

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  
AIRAC AMDT

03/25

PUBLICATION DATE: 06 MAR 25

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

1) Datum účinnosti

Tato AIRAC AMDT nabývá účinnosti **0000 UTC** dne **17 APR 25**. V tento den zařadte do AIP ČR příložené strany.

2) Tato AIP AIRAC AMDT obsahuje:

- PRAHA/Ruzyně (LKPR) - řízení letadel pohybujících se na pohybové ploše; rychlost pojíždění; použití procedury POWER BACK; Apron Management Services; souřadnice stání 16; vymazání poznámky u souřadnic stání 22; aktualizace odkazů na mapy;

1) Effective date

This AIRAC AMDT becomes effective at **0000 UTC** on **17 APR 25**. Insert the attached pages into the AIP CR that day.

2) This AIP AIRAC AMDT includes:

- PRAHA/Ruzyně (LKPR) - control of aircraft moving on movement area; taxiing speed; POWER BACK procedure usage; Apron Management Services; coordinates of stand 16; stand 22 - note withdrawn; update of chart references;

3) Zrušte následující strany

Destroy the following pages

AD	AD 2-LKPR-1-5	28 NOV 24
	AD 2-LKPR-1-7	28 NOV 24
	AD 2-LKPR-1-10	28 NOV 24
	AD 2-LKPR-1-11	28 NOV 24
	AD 2-LKPR-1-12	28 NOV 24
	AD 2-LKPR-1-13	28 NOV 24
	AD 2-LKPR-1-14	28 NOV 24
	AD 2-LKPR-1-15	28 NOV 24
	AD 2-LKPR-1-22	28 NOV 24
	AD 2-LKPR-1-29	28 NOV 24
	AD 2-LKPR-1-30	28 NOV 24
	AD 2-LKPR-1-31	28 NOV 24
	AD 2-LKPR-1-32	28 NOV 24
	AD 2-LKPR-1-33	28 NOV 24
	AD 2-LKPR-1-43	28 NOV 24
	AD 2-LKPR-2-1	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

Zařadte následující strany

Insert the following pages

AD	AD 2-LKPR-1-5	17 APR 25
	AD 2-LKPR-1-7	17 APR 25
	AD 2-LKPR-1-10	17 APR 25
	AD 2-LKPR-1-11	17 APR 25
	AD 2-LKPR-1-12	17 APR 25
	AD 2-LKPR-1-13	17 APR 25
	AD 2-LKPR-1-14	17 APR 25
	AD 2-LKPR-1-15	17 APR 25
	AD 2-LKPR-1-22	17 APR 25
	AD 2-LKPR-1-29	17 APR 25
	AD 2-LKPR-1-30	17 APR 25
	AD 2-LKPR-1-31	17 APR 25
	AD 2-LKPR-1-32	17 APR 25
	AD 2-LKPR-1-33	17 APR 25
	AD 2-LKPR-1-43	17 APR 25
	AD 2-LKPR-2-1	17 APR 25
	AD 2-LKPR-2-3	17 APR 25
	AD 2-LKPR-2-5	17 APR 25
	AD 2-LKPR-2-6	17 APR 25
	AD 2-LKPR-2-7	17 APR 25
	AD 2-LKPR-2-9	17 APR 25
	AD 2-LKPR-2-11	17 APR 25

4) Ruční opravy: NIL

5) Provedte záznam této AIP AIRAC AMDT do GEN 0.2.

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

AIP SUP: NIL

AIC: NIL

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

NOTAM: NIL

4) Hand amendments: NIL

5) Record this AIP AIRAC AMDT to GEN 0.2.

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

AIP SUP: NIL

AIC: NIL

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

NOTAM: NIL

- KONEC -

- END -



3	Stop příčky Stop bars	Na / On TWY A, B, C, D, E, F, L, Z, RWY 30 - viz. / see AD 2-LKPR-2-1. Poznámka / Remark: Stop příčky na / Stop bars on TWY D a / and TWY F před / in front of RWY 12/30 jsou v provozu v režimu / are in operation H 24.
4	Poznámky Remarks	NIL

## LKPR AD 2.10 LETIŠTNÍ PŘEKÁŽKY

## LKPR 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 letištních překážkových mapách / Detailed description of significant obstacles is shown in Aerodrome Obstacle Charts AD 2-LKPR-3-1, AD 2-LKPR-3-3 a / and AD 2-LKPR-3-5					
Informace o překážkách v Prostoru 2 a Prostoru 3 nejsou poskytovány / Information about obstacles in Area 2 and Area 3 are not available.					

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	
radar na budově / radar on a building	500622.3N 0141601.3E	1352 ft / 412 m	LGTD	TWR	
telekomunikační věž / telecommunication tower	500308.4N 0141335.9E	1430 ft / 436 m	LGT	u obce / in village Chýně	
stromy / trees	500539.2N 0141240.4E	1296 ft / 395 m	-	železniční nádraží / railway station Jeneč	
telekomunikační věž / telecommunication tower	500304.4N 0141658.9E	1444 ft / 440 m	-	Zličín	

## LKPR AD 2.11 POSKYTOVANÉ METEOROLOGICKÉ INFORMACE

## LKPR AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1	Příslušná meteorologická služebna Associated MET Office	PRAHA Ruzyně
2	Provozní doba MET služebna poskytující informace mimo provozní dobu Hours of service MET Office outside hours	H 24
3	Služebna odpovědná za přípravu předpovědi TAF Období platnosti, interval vydávání Office responsible for TAF preparation Periods of validity, interval of issuance	PRAHA 30 HR, vydáván každých / issued at intervals of 3 HR v / at 0200, 0500, 0800, 1100, 1400, 1700, 2000, 2300.
4	Druhy přistávacích předpovědí Interval vydávání Type of landing forecast Interval of issuance	TREND, vydáván / issued H24 každou půlhodinu v / every half an hour at H+00 a / and H+30
5	Způsob poskytování briefingů/konzultací Briefing/consultation provided	Self-briefing pomocí webového rozhraní IBS / via IBS system web interface ( <a href="http://ibs.rlp.cz/">http://ibs.rlp.cz/</a> ) v budově TWR ŘLP ČR, s.p., nebo telefonicky / in building TWR ANS CR or by phone (viz. / see <b>GEN 3.5 para 4</b> )
6	Letová dokumentace Používaný jazyk(y) Flight documentation Language(s) used	Viz řádek / See line 5 Anglický, český / English, Czech (viz. / see <b>GEN 3.5 para 4</b> )
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	Self-briefing terminál / terminal
9	Stanoviště ATS kterým jsou informace poskytovány ATS units provided with information	PRAHA ACC, APP, TWR, SAR, AIS
10	Doplňující informace (omezení služby atd.) Additional information (limitation of service, etc.)	☎ +420 220 372 141, ☎ +420 220 372 143, ☎ +420 220 372 144

## LKPR AD 2.12 FYZIKÁLNÍ VLASTNOSTI DRAH

## LKPR 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
06	065° GEO 060° MAG	3715 x 45	PCN 75/R/B/W/T* Beton / Concrete	500606.61N 0141334.68E 150.3 ft / 45.8 m	THR 1202.1 ft / 366.4 m TDZ 1202 ft / 366.5 m
24	245° GEO 240° MAG			500657.42N 0141624.12E 149.9 ft 45.7 m	THR 1157.5 ft / 352.8 m TDZ 1158 ft / 353 m
12	127° GEO 122° MAG	3250 x 45	PCN 62/R/B/X/T* Beton / Concrete mezi / between THR RWY 12