchylky a opatření Deviation Acceptance and Action Document	31.12.2024
CS ADR-DSN.J.480 RWY pro přesné přiblížení Precision approach runways	Některé stávající objekty penetrují přiblížovací, přechodové plochy a plochu nezdařeného přiblížení RWY 29. Změna délky vnitřního okraje přiblížovací plochy z 300 m na 280 m. Some existing objects penetrate approach, transitional and balked landing obstacle limitation surfaces of RWY 29. Change of length of inner edge for approach obstacle surface to 280 m.	Dokument o schválení odchylky a opatření Deviation Acceptance and Action Document	31.12.2024
CS ADR-DSN.J.485 RWY pro vzlety Runways meant for take-off	Některé stávající objekty penetrují vzletovou plochu pro RWY 11 a RWY 29. Some existing objects penetrate take-off climb obstacle limitation surface for RWY 11 and RWY 29.	Dokument o schválení odchylky a opatření Deviation Acceptance and Action Document	31.12.2024
CS ADR-DSN.M.626 Jednoduché přiblížovací světelné soustavy Simple approach lighting systems	Jednoduchá přiblížovací světelná soustava pro RWY 11 pro nepřesné přístrojové přiblížení instalována v rámci Fáze 1 ve zkrácené délce 300 m. Instalace SALS 11 v plné délce 420 m bude provedena ve Fázi 2. Simple approach lighting system for non-precision instrument approach RWY 11 installed in Phase 1 at the length of 300 m. SALS 11 in full length of 420 m will be installed in Phase 2.	Dokument o schválení odchylky a opatření Deviation Acceptance and Action Document	31.12.2024

Specifikace Specification	Popis odchylky Deviation description	Typ odchylky Deviation type	Platnost Validity
CS ADR-DSN.M.750 Plošné osvětlení odbavovací plochy Apron floodlighting	Plošné osvětlení odloučeného stání, zajišťované osvětlovacími balóny, nesplňuje požadavky na poměry rovnoměrnosti průměrného osvětlení 4:1. Naměřené hodnoty poměrů rovnoměrnosti vodorovného osvětlení činí 5.7:1, svislého osvětlení 4.5:1 a 6:1. The floodlighting of isolated aircraft parking stand, ensured by the floodlighting balloons, does not meet requirements for uniformity ratio of average illuminance. Measured value of uniformity ratio for horizontal illuminance is 5.7:1, for vertical illuminance 4.5:1 and 6:1 instead of required ration of 4:1.	Dokument o schválení odchylky a opatřeních Deviation Acceptance and Action Document	31.12. 2024

LKKV AD 2.24 MAPY VZTAHUJÍCÍ SE K LETIŠTI

LKKV AD 2.24 CHARTS RELATED TO THE AERODROME

Název mapy / Chart name	Strana / Page
Letištní mapa - ICAO Aerodrome Chart - ICAO	AD 2-LKKV-2-1
Mapa pro stání a pojíždění letadel na APN Parking Stands and Taxiing on Apron	AD 2-LKKV-2-3
Letištní překážková mapa - ICAO Typ A Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A	AD 2-LKKV-3-1
Mapa standardních přístrojových odletů (SID) - ICAO RNAV SID RWY 29 Standard Departure Chart - Instrument (SID) - ICAO RNAV SID RWY 29	AD 2-LKKV-5-1
RNAV SID RWY 29 - Doporučené kódování RNAV SID RWY 29 - Recommended coding	AD 2-LKKV-5-2
Mapa standardních přístrojových odletů (SID) - ICAO RNAV SID RWY 11 Standard Departure Chart - Instrument (SID) - ICAO RNAV SID RWY 11	AD 2-LKKV-5-3
RNAV SID RWY 11 - Doporučené kódování RNAV SID RWY 11 - Recommended coding	AD 2-LKKV-5-4
Mapa všesměrových odletů Omnidirectional departures chart	AD 2-LKKV-5-5
Mapa standardních přístrojových přiletů (STAR) - ICAO RNAV STAR RWY 29 Standard Arrival Chart - Instrument (STAR) - ICAO RNAV STAR RWY 29	AD 2-LKKV-6-1
RNAV STAR RWY 29 - Doporučené kódování; RNAV vyčkávání RNAV STAR RWY 29 - Recommended coding; RNAV holding	AD 2-LKKV-6-2
Mapa standardních přístrojových přiletů (STAR) - ICAO RNAV STAR RWY 11 Standard Arrival Chart - Instrument (STAR) - ICAO RNAV STAR RWY 11	AD 2-LKKV-6-3
RNAV STAR RWY 11 - Doporučené kódování; RNAV vyčkávání RNAV STAR RWY 11 - Recommended coding; RNAV holding	AD 2-LKKV-6-4
Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO ILS RWY 29 Instrument Approach Chart - ICAO ILS RWY 29	AD 2-LKKV-7-1
ILS RWY 29 - Počáteční přiblížení ILS RWY 29 (Doporučené kódování), ILS nebo LOC přiblížení RWY 29 ILS RWY 29 - Initial approach ILS RWY 29 (Recommended coding); ILS or LOC approach RWY 29	AD 2-LKKV-7-2
Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO RNP RWY 29 Instrument Approach Chart - ICAO RNP RWY 29	AD 2-LKKV-7-3
RNP RWY 29 - Přiblížení RNP RWY 29 (Doporučené kódování); RNAV vyčkávání; SBAS FAS Data Block RNP RWY 29 - Approach RNP RWY 29 (Recommended coding); RNAV holding; SBAS FAS Data Block	AD 2-LKKV-7-4
Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO NDB RWY 29 Instrument Approach Chart - ICAO NDB RWY 29	AD 2-LKKV-7-5
NDB RWY 29 - Počáteční přiblížení NDB RWY 29 (Doporučené kódování); Přiblížení NDB RWY 29 NDB RWY 29 - Initial approach NDB RWY 29 (Recommended coding); Approach NDB RWY 29	AD 2-LKKV-7-6
Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO RNP RWY 11 Instrument Approach Chart - ICAO RNP RWY 11	AD 2-LKKV-7-7
RNP RWY 11 - Přiblížení RNP RWY 11 (Doporučené kódování); RNAV vyčkávání; SBAS FAS Data Block RNP RWY 11 - Approach RNP RWY 11 (Recommended coding); RNAV Holding; SBAS FAS Data Block	AD 2-LKKV-7-8
Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO NDB RWY 11 Instrument Approach Chart - ICAO NDB RWY 11	AD 2-LKKV-7-9
NDB RWY 11 - Přiblížení NDB RWY 11 NDB RWY 11 - Approach NDB RWY 11	AD 2-LKKV-7-10
Mapa přiletů a odletů za VFR VFR Arrivals and Departures Chart	AD 2-LKKV-8-1
Mapa přiletů a odletů za VFR - Posloupnost traťových bodů VFR Arrivals and Departures Chart - Waypoint sequence	AD 2-LKKV-8-2
Oblasti s nebezpečnou koncentrací ptactva Bird Hazard Concentrations Areas	AD 2-LKKV-8-3
Mapa minimálních nadmořských výšek pro poskytování přehledových služeb ATC v prostoru CTR a TMA Karlovy Vary ATC Surveillance Minimum Altitude Chart within CTR and TMA Karlovy Vary	AD 2-LKKV-8-5

6	Světelný systém pro APCH a FATO APCH and FATO lighting	NIL
7	Poznámky Remarks	Pozor na blízkou zaparkovanou letadla Caution near-by parking aircraft

LKKB AD 2.17 VZDUŠNÝ PROSTOR LETOVÝCH PROVOZNÍCH SLUŽEB

LKKB AD 2.17 ATS AIRSPACE

1	Označení a vodorovné hranice Designation and lateral limits	MCTR KBELY 501328.91N 0144741.96E - 500905.08N 0144943.92E - 495847.84N 0143727.62E - 500058.45N 0143301.14E - 500310.23N 0142830.47E - 500428.41N 0142549.81E - 500653.26N 0142552.39E - 500916.15N 0143343.10E - 501013.99N 0143300.66E - 501203.80N 0143827.78E - 501058.43N 0143921.58E - 501133.35N 0144117.44E - 501328.91N 0144741.96E
2	Vertikální hranice Vertical limits	2000 ft AMSL / GND
3	Klasifikace vzdušného prostoru Airspace classification	D
4	Volací znak stanoviště ATS Jazyk(y) ATS unit call sign Language(s)	KBELY VĚŽ / KBELY TOWER CZ, EN
5	Převodní výška Transition altitude	5000 ft AMSL
6	Poznámky Remarks	NIL

LKKB AD 2.18 SPOJOVACÍ ZAŘÍZENÍ LETOVÝCH PROVOZNÍCH SLUŽEB

LKKB AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES

Označení služby Service designation	Volací značka Call sign	FREQ	Provozní doba Hours of operation	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5
TWR	KBELY VĚŽ / KBELY TOWER	120.880	H 24	SRE, SSR k dispozici / AVBL
		134.730	H 24	záložní / reserve
		121.500 MHz	H 24	tísňový kmitočet / emergency FREQ
		243.000 MHz	H 24	tísňový kmitočet / emergency FREQ
APP	KBELY RADAR	124.680	HO	SRE, SSR k dispozici / AVBL
		291.050 MHz	HO	záložní / reserve pouze pro / only for MIL ACFT
		121.500 MHz	HO	tísňový kmitočet / emergency FREQ
		243.000 MHz	HO	tísňový kmitočet / emergency FREQ
PAR	KBELY PŘESNÝ / KBELY PRECISION	126.760	O/R	pouze pro / only for MIL ACFT PAR k dispozici / AVBL 30 min předem / in advance
		123.300 MHz	O/R	záložní / reserve pouze pro / only for MIL ACFT 30 min předem / in advance
		315.000 MHz	O/R	záložní / reserve pouze pro / only for MIL ACFT 30 min předem / in advance

LKKB AD 2.19 RADIONAVIGAČNÍ A PŘÍSTÁVACÍ ZAŘÍZENÍ
LKKB 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
NDB	KD	300 kHz	H24	500909.39N 0143811.79E		6502 m k / to THR RWY 24
L	K	438 kHz	H24	500746.86N 0143405.42E		983 m k / to THR RWY 24
MM 24	čárka-tečka / dash-dot	75 MHz	H24	500746.93N 0143405.71E		989 m k / to THR RWY 24
LOC 24 ILS CAT I	KD	108.350 MHz	H24	500657.60N 0143139.77E		ILS CAT I
GP 24		333.950 MHz	H24	500724.10N 0143312.10E		Sestupový úhel / Glide path angle 3° Referenční výška ILS / ILS reference datum of height 52.69 ft
DME 24	KD	108.350 MHz (CH 20Y)	H24	500724.10N 0143312.10E	979 ft	Zařízení sdružené s / Equipment associated with ILS 24 dosah / range 25 NM
OM 24	čárky / dashes	75 MHz	H24	500909.12N 0143811.43E		6490 m k / to THR RWY 24

LKKB AD 2.20 PRAVIDLA PRO MÍSTNÍ PROVOZ**LKKB AD 2.20 LOCAL TRAFFIC REGULATIONS****2.20.1 POSTUPY ATS**

Rezervováno

2.20.1 ATS PROCEDURES

Reserved

2.20.2 PRAVIDLA PRO ORGANIZOVÁNÍ MÍSTNÍHO LETOVÉHO PROVOZU**2.20.2 LOCAL AIR TRAFFIC MANAGEMENT REGULATIONS****2.20.2.1 Časové relace organizování letového provozu**

S výjimkou letů letadel se speciálním vybavením pro létání v noci (NVG apod.) nebo s výjimkou udělenou MO ČR plánovat letová zaměstnání takto:

Zimní období:

MON	0900 - 2200 UTC (1000 - 2300 LT)
TUE-THU	0500 - 2200 UTC (0600 - 2300 LT)
FRI	0500 - 1200 UTC (0600 - 1300 LT)

Letní období:

MON	0800 - 2100 UTC (1000 - 2300 LT)
TUE-THU	0400 - 2100 UTC (0600 - 2300 LT)
FRI	0400 - 1100 UTC (0600 - 1300 LT)

2.20.2.1 Air traffic management time schedule

With the exception of flights of aircraft specially equipped for night flights (NVG etc.) or with an exemption granted by the Ministry Of Defence of the Czech Republic, the flight operations shall be planned as follows:

Winter season:

Summer season:

2.20.2.2 Pravidla létání hotovostních letadel

Rezervováno

2.20.2.2 Rules for readiness aircraft flying

Reserved

2.20.2.3 Pravidla létání vrtulníků SAR a HEMS

Rezervováno

2.20.2.3 Rules for helicopters of SAR and HEMS

Reserved

2.20.2.4 Místní omezení leteckého provozu

- a) Zatáčky po vzletu z RWY 06 a při přiblížení na tuto RWY se provádí doprava.
- b) RWY 06 je pro přistání za VFR použitelná:
- pro letouny: ve dne za dohlednosti 5 km a spodní hranici oblačnosti 400 m; v noci za dohlednosti 5 km a spodní hranici oblačnosti 500 m
 - pro vrtulníky: ve dne za dohlednosti 1 km a spodní hranici oblačnosti 150 m; v noci za dohlednosti 2 km a spodní hranici oblačnosti 250 m

Přiblížení je možné pouze s povolením S LPS.

2.20.2.4 Local traffic restrictions

- a) Right turns are performed after TKOF from RWY 06 and during approach to this RWY.
- b) RWY 06 can be used for a landing under VFR:
- for airplanes: in the daytime with visibility higher than 5 km and with cloud ceiling higher than 400 m; at night with visibility higher than 5 km and with cloud ceiling higher than 500 m
 - for helicopters: in the daytime with visibility higher than 1 km and with cloud ceiling higher than 150 m; at night with visibility higher than 2 km and with cloud ceiling higher than 250 m

Approach must be cleared by S LPS.

LKKB AD 2.21 POSTUPY PRO OMEZENÍ HLUKU

2.21.1 V době 2100 - 0500 (2000 - 0400) jsou zakázány přelety a odlety letadel s výjimkou letů letadel základny.

2.21.2 OMEZENÍ LETOVÝCH POSTUPŮ**2.21.2.1 Vrtulníky**

2.21.2.1.1 Let po okruhu za VFR:

VFR okruhy ve dne i v noci provádět v nejnужnějším výcvikovém rozsahu. Po vzletu ve směru RWY 24 provádět první zatáčku v minimální výšce 1600 ft AMSL. Let po okruhu provádět ve výšce 2500 ft AMSL. Třetí zatáčku točit až po minutí obydlené oblasti obce Horní Počernice. Ukončení čtvrté zatáčky provádět ve výšce 1600 ft AMSL. Protihlukový postup VFR přiblížení na RWY 24 spočívá v dodržení minimálních výšek nad MM (K NDB 438) - minimálně 1450 ft AMSL a nad THR RWY 24 - minimálně 1250 ft AMSL, toto neplatí v případě přistání na RWY.

2.21.2.1.2 Výcvikové IFR lety

Výcvikové IFR lety ve dne i v noci provádět metodou "velkého okruhu" ve směru přístrojové RWY 24 na výšce 3000 ft AMSL s následným klesáním standardním sestupovým úhlem.

2.21.2.2 Dopravní letouny

2.21.2.2.1 Vzlet z RWY 24

2.21.2.2.1.1 Po vzletu z RWY 24 zahájit první zatáčku v minimální výšce 1600 ft AMSL (650 ft AAL).

2.21.2.2.2 Odletový postup pro vrtulová letadla

2.21.2.2.2.1 Stoupání do 2000 ft AMSL provádět na vzletový výkon, stoupat s maximálním gradientem při zachování letové bezpečnosti. Na výšce 2000 ft m AMSL snížit výkon na maximální normální výkon pro stoupání. Od 2000 ft AMSL do 4000 ft AMSL stoupat s maximálním gradientem se sníženým výkonem, udržovat stálou rychlost. Od 4000 ft AMSL plynule zvýšit rychlost pro traťové stoupání.

2.21.2.2.3 Odletový postup pro proudová letadla

2.21.2.2.3.1 Stoupání do 2500 ft AMSL provádět na vzletový výkon, klapky v poloze pro vzlet, stoupání V2 + 10 kt (nebo s maximálním úhlem pro stoupání); ve výšce 2500 ft AMSL snížit výkon zajišťující stoupání; od 2500 ft AMSL do 4000 ft AMSL stoupat rychlostí V2 + 10 kt (nebo s maximálním úhlem pro stoupání); od 4000 ft AMSL udržovat normální rychlost a traťovou konfiguraci pro stoupání.

2.21.2.2.4 Přiletí na RWY 06

2.21.2.2.4.1 Přiletí do třetí zatáčky okruhu provést ve výšce 980 ft AGL. Čtvrtou zatáčku zahajovat ve výšce 820 ft AGL a ukončovat ji ve výšce 650 ft AGL.

2.21.3 OMEZENÍ ZKOUŠEK LETECKÉ TECHNIKY

2.21.3.1 Zahřívání a zkoušky motorů dopravních letounů provádět na TWY T (na úrovni TWR) nebo TWY B nebo TWY D nebo TWY E.

LKKB AD 2.22 LETOVÉ POSTUPY**2.22.1 VŠEOBECNĚ**

2.22.1.1 Postupy pro přiletí a odlety jsou vypracovány v souladu s Doc 8168.

LKKB AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

2.21.1 Arrivals and departures are prohibited between 2100 - 0500 (2000 - 0400) with the exception of airbase aircraft flights.

2.21.2 FLIGHT PROCEDURES RESTRICTION**2.21.2.1 Helicopters**

2.21.2.1.1 VFR traffic circuit flight:

Carry out VFR circuits in day or at night in the most necessary training extent. After take-off in direction of RWY 24 make the crosswind turn at minimum altitude 1600 ft AMSL. Carry out a flight on circuit at altitude 2500 ft AMSL. The base turn shall be turned after passing the housing area of Horni Pocernice. Final turn shall be completed at altitude 1600 ft AMSL. A noise abatement procedure for VFR approach on RWY 24 relies on maintaining of minimum altitude above MM (K NDB 438) - minimum 1450 ft AMSL and above THR RWY 24 - minimum 1250 ft AMSL. This is not applied in case of landing on the RWY.

2.21.2.1.2 Training IFR flights

Carry out training IFR flights in day or at night using method of great circuit in the direction of instrument RWY 24 at altitude 3000 ft AMSL followed by descending at a standard descent angle.

2.21.2.2 Transport aircraft

2.21.2.2.1 Take-off from RWY 24

2.21.2.2.1.1 After TKOF from RWY 24 the first turn shall be carried out not lower than 1600 ft AMSL (650 ft AAL).

2.21.2.2.2 Propeller aircraft departure procedure

2.21.2.2.2.1 From take-off to 2000 ft AMSL take-off power, climb with maximum rate of climb considering flight safety. At 2000 ft AMSL reduce engine thrust to the maximum normal climb power and / or thrust. From 2000 ft AMSL to 4000 ft AMSL climb with maximum rate of climb with reduced power and / or thrust, maintain the airspeed constant. Above 4000 ft AMSL accelerate gradually to en-route climb airspeed.

2.21.2.2.3 Jet aircraft departure procedure

2.21.2.2.3.1 From take-off to 2500 ft AMSL take-off power, take-off flaps, climb at V2 + 10 kt (or as limited by the body angle). At 2500 ft AMSL reduce engine thrust to not less than climb power and / or thrust. From 2500 ft AMSL to 4000 ft AMSL climb at V2 + 10 kt (or as limited by the body angle). Above 4000 ft AMSL normal airspeed and en-route climb configuration.

2.21.2.2.4 Arrivals on RWY 06

2.21.2.2.4.1 Base leg turn perform at 980 ft AGL and final turn start at 820 ft AGL and finish at 650 ft AGL.

2.21.3 GROUND TESTING RESTRICTION

2.21.3.1 Engine warming and testing of transport aircraft shall be performed on TWY T (abeam aerodrome ATC unit stand) or on TWY B or on TWY D or on TWY E.

LKKB AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES**2.22.1 GENERAL**

2.22.1.1 The arrival and departure procedures were developed in accordance with Doc 8168.

2.22.2 POSTUPY PRO IFR LETY**2.22.2.1 Vyčkávání**

2.22.2.1.1 Postupy pro vyčkávání jsou zobrazeny na mapách "Přiblížení podle přístrojů/Instrument Approach Charts".

2.22.2.1.2 Z důvodu omezeného prostoru MTMA Kbely se monitoruje poloha letadla ve vyčkávacím obrazci radarem.

2.22.2.1.3 Při současném vyčkávání letadel nad KD NDB a IAF EKROT se zajišťuje vertikální separace letadel.

2.22.2.2 Přiblížení**2.22.2.2.1 Rychlostní omezení**

2.22.2.2.1.1 Pokud ATC nestanoví jinak jsou velitelé letadel provádějící přiblížení na letišti (po STAR i mimo ně) povinni dodržovat následující rychlostní omezení:

- MAX 190 kt / 352 km/h IAS při vstupu do MTMA I KBELY při přeletu od IAF SULOV;
- MAX 160 kt / 295 km/h IAS po usazení na trati konečného přiblížení až do přeletu KD NDB, nebo odpovídající vzdálenosti;
- Přesnost dodržení rychlosti musí být do 10 kt / 18 km/h. Není-li pilot schopen dodržet omezení rychlosti musí tuto skutečnost ohlásit ATC.

2.22.2.2.2 Postupy pro standardní přístrojové přilety k bodům IAF jsou uvedeny na následujících stranách a zobrazeny na mapách STAR (viz. AD 2-LKKB-6-1).

2.22.2.2.3 Pro RNAV přiletové tratě se požaduje P-RNAV certifikace. Letadla, která nejsou schválena pro P-RNAV musí být na těchto tratích vektorována.

2.22.2.2.4 Postupy pro počáteční, střední, konečné a nezdařené přiblížení, tj. od bodu IAF, jsou zobrazeny na mapách přístrojového přiblížení (IAC), viz AD 2-LKKB-7-1 a AD 2-LKKB-7-3.

2.22.2.2.5 Nezdařené přiblížení

2.22.2.2.5.1 Z důvodu omezeného prostoru MTMA Kbely, s ohledem na blízkost osy sestupu na RWY 30 LKPR je nutné dodržet následující maximální rychlosti v zatáčce:

- MAX 185 kt / 345 km/h při náklonu 15°
- MAX 230 kt / 430 km/h při náklonu 20°

2.22.2.2.6 Radarové vektorování

2.22.2.2.6.1 Minimální výšky pro poskytování přehledových služeb ATC v prostoru MCTR a MTMA Kbely jsou uvedeny na mapě AD 2-LKKB-8-3.

2.22.2.2.7 Přiblížení okruhem (Circling)

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

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

2.22.2.3 Odlety

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

2.22.2 PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS**2.22.2.1 Holding**

2.22.2.1.1 Holding procedures are shown on "Instrument Approach Charts".

2.22.2.1.2 Due to limited Kbely MTMA airspace the aircraft position within the holding pattern is monitored with radar.

2.22.2.1.3 Multiple aircraft holding at KD NDB and IAF EKROT must be vertically separated.

2.22.2.2 Approaches**2.22.2.2.1 Speed limits**

2.22.2.2.1.1 Unless other instructions are issued by ATC the aircraft approaching the aerodrome (flight with / without STAR) must comply with the following speed limits:

- MAX 190 kt / 352 km/h IAS at MTMA I KBELY when approaching from IAF SULOV;
- MAX 160 kt / 295 km/h IAS after being established on track until crossing the KD NDB or the matching distance;
- The speed accuracy must be 10 kt / 18 km/h. If the aircraft is not able to comply with the speed limit ATC must be notified of this fact.

2.22.2.2.2 Standard instrument approach procedures to IAFs are described on the following pages and shown on STAR charts (see AD 2-LKKB-6-1).

2.22.2.2.3 The P-RNAV certification is required for RNAV arrival routes. Aircraft not certified for P-RNAV shall be vectored on these routes.

2.22.2.2.4 Initial, intermediate, final and missed approach procedures from IAFs are shown on Instrument Approach Charts (IAC), see AD 2-LKKB-7-1 and AD 2-LKKB-7-3.

2.22.2.2.5 Missed approach

2.22.2.2.5.1 Due to limited MTMA Kbely airspace and LKPR RWY 30 approach path proximity the maximum speed when turning must be limited to:

- MAX 185 kt / 345 km/h with 15° bank angle
- MAX 230 kt / 430 km/h with 20° bank angle

2.22.2.2.6 Radar approach

2.22.2.2.6.1 ATC surveillance minimum altitudes within airspace of MCTR and MTMA Kbely are depicted on AD 2-LKKB-8-3 chart.

2.22.2.2.7 Visual manoeuvring (circling)

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

2.22.2.3 Departures

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

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

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

2.22.2.3.3 Letadla odlétávající směrem na OKG, RAPET, VARIK nebo RUDAP a stoupající do letové hladiny FL280 nebo vyšší, musí nejpozději nad uvedenými body dosáhnout letovou hladinu FL280.

2.22.2.4 Radarové postupy

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

- radarové sledování;
- navigační pomoc;
- radarové vektorování;
- zajištění radarových rozstupů;
- přiblížení přesným přibližovacím radarem na RWY 24 (pouze pro MIL ACFT, přiblížení CIV ACFT pouze v případě deklarované nouze na žádost pilota);
- informace o konfliktním provozu;
- informace o provozu.

2.22.2.4.2 Minimum radarového rozstupu v MTMA/MCTR Kbely je 3 NM.

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

2.22.2.4.4 Přiblížení přesným přibližovacím radarem na RWY 24 končí, když letadlo dosáhne bodu, v němž sestupová dráha protíná OCA 1155 ft AMSL / OCH 239 ft. Přiblížení přesným přibližovacím radarem na RWY 06 se neprovádí.

2.22.2.5 Standardní přístrojové odlety (SID)

2.22.2.5.1 Trati pro standardní přístrojové odlety (SID) nejsou stanoveny. Odlety se provádí podle pokynů ATC (viz. LKKB AD 2.22 para 2.3.1 výše).

2.22.2.6 Standardní přístrojové přílety (STAR)

Poznámka: Letadla neschopná PRNAV musí být na STAR vektorována.

2.22.2.6.1 STAR RWY 24

Označení tratě Route designation	Význačné body Significant points	MAG trať / track	Vzdálenost / Distance NM	MOCA ft	Poznámky / Remarks
1	2	3	4	5	6
LOMKI5W LOMKI FIVE WHISKY ARRIVAL	LOMKI				
	PR511	089°	9,4	5000	495402.32N 0132855.38E
	PR512	048°	17,5	5000	500438.03N 0135024.45E
	PR513	060°	14,9	4000	501058.18N 0141123.04E
	PR518	060°	5,0	4000	501304.78N 0141826.23E
	ERASU	060°	7,3	4000	
	SULOV	060°	3,8	4000	

2.22.2.3.2 Unless otherwise stated by ATC, pilots-in-command performing departures shall comply with the following speed restriction below FL100:

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

2.22.2.3.3 Aircraft departing towards OKG, RAPET, VARIK or RUDAP and climbing to flight level FL280, or above, must achieve FL280 by aforesaid points.

2.22.2.4 Radar procedures

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

- radar watch;
- navigation assistance;
- radar vectoring;
- radar separation;
- precision surveillance radar approach to RWY 24 (for MIL ACFT only, the approach for CIV ACFT is provided just in case of a state of emergency declared on pilot's request);
- conflicting traffic information;
- traffic information.

2.22.2.4.2 Horizontal radar separation minimum within the MTMA/MCTR Kbely is 3 NM.

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

2.22.2.4.4 Precision radar approach for RWY 24 is terminated at the point where aircraft's glide path intersects OCA 1155 ft AMSL / OCH 239 ft. Precision radar approach for RWY 06 is not provided.

2.22.2.5 Standard instrument departure (SID)

2.22.2.5.1 Standard instrument departure routes (SID) have not been established. Departures are performed according to ATC instructions (see LKKB AD 2.22 para 2.3.1 above).

2.22.2.6 Standard instrument arrivals (STAR)

Note: Non PRNAV aircraft shall be vectored on STAR.

2.22.2.6.1 STAR RWY 24

Označení tratě Route designation	Význačné body Significant points	MAG trať / track	Vzdálenost / Distance NM	MOCA ft	Poznámky / Remarks
1	2	3	4	5	6
GOLOP4W GOLOP FOUR WHISKY ARRIVAL	GOLOP	169°	12,7	5000	502231.71N 0143144.85E 501736.46N 0141508.94E 501304.78N 0141826.23E
	PR516	240°	11,7	4000	
	PR517	150°	5,0	4000	
	PR518	060°	7,3	4000	
	ERASU	060°	3,8	4000	
	SULOV				
APRAQ2W APRAQ TWO WHISKY ARRIVAL	APRAQ	040°	8,1	5000	494440.86N 0141606.55E
	PR582	046°	17,4	4000	
	ELPON	047°	13,3	3000	
	EKROT				
VLM5W VLAŠIM FIVE WHISKY ARRIVAL	VLM VOR/DME	303°	11,0	5000	494857.20N 0145036.19E
	PR522	002°	14,9	3000	
	EKROT				

2.22.2.7 Postupy při ztrátě spojení

2.22.2.7.1 Postupy při oboustranné ztrátě spojení při přiblížení PAR

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

2.22.2.7.1.1 IMC

Za IMC při oboustranné ztrátě spojení velitel letadla vždy přeruší přiblížení PAR a provede postup nezdařeného přiblížení (viz mapa IAC Kbely NDB RWY 24 - str. AD 2-LKKB-7-3). V případě trvání RCF pokračuje velitel letadla na IAF EKROT, kde zahájí vyčkávání v rozsahu minimálně jednoho vyčkávacího obrazce. Pokud po celou dobu nenaváže rádiové spojení s příslušným stanovištěm ATC, provede samostatně přístrojové přiblížení (NDB, ILS) v případě, že daná RWY, pozemní navigační vybavení anebo letadlo toto přiblížení umožňuje, s následným přistáním na stejnou RWY jako při přerušeném přiblížení PAR. V případě, že toto přiblížení neumožňuje, provede velitel letadla odlet na záložní letiště.

2.22.2.7.1.2 VMC

Za VMC a při vizuální referenci se zemí/RWY přejde velitel letadla na vizuální přiblížení a pokud obdrží (signálním světlem zelené barvy / signální raketou zelené barvy) či již obdržel (radiotelefonicky před RCF) povolení k přistání, provede přistání. Pokud velitel letadla neobdrží povolení k přistání, provede postup nezdařeného přiblížení (viz mapa IAC Kbely NDB RWY 24 - str. AD 2-LKKB-7-3) s následným přístrojovým přiblížením okruhem (circling) na stejnou RWY jako při přerušeném PAR přiblížení. Pokud velitel letadla nemá vizuální referenci se zemí/RWY, provede postup nezdařeného přiblížení a dále postupuje dle článku 2.22 para 2.7.1.1.

2.22.3 POSTUPY PRO VFR LETY

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

2.22.2.7 Radio Communication Failure Procedures

2.22.2.7.1 Two-way radio communication failure during PAR approach

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

2.22.2.7.1.1 IMC

In case of two-way radiocommunication failure in the IMC the PIC always cancels PAR approach and performs a missed approach procedure (see IAC Kbely NDB RWY 24 - page AD 2-LKKB-7-3). In case of the RCF the PIC shall continue to EKROT IAF to start holding with at least one full holding pattern flown. If during the whole time the radiocommunication with the relevant ATC unit is not established, an independent instrument approach (NDB, ILS) shall be performed in case the particular RWY, the ground navigation equipment or the aircraft allow to perform such an approach with the subsequent landing to the same RWY as the one used for the cancelled PAR approach. If such approach is not possible, the pilot-in-command shall divert to an alternate aerodrome.

2.22.2.7.1.2 VMC

In VMC with a visual contact with surface/RWY the pilot-in-command shall change to a visual approach and if landing clearance is received (by means of a green signal light / green signal rocket) or has already been received (through radio before RCF), the pilot-in-command shall land. If the landing clearance is not received, the pilot-in-command performs a missed approach procedure (see IAC Kbely NDB RWY 24 - page AD 2-LKKB-7-3) with the subsequent circling approach to the same RWY as the one used for the cancelled PAR approach. With no visual contact with surface/RWY, the missed approach procedure shall be performed and then according to 2.22 para 2.7.1.1.

2.22.3 PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS

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

VFR vstupní a výstupní body do/z MCTR Kbely / VFR entry and exit significant points to/from MCTR Kbely		
Označení / Designation	Poloha (objekt) / Location (object)	Souřadnice / Coordinates
MIKE	NE of Stará Boleslav (křížení železnice a dálnice / railway crossing highway)	501227N 0144147E

VFR vstupní a výstupní body do/z MCTR Kbely / VFR entry and exit significant points to/from MCTR Kbely		
Označení / Designation	Poloha (objekt) / Location (object)	Souřadnice / Coordinates
LIMA	S of Lysá nad Labem (silniční most přes řeku / river road bridge)	501038N 0145119E
UNIFORM	E of Úvaly (osamělá čerpací stanice / lonely petrol station)	500418N 0144624E
ROMEO	SW of Říčany (mimoúrovňová křižovatka dálnic / flyover highway crossing)	495851N 0143622E

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.22.3.5.4 Podmínky vstupu do CTR Ruzyně / MCTR Kbely:

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

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

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

2.22.4 LETIŠTNÍ PROVOZNÍ MINIMA

RWY	RVR (m)	
	vzlet / take-off	přistání / landing
24	550	550
06	550	1.7 KM (VIS)*

Poznámka: Přístrojové přiblížení okruhem

Poznámka:

- OCA/OCH dle standardů ICAO pro přistání jsou publikovány na mapách přístrojových přiblížení pro daný způsob přiblížení a kategorie letadla v AIP ČR, AD LKKB. Minima dle EU-OPS a kritérií CENOR, včetně minimálních dohledností, jsou publikována v CENOR FLIP.
- Státní letištní provozní minima (SPLM) pro ČR jsou publikována v AIP ČR, část AD 2.

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

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

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

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

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

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

2.22.3.5.2 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 (PRAHA APP or KBELY MTWR).

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

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

2.22.3.5.4 Conditions of entry to the 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.

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

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

2.22.4 AERODROME OPERATING MINIMA

Note: Instrument circling approach

Note:

- OCA / OCH according to ICAO standards for landing are published on instrument approach charts for the given type of approach and aircraft category in AIP CR, AD LKKB. Minima according to EU-OPS and CENOR standards, including minima of visibility, are published in CENOR FLIP.
- Aerodrome operating minima (AOM) for CR are published in AIP CR, part AD 2.

LKKB AD 2.23 DOPLŇUJÍCÍ INFORMACE

LKKB AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

2.23.1 ORNITOLOGICKÁ SITUACE

2.23.1.1 V prostoru letiště Kbely a v nejbližším okolí se nenacházejí žádná stálá hnízdiště ptactva. V zimních měsících je zjištěn zvýšený výskyt havranů, kteří v ranních hodinách přelétávají z jihu k sídlištím na sever od letiště a v odpoledních hodinách se vrací zpět do prostoru Říčany. V okrajových částech Prahy se vyskytují hrdličky a holubi, kteří v době sběru potravy zalétávají do prostoru letiště. V době kosení trávy na letiště přelétávají rackové.

2.23.1.2 Denní intervaly zvýšeného výskytu ptáků:

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

2.23.1.3 Průměrná letová hladina ptactva je 0-100 m AGL, výjimečně 200 m.

2.23.1.4 Místa největšího výskytu ptactva jsou 0-500 m za THR RWY 06.

2.23.1.5 V době ohrožení letů je zajištěno plašení ptactva.

2.23.2 POSTUPY PRO PROVÁDĚNÍ LETŮ NAD PRAHOU

2.23.2.1 Za účelem snížení zatížení životního prostředí leteckým hlukem, emisemi, vibracemi a k minimalizaci rizika škod způsobených vysazením pohonné jednotky se stanovují následující podmínky pro provádění letů nad městem Praha:

2.23.2.1.1 Veškeré lety mohou být prováděny pouze v souladu s implementovanou třídou vzdušného prostoru v CTR Ruzyně, TMA Praha, MCTR/MTMA Kbely a příslušnými ustanoveními předpisu L2 (Pravidla létání), zejména ust. 3.1.1, 3.1.2 a 4.6, písm. a), přičemž vodní plochy, hřiště, parky a dopravní komunikace se nepovažují za nouzové plochy.

2.23.2.1.2 Navíc byl zřízen prostor LKR9 s omezeným režimem vstupu, konstruovaný tak, aby v případě vysazení pohonné jednotky za letu prováděném v jeho horní hranici bylo možné bezpečně dosáhnout plochy mimo hustě zastavěná obydlí.

2.23.1 ORNITOLOGICAL SITUATION

2.23.1.1 No permanent nests on Kbely aerodrome territory and closest neighbourhood. In winter higher occurrence of rooks is observed. They migrate from south to housing estates north of aerodrome in the morning and arrive back to Říčany area in the afternoon. The pigeons and turtle-doves occurred at Prague peripherals which interfere aerodrome area when searching food. Gulls fly in when grass mowing takes place.

2.23.1.2 Daily intervals of bird increased incidence:

2.23.1.3 Average bird flight level is 0-100 m AGL, exceptionally 200 m.

2.23.1.4 Localities with the greatest bird concentration are 0-500 m behind THR RWY 06.

2.23.1.5 Bird flushing is arranged when possibility of hazard occurs.

2.23.2 PROCEDURES FOR FLIGHTS ABOVE PRAGUE

2.23.2.1 To limit the environmental impact of the noise, emissions and vibrations of air traffic and to minimize the risk of aircraft engine failure the following conditions for aircraft operation above Prague are applied:

2.23.2.1.1 All flights shall be conducted solely in accordance with the airspace classes implemented in the CTR Ruzyně, TMA Praha, Kbely MCTR / MTMA and the relevant provisions of L2 - Pravidla létání (Annex 2 - Rules of the Air) regulation, esp. with 3.1.1, 3.1.2 and 4.6 a), when water surfaces, playgrounds, parks and roads are not considered as emergency areas.

2.23.2.1.2 The LKR9 area with a restricted entry system was also established. It is designed so that in case of engine failure occurring in the course of a flight conducted in the upper limit of the airspace the surfaces outside the congested areas of the city could be reached.

LKKB AD 2.24 MAPY VZTAHUJÍCÍ SE K LETIŠTI

LKKB AD 2.24 CHARTS RELATED TO THE AERODROME

Název mapy / Chart name	Strana / Page
Letištní mapa - ICAO Aerodrome chart - ICAO	AD 2-LKKB-2-1
Mapa RNAV standardních přístrojových přiletů (RNAV STAR) - ICAO RWY 24 RNAV Standard Arrival Chart - Instrument (RNAV STAR) - ICAO RWY 24	AD 2-LKKB-6-1
Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO ILS RWY 24 Instrument Approach Chart - ICAO ILS RWY 24	AD 2-LKKB-7-1
Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO NDB RWY 24 Instrument Approach Chart - ICAO NDB RWY 24	AD 2-LKKB-7-3
Mapa přiletů a odletů za VFR VFR Arrivals and Departures Chart	AD 2-LKKB-8-1
Mapa minimálních nadmořských výšek pro poskytování přehledových služeb ATC ATC Surveillance Minimum Altitude Chart	AD 2-LKKB-8-3

LKKU AD 2.7 HODNOCENÍ A HLÁŠENÍ STAVU POVRCHU DRÁHY A SNĚHOVÝ PLÁN
LKKU AD 2.7 RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN

1	Typ(y) odklízecího zařízení Type(s) of clearing equipment	Celoroční použitelnost drah / Year-round usability of RWYs 2 sněžové pluhy / snow ploughs
2	Priority odklizení Clearance priorities	a) RWY 02C/20C, b) TWY A, c) APN NORTH, d) TWY B, e) APN SOUTH, f) odstavné plochy / parking areas
3	Použití materiálu pro úpravu pohybových ploch Use material for movement area surface treatment	N/A
4	Speciálně upravené zimní dráhy Specially prepared winter runways	N/A
5	Poznámky Remarks	NIL

LKKU AD 2.8 ÚDAJE O ODBAVOVACÍCH PLOCHÁCH, POJEZDOVÝCH DRAHÁCH A UMÍSTĚNÍ KONTROLNÍCH BODŮ
LKKU AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA

1	Povrch a únosnost odbavovacích ploch Apron surface and strength	APN NORTH: Povrch / Surface: živice / bitumen Únosnost / Strength: PCN 33/R/B/X/T APN SOUTH: Povrch / Surface: beton / concrete Únosnost / Strength: PCN 33/R/B/X/T
2	Šířka, povrch a únosnost pojezdových drah Taxiway width, surface and strength	TWY A TWY B Šířka / Width 10,5 m 6 m Povrch / Surface beton / concrete živice / bitumen Únosnost / Strength PCN 33/R/B/X/T PCN 20/F/B/X/T
3	Umístění a nadmořská výška kontrolních bodů pro nastavení výškoměru ACL and elevation	APN NORTH ELEV 574 ft/175 m
4	Umístění kontrolních bodů VOR/INS VOR/INS checkpoints	NIL
5	Poznámky Remarks	TWY B směrem od RWY 20C končí vyčkávacím místem RWY 20C, dále na ni navazuje parkovací areál VÝCHOD. Na TWY B je povoleno pojíždět pouze letadlům s rozchodem hlavního podvozku do 3 metrů včetně, která nejsou proudová. Letadla s rozchodem hlavního podvozku větším než tři metry mohou pojíždět po TWY B pouze za asistence signalisty, nebo musí být přetažena. Proudová letadla musí být na TWY B vždy pouze přetažena. APN SOUTH je použitelná pouze ve dne a je převážně určena pro vykřizování protisměrného provozu na TWY A. APN SOUTH směrem od TWY A končí dvojitou plnou linií žluté barvy, dále na ni navazuje parkovací areál JIH. TWY B leading away from RWY 20C is terminated by holding point RWY 20C, further advancing into parking area EAST. On TWY B, only aircraft with a main landing gear track width of up to and including 3 meters and non-jet aircraft are allowed to taxi. Aircraft with a main landing gear track width greater than 3 meters may taxi on TWY B only with the assistance of a signalman or must be towed. Jet aircraft must always be towed on TWY B. APN SOUTH is usable only during the day and is primarily intended for crossing opposing traffic on TWY A. APN SOUTH ends with a double solid yellow line when proceeding from TWY A, beyond which the parking area JIH follows.

LKKU AD 2.9 SYSTÉM VEDENÍ A ŘÍZENÍ POHYBU NA PLOŠE A ZNAČENÍ
LKKU AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS

1	Použitá značení stání letadel, pojezdové vodící značky a vizuální navigační/parkovací systém pro jednotlivá stání letadel Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands	Denní značení RWY a TWY je v souladu s předpisem L14. Stání letadel je na APN NORTH 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 včetně navigačního systému pro jednotlivá stání. Denní značení a noční značení vyčkávacího místa na TWY A, TWY B pouze denní značení. Značení APN SOUTH je provedeno s možností stání jediného letadla s rozpětím křídel do 20 m v šesti pozicích. Pojíždění je povoleno pouze pojezdovým pruhem do místa stání letadla a zpět na TWY A. Pro zajištění vykřizování letadel na APN SOUTH jsou vyznačeny na TWY A dvě mezilehlá vyčkávací místa. Day marking RWY and TWY is in accordance with Annex 14. Aircraft stands are on APN NORTH 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 including guidance system for particular stands. Day and night marking of holding position on TWY A, TWY B only day marking. The APN SOUTH marking is made with the possibility of standing a single aircraft with a wingspan of up to 20 m in six positions. Taxiing is permitted only on the taxiway to the aircraft stand and back to TWY A. Two intermediate holding areas are marked on TWY A to ensure the crossing of aircraft at APN SOUTH.
2	RWY a TWY značky a světelné značení RWY and TWY markings and LGT	NIL
3	Stop příčky Stop bars	NIL

4	Poznámky Remarks	<p>Stání 1 je určeno pro letadla s rozpětím křídel do 9 m. Stání 2 je určeno pro letadla s rozpětím křídel do 12 m. Stání 3 – 7 jsou určena pro letadla s rozpětím křídel do 20 m. Pohyb a umístění letadel s rozpětím křídel větším než 20 m je vždy řízen řídicím odbavovací plochy a místo stání se nemusí shodovat s vyznačenými stáními.</p> <p>Stand 1 is intended for aeroplanes with wingspan up to 9 m. Stand 2 is intended for aeroplanes with wingspan up to 12 m. Stands 3 – 7 are intended for aeroplanes with wingspan up to 20 m. Manoeuvring and parking of aeroplanes with wingspan exceeding 20 m is always guided by a marshaller and parking location is not necessarily identical with the marked stands.</p>
---	---------------------	--

LKKU AD 2.10 LETIŠTNÍ PŘEKÁŽKY

LKKU AD 2.10 AERODROME OBSTACLES

V prostorech přiblížení / vzletu / In Approach / Take-off areas					
RWY/Prostor ve kterém se překážka nachází RWY/Area affected	Druh překážky Obstacle Type	Pozice překážky Obstacle Position	ELEV	Osvětlení překážky Druh / barva Obstruction Lighting Type / Colour	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5	6
02C/20C, 02L/20L, 02R/20R TKOF/APCH			NIL		

V prostoru přiblížení okruhem a na letišti / In circling area and at aerodrome				
Druh překážky Obstacle Type	Pozice překážky Obstacle Position	ELEV	Osvětlení překážky Druh / barva Obstruction Lighting Type / Colour	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5
komín cihelny Kunovice chimney of Kunovice brickfield	49 01 39,02 N 017 28 05,29 E	896 ft / 273 m		
Překážka nezpevněné RWY 02R/20L Unpaved obstacle RWY 02R/20L	49 01 21,43 N 017 26 13,89 E až / to 49 02 05,74 N 017 26 45,87 E			Přechodová překážková plocha vpravo ve směru 02R je narušena oplocením s max. přesahem 1,9 m. The transition obstacle area to the right in direction 02R is disturbed by fencing with a maximum overlap of 1,9 m.
Překážka nezpevněné RWY 02L/20R Unpaved obstacle RWY 02L/20R	49 01 26,41 N 017 26 01,37 E až / to 49 02 08,40 N 017 26 31,67 E			Přechodová překážková plocha vlevo ve směru 02L je narušena oplocením s max. přesahem 1,77 m. The transition obstacle area to the left in direction 02L is disturbed by fencing with a maximum overlap of 1,77 m.

LKKU AD 2.11 POSKYTOVANÉ METEOROLOGICKÉ INFORMACE

LKKU AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1	Příslušná meteorologická služebna Associated MET Office	Služebna ČHMÚ smluvně / CHMI MET office contractually
2	Provozní doba MET služebna poskytující informace mimo provozní dobu Hours of service MET Office outside hours	H24
3	Služebna odpovědná za přípravu předpovědí TAF Období platnosti, interval vydávání Office responsible for TAF preparation Periods of validity, interval of issuance	NIL
4	Druhy přístávacích předpovědí Interval vydávání Trend forecast Interval of issuance	NIL
5	Způsob poskytování briefingu/konzultace Briefing/consultation provided	P, TEL (viz GEN 3.5 para 4)
6	Letová dokumentace Používaný jazyk(y) Flight documentation Language(s) used	METAR/SPECI Anglický / English, český / Czech
7	Mapy a další informace k dispozici pro briefing nebo konzultaci Charts and other information available for briefing or consultation	O/R MNM 24 HR předem v provozní době / in advance during operational hours
8	Pomocné vybavení k dispozici pro poskytování informací Supplementary equipment available for providing information	NIL

2.21.7 Postupy mohou být odchylné od postupů uvedených v bodech **2.21 para 1.1**, **2.21 para 1.2** a **2.21 para 1.3** v případech:

- potřeby zajištění bezpečnosti letu,
- letů souvisejících s výrobním programem Aircraft Industries, a.s. a ostatních výrobních a údržbových organizací působících na LKKU,
- letů pro účely pátrání a záchrany,
- letů letadel Úřadu pro civilní letectví při provádění státního dozoru,
- letů letadel ve službách Policie ČR při plnění úkolů,
- letů pro záchranu lidského života,
- humanitárních letů v případě nebezpečí z prodlení.

2.21.7 The procedures may deviate from the procedures listed in paragraphs **2.21 para 1.1**, **2.21 para 1.2** and **2.21 para 1.3** in the following cases:

- to ensure flight safety,
- for flights related to the production program of Aircraft Industries, a.s. and other production and maintenance organizations operating at LKKU
- for search and rescue flights,
- for flights of Civil Aviation Authority while conducting a state supervision,
- for flights of aircraft in service of Police CR during performance of tasks,
- for human life rescue flights,
- for humanitarian flights in case of risk of delay.

LKKU AD 2.22 LETOVÉ POSTUPY

2.22.1 VŠEOBECNĚ

2.22.1.1 Současný provoz paralelních RWY se neaplikuje.

2.22.1.2 Travnaté dráhy jsou označovány podle směru pro přistání nebo vzletu jako:

- RWY 02L/20R, nebo
- RWY 02R/20L.

2.22.1.3 RWY 02L/20R a RWY 02R/20L jsou použitelné pouze ve dne pro:

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

2.22.1.4 Piloti jsou žádáni, aby úmysl použít RWY 02L/20R nebo RWY 02R/20L pro přistání ohlásili po navázání spojení s ACC Praha nebo TWR Kunovice a pro vzlet při žádosti o spuštění motorů nebo pojiždění. Údaje o stavu a použitelnosti RWY 02L/20R nebo RWY 02R/20L se aktualizují NOTAMem.

2.22.1.5 Minimum RVR pro vzlet je 800 m. Postupy LVP nejsou aplikovány.

2.22.2 POSTUPY PRO IFR LETY

2.22.2.1 Vyčkávání

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

2.22.2.2 Přiblížení

2.22.2.2.1 Postupy pro standardní přístrojové přiblížení k bodům IAF jsou popsány na následujících stranách a zobrazeny na mapě STAR. Postupy pro počáteční, střední, konečné a nezdařené přiblížení, tj. od bodů IAF, jsou zobrazeny na mapě přiblížení podle přístrojů IAC ICAO.

2.22.2.2.2 Pokračovat v klesání pod výšku 1300 ft AMSL při přiblížení na NDB lze za podmínky, že na palubě letadla byl indikován přelet VKV návestidla poznávací značky "tečka, čárka". V opačném případě musí letadlo pokračovat ve výšce 1300 ft AMSL až na KNE NDB. Nemá-li letadlo schopno z této polohy dokončit přiblížení a přistát, musí zahájit postup nezdařeného přiblížení nebo provést přiblížení letem po okruhu.

2.22.2.2.3 Pro RNAV příletové tratě se požaduje certifikace RNAV-1 využívající GNSS. Dostupnost signálu DME/DME není zaručena.

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

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

LKKU AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

2.22.1 GENERAL

2.22.1.1 Simultaneous operation of parallel RWY is not applied.

2.22.1.2 Grass RWYs are designated by direction for landings or take-offs as following:

- RWY 02L/20R, or
- RWY 02R/20L.

2.22.1.3 RWY 02L/20R and RWY 02R/20L can be used only in daytime by:

- VFR flights (special VFR flights),
- IFR flights when approach will be finished in sight of surface (visual approach).

2.22.1.4 Pilots are requested to report an intended usage of RWY 02L/20R or RWY 02R/20L for landing after establishing radio contact with ACC Praha or TWR Kunovice and for take-off when requesting engine start-up or taxiing. Information about condition and usability of RWY 02L/20R or RWY 02R/20L are updated by NOTAM.

2.22.1.5 The minimum RVR for takeoff is 800 m. LVP procedures are not applied.

2.22.2 PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS

2.22.2.1 Holding

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

2.22.2.2 Approaches

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

2.22.2.2.2 Aircraft making a NDB approach to AD LKKU shall not descent below 1300 ft AMSL until VHF marker identification "dot, dash" is indicated on board. Otherwise the aircraft has to continue at the height 1300 ft AMSL to KNE NDB. If the aircraft is not able to finish the final approach and land from this position, it has to start missed approach procedure or carry out circling.

2.22.2.2.3 RNAV-1 certification based on GNSS is required for RNAV arrival routes. Availability of DME/DME signal is not guaranteed.

2.22.2.2.4 Aircraft only RNAV-5 capable but able to follow the assigned arrival route shall inform ATC at first contact and the ATC will provide flight path monitoring, in order to mitigate the risk of gross navigation errors.

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

2.22.2.3 Odlety

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

2.22.2.3.2 Pro RNAV odletové tratě se požaduje certifikace RNAV-1 využívající GNSS. Dostupnost signálu DME/DME není zaručena.

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

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

2.22.2.4 Přiblížení okruhem

2.22.2.4.1 OCA pro RWY 02C/20C - viz mapy pro přiblížení podle přístrojů - ICAO.

2.22.2.4.2 Po přístrojovém přiblížení na RWY 20C se přiblížení okruhem na RWY 02C provádí vybočením doprava do levého okruhu RWY 02C, pokud ATC nenařídí jinak.

2.22.2.5 Omezení

2.22.2.5.1 Lety IFR je možné provádět pouze v době, kdy je na letišti služba ATC. Lety IFR během služby AFIS nejsou povoleny.

2.22.3 RADAROVÉ POSTUPY

NIL

Poznámka: Praha ACC poskytuje přehledové služby ATS přilétajícím/odlétajícím letadlům na/z AD Kunovice (LKKU) v rámci prostorů CTA 2 PRAHA a TMA BRNO.

2.22.4 LETY VFR

2.22.4.1 Při letech VFR vstupujících do CTR z prostoru třídy G a E musí pilot 3 minuty před vstupem do CTR navázat spojení s TWR a předat následující údaje:

- identifikace letadla;
- typ letadla;
- vstupní bod do CTR;
- výstupní bod z CTR;
- vypočítaný čas vstupu do CTR;
- letiště přistání.

Poznámka: Mimo provozní dobu TWR a nebo po zjištění (informace před letem, zjištění během letu nebo dodatečnými informacemi), že je aktivováno stanoviště AFIS (Kunovice INFO), hlásí pilot vstup do ATZ a při další činnosti postupuje podle Radiotelefonních postupů a letecké frazeologie a terminologie pro poskytování letových a provozních služeb a provádění letů, část III. Frazeologie pro provoz letadel na neřízených letištích a podle výše uvedených dokumentů až do opuštění ATZ.

2.22.4.2 Pilot VFR letu odlétávajícího bez letového plánu je povinen před zahájením pojiždění předat službě TWR následující informace:

- identifikace letadla;
- typ letadla;
- letiště přistání;
- výstupní bod z CTR;
- výšku (altitude) letu.

2.22.4.3 VFR vstupní/výstupní body LKKU do/z CTR LKKU:

Označení / Designation	Poloha / Location	Souřadnice / Coordinates	
NOVEMBER	Halenkovice	491013N 0172821E	vstupní/výstupní / entry/exit
ECHO	Uherský Brod	490123N 0173827E	vstupní/výstupní / entry/exit
SIERRA	Bzenec	485827N 0171605E	vstupní/výstupní / entry/exit
WHISKY	Buchlov (hrad / castle)	490623N 0171855E	vstupní/výstupní / entry/exit

2.22.2.3 Departures

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

2.22.2.3.2 RNAV-1 certification based on GNSS is required for RNAV departure routes. Availability of DME/DME signal is not guaranteed.

2.22.2.3.3 Aircraft only RNAV-5 capable but able to follow the assigned departure route shall inform ATC at first contact and the ATC will provide flight path monitoring, in order to mitigate the risk of gross navigation errors.

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

2.22.2.4 Visual manoeuvring (circling)

2.22.2.4.1 OCA for RWY 02C/20C - see Instrument Approach Charts - ICAO.

2.22.2.4.2 After an instrument approach towards RWY 20C a circling for RWY 02C is carried out by turning right to the left traffic circle for RWY 02C, unless otherwise stated by ATC.

2.22.2.5 Restriction

2.22.2.5.1 IFR flights can be carried out only in time when ATC service is provided. IFR Flights are not allowed when AFIS is provided.

2.22.3 RADAR PROCEDURES

NIL

Note: Praha ACC provides surveillance air traffic services to aircraft approaching and departing to/from AD Kunovice (LKKU) within CTA 2 PRAHA and TMA BRNO.

2.22.4 VFR FLIGHTS

2.22.4.1 A pilot of VFR flight entering CTR from class G and E airspace shall establish a radio contact with TWR 3 minutes before entering CTR and report the following information:

- aircraft identification;
- aircraft type;
- entry point into CTR;
- exit point from CTR;
- estimated time of entry into CTR;
- aerodrome of landing.

Note: Outside of TWR operational hours or after finding (through information before the flight, during the flight or through additional information), that the AFIS unit (Kunovice INFO) is activated, the pilot reports the entry to ATZ and during other activities proceeds according to Radiotelephony procedures and aeronautical phraseology for provision of air navigation services and execution of flights, Part III. Phraseology for aircraft operation on uncontrolled aerodromes and in ATZ. During take-off and during provision of AFIS, the pilot follows the aforementioned regulation until leaving the ATZ.

2.22.4.2 Pilot of VFR flight departing without flight plan is obliged before commencement of taxi to report to TWR service following information:

- identification of aircraft;
- type of aircraft;
- destination aerodrome;
- exit point from CTR;
- altitude of flight.

2.22.4.3 VFR entry/exit points of LKKU to/from CTR LKKU:

Označení Designation s RWY NR	Sklon RWY-SWY Slope of RWY-SWY	Rozměry SWY SWY dimensions (m)	Rozměry CWY CWY dimensions (m)	Rozměry vzletového a přistávacího pásu Strip dimensions (m)	Rozměry RESA RESA dimensions (m)	Prostor bez překážek OFZ	Poznámky Remarks
	7	8	9	10	11	12	13
12	-0,5% (0 m - 663 m) -0,9% (663 m - 720 m) -1,2% (720 m - 780 m) -1,5% (780 m - 1320 m) -1,1% (1320 m - 1439 m) -0,6% (1439 m - 1503 m) -0,2% (1503 m - 1626 m) +0,3% (1626 m - 1695 m) +0,5% (1695 m - 2040 m) 0,0% (2040 m - 2102 m) -0,3% (2102 m - 2160 m) -0,6% (2160 m - 2220 m) -1,1% (2220 m - 2337 m) -1,5% (2337 m - 2428 m) -2,2% (2428 m - 2580 m)	180 x 45	280 x 150	2520 x 280	140 x 90	NIL	Prostor pro odhoz podvěsu začíná 800 m za THR RWY 30 a končí 600 m před THR RWY 12 (mezi TWY C a TWY D). Jeho délka je 1000 m a šířka 40 m.
30	+1,5% (0 m - 63 m) +1,1% (63 m - 180 m) +0,6% (180 m - 240 m) 0,3% (240 m - 298 m) 0,0% (298 m - 360 m) -0,5% (360 m - 705 m) -0,3% (705 m - 774 m) +0,2% (774 m - 897 m) +0,6% (897 m - 961 m) +1,1% (961 m - 1080 m) +1,5% (1080 m - 1620 m) +1,2% (1620 m - 1680 m) +0,9% (1680 m - 1737 m) +0,5% (1737 m - 2400 m) +0,1% (2400 m - 2460 m) -1,1% (2460 m - 2580 m)	180 x 45	300 x 150	2520 x 280	140 x 90	NIL	Jettison area begins 800 m behind THR RWY 30 and ends 600 m in front of THR RWY 12 (between TWY C and TWY D). Its length is 1000 m, its breadth makes 40 m.

Záchytná zařízení / Aircraft Arresting Systems

Označení Designations RWY NR	Typ zařízení Equipment type	Umístění Location	Použití Usable	Poznámky Remarks
13	14	15	16	17
12	1 x záchytný síťový systém / net arresting NAG (P-IV/BAG 12/61QSIIM)	30 m před / before THR 12	NE / NO	
	1 x záchytné lanové zařízení / cable CAG (BAK 12) North	450 m za / behind THR 12	ANO / YES	Aktivaci zařízení požadovat 24 hodin předem. / Require equipment activation 24 hours advance.
	1 x záchytné lanové zařízení / cable CAG (BAK 12) South	460 m před / before THR 30	ANO / YES	
30	1 x záchytné lanové zařízení / cable CAG (BAK 12) South	460 m za / behind THR 30	ANO / YES	Aktivaci zařízení požadovat 24 hodin předem. / Require equipment activation 24 hours advance.
	1 x záchytné lanové zařízení / cable CAG (BAK 12) North	450 m před / before THR 12	ANO / YES	
	1 x záchytný síťový systém / net arresting NAG (P-IV/BAG 12/61QSIIM)	30 m za / behind THR 12	ANO / YES	

Poznámka / Remark: viz. / see the **AD 2.20 para 7**, mapa / chart ADC

LKNA AD 2.13 VYHLÁŠENÉ DÉLKY
LKNA AD 2.13 DECLARED DISTANCES

Označení RWY RWY Designator	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5	6
12	2400	2700	2580	2400	NIL
30	2400	2680	2580	2400	NIL

LKNA AD 2.14 PŘIBLIŽOVACÍ A DRÁHOVÁ SVĚTELNÁ SOUSTAVA
LKNA AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

Označení RWY RWY Designator	APCH LGT typ / type LEN INTST	THR LGT barva / colour WBAR	VASIS (MEHT) PAPI	TDZ LGT LEN	RCLL LEN rozestupy / spacing barva / colour INTST	REDL LEN rozestupy / spacing barva / colour INTST	RENL barva / colour WBAR	SWY LGT barva / colour	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
12	SALS 420 m LIH	zelená / green WBAR NIL	PAPI vlevo / left 3° vpravo / right 3° 12,3 m / 40,4 ft	NIL	NIL	2400 m / 60 m bílá / white FM 1800 m žlutá / yellow LIH	červená / red WBAR NIL	NIL	NIL
30	PALS CAT I 900 m LIH	zelená / green WBAR instalována / installed	PAPI vlevo / left 3° vpravo / right 3° 15,7 m / 51,5 ft	NIL	NIL	2400 m / 60 m bílá / white FM 1800 m žlutá / yellow LIH	červená / red WBAR NIL	NIL	světelná záblesková soustava / flashing light system AVBL

LKNA AD 2.15 OSTATNÍ OSVĚTLENÍ, NÁHRADNÍ ZDROJ ELEKTRICKÉ ENERGIE
LKNA AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

1	Umístění a charakteristika ABN/IBN Provozní doba ABN/IBN location, characteristics Hours of operation	NIL
2	Umístění a osvětlení LDI Umístění a osvětlení anemometru LDI location and lighting Anemometer location and lighting	LDI: NIL WDI 12: výška / height 6,75 m; 4 bílá světla / white LGT (reflektor), 1 červené světlo (překážkové návěstidlo nízké svítivosti) / red LGT (low intensity obstacle LGT); 420 m od / away from THR ve směru / along RWY 12, 105 m od osy / away from axis of RWY. WDI 30: výška / height 6,75 m; 4 bílá světla / white LGT (reflektor), 1 červené světlo (překážkové návěstidlo nízké svítivosti) / red LGT (low intensity obstacle LGT); 495 m od / away from THR ve směru / along RWY 30, 103,5 m od osy / away from axis of RWY. Anemometr / Anemometer: vlevo od / left of RWY 12, vpravo od / right of RWY 30, červené světlo / red LGT, (viz mapa AD / see AD chart).
3	Pojezdová postranní návěstidla a pojezdové osové řady a dorazy (pokud existují) TWY edge lights, centre line lights and stop bars (if any)	Postranní pojezdová návěstidla modrá, rozestup mezi návěstidly 60 m Pojezdové osové řady - NIL TWY edge lights blue, light interval of lights 60 m Centre line - NIL
4	Náhradní zdroj elektrické energie / doba potřebná na přepnutí Secondary power supply / switch-over time	Pro celou světelnou soustavu přepínací doba 15 sekund The switch over time is 15 seconds for complete lighting system
5	Poznámky Remarks	NIL

LKNA AD 2.16 PŘÍSTÁVACÍ PLOCHA PRO VRTULNÍKY

LKNA AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA

1	Zeměpisné souřadnice TLOF nebo THR FATO Coordinates TLOF or THR of FATO	TLOF H1 490937.6N 0160817.7E TLOF H2 491007.6N 0160719.2E TLOF H3 491011.8N 0160711.4E TLOF H4 491012.4N 0160715.0E TLOF H5 491021.9N 0160657.3E TLOF H6 491024.3N 0160652.8E TLOF H7 491026.0N 0160645.8E TLOF H8 491023.6N 0160626.0E TLOF H10 490945.8N 0160802.7E TLOF H11 490951.90N 0160751.60E
2	Nadmořská výška TLOF a / nebo FATO TLOF and / or FATO elevation	TLOF H1 1503 ft / 458 m TLOF H2 1532 ft / 467 m TLOF H3 1542 ft / 470 m TLOF H4 1545 ft / 471 m TLOF H5 1552 ft / 473 m TLOF H6 1555 ft / 474 m TLOF H7 1552 ft / 473 m TLOF H8 1529 ft / 466 m TLOF H10 1512 ft / 461 m TLOF H11 1508 ft / 460 m
3	Rozměry TLOF a FATO, povrch, únosnost, značení TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	TLOF H1 na / on TWY A, beton / concrete, PCN 25/R/B/W/T, střed / centre 146 m od osy / from axis RWY 30, vzdálenost / distance 12 m od / from THR RWY 30, vytyčen nepřerušovanou kružnicí bílé barvy / marked out by unbroken circle of white color; TLOF H2 mezi / between TWY C a / and TWY D tráva / grass, střed / centre 111 m od osy / from axis RWY 12, vzdálenost / distance 884 m od / from THR RWY 12, vytyčen nepřerušovaným čtvercem bílé barvy / marked out by unbroken square of white color; TLOF H3 mezi / between TWY C a / and TWY D tráva / grass, střed / centre 112 m od osy / from axis RWY 12, vzdálenost / distance 679 m od / from THR RWY 12, vytyčen nepřerušovaným čtvercem bílé barvy / marked out by unbroken square of white color; TLOF H4 na / on TWY T, beton / concrete, PCN 24/R/B/W/T, střed / centre 172 m od osy / from axis RWY 12, vzdálenost / distance 724 m od / from THR RWY 12, vytyčen nepřerušovanou kružnicí bílé barvy / marked out by unbroken circle of white color; TLOF H5 na / on TWY T, beton / concrete, PCN 24/R/B/W/T, střed / centre 172 m od osy / from axis RWY 12, vzdálenost / distance 261 m od / from THR RWY 12, vytyčen nepřerušovanou kružnicí bílé barvy / marked out by unbroken circle of white color; TLOF H6 na / on TWY T, beton / concrete, PCN 24/R/B/W/T, střed / centre 172 m od osy / from axis RWY 12, vzdálenost / distance 144 m od / from THR RWY 12, vytyčen nepřerušovanou kružnicí bílé barvy / marked out by unbroken circle of white color; TLOF H7 na / on TWY E, beton / concrete, PCN 26/R/B/W/T, střed / centre 123 m od osy / from axis RWY 12, vzdálenost / distance 0 m od / from THR RWY 12, vytyčen nepřerušovanou kružnicí bílé barvy / marked out by unbroken circle of white color; TLOF H8 262 m W před / in front of THR RWY 12, tráva / grass, střed / centre 189 m od osy / from axis RWY 12, vytyčen nepřerušovaným čtvercem bílé barvy / marked out by unbroken square of white color; TLOF H10 na / on TWY B, beton / concrete, PCN 27/R/B/W/T, střed / centre 146 m od osy / from axis RWY 30, vzdálenost / distance 420 m od / from THR RWY 30, vytyčen nepřerušovanou kružnicí bílé barvy / marked out by unbroken circle of white color, použití pouze po povolení provozovatele letiště / usage only after authorization by the airport operator; TLOF H11 na / on TWY C, beton / concrete, PCN 27/R/B/W/T, střed / centre 146 m od osy / from axis RWY 30, vzdálenost / distance 710 m od / from THR RWY 30, vytyčen nepřerušovanou kružnicí bílé barvy / designated with a white solid line circle.
4	Zeměpisný a magnetický směr FATO True and MAG BRG of FATO	TLOF H1 až / up to H11: přiblížení / approaches: 034°, 124°, 304°; vzlety / take offs: 124°, 214°, 304°.
5	Použitelné vyhlášené délky Declared distance available	NIL
6	Světelný systém pro APCH a FATO APP and FATO lighting	NIL
7	Poznámky Remarks	TLOF H1 až / up to H11: přistání a vzlety povoleny jen z visu / landings and take-offs permitted only with hovering TLOF H1 a / and H7 jsou přizpůsobeny na generický vrtulník / are adapted for use of generic helicopter CH-47 Chinook.

LKNA AD 2.17 VZDUŠNÝ PROSTOR LETOVÝCH PROVOZNÍCH SLUŽEB
LKNA AD 2.17 ATS AIRSPACE

1	Označení a vodorovné hranice Designation and lateral limits	MCTR Náměšť 491852.80N 0155718.78E - 491706.99N 0160844.23E - 491347.85N 0161506.71E - 491204.31N 0161824.29E - 490549.87N 0162246.81E - 490103.80N 0161736.85E - 490259.79N 0160726.79E - 490847.78N 0155647.80E - 491448.80N 0155205.75E - 491702.65N 0155459.31E - 491852.80N 0155718.78E
2	Vertikální hranice Vertical limits	3000 ft AMSL / GND
3	Klasifikace vzdušného prostoru Airspace classification	D
4	Volací znak stanoviště ATS Jazyk(y) ATS unit call sign Language(s)	NÁMĚŠŤ VĚŽ / NAMEST TOWER CZE, ENG
5	Převodní výška Transition altitude	5000 ft AMSL
6	Poznámky Remarks	MTMA Náměšť viz / see ENR 2.1 Je-li MTWR mimo provoz, MCTR zaniká, třída vzdušného prostoru se mění na G a E. ATS jsou poskytovány příslušnými stanovišti dle prostoru jejich zodpovědnosti. If MTWR is out of service, MTCR expires, the airspace class changes to G and E. ATS are provided by appropriate units according to their area of responsibility

LKNA AD 2.18 SPOJOVACÍ ZAŘÍZENÍ LETOVÝCH PROVOZNÍCH SLUŽEB
LKNA 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
TWR	NÁMĚŠŤ VĚŽ / NAMEST TOWER	126.505	H24	SRE, SSR k dispozici / available
		121.180	H24	Záloha / Reserve
		121.500 MHz	H24	Tísňový kmitočet / Emergency FREQ
		243.000 MHz	H24	Tísňový kmitočet / Emergency FREQ
APP	NÁMĚŠŤ RADAR	118.155	H24	SRE, SSR k dispozici / available
		266.200 MHz	H24	Záloha / Reserve; Pouze pro / Only for MIL ACFT
		121.500 MHz	H24	Tísňový kmitočet / Emergency FREQ
PAR	NÁMĚŠŤ PŘESNÝ / NAMEST PRECISION	283.900 MHz	O/R	Pouze pro / Only for MIL ACFT; PAR k dispozici / available 30 min předem / in advance
		123.300 MHz	O/R	Záloha / Reserve; Pouze pro / Only for MIL ACFT 30 min předem / in advance

LKNA AD 2.19 RADIONAVIGAČNÍ A PŘÍSTÁVACÍ ZAŘÍZENÍ
LKNA 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
NDB	LA	514.5 kHz	V provozu pokud je RWY 30 v používání. Operating when RWY 30 is in use.	490811.42N 0161046.60E		4,006 km k / to THR RWY 30
MKR/OM	čárky / dashes	75 MHz		490811.705N 0161046.294E		
L	L	362 kHz	V provozu pokud je RWY 30 v používání. Operating when RWY 30 is in use.	490901.91N 0160912.82E		1,550 km k / to THR RWY 30
MKR/MM	čárka-tečka/ dash-dot	75 MHz		490901.931N 0160912.534E		
NDB	XU	563 kHz	V provozu pokud je RWY 12 v používání. Operating when RWY 12 is in use.	491150.11N 0160400.44E		4,238 km k / to THR RWY 12
MKR/OM	čárky / dashes	75 MHz		491150.11N 0160400.29E		
L	X	362 kHz	V provozu pokud je RWY 12 v používání. Operating when RWY 12 is in use.	491051.58N 0160548.58E		1,396 km k / to THR RWY 12
MKR/MM	čárka-tečka/ dash-dot	75 MHz		491051.75N 0160548.48E		
LOC 30 ILS CAT I	LA	111.350 MHz	H24	491030.88N 0160627.20E		304° MAG
GP 30		332.150 MHz	H24	490936.33N 0160758.51E		304° MAG Sestupový úhel je / Glide path angle is 3° Referenční výška ILS je / ILS reference datum height is 52.5 ft
DME 30	LA	111.350 MHz (CH 50Y)	H24	490936.32N 0160758.51E	1555 ft	Zařízení sdružené s ILS 30 Dosah 25 NM Equipment associated with ILS 30 Range 25 NM
TACAN	NAS	(39X)	H24	490954.28N 0160722.68E	1542 ft	Dosah: 40 NM / Range: 40 NM

LKNA AD 2.20 PRAVIDLA PRO MÍSTNÍ PROVOZ
LKNA AD 2.20 LOCAL TRAFFIC REGULATIONS
2.20.1 Časové relace organizování letové směny

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

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

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

2.20.2 Místní omezení letového provozu

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

2.20.3 Pojždění a parkování letadel

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

2.20.1 Flying time frame

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

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

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

2.20.2 Local traffic restrictions

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

2.20.3 Aircraft taxiing and parking

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

2.20.3.2 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 vyhnutí se střetu s jinými letadly, vozidly, osobami nebo předměty na odbavovací ploše.

2.20.3.3 Pojiždění z odbavovacích ploch na RWY12/30 je vedeno po betonových a asfaltových TWYs (viz. **LKNA AD 2.8**).

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

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

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

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

2.20.4 Provoz kritických typů letadel

2.20.4.1 Kritické typy letadel

Za níže uvedených podmínek je povolen provoz do velikosti typů C-130, C-160, A-319, A-400M.

2.20.4.2 Únosnost (PCN) RWY, TWY, APN

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

2.20.4.3 TWY

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

2.20.4.4 Trasa pojiždění pro kritické typy letadel

Pro kritické typy letadel jsou použitelné plochy: RWY12/30, TWY E, TWY T přilehlá k APN M, viz. mapa (LKNA AD 2-20).

2.20.4.5 Vedení pojiždění, Marshalling

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

2.20.4.6 Kategorie letiště pro účely záchranné a požární služby

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

2.20.5 Postupy ATS

2.20.5.1 Rozstupy mezi zvláštními lety VFR

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

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

2.20.3.3 Taxiing from aprons to RWY12/30 is led along concrete and asphalt TWYs (see **LKNA AD 2.8**).

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

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

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

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

2.20.4 Operations of critical aircraft types

2.20.4.1 Critical aircraft types

Under conditions described below operation of aircraft up to size of C-130, C-160, A-319, A-400M is allowed.

2.20.4.2 Strength (PCN) of RWY, TWY, APN

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

2.20.4.3 TWY

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

2.20.4.4 Taxi route for critical types of aircraft

Usable areas for critical types of aircraft are: RWY12/30, TWY E, TWY T adjacent to APN M, see the chart (LKNA AD 2-20).

2.20.4.5 Guidance of taxiing, Marshalling

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

2.20.4.6 Aerodrome category for purpose of rescue and fire-fighting services

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

2.20.5 ATS procedures

2.20.5.1 Special VFR flights separation

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

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

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

2.20.5.3 Postupy k zajištění rozstupů mezi vrtulníky, provádějí zvláštní lety VFR do výšky 1000 FT AGL a lety IFR

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

- a) když vrtulník křížuje RWY dříve, než přilétávající letadlo IFR mine fix ve vzdálenosti 4 NM od prahu RWY, přičemž trať letu musí vést ve směru odchýleném nejméně 45° od obráceného směru přiblížení. Nelze-li čas křížování RWY s dostatečnou přesností určit, odlétávajícímu vrtulníku se nepovolí vzlet. Má-li být RWY křížována po vzletu nebo přistání letadla IFR, smí se povolit křížování RWY bezprostředně po minutí. Probíhá-li křížování RWY po minutí vzlétávajícího nebo přistávajícího letadla kategorie M a/nebo H pod jeho trajektorii letu, musí být pilot vrtulníku upozorněn na turbulenci v úplavu (platí i v případě normálního letu VFR);
- b) nebo když je použito snížení minim rozstupů v blízkosti letiště a to tak, že:
 - a) letištní řidič nepřetržitě vidí každé letadlo a může tak zajistit odpovídající rozstupy; nebo
 - b) piloti nepřetržitě vidí všechna ostatní letadla a ohlásí, že sami mohou dodržovat vlastní rozstupy; nebo
 - c) letí-li dvě letadla za sebou a pilot vzadu hlásí, že druhé letadlo je v dohledu a že může udržovat rozstupy.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- a) if the helicopter crosses RWY prior to the IFR flight passes the fix in the distance of 4 NM from RWY THR, where the flight path shall be deviated at least 45° from the reversed approach direction. If the expected time of crossing the RWY can not be determined with sufficient accuracy, the departing helicopter shall not be cleared to take-off. If the RWY should be crossed after the take-off or landing of the IFR aircraft, the crossing of RWY may be cleared immediately after passing. If the RWY should be crossed after passing of departing or landing IFR flight of category M and/or H below the its flight trajectory, the helicopter pilot shall be informed about wake turbulence (also valid for regular VFR flights)
- b) or if the reduced separation minima is used in the aerodrome vicinity provided that:
 - a) the aerodrome air traffic controllers have constant visual contact with every aircraft and thus are able to provide adequate separation; or
 - b) pilots have constant visual contact with all other aircraft and report they are able to maintain their own separation; or
 - c) two aircraft flying consecutively and the pilot behind flying aircraft reports having the front aircraft in sight and being able to maintain the separation.

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

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

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

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

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

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

Poznámka: Turbulence v úplavu se vyskytuje pouze za letadlem ve stejné výšce a níže, přičemž její vliv se uvažuje do 1000 ft pod letadlem. Z toho vyplývá, že za přistávajícím letadlem se nad RWY může vyskytovat turbulence v úplavu pouze mezi THR a bodem dotyku, přičemž výška přistávajícího letadla nad THR by měla být v rozmezí cca 50 ft až 160 ft a rychle se snižuje. Při křížování dráhy se proto nepředpokládá, že by vrtulník tímto prostorem proletěl. Tam, kde je předpoklad, že by vrtulník mohl takovým prostorem proletět, musí být letové povolení k přiblížení vrtulníku na prostor dotyku a odpoutání vrtulníku (TLOF) vydáno tak, aby vrtulník nevlétnul do prostoru turbulence v úplavu např. stanovením požadované výšky nad RWY, nebo křížováním RWY za bodem dotyku letadla které přistálo.

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

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

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

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

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

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

2.20.5.5.3 Přistávací místa na RWY 12 pro vrtulníky využívající stejnou dráhu za použití snížených minim rozstupu pro přistání a vzlet z visu jsou určena v opačném pořadí, než je uvedeno v **LKNA AD 2.20 para 5.5.2**.

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

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

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

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

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

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

Note: Wake turbulence only occurs behind an aircraft at the same level or below where its impact is being considered up to 1000 ft below the aircraft. It follows that the wake turbulence over RWY behind landing aircraft may only occur between the THR and touchdown point, where the height of the landing aircraft above THR should be in range from 50 ft to 160 ft and rapidly decreases. Therefore the helicopter is not expected to pass through this area when crossing the RWY. Where there is a presumption that a helicopter could pass through such area, the clearance to approach the touchdown and lift-off areas (TLOF) shall be issued in the way the helicopter avoids the wake turbulence area, for example by by setting the required height over RWY or crossing the RWY behind the touchdown point of an aircraft which has landed.

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

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

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

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

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

2.20.5.5.3 Landing places on RWY 12 for the helicopters using the same runway under reduced separation minima for landing and take-off are determined in reverse order to that specified in **LKNA AD 2.20 para 5.5.2**.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.20.5.6.1 Snížená minima rozstupu mezi vrtulníky využívajícími stejnou dráhu lze aplikovat ve dne i v noci na RWY12/30 pro lety VFR, zvláštními lety VFR a IFR.

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

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

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

2.20.5.6.3.1 Dráha je rozdělena na dva úseky úrovní FOXTROT. Přistání vrtulníku s dojezdem lze povolit do prvního úseku dráhy od začátku RWY12/30 do úrovně FOXTROT, i když je druhá polovina dráhy od úrovně FOXTROT do konce RWY12/30 obsazena jiným vrtulníkem, při dodržení vzdálenosti nejméně 1000 m.

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

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

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

2.20.6 Požární asistence při spouštění

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

2.20.7 Použití lanového záchytného zařízení

2.20.7.1 Maximální povolená rychlost pro přejetí lana je 30 km/h.

2.20.7.2 Letový provoz bude ŘLP informovat o natažení lana přes RWY. PIC si vyhodnotí, zda je RWY vhodná pro použití.

2.20.7.3 Doba nutná pro změnu stavu lana je 30 min.

2.20.7.4 Lano je nataženo přes RWY 30 min před plánovaným časem přiletu.

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

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

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

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

2.20.5.6.1 Reduced separation minima between helicopters using the same runway can be applied in day and at night on RWY12/30 for VFR flights, special VFR and IFR flights.

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

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

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

2.20.5.6.3.1 The runway is divided into two sections by FOXTROT level. Running/roll-on landing of helicopter may be cleared on the first runway section from RWY12/30 threshold to FOXTROT level even if the second section of the runway from FOXTROT level to the end of RWY12/30 is occupied by another helicopter while keeping the distance of at least 1000 m.

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

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

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

2.20.6 Fire assistance for start-up

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

2.20.7 Use of Rope Arresting System

2.20.7.1 The maximum permitted speed for crossing the rope is 30 km/h.

2.20.7.2 ATC will inform the flight operations about the rope being stretched across the runway. The PIC will assess whether the runway is suitable for use.

2.20.7.3 The time required to change the state of the rope is 30 minutes.

2.20.7.4 The rope is stretched across the runway 30 minutes before the scheduled arrival time.

2.20.7.5 V případě požadavku na BAK 12 SmartArrest pro náhradní letiště uvede PIC v PPR časové okno, během kterého bude lano připraveno k záchytu.

2.20.7.6 Natažený kabel přes RWY neovlivňuje provoz vrtulníků na RWY.

2.20.7.5 In case of a request for BAK 12 SmartArrest for an alternate airport, the PIC will state the time window in the PPR during which the rope will be prepared for recovery.

2.20.7.6 The stretched cable across the runway does not affect helicopter operations on the runway.

LKNA AD 2.21 POSTUPY PRO OMEZENÍ HLUKU

Níže uvedená omezení se nevztahují na lety v rámci SAR.

2.21.1 Omezení letových postupů

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

2.21.2 Omezení pozemního provozu a zkoušek letecké techniky

2.21.2.1 Místa k provádění motorových zkoušek:

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

LKNA AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

The following limitations don't apply to SAR flights.

2.21.1 Flight procedures restriction

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

2.21.2 Ground operations and testing restriction

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

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

LKNA AD 2.22 LETOVÉ POSTUPY

2.22.1 Všeobecně

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

- a) letadla Armády České republiky
- b) vojenská letadla jiných států (bez rozdílů kategorie)

LKNA AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

2.22.1 General

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

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

2.22.2 Postupy pro IFR lety

2.22.2.1 Vyčkávání

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

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

2.22.2 Procedures for IFR flights

2.22.2.1 Holding

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

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

2.22.2.2 Přiblížení

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

2.22.2.2.2 Přiblížení okruhem

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

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

2.22.2.2 Approaches

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

2.22.2.2.2 Visual manoeuvring (circling approach)

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

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

2.22.2.3 Odlety

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

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

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

2.22.2.3 Departures

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

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

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

ARP 49°09'58,35"N
016°07'27,78"E

AD ELEV
1547 ft / 471,5 m

RADAR 118,155
266,200 reserve

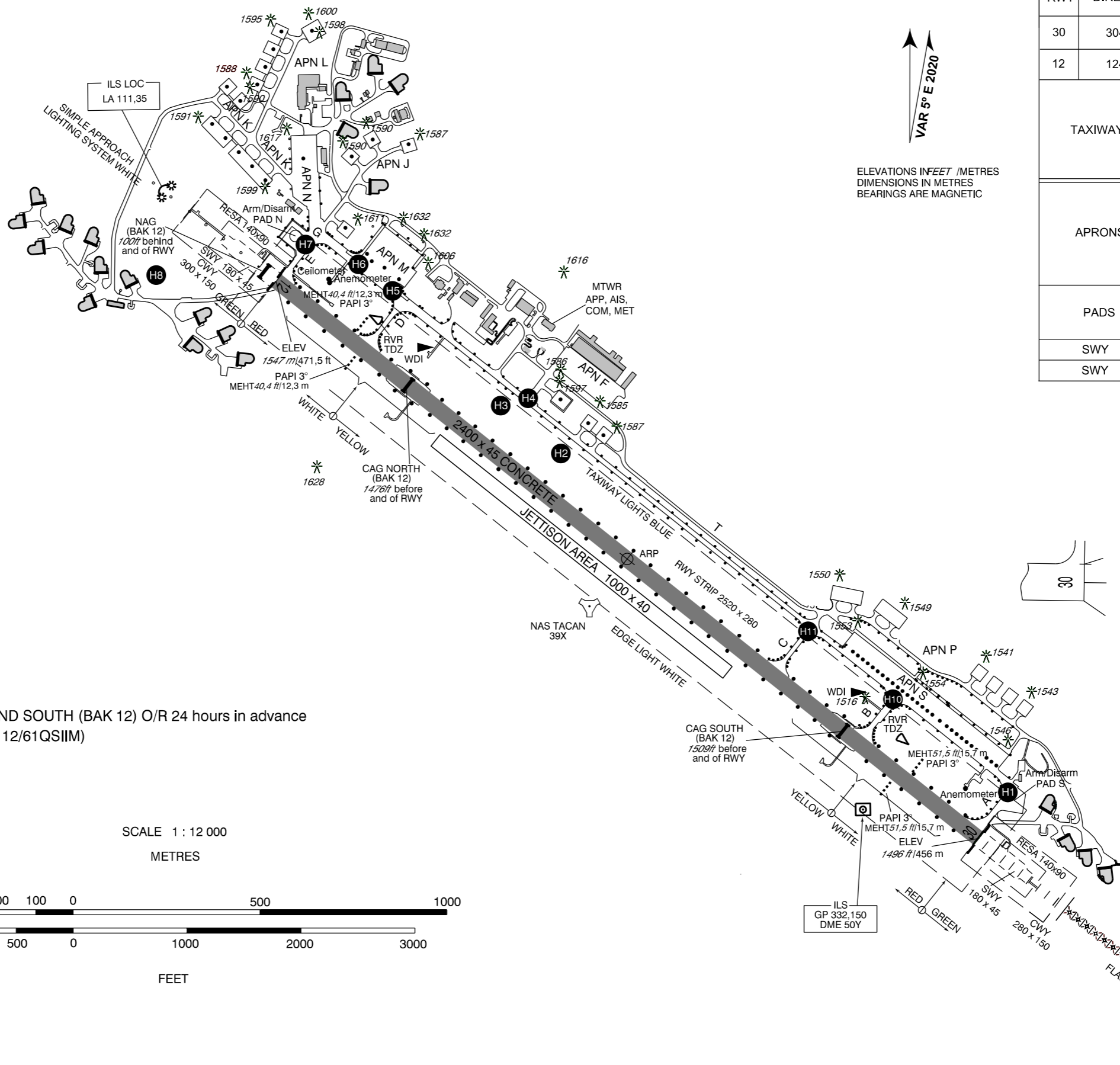
PRECISION 283,900
123,300 reserve

TOWER 126,505
121,180 reserve

GROUND -
-

AERODROME CHART - ICAO NÁMEŠŤ

RWY	DIRECTION	THR	BEARING STRENGTH
30	304°	49°09'33,73"N 016°08'13,58"E	PCN 29/R/B/W/T
12	124°	49°10'22,96"N 016°06'41,95E	
TAXIWAYS		TWY A TWY B TWY C TWY D TWY E TWY G TWY T	PCN 25/R/B/W/T PCN 27/R/B/W/T PCN 25/R/B/W/T PCN 23/R/B/W/T PCN 26/R/B/W/T PCN 22/R/C/W/T PCN 24/R/B/W/T
APRONS		APN M APN S APN N APN F APN J APN K APN L APN P	PCN 41/R/A/W/T PCN 41/R/B/W/T PCN 25/R/B/W/T PCN 35/R/A/W/T 13000 kg / 0,8 MPa
PADS		Arm/Disarm PAD N Arm/Disarm PAD S	PCN 49/R/A/W/T PCN 52/R/A/W/T
SWY		12	PCN 15/F/C/X/T
SWY		30	PCN 12/F/C/X/T

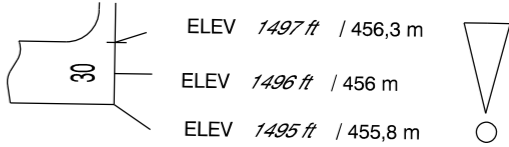
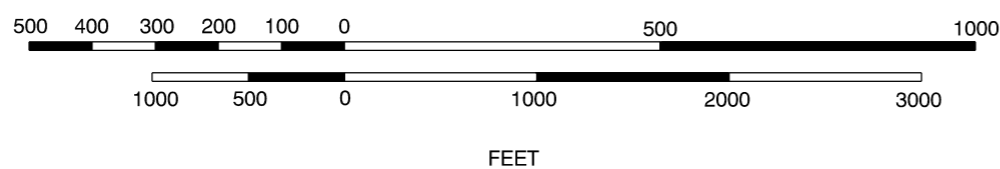


ELEVATIONS IN FEET / METRES
DIMENSIONS IN METRES
BEARINGS ARE MAGNETIC



CAG NORTH AND SOUTH (BAK 12) O/R 24 hours in advance
NAG (P-IV/BAK 12/61QSIIM)

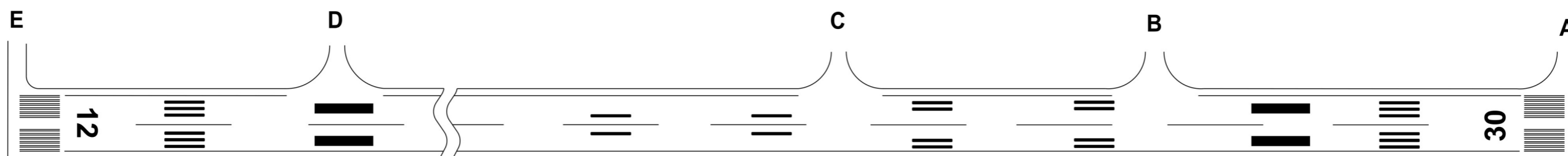
SCALE 1 : 12 000
METRES



change: Aircraft Arresting Systems

AERODROME CHART - ICAO - MARKINGS ON MANOEUVRING AREA

NÁMĚŠŤ



change: new layout;
previous change: chart revision



2	Vyprošťovací zařízení Rescue equipment	3 x vyprošťovací hydraulické zařízení / rescue hydraulic equipment LUCAS, WEBER, 5 x rozbrušovací pila / abrasive saw HUSQVARNA, 6 x variabilní ruční vyprošťovací nástroj / variable handheld salvage tool, nízkotlaké zvedací vaky / low-pressure lifting bags (nosnost / lifting capacity 43 t), vysokotlaké zvedací vaky R2s systém / high-pressure lifting bags R2s system (nosnost / lifting capacity 22,5 t), pomocné prostředky pro zdvihání letadel / auxiliary equipment for aircraft lifting Kompletní seznam prostředků pro odstraňování letadel neschopných pohybu je na vyžádání u provozovatele letiště / Complete list of equipment for non-mobile aircraft removal on request at the airport operator: ☎ +420 597 471 122, ☎ +420 725 559 005, ✉ operation@airport-ostava.cz
3	Možnosti odstranění nezpůsobilých letadel Capability for removal of disabled aircraft	Činnosti spojené s odstraňováním letadel neschopných pohybu jsou koordinovány provozovatelem letiště / Activities related to non-mobile aircraft removal are coordinated with the airport operator: ☎ +420 597 471 122, ☎ +420 725 559 005, ✉ operation@airport-ostava.cz Vyprošťování letadel až do velikosti B747 podle konkrétní situace / Aircraft rescue up to B747 size depends on particular situation
4	Poznámky Remarks	NIL

LKMT AD 2.7 HODNOCENÍ A HLÁŠENÍ STAVU POVRCHU DRÁHY A SNĚHOVÝ PLÁN

LKMT AD 2.7 RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN

1	Typ(y) odklízecího zařízení Type(s) of clearing equipment	6 kombinovaných vozidlových pluhů, zametačů, ofukovačů / combined snow ploughs, sweepers, blowers, 2 sněhové frézy / snow cutters, 4 traktory-pluhy / tractor-ploughs, 1 vozidlový pluh / snow plough, 1 sypač / gritter, 1 vůz pro postřik / sprinkle truck, 1 SARSYS SVFT
2	Priority odklizení Clearance priorities	RWY 04/22, TWY's, APN
3	Použití materiálu pro úpravu povrchu pohybových ploch Use of material for movement area surface treatment	UREA
4	Speciálně upravené zimní dráhy Specially prepared winter runways	N/A
5	Poznámky Remarks	NIL

LKMT AD 2.8 ÚDAJE O ODBAVOVACÍCH PLOCHÁCH, POJEZDOVÝCH DRAHÁCH A UMÍSTĚNÍ KONTROLNÍCH BODŮ

LKMT AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA

1	Povrch a únosnost odbavovacích ploch Apron surface and strength	CENTRÁLNÍ / CENTRAL: Asfaltobeton / Concrete and asphalt PCN 43/R/B/W/T JÍŽNÍ / SOUTH: Beton / Concrete PCN 40/R/B/W/T JÍŽNÍ 3 / SOUTH 3: Beton / Concrete PCN 65/R/A/X/T SEVER 1 / NORTH 1: Beton / Concrete SEVER 2 / NORTH 2: Asfalt / Asphalt LET'S FLY: Asfaltobeton / Concrete and asphalt PCN 10/F/C/X/U ELMONTEX: Beton / Concrete PCN 34/R/B/W/T
2	Šířka, povrch a únosnost pojezdových drah Taxiway width, surface and strength	TWY A (kódové písmeno D / code letter D) Únosnost / Strength: PCN 42/R/B/W/T Šířka / Width: 21 m Beton / Concrete + 5.6 m méně únosný živičný pás po stranách / bituminous shoulder with lower strength TWY B (kódové písmeno D / code letter D) Únosnost / Strength: PCN 42/R/B/W/T Šířka / Width: 21 m Beton / Concrete + 5.6 m méně únosný živičný pás po stranách / bituminous shoulder with lower strength Při LVO použitelná pouze pro opuštění RWY / During LVO usable only for RWY vacating TWY C (kódové písmeno D / code letter D) Únosnost / Strength: PCN 47/R/B/W/T Šířka / Width: 21 m Beton / Concrete + 5.6 m méně únosný živičný pás po stranách / bituminous shoulder with lower strength Při LVO použitelná pouze pro opuštění RWY / During LVO usable only for RWY vacating TWY D (kódové písmeno D / code letter D) Únosnost / Strength: PCN 34/R/B/W/T Šířka / Width: 21 m Beton / Concrete + 5.6 m méně únosný živičný pás po stranách / bituminous shoulder with lower strength Při LVO použitelná pouze pro opuštění RWY / During LVO usable only for RWY vacating TWY E (kódové písmeno E / code letter E) Únosnost / Strength: PCN 37/R/B/W/T Šířka / Width: 23 m Beton / Concrete + 10.5 m méně únosný živičný pás po stranách / bituminous shoulder with lower strength TWY F (kódové písmeno D / code letter D) Únosnost / Strength: PCN 43/R/B/W/T Šířka / Width: 21 m Beton / Concrete + 5.6 m méně únosný živičný pás po stranách / bituminous shoulder with lower strength TWY G (kódové písmeno D / code letter D) Únosnost / Strength: PCN 42/R/B/W/T Šířka / Width: 32 m Beton / Concrete Použití jen se souhlasem provozovatele / Can be use only with the operator approval
3	Umístění a nadmořská výška kontrolních bodů pro nastavení výškoměru Altimeter checkpoint location and elevation	APN CENTRÁLNÍ / CENTRAL: ELEV 820 ft / 250 m
4	Umístění kontrolních bodů VOR/INS VOR/INS checkpoints	viz / see AD 2-LKMT-2-3 a / and AD 2-LKMT-2-5
5	Poznámky Remarks	NIL

LKMT AD 2.9 SYSTÉM VEDENÍ A ŘÍZENÍ POHYBU NA PLOŠE A ZNAČENÍ
LKMT AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS

1	Použití značení stání letadel, pojezdové vodící značky a vizuální navigační/parkovací systém pro jednotlivá stání letadel Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands	Značení stání letadel na všech odbavovacích plochách. Prosvětlené příkazové a informační znaky. Aircraft stands marking on all aprons. Illuminated mandatory instruction and information signs.
2	RWY a TWY - značky a světelné značení RWY and TWY markings and LGT	RWY Značení: poznávací, osová, prahové, zaměřovacího bodu, dotykového pásma, postranní dráhové. Marking: designation, centre line, threshold, aiming point, touchdown zone, runway side stripe Světelná návěstidla: postranní dráhová návěstidla, prahová návěstidla a vnější polopříčky (pouze RWY 22), koncová návěstidla, osová návěstidla, návěstidla dotykové zóny (pouze RWY 22) Lights: runway edge, runway threshold and wing bar (only RWY 22), runway end, runway centre line, runway touchdown zone (only RWY 22) TWY Značení: osová značení, postranní značení, značení vyčkávacích míst a výstražné značení na všech kříženích TWY/RWY, značení mezilehlých vyčkávacích míst na kříženích TWY/TWY – viz AD 2-LKMT-2-1 Marking: taxiway centre line, edge, holding position marking and warning marking on all TWY/RWY intersections, intermediate holding position marking on all TWY/TWY intersections – see AD 2-LKMT-2-1 Světelná návěstidla: osová návěstidla, návěstidla mezilehlých vyčkávacích míst, stop příčky, dráhová ochranná návěstidla na všech TWY s výjimkou TWY G – viz AD 2-LKMT-2-1 Lights: taxiway centre line lights, lights on intermediate holding positions, stop bars, RWY guard lights on all TWYs with exception of TWY G – see AD 2-LKMT-2-1
3	Stop příčky Stop bars	Na / On TWY A, B, C, D, E stop příčky v kombinaci s dvojicí nadzemních návěstidel, dráhová ochranná návěstidla / stop bars in combination with two overground lights, runway guard lights
4	Poznámky Remarks	NIL

LKMT AD 2.10 LETIŠTNÍ PŘEKÁŽKY
LKMT AD 2.10 AERODROME OBSTACLES

Překážky jsou volně dostupné v elektronické formě na / Obstacles are freely available in electronic form on

https://aim.rlp.cz/ais_data/aip/data/valid/a2-mt-obst.htm

LKMT AD 2.11 POSKYTOVANÉ METEOROLOGICKÉ INFORMACE
LKMT AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1	Příslušná meteorologická služebna Associated MET Office	OSTRAVA/Mošnov
2	Provozní doba MET služebna poskytující informace mimo provozní dobu Hours of service MET Office outside hours	H 24
3	Služebna odpovědná za přípravu předpovědí TAF Období platnosti, interval vydávání Office responsible for TAF preparation Periods of validity, interval of issuance	OSTRAVA 24 HR, vydáván každých / issued at intervals of 6 HR v / at 0500, 1100, 1700, 2300
4	Druhy přistávacích předpovědí Interval vydávání Trend forecast Interval of issuance	NIL
5	Způsob poskytování briefingu/konzultace Briefing/consultation provided	Self-briefing, pomocí webového rozhraní IBS / via IBS system web interface (http://ibs.rlp.cz/) nebo telefonicky / or by phone (viz / see GEN 3.5 para 4).
6	Letová dokumentace Používaný jazyk(y) Flight documentation Language(s) used	Viz řádek / See line 5 Anglický, český / English, Czech
7	Mapy a další informace k dispozici pro briefing nebo konzultaci Charts and other information available for briefing or consultation	Všechny standardní W/T, SW mapy, mapy relativní vlhkosti a produkty z WAFS, dále mapy W/T 2000 ft a W/T 3000 ft, SWL mapa, OPMET data. All standard WAFS charts (W/T, SW, Relative humidity) and products, plus W/T 2000 ft, W/T 3000 ft, and SWL chart, OPMET data.
8	Pomocné vybavení k dispozici pro poskytování informací Supplementary equipment available for providing information	NIL
9	Stanoviště ATS kterým jsou informace poskytovány ATS units provided with information	ACC PRAHA, TWR
10	Doplňující informace (omezení služby atd.) Additional information (limitation of service, etc.)	☎ +420 597 471 131, ☎ +420 602 558 465

K provedení vizuálního odletu

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

2.22.2.3.8.2 Všesměrové odlety

Všesměrové odlety jsou povoleny ve dne i v noci.

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

2.22.2.4 Přiblížení okruhem

2.22.2.4.1 OCA pro RWY 04/22 - viz mapy přiblížení podle přístrojů - ICAO.

2.22.2.5 POSTUPY ZA NÍZKÉ DOHLEDNOSTI (LVP)**2.22.2.5.1 Popis zařízení**

2.22.2.5.1.1 RWY 22 je vybavena ILS a je schválena pro provoz za meteorologických podmínek CAT II a III a pro vzlety za nízké dohlednosti (LVTO) včetně řízených vzletů při RVR nižší než 125 m.

2.22.2.5.1.2 Pro vzlety za nízké dohlednosti (LVTO) je použitelná také RWY 04.

2.22.2.5.2 Kritéria pro zahájení a ukončení postupů za nízké dohlednosti (LVP)

2.22.2.5.2.1 Postupy LVP budou zahájeny, jestliže je RVR TDZ a/nebo MID a/nebo END 550 m a nižší a/nebo CLD base je nižší než 250 ft.

2.22.2.5.2.2 Postupy LVP budou ukončeny, jestliže je RVR nad 550 m a současně základna oblačnosti nad 250 ft a vyšší s trvalou vzestupnou tendencí.

2.22.2.5.3 Podrobnosti o uvolnění RWY

2.22.2.5.3.1 Letadla přistávající na RWY 22 mohou použít pro uvolnění RWY jakoukoli TWY (TWY A, B, C, D, E) kromě TWY G, která není určena pro provoz za LVP.

2.22.2.5.4 Podrobnosti o použitelných vyčkávacích místech

2.22.2.5.4.1 Odlétávající letadla musí pro vzlet z RWY 04 nebo RWY 22 používat vyčkávací místo CAT II/III na TWY A, B, C, D, E.

2.22.2.5.4.2 Piloti musí před vjezdem na odbavovací plochu na kmitočtu TWR oznámit, že mají vozidlo FOLLOW ME v dohledu.

2.22.2.5.5 Řízení letadel na APN

2.22.2.5.5.1 V případě provozu za nízké dohlednosti je letadlo na odbavovací ploše zavedeno na příslušné stání vozidlem FOLLOW ME a bude mu poskytnuta služba řízení v místě stání.

2.22.2.5.6 Popis LVP

2.22.2.5.6.1 CAT II/III Přiblížení a Přistání

- a) Piloti budou vysíláním ATIS nebo RTF informováni o zahájení provozu Postupů LVP.
- b) Letadlo bude vektorováno do ILS minimálně ve vzdálenosti 3 NM před bodem FAF.

To execute a visual departure

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

2.22.2.3.8.2 Omnidirectional departures

Omnidirectional departures are permitted during daytime and nighttime.

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

2.22.2.4 Visual manoeuvring (circling)

2.22.2.4.1 OCA for RWY 04/22 - see Instrument Approach Charts - ICAO.

2.22.2.5 LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)**2.22.2.5.1 Description of facilities**

2.22.2.5.1.1 RWY 22 is equipped with ILS and is approved for Low Visibility Procedures (LVP) CAT II and III and for Low Visibility Take-Off (LVTO) including controlled take-offs when RVR is lower than 125 m.

2.22.2.5.1.2 RWY 04 is usable for Low Visibility Take-off (LVTO).

2.22.2.5.2 Criteria for the initiation and termination of Low Visibility Procedures (LVP)

2.22.2.5.2.1 Low Visibility Procedures will be initiated if the RVR TDZ and/or MID and/or END is 550 m or less and/or CLD base is lower than 250 ft.

2.22.2.5.2.2 Low Visibility Procedures will be terminated when the RVR is higher than 550 m and at the same time the cloud base is 250 ft and more with the permanent upward tendency.

2.22.2.5.3 Details of runway exits

2.22.2.5.3.1 Aircraft landing on RWY 22 may vacate the RWY via any TWY (TWY A, B, C, D, E) except TWY G, which is not stated for usage during LVP.

2.22.2.5.4 Details of holding points to be used

2.22.2.5.4.1 Aircraft departing from RWY 04 or RWY 22 shall use the CAT II/III holding points on TWY A, B, C, D, E.

2.22.2.5.4.2 Pilots shall report on TWR frequency that they have got FOLLOW ME car in sight before entering to apron.

2.22.2.5.5 Control of aircraft on APN

2.22.2.5.5.1 In case of Low Visibility Operation the aircraft on the apron is led by FOLLOW ME car to the appropriate stand and the control service will be provided to the aircraft in position of the stand.

2.22.2.5.6 Description of LVP

2.22.2.5.6.1 CAT II/III Approach and Landing

- a) Pilots will be informed by ATIS or RTF broadcasting about initiation of operation of LVP.
- b) Aircraft will be vectored to intercept the ILS at least 3 NM before FAF

c) Ochranná zóna ILS bude chráněna, jestliže je přistávající letadlo ve vzdálenosti 2 NM a méně od bodu dotyku. Pro tyto účely bude ATC zajišťovat odpovídající rozstupy mezi letadly na konečném přiblížení. Předpokládá se, že provoz LVP/CAT II/III bude dostatečný rozstup 8 NM.

c) The localiser sensitive area will be protected when a landing aircraft is within 2 NM from touchdown. For these purposes ATC will provide appropriate separation between aircraft on final approach. For LVP/CAT II/III operations the separation of 8 NM is supposed to be sufficient.

2.22.2.5.7 Degradace postupů LVP a informace o poruchách

2.22.2.5.7 Downgrade of LVP procedures and information about malfunction

Porucha nebo výpadek zařízení / Malfunction or failure of equipment	Degradace / Degradation
Náhradní zdroj elektrické energie pro / Power supply for SSZ	Provoz LVP není k dispozici / LVP operation is not available
Letištní monitorovací systém / Aerodrome monitoring system	Provoz LVP není k dispozici / LVP operation is not available
Narušení perimetru letiště nebo ochranné zóny RWY / Disturbance of perimeter of AD or RWY's sensitive area	Provoz LVP není k dispozici / LVP operation is not available
Všechny měřiče dráhové dohlednosti / All meters of RWY visibility RVR	Provoz LVP není k dispozici / LVP operation is not available
LOC 22	NPA, řízený vzlet není povolen / NPA, the controlled takeoff is not allowed
GP 22	NPA
FFM	CAT II, řízený vzlet není povolen / CAT II, the controlled takeoff is not allowed

2.22.2.5.8 Další informace

2.22.2.5.8 Other information

2.22.2.5.8.1 Řízený vzlet za nízké dohlednosti je povolen pro vzlety z RWY 22.

2.22.2.5.8.1 Guided take offs is permitted in LVTO for takeoffs from RWY 22.

2.22.2.5.8.2 Záblesková návěstidla pro RWY 22 jsou při provozu LVP zapínána pouze na vyžádání.

2.22.2.5.8.2 Strobe lighting for RWY 22 is turned on, when CAT II and III operations are in progress, only on request.

2.22.2.5.8.3 Současný vstup na RWY 22 při provozu LVP není povolen.

2.22.2.5.8.3 Simultaneous line-up RWY 22 is not permitted in LVP.

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

2.22.2.6 Operation of Mode S and/or Mode A/C transponders when the aircraft is on the ground

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

2.22.2.6.1 OSTRAVA/Mošnov Airport has installed an improved surface surveillance system, using Mode S and Mode A/C multilateration.

2.22.2.6.2 Provozovatelé letadel využívající letiště OSTRAVA/Mošnov by měli zajistit, aby palubní odpovídače Módu S byly schopné provozu, když je letadlo na zemi a v případě, že není letadlo vybaveno Módem S, ponechat zapnutý odpovídač Módu A/C.

2.22.2.6.2 Aircraft operators intending to use OSTRAVA/Mošnov airport should ensure that the Mode S transponders are able to operate when the aircraft is on the ground, and in case when the aircraft is not equipped with Mode S, let switch on Mode A/C transponder.

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

2.22.2.6.3 The flight crew should select XPNDR, or the equivalent according to specific installation, AUTO if available, not OFF or STDBY, and the assigned Mode A code:

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

- when requesting push back or taxi, whichever is earlier,
- after landing, continuously until the aircraft is fully parked on stand.

2.22.2.6.4 Posádka letadla vybaveného odpovídačem s možností nastavení identifikace by měla tuto identifikaci také nastavit. Nastavení odpovídá identifikaci letadla podle pole 7 letového plánu (např. BAW123, CSA456).

2.22.2.6.4 The flight crew of aircraft equipped with Mode A and Mode S having an aircraft identification feature should also set the aircraft identification. This setting is the aircraft identification specified in item 7 of the ICAO ATC flight plan (e.g. BAW123, CSA456).

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

2.22.2.6.5 The aircraft identification should be entered from request for push back or taxi, whichever is earlier, through the FMS or the Transponder Control Panel.

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

2.22.2.6.6 During parking the flight crew has to set up Mode A code 0000 and subsequently set up Mode S and/or Mode A/C transponder position OFF.

2.22.3 PŘEHLEDOVÉ SLUŽBY ATS A POSTUPY

2.22.3 ATS SURVEILLANCE SERVICES AND PROCEDURES

2.22.3.1 Výměna dat mezi TWR a NMOC - Advanced ATC TWR

2.22.3.1 Exchange of Data with Network Manager Operations Center (NMOC) - Advanced ATC TWR

Letiště LKMT vyměňuje informace o odlétajících letech pomocí postupů Advanced ATC TWR.

LKMT exchanges information for departure flights by applying the Advanced ATC TWR procedures.

Výměna zpráv mezi místním systémem a NMOC je v souladu s evropským standardem pro letiště A-CDM a využívá následující typy zpráv:

Message exchange from the local system to the ATM network complies with the European standard for A-CDM airports, using the following message types:

A-DPI: ATC zpráva o plánování odletu pro všechny IFR odlety

C-DPI: Zpráva o zrušení plánování odletu, pokud je to nutné

Po vydání povolení k vytlačování a zahájení pohybu letadla ze stání se vypočítá TTOT, který se odešle do NMOC prostřednictvím zprávy A-DPI. Použití variabilního času pojiždění zvyšuje přesnost TTOT.

Po přijetí zprávy A-DPI, zprávy DLA nebo CHG, které mění údaje letového plánu, nebudou dále přijímány. Pokud je let regulován, bude zachován CTOT přidělený před přijetím zprávy A-DPI.

Pokud musí letadlo přerušit pojiždění z technických důvodů, TWR odešle do NMOC zprávu C-DPI. Výsledkem zprávy C-DPI je, že let bude suspendován, přičemž provozovatel letadla o tom bude informován prostřednictvím zprávy FLS s poznámkou „pozastaveno letišťem odletu“. Letový plán bude možné znovu aktivovat aktualizací EOBT pomocí zprávy DLA nebo CHG.

2.22.3.2 V CTR Mošnov, TMA Ostrava a přilehlé části CTA 2 Praha jsou poskytovány přehledové služby ATS. Radarová přiblížení se neprovádějí. Na provozní ploše letiště OSTRAVA/Mošnov jsou poskytovány přehledové služby ATS prostřednictvím MLAT přehledového systému.

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

2.22.3.4 Přehledové systémy ATS

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

2.22.3.5 V CTR Mošnov, TMA Ostrava a přilehlé části CTA 2 Praha je přehledové krytí zajištěno v a nad minimálními nadmořskými výškami pro poskytování přehledových služeb ATC viz mapa AD 2-LKMT-8-5.

2.22.4 POSTUPY PRO VFR LETY

2.22.4.1 Před odletem za VFR bez letového plánu je pilot povinen nastavit kód A2000 podle **ENR 1.6 para 2.4.5**, je-li letadlo vybaveno provozuschopným odpovídačem SSR, navázat spojení na kmitočku MOŠNOV VĚŽ / MOŠNOV DELIVERY (dle instrukcí ve vysílání ATIS) a předat následující informace:

- identifikace letadla;
- typ letadla;
- letiště vzletu při odletu z jiného místa v CTR;
- výstupní bod z CTR;
- výšky letu.

V případě, že letadlo není vybaveno odpovídačem SSR, odpovídač SSR je mimo provoz nebo pracuje pouze v módu A/C, resp. v módu A, oznámí pilot tuto skutečnost stanovišti.

2.22.4.2 Před odletem za VFR s letovým plánem je pilot povinen nastavit kód A2000 na odpovídači SSR podle **ENR 1.6 para 2.4.5**, je-li letadlo vybaveno provozuschopným odpovídačem SSR, navázat spojení na kmitočku MOŠNOV VĚŽ / MOŠNOV DELIVERY (dle instrukcí ve vysílání ATIS) a předat následující informace:

- identifikace letadla dle platného FPL;
- destinace dle platného FPL;
- jakékoliv změny oproti platnému FPL.

V případě, že letadlo není vybaveno odpovídačem SSR, odpovídač SSR je mimo provoz nebo pracuje pouze v módu A/C, resp. v módu A, oznámí pilot tuto skutečnost stanovišti.

2.22.4.3 Při letech VFR vstupujících do CTR z prostoru třídy G nebo E musí pilot nejméně 3 minuty před vstupem do CTR navázat spojení s TWR, nastavit kód A2000 na odpovídači SSR podle **ENR 1.6 para 2.4.5**, je-li letadlo vybaveno provozuschopným odpovídačem SSR a pokud předtím nedostal od stanoviště ATS pokyn k nastavení diskretního kódu, a předat následující údaje:

- identifikace letadla;
- typ letadla (pouze při letu bez FPL);

A-DPI: ATC departure planning information message, for all instrumental departure flights

C-DPI: Cancel DPI, cancellation of departure planning information, when required

When push-back approval has been given and the aircraft starts to exit the stand, the TTOT is calculated and transmitted to NMOC via an A-DPI message. The use of the variable taxiing time increases the precision of the TTOT.

After reception of the A-DPI, DLA or CHG messages that change the flight plan data shall not be accepted. If regulated, the CTOT assigned before receiving the A-DPI shall be maintained.

If an aircraft has to abort taxiing for technical reasons, the TWR will send a C-DPI message to the NMOC. The result of the C-DPI is that the flight shall be suspended by informing the operator via an FLS (flight suspension message) with the comment "suspended by departure airport". The flight plan can be activated again by updating the EOBT with a DLA or CHG message.

2.22.3.2 In CTR Mošnov, TMA Ostrava and adjacent part of CTA 2 Praha the ATS surveillance services are provided. Radar approaches are not conducted. On manoeuvring area of OSTRAVA/Mošnov airport ATS surveillance services are provided through an MLAT surveillance system.

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

2.22.3.4 ATS Surveillance Systems

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

2.22.3.5 In CTR Mošnov, TMA Ostrava and adjacent part of CTA 2 Praha the surveillance coverage is ensured at and above of the ATC surveillance minimum altitudes, see chart AD 2-LKMT-8-5.

2.22.4 PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS

2.22.4.1 For VFR departure without flight plan pilot is obliged to establish radio contact on frequency MOSNOV TOWER / MOSNOV DELIVERY (according to current ATIS information), select the code A2000 according to **ENR 1.6 para 2.4.5**, when the aircraft is equipped with operational SSR transponder, and to pass on the following information:

- identification of aircraft;
- type of aircraft;
- aerodrome of departure when departing from other aerodrome in CTR;
- exit point from CTR;
- height of flight.

The pilot notifies TWR, when the aircraft is not equipped with SSR transponder, or the transponder is U/S or is working on Mode A/C or Mode A only.

2.22.4.2 For VFR departure with flight plan pilot is obliged to select the SSR code A2000 according to **ENR 1.6 para 2.4.5**, when the aircraft is equipped with operational SSR transponder, establish radio contact on frequency MOSNOV TOWER / MOSNOV DELIVERY (according to current ATIS information) to give the following information:

- aircraft identification according to FPL;
- destination according to FPL;
- any changes to FPL.

The pilot notifies TWR, when the aircraft is not equipped with SSR transponder, or the transponder is U/S or is working on Mode A/C or Mode A only.

2.22.4.3 For VFR flights entering CTR from class G or E airspace the pilot shall establish radio contact with TWR at least 3 minutes before entering CTR, select the SSR code A2000 according to **ENR 1.6 para 2.4.5**, when the aircraft is equipped with operational SSR transponder and unless have been instructed to set a discrete code by an ATS unit, and give the following information:

- identification of aircraft;
- type of aircraft (for flights without FPL only);

- vstupní bod do CTR;
- výstupní bod z CTR (u letů prolétávajících CTR);
- vypočítaný čas vstupu do CTR;
- letiště přistání (pouze při letu bez FPL).

V případě, že letadlo není vybaveno odpovídačem SSR, odpovídač SSR je mimo provoz nebo pracuje pouze v módu A/C, resp. v módu A, oznámí pilot tuto skutečnost stanovišti.

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

2.22.4.5 VFR vstupní/výstupní body do/z CTR a vyčkávací body:

- entry point into CTR;
- exit point from CTR (for aircraft flying through CTR);
- estimated time of entry into CTR;
- aerodrome of landing (for flights without FPL only).

The pilot notifies TWR, when the aircraft is not equipped with SSR transponder, or the transponder is U/S or is working on Mode A/C or Mode A only.

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

2.22.4.5 VFR entry/exit significant points to/from CTR and holding points:

Označení / Designation	Poloha / Location	Souřadnice / Coordinates	
NOVEMBER	Hrabyně	49 52 59 N 018 03 17 E	vstupní/výstupní / entry/exit
WHISKEY	Vrchy (kostel / church)	49 44 57 N 017 52 19 E	vstupní/výstupní / entry/exit
TANGO	Bělotín	49 35 06 N 017 47 59 E	vstupní/výstupní / entry/exit
SIERRA	Hodslavice	49 32 20 N 018 01 25 E	vstupní/výstupní / entry/exit
ECHO	Frýdek Místek (hráz přehrady / reservoir dam)	49 39 48 N 018 19 13 E	vstupní/výstupní / entry/exit
FOXTROT	Šenov (kostel / church)	49 47 10 N 018 22 29 E	vstupní/výstupní / entry/exit
ALFA	Příbor	49 39 00 N 018 08 28 E	vyčkávací / holding
BRAVO	Studénka (železniční přejezd / railway crossing)	49 42 17 N 018 03 04 E	vyčkávací / holding

2.22.5 Snížená minima rozstupu na dráze

2.22.5.1 Snížená minima rozstupu na dráze mezi dvěma letadly využívajícími stejnou dráhu smí být použita pro RWY 04 a RWY 22.

Snížená minima rozstupu na dráze smí být použita:

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

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

2.22.5.3 Podmínky pro použití snížení minima rozstupu na dráze

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

- dohlednost je 5 km nebo vyšší a výška základny oblačnosti (BKN nebo OVC) nesmí být nižší než 1000 ft,
- zadní složka větru není více než 5 kt,
- brzdící účinky na dráze nejsou negativně ovlivněny ledem, sněhem, rozbředlým sněhem a vodou,
- následující letadlo obdrží informaci o předcházejícím letadle. Příklad frazeologie: "OKXXX, odlétávající/uvolňující provoz C172, RWY 22 přistání/vzlet povolen, vítr 230 stupňů 6 uzlů".
- za denního světla od 30 minut po místním východu Slunce do 30 minut před místním západem Slunce,
- musí být uplatňována minima rozstupu podle turbulence v úplavu,
- minimum rozstupu nadále existuje mezi dvěma odlétávajícími letadly okamžitě po vzletu druhého letadla,
- pro určení bezpečné vzdálenosti mezi předcházejícím a následujícím letadlem využívá letištní řídicí letového provozu minutí příslušných dráhových křižovek.

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

- kategorie 1: jednomotorová vrtulová letadla s maximální schválenou vzletovou hmotností 2000 kg nebo méně;
- kategorie 2: jednomotorová vrtulová letadla s maximální schválenou vzletovou hmotností vyšší než 2000 kg, avšak nižší než 7000 kg a dvoumotorová vrtulová letadla s maximální povolenou vzletovou hmotností nižší než 7000 kg;
- kategorie 3: všechna ostatní letadla.

2.22.5 Reduced Runway Separation Minima

2.22.5.1 Reduced runway separation minima between two aircraft using the same RWY can be applied for RWY 04 and RWY 22.

Reduced runway separation minima shall be applied:

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

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

2.22.5.3 Conditions for reduced runway separation minima.

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

- visibility is at least 5 km and ceiling (BKN or OVC) is not lower than 1000 ft,
- tailwind component is not more than 5 kt
- the braking action shall not be adversely affected by runway contaminants such as ice, slush, snow and water,
- following aircraft will receive information about preceding aircraft. Example of phraseology: "OKXXX, departing/vacating traffic C172, RWY 22 cleared to land/cleared for take-off, wind 230 degrees, 6 knots",
- the daylight, from 30 minutes after sunrise till 30 minutes before sunset,
- wake turbulence minima are applied,
- minimum separation continues to exist between two departing aircraft immediately after take-off of the second aircraft,
- tower controller shall use the runway intersection as suitable landmarks for determination of the safe distance between preceding and succeeding aircraft.

2.22.5.4 For a purpose of reduced runway separation, aircraft are classified as follows:

- Category 1 aircraft: single-engine propeller aircraft with a maximum certificated take-off mass of 2000 kg or less;
- Category 2 aircraft: single-engine propeller aircraft with a maximum certificated take-off mass of more than 2000 kg or but less than 7000 kg and twin-engine propeller aircraft with a maximum certificated take-off mass of less than 7000 kg;
- Category 3 aircraft: all other aircraft.

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

2.22.5.5.1 přistávající letadla:

- 1) následující přistávající letadlo kategorie 1 může minout práh RWY, jestliže předcházející letadlo je kategorie 1 nebo 2 a:
 - a) přistálo a minulo bod nejméně 600 m od prahu RWY, je v pohybu a uvolní RWY bez poježdění zpět po dráze; nebo
 - b) provedlo vzlet a minulo bod nejméně 600 m od prahu RWY;
- 2) následující přistávající letadlo kategorie 2 může minout práh RWY, jestliže předcházející letadlo je kategorie 1 nebo 2 a:
 - a) přistálo a minulo bod nejméně 1500 m od prahu RWY, je v pohybu a uvolní RWY bez poježdění zpět po dráze; nebo
 - b) provedlo vzlet a minulo bod nejméně 1500 m od prahu RWY;
- 3) následující přistávající letadlo může minout práh RWY, jestliže předcházející letadlo kategorie 3:
 - a) přistálo a minulo bod nejméně 2400 m od prahu RWY, je v pohybu a uvolní RWY bez poježdění zpět po dráze; nebo
 - b) provedlo vzlet a minulo bod nejméně 2400 m od prahu RWY;

2.22.5.5.2 odlétávající letadla:

- 1) letadlu kategorie 1 může být povolen vzlet, jestliže předcházející odlétávající letadlo je kategorie 1 nebo 2, je po vzletu a minulo bod ve vzdálenosti 600 m nebo větší od polohy následujícího letadla;
- 2) letadlu kategorie 2 může být povolen vzlet, jestliže předcházející odlétávající letadlo je kategorie 1 nebo 2, je po vzletu a minulo bod ve vzdálenosti 1500 m nebo větší od polohy následujícího letadla; a
- 3) letadlu může být povolen vzlet, jestliže předcházející odlétávající letadlo kategorie 3 je po vzletu a minulo bod ve vzdálenosti 2400 m nebo větší od polohy následujícího letadla.

2.22.6 SEZNAM TRAŤOVÝCH BODŮ

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

2.22.5.5.1 landing aircraft:

- 1) a succeeding landing Category 1 aircraft may cross the runway threshold when the preceding aircraft is a Category 1 or 2 aircraft which either:
 - a) has landed and has passed a point at least 600 m from the threshold of the runway, is in motion and will vacate the runway without backtracking; or
 - b) is airborne and has passed a point at least 600 m from the threshold of the runway;
- 2) a succeeding landing Category 2 aircraft may cross the runway threshold when the preceding aircraft is a Category 1 or Category 2 aircraft which either:
 - a) has landed and has passed a point at least 1500 m from the threshold of the runway, is in motion and will vacate the runway without backtracking; or
 - b) is airborne and has passed a point at least 1500 m from the threshold of the runway;
- 3) a succeeding landing aircraft may cross the runway threshold when the preceding Category 3 aircraft:
 - a) has landed and has passed a point at least 2400 m from the threshold of the runway, is in motion and will vacate the runway without backtracking; or
 - b) is airborne and has passed a point at least 2400 m from the threshold of the runway;

2.22.5.5.2 departing aircraft:

- 1) a Category 1 aircraft may be cleared for take-off when the preceding departing aircraft is a Category 1 or 2 aircraft which is airborne and has passed a point at least 600 m from the position of the succeeding aircraft;
- 2) a Category 2 aircraft may be cleared for take-off when the preceding departing aircraft is a Category 1 or 2 aircraft which is airborne and has passed a point at least 1500 m from the position of the succeeding aircraft; and
- 3) an aircraft may be cleared for take-off when a preceding departing Category 3 aircraft is airborne and had passed a point at least 2400 m from the position of the succeeding aircraft.

2.22.6 WAYPOINT LIST

Název / Designation	Souřadnice / Coordinates
MT511	493915.38N 0180235.54E
MT512	494648.73N 0175212.99E
MT521	493506.70N 0175556.03E
MT522	493047.16N 0180218.29E
MT523	492847.77N 0180909.11E
MT602	494430.58N 0175738.49E
MT603	493615.10N 0174640.55E
MT604	493239.25N 0175200.00E
MT702	494714.64N 0181531.33E
MT703	495134.92N 0180908.19E
MT705	495020.12N 0182033.59E
MT706	495533.73N 0181146.71E
MT708	494257.43N 0183206.45E
MT709	494019.71N 0183612.05E
MT712	494258.19N 0182146.61E
MT713	493729.81N 0182312.84E
MT714	493311.02N 0181613.60E
MT715	493652.54N 0181206.62E
MT716	492819.92N 0175822.29E
MT718	493209.39N 0175244.09E
MT804	495419.91N 0174633.70E
MT805	494336.42N 0180936.81E
MT806	495132.73N 0175753.35E
MT807	494756.37N 0180313.58E

Název / Designation	Souřadnice / Coordinates
MT821	495408.55N 0181316.88E
MT823	494527.22N 0182601.91E
MT825	494948.05N 0181939.97E
MT827	494921.95N 0182018.26E

2.22.7 Všesměrové odlety

2.22.7 Omnidirectional departures

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

LKMT AD 2.23 DOPLŇUJÍCÍ INFORMACE

LKMT AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

2.23.1 VÝSKYT PTACTVA NA/V BLÍZKOSTI LETIŠTĚ

2.23.1 BIRD CONCENTRATIONS ON/IN THE VICINITY OF AIRPORT

2.23.1.1 Určení tahů, představujících ohrožení letového provozu:

2.23.1.1 Determination of migration with potential hazard to air traffic:

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

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

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

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

2.23.1.4 Intenzivní výskyt ptactva a migrace v prostoru letiště:

2.23.1.4 The intensive bird concentration and migration within airport area:

Intenzivní výskyt v prostoru AD Intensive incidence within AD area	JAN - MAR	APR - JUN	JUL - SEP	OCT - DEC
Intenzivní výskyt ptáků Intensive bird concentration	havrani rooks	racci, poštolky gulls, kestrels	racci, vlaštovky, jiříčky gulls, swallows, martins	havrani rooks
migrující ptáci migrating birds	havrani, racci, čejky, špačci, skřivani rooks, gulls, lapwings, starlings, skylarks	holubi pigeons	špačci, skřivani, vlaštovky starlings, skylarks, swallows	havrani, racci, čejky, skřivani, špačci rooks, gulls, lapwings, skylarks, starlings

2.23.1.5 Průměrná výška letu ptactva je přibližně 500 m AGL.

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

2.23.1.6 Místa největšího ohrožení způsobená přelety ptáků jsou vyznačena v AD 2-LKMT-8-3 - Koncentrace ptactva.

2.23.1.6 Localities with the greatest hazard from the bird movements are indicated in AD 2-LKMT-8-3 - Bird Concentration Areas.

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

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

2.23.2.1 Tabulka certifikačních odchylek:

2.23.2.1 Certification deviation table:

Specifikace Specification	Popis odchylky Deviation description	Technická specifikace Technical specifications	Typ odchylky Deviation type	Platnost Validity
CS ADR-DSN.B.080 Příčné sklony na RWY Transverse slopes on RWY	Není splněn požadavek na příčný sklon ne méně než 1% a ne více než 1,5%. The requirement for the transverse slope ranging between 1% and 1.5% is not met.	Příčný sklon dosahuje menšího sklonu téměř po celé délce RWY. V provozní praxi nebyly pozorovány žádné problémy s nedostatečným odvodem vody z RWY. Odchylna nemá vliv na běžné provozní postupy. Transverse slope reaches a smaller slope almost along the entire length of the runway. In operational practice, no problems with insufficient drainage of water from the runway were observed. The deviation does not affect normal operating procedures.	Zvláštní podmínka Special Condition (SC)	Bez omezení No restriction

Specifikace Specification	Popis odchylky Deviation description	Technická specifikace Technical specifications	Typ odchylky Deviation type	Platnost Validity
CS ADR-DSN.B.130 Sklony postranních pásů RWY Slopes on RWY shoulders	Není splněn požadavek na sklon postranních pásů RWY, který by neměl přesáhnout 2,5%. The requirement for the slope on RWY shoulders which should not exceed 2.5% is not met.	V některých místech lokálně překračuje sklon předpisem stanovenou hodnotu 2,5%. Maximální odchylka je 0,7%. V provozní praxi nebyly pozorovány žádné problémy a rizika při pohybech letadel na RWY. Odchylka nemá vliv na běžné provozní postupy. In some places, the slope locally exceeds the value of 2,5% given by the regulation. The maximum deviation is 0,7%. In operational practice, no problems and risks were observed during aircraft movements on the runway. The deviation does not affect normal operating procedures.	Zvláštní podmínka Special Condition (SC)	Bez omezení No restriction
CS ADR-DSN.D.330 Sklony pásů pojezdových drah Slopes on TWY strips	Není splněn požadavek, aby příčný sklon upravené části nepřesahoval ve stoupání 2,5% a v klesání 5%. The requirement that the transverse slope of the adjusted part does not exceed 2,5% in the ascent and 5% in the descent is not met.	V některých místech na TWY F a TWY C překračuje příčný sklon pásu pojezdové dráhy v klesání hodnotu 5%, maximální hodnota na TWY F je 5,7%, na TWY C je 7,2%. Lokální odchylky ve sklonu jsou velmi malé a jejich vliv během nechtěného vyjetí z pojezdové dráhy je zanedbatelný. V provozní praxi bylo ověřeno, že pás umožňuje bezpečné použití těchto ploch složkami záchranné a hasičské služby. Odchylka nemá vliv na běžné provozní postupy. Some places on TWY F and TWY C, the transverse slope of the taxiway strip in the descent exceeds the value of 5%, the maximum value on TWY F is 5,7%, on TWY C it is 7,2%. Local deviations in the slope are very small and their influence during an unwanted departure from the taxiway is negligible. In operational practice, it has been verified that the strip enables safe use of these areas by the rescue and fire service. The deviation does not affect normal operating procedures.	Zvláštní podmínka Special Condition (SC)	Bez omezení No restriction
CS ADR-DSN.B.185 Příčné sklony na pásech RWY Transverse slopes on RWY strips	Není splněn požadavek na sklony 2,5%, s výjimkou prvních 3 m od okraje RWY, postranního pásu nebo pojezdové dráhy, kde by měl být pro usnadnění odtoku vody sklon měřený ve směru od RWY negativní a může být až 5%. The requirement for slopes of 2,5% is not met, with the exception of the first 3 m from the edge of the runway, the strip or the stopway, where the slope measured in the direction of the runway should be negative and can be up to 5% to facilitate water drainage.	V prvních 3 m od kraje RWY je sklon místy až kladný 2,9%. V ostatních částech pásu je sklon max. 1,9%. V provozní praxi nebyly zjištěny negativní účinky spojené s hromaděním vody na povrchu. Odchylka nemá vliv na běžné provozní postupy. In the first 3 m from the edge of the runway, the slope is in some parts up to a positive 2,9%. In other parts of the strip, the slope is a maximum of 1,9%. In operational practice, no negative effects associated with the accumulation of water on the surface were detected. The deviation does not affect normal operating procedures.	Zvláštní podmínka Special Condition (SC)	Bez omezení No restriction
CS ADR-DSN.L.550 Postranní dráhové značení RWY side strip marking	Není splněn požadavek, aby v případě RWY širší než 60 m byly umístěny pruhy značení ve vzdálenosti 30 m na každou stranu od osy RWY. The requirement that, in the case of a runway wider than 60 m, marking strips be placed at a distance of 30 m on each side of the runway axis is not met.	Značením vyznačená šířka RWY je 63 m. V provozní praxi bylo ověřeno, že při takto malé odchylce je změna obrazce zanedbatelná a takto vyznačená šířka RWY umožňuje bezpečný provoz na RWY. Odchylka nemá vliv na běžné provozní postupy. The width of the runway indicated by the marking is 63 m. In operational practice, it has been verified that with such a small deviation, the change in shape is negligible and the width of the runway marked in this way enables safe operation on the runway. The deviation does not affect normal operating procedures.	Dokument o schválení odchylky a opatřeních Deviation Acceptance and Action Document (DAAD)	Do / Until 31.12. 2026

LKMT AD 2.24 MAPY VZTAHUJÍCÍ SE K LETIŠTI

LKMT AD 2.24 CHARTS RELATED TO THE AERODROME

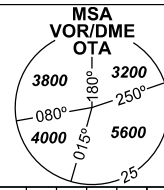
Název mapy / Chart name	Strana / Page
Letištní mapa - ICAO Aerodrome Chart - ICAO	AD 2-LKMT-2-1
Letištní mapa - ICAO - Značení na provozní ploše Aerodrome Chart - ICAO - Markings on manoeuvring area	AD 2-LKMT-2-2
Mapa pro stání a pojiždění letadel na APN Centrální Parking Stands and Taxiing on Apron Central	AD 2-LKMT-2-3
Mapa pro stání a pojiždění letadel na APN Jižní 3 Parking Stands and Taxiing on Apron South 3	AD 2-LKMT-2-5
Letištní překážková mapa - ICAO Typ A Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A	AD 2-LKMT-3-1

Název mapy / Chart name	Strana / Page
Terénní mapa pro přesné přiblížení - ICAO RWY 22 Precision Approach Terrain Chart - ICAO RWY 22	AD 2-LKMT-4-1
Mapa standardních přístrojových odletů (SID) - ICAO RNAV SID RWY 22 Standard Departure Chart - Instrument (SID) - ICAO RNAV SID RWY 22	AD 2-LKMT-5-1
RNAV SID RWY 22 - Doporučené kódování RNAV SID RWY 22 - Recommended coding	AD 2-LKMT-5-2
Mapa standardních přístrojových odletů (SID) - ICAO RNAV SID RWY 04 Standard Departure Chart - Instrument (SID) - ICAO RNAV SID RWY 04	AD 2-LKMT-5-3
RNAV SID RWY 04 - Doporučené kódování RNAV SID RWY 04 - Recommended coding	AD 2-LKMT-5-4
Mapa všesměrových odletů Omnidirectional departures chart	AD 2-LKMT-5-5
Mapa standardních přístrojových příletů (STAR) - ICAO RNAV STAR RWY 22 Standard Arrival Chart - Instrument (STAR) - ICAO RNAV STAR RWY 22	AD 2-LKMT-6-1
RNAV STAR RWY 22 - Doporučené kódování; RNAV vyčkávání RNAV STAR RWY 22 - Recommended coding; RNAV holding	AD 2-LKMT-6-2
Mapa standardních přístrojových příletů (STAR) - ICAO RNAV STAR RWY 04 Standard Arrival Chart - Instrument (STAR) - ICAO RNAV STAR RWY 04	AD 2-LKMT-6-3
RNAV STAR RWY 04 - Doporučené kódování; RNAV vyčkávání RNAV STAR RWY 04 - Recommended coding; RNAV holding	AD 2-LKMT-6-4
Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO ILS RWY 22 Instrument Approach Chart - ICAO ILS RWY 22	AD 2-LKMT-7-1
ILS RWY 22 - Počáteční přiblížení ILS RWY 22 (Doporučené kódování); ILS nebo LOC přiblížení RWY 22 ILS RWY 22 - Initial approach ILS RWY 22 (Recommended coding); ILS or LOC approach RWY 22	AD 2-LKMT-7-2
Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO RNP RWY 22 Instrument Approach Chart - ICAO RNP RWY 22	AD 2-LKMT-7-3
RNP RWY 22 - Přiblížení RNP RWY 22 (Doporučené kódování); RNAV vyčkávání; SBAS FAS Data Block RNP RWY 22 - Approach RNP RWY 22 (Recommended coding); RNAV holding; SBAS FAS Data Block	AD 2-LKMT-7-4
Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO VOR RWY 22 Instrument Approach Chart - ICAO VOR RWY 22	AD 2-LKMT-7-5
VOR RWY 22 - Počáteční přiblížení VOR RWY 22 (Doporučené kódování); Přiblížení VOR RWY 22 VOR RWY 22 - Initial approach VOR RWY 22 (Recommended coding); Approach VOR RWY 22	AD 2-LKMT-7-6
Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO NDB RWY 22 Instrument Approach Chart - ICAO NDB RWY 22	AD 2-LKMT-7-7
NDB RWY 22 - Počáteční přiblížení NDB RWY 22 (Doporučené kódování); Přiblížení NDB RWY 22 NDB RWY 22 - Initial approach NDB RWY 22 (Recommended coding); Approach NDB RWY 22	AD 2-LKMT-7-8
Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO RNP RWY 04 Instrument Approach Chart - ICAO RNP RWY 04	AD 2-LKMT-7-9
RNP RWY 04 - Přiblížení RNP RWY 04 (Doporučené kódování); RNAV vyčkávání; SBAS FAS Data Block RNP RWY 04 - Approach RNP RWY 04 (Recommended coding); RNAV holding; SBAS FAS Data Block	AD 2-LKMT-7-10
Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO VOR RWY 04 Instrument Approach Chart - ICAO VOR RWY 04	AD 2-LKMT-7-11
VOR RWY 04 - Počáteční přiblížení VOR RWY 04 (Doporučené kódování); Přiblížení VOR RWY 04 VOR RWY 04 - Initial approach VOR RWY 04 (Recommended coding); Approach VOR RWY 04	AD 2-LKMT-7-12
Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO NDB RWY 04 Instrument Approach Chart - ICAO NDB RWY 04	AD 2-LKMT-7-13
NDB RWY 04 - Počáteční přiblížení NDB RWY 04 (Doporučené kódování); Přiblížení NDB RWY 04 NDB RWY 04 - Initial approach NDB RWY 04 (Recommended coding); Approach NDB RWY 04	AD 2-LKMT-7-14
Mapa příletů a odletů za VFR VFR Arrivals and Departures Chart	AD 2-LKMT-8-1
Mapa příletů a odletů za VFR - Posloupnost traťových bodů VFR Arrivals and Departures Chart - Waypoint sequence	AD 2-LKMT-8-2
Oblasti s nebezpečnou koncentrací ptactva Bird Hazard Concentration Areas	AD 2-LKMT-8-3
Mapa minimálních nadmořských výšek pro poskytování přehledových služeb ATC v prostoru CTR Mošnov a TMA Ostrava a části CTA 2 Praha ATC Surveillance Minimum Altitude Chart within CTR Mošnov and TMA Ostrava and part of CTA 2 Praha	AD 2-LKMT-8-5

INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

AERODROME ELEV **842**
THR RWY 22 ELEV **808**

PRAHA RADAR 119,375
121,500
MOŠNOV TOWER 120,805
121,500

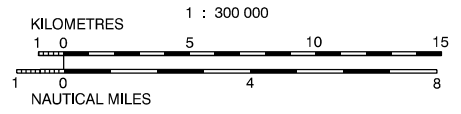
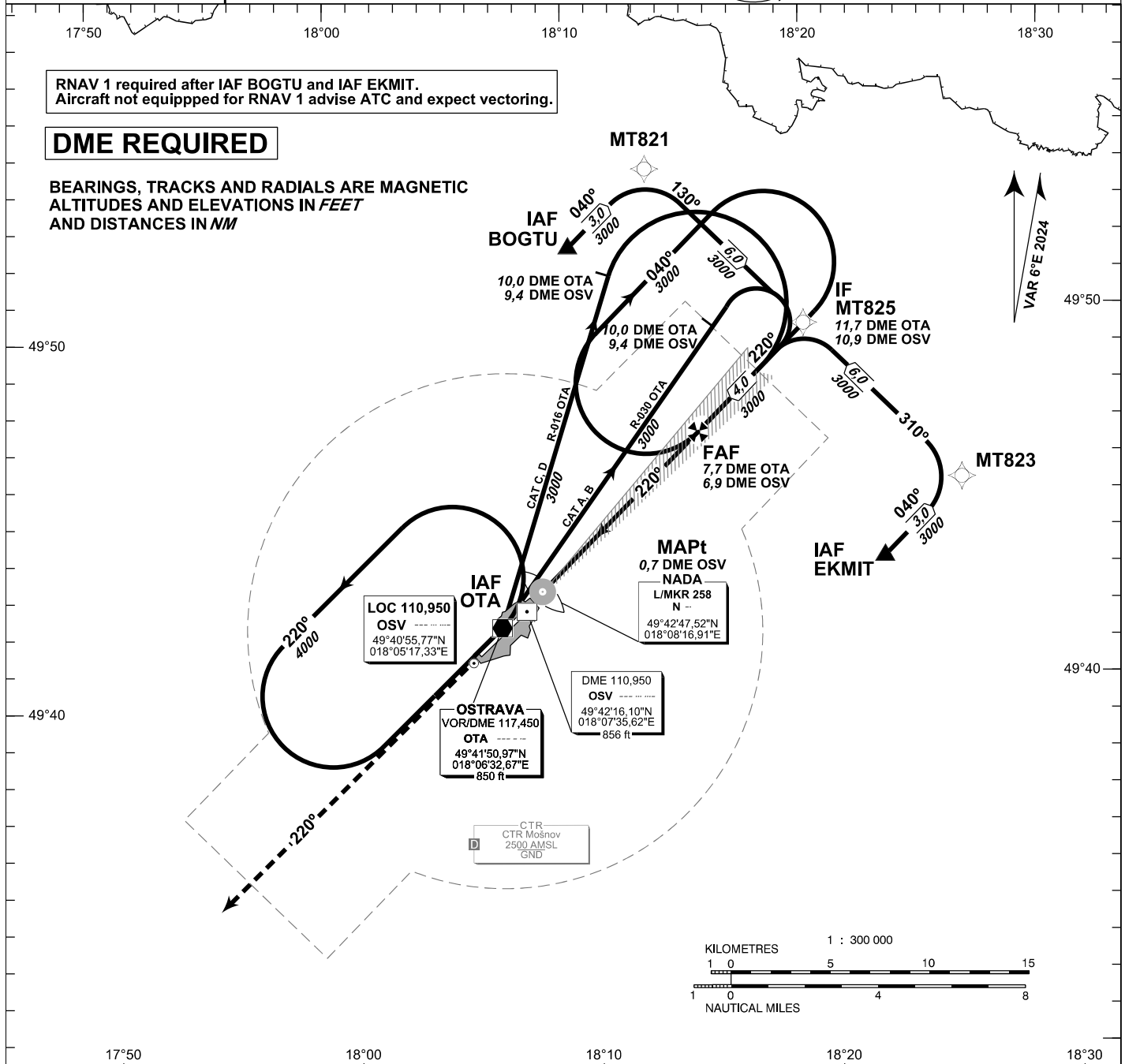


OSTRAVA/Mošnov ILS RWY 22

RNAV 1 required after IAF BOGTU and IAF EKMIT.
Aircraft not equipped for RNAV 1 advise ATC and expect vectoring.

DME REQUIRED

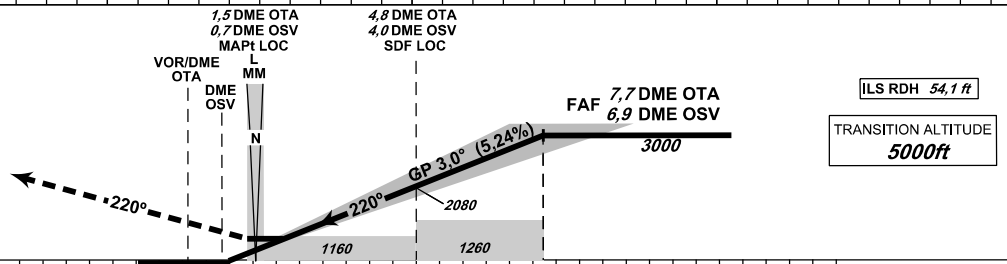
BEARINGS, TRACKS AND RADIALS ARE MAGNETIC
ALTITUDES AND ELEVATIONS IN FEET
AND DISTANCES IN NM



MISSED APPROACH:

Climb on track 220° to 4000 ft AMSL
expect vectoring
In case of RFC climb on track 220°
to 8,0 NM DME OTA and
turn right to VOR/DME OTA
in climbing to 4000 ft AMSL

THR 494225.64N, 0180742.39E
ELEV 808



6 4 2 0 2 4 6 8 10 12 NM FM THR22

OCA/OCH		A	B	C	D
CAT I	ft	963 / 155	975 / 167	983 / 175	993 / 185
CAT II	ft	857 / 49	868 / 60	880 / 72	893 / 85
LOC	ft	1160 / 350			
Circling	ft	1400 / 560	1440 / 600	1630 / 850	2100 / 1260

DME OSV NM	6	5	4	3	2	1
DME OTA NM	6,8	5,8	4,8	3,8	2,8	1,8
DIST THR NM	5,8	4,8	3,8	2,8	1,8	0,8
ALTITUDES ft	2720	2400	2080	1760	1440	1120

FAF - MAPt 6,2 NM	ft	80	100	120	140	160	180
min:sec		4:39	3:43	3:06	2:39	2:19	2:04
Rate of descent (5,24%)	ft/min	420	330	640	740	850	960

Timing is not authorized for defining the MAPt.

INITIAL APPROACH ILS RWY 22

Recommended coding:

Path Terminator	Waypoint				Cours / Track MAG° (True°)	DIST NM	Turn Direction	Constraints		Nav Spec.	Remarks
	ID	Type	Flyover	Coordinates				Level	Speed		
via BOGTU											
IF	BOGTU	IAF	NO	495204.59N 0180955.48E	---	---	---	A3000+	---	RNAV 1	---
TF	MT821	---	NO	495408.55N 0181316.88E	040 (046.37)	3.0	---	---	---	RNAV 1	---
TF	MT825	IF	NO	494948.05N 0181939.97E	130 (136.41)	6.0	RIGHT	---	---	RNAV 1	---
via EKMIT											
IF	EKMIT	IAF	NO	494323.64N 0182240.63E	---	---	---	A3000+	---	RNAV 1	---
TF	MT823	---	NO	494527.22N 0182601.91E	040 (046.53)	3.0	---	---	---	RNAV 1	---
TF	MT825	IF	NO	494948.05N 0181939.97E	310 (316.57)	6.0	LEFT	---	---	RNAV 1	---

ILS or LOC APPROACH RWY 22

Descent angle (°)	3.00			
Type	IF	FAF/FAP	SDF LOC	MAPt LOC
Fix	MT825 (11.7 DME OTA) (10.9 DME OSV)	(7.7 DME OTA) (6.9 DME OSV)	(4.8 DME OTA) (4.0 DME OSV)	L (NADA) (1.5 DME OTA) (0.7 DME OSV)
Fix coordinates	494948.05N 0181939.97E	494703.29N 0181511.99E	494504.37N 0181159.16E	494247.25N 0180817.30E
Fix formation bearing (True°)	046.83 OTA 046.30 OSV	047.08 OTA 046.30 OSV	047.55 OTA 046.30 OSV	050.31 OTA 046.30 OSV
Fix formation distances (NM)	11.65 DME OTA 10.87 DME OSV	7.66 DME OTA 6.88 DME OSV	4.78 DME OTA 4.00 DME OSV	1.47 DME OTA 0.69 DME OSV



4	Volací znak stanoviště ATS Jazyk(y) ATS unit call sign Language(s)	PARDUBICE VĚŽ/ PARDUBICE TOWER CZ, EN
5	Převodní výška Transition altitude	5000 ft AMSL
6	Poznámky Remarks	Službu ATS na letišti Pardubice pro civilní letový provoz poskytuje smluvně Řízení letového provozu Armády České republiky. Je-li MTWR mimo provoz, MCTR zaniká, třída vzdušného prostoru se mění na G a E. ATS jsou poskytovány příslušnými stanovišti dle prostoru jejich zodpovědnosti. ATS service at AD Pardubice for civil air traffic is provided contractually by Air Traffic Control of the Army of the Czech Republic. If MTWR is out of service, MCTR expires, the airspace class changes to G and E. ATS are provided by appropriate units according to their area of responsibility

LKPD AD 2.18 SPOJOVACÍ ZAŘÍZENÍ LETOVÝCH PROVOZNÍCH SLUŽEB

LKPD 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
TWR	PARDUBICE VĚŽ / PARDUBICE TOWER	120.155	H24	SRE, SSR k dispozici / AVBL
		120.205	H24	záloha / reserve
		121.500 MHz	H24	tísňový kmitočet / emergency FREQ
		243.000 MHz	H24	tísňový kmitočet / emergency FREQ
APP	PARDUBICE RADAR	128.365	H24	SRE, SSR k dispozici / AVBL
		267.300 MHz	HO	O/R
		121.500 MHz	H24	tísňový kmitočet / emergency FREQ
		243.000 MHz	H24	tísňový kmitočet / emergency FREQ
PAR	PARDUBICE PŘESNÝ / PARDUBICE PRECISION	296.825 MHz	O/R	pouze pro / only for MIL ACFT; PAR k dispozici / AVBL 30 min předem / in advance
		123.300 MHz	O/R	záloha / reserve; pouze pro / only for MIL ACFT 30 min předem / in advance

LKPD AD 2.19 RADIONAVIGAČNÍ A PŘÍSTÁVACÍ ZAŘÍZENÍ

LKPD 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	Nadmožská výška vysílací antény DME Elevation of DME transmitting antenna	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5	6	7
NDB	PK	432 kHz	H24	500039.93N 0154846.87E		
LOC 27 ILS CAT I 4° E (2020)	PK	109.350 MHz	H24	500050.90N 0154259.27E		269° MAG
GP 27		331.850 MHz	H24	500042.94N 0154506.68E		269° MAG Sestupový úhel / Glide path angle 3° Referenční výška ILS / ILS reference datum of height 50.85 ft
DME 27	PK	109.350 MHz (CH 30Y)	H24	500042.94N 0154506.69E	783 ft	Zařízení sdružené s / Equipment associated with ILS 27 Dosah / Range - 25 NM
OM	čárky / dashes	75 MHz	H24	500039.93N 0154846.87E		
L	P	888 kHz	H24	500044.90N 0154613.82E		
MM	čárka-tečka / dash-dot	75 MHz	H24	500044.90N 0154613.82E		

LKPD AD 2.20 PRAVIDLA PRO MÍSTNÍ PROVOZ

2.20.1 AD je vojenské letiště s povoleným provozem civilních letadel.

2.20.2 Provozovatelé musí předložit letový plán na každý let na/z letiště s výjimkou letů podle ustanovení ENR 1.10 para 1.1.6.

LKPD AD 2.20 LOCAL TRAFFIC REGULATIONS

2.20.1 AD is a military aerodrome with civil aircraft operations.

2.20.2 The operators shall submit a flight plan for each flight to/from the airport with an exception of flights in accordance with provision ENR 1.10 para 1.1.6.

2.20.3 Poskytování letových provozních služeb civilnímu provozu v MTMA a MCTR provádí vojenské stanoviště ATS. Poskytování letových provozních služeb civilnímu provozu provádějíci přiblížení pro RWY 09/27 provádí vojenské stanoviště ATS pouze v provozní době správy letiště (East Bohemian Airport a.s.).

2.20.4 Okruhy zásadně na JIH, mimo zástavbu města Pardubice, není-li TWR nařízeno jinak.

2.20.5 Pojíždění letadel

2.20.5.1 Pohyby a rozmisťování letadel na parkovací místa na odbavovacích plochách řídí řídicí odbavovací plochy.

2.20.5.2 Spouštění motorů pouze po předchozím povolení letištní řídicí věže.

2.20.5.3 Povolení k pojíždění vydané letištní řídicí věží nezbavuje velitele letadla povinnosti řídit se pokyny řídicího odbavovací plochy. Pojíždění letadla z APN bez souhlasu řídicího odbavovací plochy je zakázáno. Zahájí-li pojíždění nebo pokračuje-li v pojíždění bez vedení řídicího odbavovací plochy, zodpovídá velitel letadla sám za střetnutí s jinými letadly, vozidly, osobami nebo předměty na odbavovací ploše.

2.20.5.4 Není-li TWR určeno jinak, musí letadla po přistání a opuštění RWY, nebo po spuštění motorů na APN, vyčkat před dalším pojížděním na vozidlo "FOLLOW ME", které zajistí jejich vedení po TWY z/ na APN.

2.20.5.5 Pro letadla s rozpětím křídel větším než 15 m je zakázáno používat TWY T v úseku mezi TWY C a TWY B.

2.20.5.6 Severně TWY T mezi TWR a TWY B je zřízena manipulační plocha před úly. Tato plocha je vymezena vodorovným denním značením červené barvy. Zvýšený pohyb osob a techniky.

2.20.5.7 V travnatých plochách mezi TWY A a TWY C jsou vytyčeny výcvikové čtverce a branky pro vojenské vrtulníky. Pouze denní značení - žluté branky.

2.20.5.8 Letadla s rozpětím křídel větším než 15 metrů musí při pojíždění na/z RWY použít TWY D, TWY C, TWY W.

2.20.6 Kompletní odbavení letů zajišťuje EBA.

2.20.7 Výcvikové lety

2.20.7.1 Výcvikové lety musí být předem koordinovány s PARDUBICE MTWR,

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

a současně s provozovatelem letiště

Tel: +420 466 310 155,
+420 466 310 115,
+420 724 462 462

2.20.7.2 Výcvikovým letům bude přiděleno časové okno pro uskutečnění letu. Pokud nebude časové okno dodrženo, může být výcvikový let odmítnut.

2.20.7.3 Výcvikové lety mohou být omezeny.

2.20.8 PROVOZ KRITICKÉHO TYPU LETADLA

2.20.8.1 Kritický typ letadla

Za níže uvedených podmínek je povolen provoz typu Antonov AN-124, B-747-400F, A330-200, A330-300, A340-300, AN-22 a B777F.

2.20.8.2 Únosnost (PCN) RWY, TWY, APN

Překročení PCN RWY, TWY, APN povoluje provozovatel letiště na základě žádosti zasláné provozovatelem letadla.

2.20.8.3 RWY

Šířka RWY je 75 m bez zřízených postranních pásů. Navazující plochy jsou nezapevněné s travnatým povrchem.

2.20.3 Air traffic services to civil air traffic in MTMA and MCTR are provided by military ATS unit. Air traffic services to civil air traffic carrying out approach to RWY 09/27 are provided by military ATS unit only in operational hours of airport administration (East Bohemian Airport a.s.).

2.20.4 Aerodrome traffic circuits have to be carried out to the south, avoiding Pardubice town, if not instructed otherwise by TWR.

2.20.5 Aircraft taxiing

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

2.20.5.2 Engine start up clearance granted by aerodrome control tower is required.

2.20.5.3 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. Aircraft taxiing from APN without signalmen approval is prohibited. If the pilot-in-command begins to taxi or continues taxiing without the assistance of the signalman, he shall assume full responsibility for avoiding collision with other aircraft, persons or objects on the apron.

2.20.5.4 Unless otherwise instructed by TWR, after landing and leaving RWY or starting up engines on APN ACFT has to wait for "FOLLOW ME", that provides their guidance along TWY from/to APN.

2.20.5.5 TWY T in the segment between TWY C and TWY B is closed for aircraft with wingspan more than 15 m.

2.20.5.6 North of TWY T between TWR and TWY B in front of shelters a handling area is located. The area is defined by day horizontal marking of red colour. Increased intensity of vehicles and personnel movement.

2.20.5.7 Training squares and gates for military helicopters are located in grass strips between TWY A and TWY C. Daily marking only - yellow flags.

2.20.5.8 Aircraft with wingspan greater than 15 metres shall use TWY D, TWY C, TWY W for taxiing while entering/vacating RWY.

2.20.6 Complete handling of flights is provided by EBA.

2.20.7 Training flights

2.20.7.1 The training flights shall be coordinated in advance with PARDUBICE MTWR,

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

and together with the AD operator:

Tel: +420 466 310 155,
+420 466 310 115,
+420 724 462 462

2.20.7.2 Training flights will be assigned a time slot for the flight. If the time slot is not followed, the training flight may be rejected.

2.20.7.3 The training flights might be limited.

2.20.8 OPERATIONS OF CRITICAL AIRCRAFT TYPE

2.20.8.1 Critical aircraft type

Under conditions described below operation of aircraft Antonov AN-124, B-747-400F, A330-200, A330-300, A340-300, AN-22 and B777F is allowed.

2.20.8.2 Strength (PCN) of RWY, TWY, APN

Exceeding of strength of RWY, TWY, APN can be allowed by the aerodrome operator based on the aircraft operator request.

2.20.8.3 RWY

RWY width is 75 m without paved RWY shoulders. The adjacent areas are unpaved with grass surface.

LKVO AD 2.13 VYHLÁŠENÉ DÉLKY
LKVO AD 2.13 DECLARED DISTANCES

Označení RWY RWY Designator	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5	6
10	2500	2560	2500	2500	NIL
28	2500	2560	2500	2500	NIL
11	1800	1860	1800	1800	NIL
29	1800	1860	1800	1800	NIL

2.13.1 VZLET Z KŘIŽOVATKY
2.13.1 INTERSECTION TAKE-OFF

Označení RWY RWY Designator	Od From	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5	6
10	TWY B	1900	1960	1900	vzlety povoleny ve dne i v noci / take-offs cleared day and night
	TWY G	880	940	880	vzlety povoleny pouze od SR do SS / take-offs cleared only from SR to SS
28	TWY B	600	660	600	vzlety povoleny ve dne i v noci / take-offs cleared day and night
	TWY G	1620	1680	1620	vzlety povoleny pouze od SR do SS / take-offs cleared only from SR to SS

LKVO AD 2.14 PŘIBLIŽOVACÍ A DRÁHOVÁ SVĚTELNÁ SOUSTAVA
LKVO AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

Označení RWY RWY Designator	APCH LGT typ / type LEN INTST	THR LGT barva / colour WBAR	VASIS (MEHT) PAPI	TDZ LGT LEN	RCLL LEN rozestupy / spacing, barva / colour INTST	REDL LEN rozestupy / spacing, barva / colour INTST	RENL barva / colour WBAR	SWY LGT LEN (m) barva / colour	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
10	NIL	NIL zelená / green	PAPI vlevo / left úhel sestupu / angle of descent 3°	NIL	NIL	2500 m / 60 m bílá/žlutá / white/yellow 1900 m / 600 m LIM	červená / red NIL	NIL	NIL
28	SALS 420 m LIM 1 příčka / crossbar (300 m před / in front of THR)	zelená / green NIL	PAPI vlevo / left úhel sestupu / angle of descent 3°	NIL	NIL	2500 m / 60 m bílá/žlutá / white/yellow 1900 m / 600 m LIM	červená / red NIL	NIL	NIL

LKVO AD 2.15 OSTATNÍ OSVĚTLENÍ, NÁHRADNÍ ZDROJ ELEKTRICKÉ ENERGIE
LKVO AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

1	Umístění a charakteristika ABN/IBN Provozní doba ABN/IBN location, characteristics Hours of operation	NIL
2	Umístění a osvětlení LDI Umístění a osvětlení anemometru LDI location and lighting Anemometer location and lighting	Osvětlený ukazatel směru větru u THR RWY 28. Přesné umístění viz mapa AD. Osvětlený ukazatel u THR RWY 10. Přesné umístění viz mapa AD. Lighted WDI by THR RWY 28. Exact location see AD chart. Lighted indicator by THR RWY 10. Exact location see AD chart.
3	Pojezdová postranní návěstidla a pojezdové osově řady a dorazy (pokud existují) TWY edge lights, centre line lights and stop bars (if any)	světelné značení pojezdových drah u TWY B, C a D – modrá návěstidla taxiway edge lights by TWY B, C and D – blue lights
4	Náhradní zdroj elektrické energie / doba potřebná na přepnutí Secondary power supply / switch-over time	automatický náhradní zdroj pouze pro světelná zabezpečovací zařízení 400/230 V výkon 32 kW – 15 SEC automatic secondary power supply only for lighting systems 400/230 V with output 32 kW – 15 SEC
5	Poznámky Remarks	NIL

LKVO AD 2.16 PŘÍSTÁVACÍ PLOCHA PRO VRTULNÍKY
LKVO AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA

1	Zeměpisné souřadnice TLOF nebo THR FATO Výška elipsoidu Coordinates TLOF or THR of FATO Geoid undulation	NIL
2	Nadmořská výška TLOF a / nebo FATO TLOF and / or FATO elevation	NIL
3	Rozměry TLOF a FATO, povrch, únosnost, značení TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	NIL
4	Zeměpisný směr FATO True BRG of FATO	NIL
5	Použitelné vyhlášené délky Declared distance available	NIL
6	Světelný systém pro APCH a FATO APCH and FATO lighting	NIL
7	Poznámky Remarks	NIL

LKVO AD 2.17 VZDUŠNÝ PROSTOR LETOVÝCH PROVOZNÍCH SLUŽEB
LKVO AD 2.17 ATS AIRSPACE

1	Označení a vodorovné hranice Designation and lateral limits	CTR VODOCHODY 501846.06N 0142007.04E - 501404.96N 0143408.27E - 501032.03N 0143247.42E - 501322.33N 0141452.39E - 501712.44N 0141620.48E - 501846.06N 0142007.04E
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)	VODOCHODY VĚŽ / VODOCHODY TOWER VODOCHODY RADAR CZ, EN
5	Převodní výška Transition altitude	5000 ft AMSL
6	Poznámky Remarks	Mimo dobu aktivace prostoru CTR tento prostor zaniká a je v platnosti TMA VIII PRAHA, (viz ENR 2.1). Informace o statutu prostoru CTR jsou vysílány Radiovým informačním majákem RADIM 123.030 (v českém a anglickém jazyce). Informace RADIM lze získat na ☎+ 420 255 762 615. Bez informace o statutu prostoru je nutné považovat prostor CTR za aktivní. Kontrola statutu je povinná minimálně každých 15 minut. CTR Vodochody expires outside the active status of CTR and TMA VIII PRAHA is applied (see ENR 2.1). Information about airspace status of CTR is broadcasted by Radio Information Beacon RADIM 123.030 (in Czech and English language). Information RADIM can be obtained on ☎+ 420 255 762 615. Without information about airspace status pilots shall consider CTR as active. Check of airspace status is necessary at latest every 15 minutes.

LKVO AD 2.18 SPOJOVACÍ ZAŘÍZENÍ LETOVÝCH PROVOZNÍCH SLUŽEB
LKVO AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES

Označení služby Service designation	Volací značka Callsign	FREQ	Provozní doba Hours of operation	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5
APP	VODOCHODY RADAR	127.480	HX	multiradarová informace / multiradar information v CTR Vodochody a TMA Vodochody je krytí SSR zajištěno v a nad minimálními výškami pro radarové vektorování in CTR Vodochody and TMA Vodochody SSR coverage is ensured at and above minimum radar vectoring altitudes viz / see AD 2-LKVO-8-3
TWR	VODOCHODY VĚŽ / VODOCHODY TOWER	133.080 121.500 MHz	HX HX	NIL tísňový kmitočet / emergency FREQ
RADIM (Rádiový informační maják / Radio Information Beacon)	VODOCHODY RADIM	123.030	H24	RADIM – informace o statutu prostoru CTR/TMA vysílány v českém a anglickém jazyce. Informace RADIM lze získat na ☎+ 420 255 762 615. RADIM – information about airspace status of CTR/TMA is broadcasted in Czech and English language. Information RADIM can be obtained on ☎+ 420 255 762 615

- letů souvisejících s výrobním programem společnosti AERO Vodochody AEROSPACE a.s.
- letů pro účely pátrání a záchrany
- letů letadel Úřadu pro civilní letectví při provádění státního dozoru
- letů letadel ve službách Policie ČR při plnění úkolů
- letů pro záchranu lidského života
- humanitárních letů v případě nebezpečí z prodlení
- flights associated with the production program of the company AERO Vodochody AEROSPACE a.s.
- flights for the purposes of search and rescue
- flights of Civil Aviation Authority aircraft conducting a state supervision
- flights of aircraft in service of Police CR during performance of tasks
- flights for rescue of human life
- humanitarian flights in case of risk of delay

LKVO AD 2.22 LETOVÉ POSTUPY**LKVO AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES****2.22.1 Vyčkávání**

2.22.1.1 Postupy pro vyčkávání jsou zobrazeny na mapě přiblížení podle přístrojů – ICAO.

2.22.1 Holding

2.22.1.1 Holding procedures are shown on instrument Approach Chart – ICAO.

2.22.2 Přiblížení

2.22.2.1 Postupy pro standardní přístrojové přiblížení k bodu IAF jsou popsány na následujících stranách a zobrazeny na mapách STAR. Postupy pro počáteční, střední, konečné a nezdařené přiblížení, tj. od bodu IAF, jsou zobrazeny na mapách přiblížení podle přístrojů (IAC) ICAO.

2.22.2 Approaches

2.22.2.1 Standard instrument approach procedures to IAF are described on the following pages and shown on STAR charts. Initial, intermediate, final and missed approach procedures from IAF are shown on instrument Approach Charts (IAC) ICAO.

2.22.2.2 Přehledové služby ATS a postupy

- sledování
- navigační pomoc
- vektorování
- zajišťování rozstupů
- informace o konfliktním provozu
- informace o provozu

2.22.2.2 ATS surveillance services and procedures

- monitoring
- navigation assistance
- vectoring
- separation assurance
- essential traffic information
- traffic information

2.22.2.2.1 Na RWY 10 – Rezervováno**2.22.2.2.1 For landing on RWY 10 – Reserved****2.22.2.2.2 Na RWY 28 – Rezervováno****2.22.2.2.2 For landing on RWY 28 – Reserved**

2.22.2.2.3 V TMA Vodochody a v LKTRA62 je krytí zajištěno v a nad minimálními nadmořskými výškami pro poskytování přehledových služeb ATC, viz mapa AD 2-LKMT-8-3.

2.22.2.2.3 In TMA Vodochody and LKTRA62 the coverage is ensured at and above of the ATC surveillance minimum altitudes, see chart AD 2-LKMT-8-3.

2.22.2.3 RNAV postupy**2.22.2.3 RNAV procedures**

2.22.2.3.1 Pro RNAV příletové tratě se požaduje RNAV-1 certifikace.

2.22.2.3.1 RNAV-1 certification is required for RNAV arrival routes.

2.22.2.3.2 Letadla necertifikovaná pro RNAV-1 navigaci mohou využívat STAR s certifikací RNAV-5. Letadla necertifikovaná pro RNAV jsou vystavena možnosti zpoždění nebo prodloužení tratě letu v obdobích nahromadění provozu.

2.22.2.3.2 Aircraft not certified for RNAV-1 can also utilize STARs with certification for RNAV-5. Aircraft not certified for RNAV may incur delays and/or extended routings during peak periods.

2.22.2.3.3 Pouze velitel letadla nevybaveného pro RNAV-5 musí informovat ATC při prvním navázání spojení.

2.22.2.3.3 Only a pilot-in-command of an aircraft not certified for RNAV-5 shall inform the ATC when establishing the first radio contact.

2.22.2.3.4 Pro letadla nevybavená pro RNAV je zachován nezbytný počet konvenčních postupů, nebo bude zajištěno vektorování.

2.22.2.3.4 For aircraft not approved for RNAV operations, necessary number of conventional procedures or vectoring will be provided.

2.22.3 Odlety**2.22.3 Departures**

2.22.3.1 IFR odlety se provádějí po standardních odletových tratích.

2.22.3.1 IFR departures are carried out via standard instrument departure routes.

2.22.3.1.1 Standardní odlet může být, ve výjimečných případech, proveden odlišným způsobem vždy podle pokynů služby řízení.

2.22.3.1.1 Standard departure can be, in exceptional cases, carried out differently according to ATC instructions.

2.22.3.2 RNAV postupy**2.22.3.2 RNAV procedures**

2.22.3.2.1 Pro RNAV odletové tratě se požaduje RNAV-1 certifikace. Separace na paralelních odletových tratích zajišťuje služba řízení.

2.22.3.2.1 RNAV-1 certification is required for RNAV departure routes. Separation on parallel departure routes is provided by ATC service.

2.22.3.2.2 Letadla necertifikovaná pro RNAV-1 navigaci mohou využívat SID s certifikací RNAV-5. Letadla necertifikovaná pro RNAV se vystavují možnosti zpoždění a/nebo prodloužení tratě letu v obdobích nahromadění provozu.

2.22.3.2.2 Aircraft not certified for RNAV-1 can also utilize SIDs with certification for RNAV-5. Aircraft not certified for RNAV may incur delays and/or extended routings during peak periods.

2.22.3.2.3 Posádka letadla nevybaveného pro RNAV-5 musí informovat ATC při prvním navázání spojení.

2.22.3.2.3 Flight crew of an aircraft not certified for RNAV-5 shall inform the ATC when establishing the first radio contact

2.22.3.2.4 Pro letadla nevybavená pro RNAV bude zajištěno vektorování.

2.22.3.2.4 For aircraft not approved for RNAV operations vectoring will be provided.

2.22.4 Lety VFR

2.22.4 VFR flights

2.22.4.1 RWY 28, 29 – okruh pravý:

2.22.4.1 RWY 28, 29 – traffic circuit to the right

1. zatáčka po minutí obce Chvatěrubý, pokračujte mezi areály chemických výroby (po levé straně) a zásobníky kapalných plynů (po pravé straně). 2. zatáčka po minutí zásobníků kapalných plynů (po pravé straně) do polohy po větru severně města Odolena Voda. 3. zatáčka před obcí Předboj, 4. zatáčka mezi obce Bašť a Panenské Břežany.

Carry out crosswind turn after passing village Chvateruby, continue between chemical production site (on the left side) and liquid gas tanks (on the right side). Carry out down wind turn after passing liquid gas tanks (on the right side) to downwind north of town Odolena Voda. Carry out base turn in front of village Predboj, carry out final turn between villages Bast and Panenské Brezany.

2.22.4.2 RWY 10, 11 – okruh levý

2.22.4.2 RWY 10, 11 – traffic circuit to the left

1. zatáčku před obcí Bášť točte do 2. zatáčky v úrovni obce Předboj do polohy po větru severně města Odolena Voda, 3. zatáčku točte po minutí obce Úžice mezi areály chemických výroby (po pravé straně) a zásobníky kapalných plynů (po levé straně). 4. zatáčku po minutí obce Chvatěrubý (po levé straně).

Carry out crosswind turn in front of village Bast to the downwind turn abeam village Predboj to downwind north of town Odolena Voda. Carry out base turn after passing village Uzice between chemical production site (on the right side) and liquid gas tanks (on the left side). Carry out final turn after passing village Chvateruby (on the left side).

2.22.4.3 Okruh VFR pro letadla do 36 m rozpětí křidel

2.22.4.3 VFR traffic circuit for aircraft with wingspan up to 36 m

Poznámka: pouze pravý okruh z RWY 28, okruh je určen jen pro výcvikové lety

Note: only right traffic circuit from RWY 28, this traffic circuit is only for training flights

1. zatáčka po minutí obce Chvatěrubý pokračujte mezi areály chemických výroby (po levé straně) a zásobníky kapalných plynů (po pravé straně). 2. zatáčka po minutí obce Úžice (po pravé straně) točte do polohy po větru. 3. zatáčka po minutí obce Kojetice (po pravé straně) pokračujte západně obcí Čakovický a Zlonín. Na úrovni obce Zlonín klesajte do 2000 ft AMSL do 4. zatáčky mezi obce Bašť a Panenské Břežany.

Carry out crosswind turn after passing village Chvateruby continue between chemical production site (on the left side) and liquid gas tanks (on the right side). Carry out downwind turn after passing village Uzice (on the right side). Carry out base turn after passing village Kojetice (on the right side), continue west of villages Cakovicky and Zlonin. Abeam village Zlonin descend to 2000 ft AMSL to final turn between villages Bast and Panenske Brezany.

2.22.5 Přiblížení okruhem

2.22.5 Visual manoeuvring (Circling)

2.22.5.1 OCA pro RWY 10/28 – viz mapy přiblížení podle přístrojů – ICAO.

2.22.5.1 OCA for RWY 10/28 – see Instrument Approach Charts – ICAO.

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

After completing an instrument approach circling directions for all categories of aircraft are as follows:

RWY 28 – pravý okruh

RWY 28 – right circling

RWY 10 – levý okruh

RWY 10 – left circling

2.22.6 Seznam traťových bodů

2.22.6 Waypoint list

Seznam traťových bodů / Way-point list	
PR511	495402.32N 0132855.38E
PR512	500438.03N 0135024.45E
PR513	501058.18N 0141123.04E
PR516	502231.71N 0143144.85E
PR517	501736.46N 0141508.94E
PR518	501304.78N 0141826.23E
PR522	494857.20N 0145036.19E
PR581	495702.04N 0145301.86E
PR582	494440.86N 0141606.55E
PR621	502157.50N 0140823.70E
VO103	501520.93N 0140951.71E
VO431	501220.37N 0142736.38E
VO432	501432.48N 0143042.54E
VO433	501804.42N 0142735.33E
VO437	502600.66N 0140816.10E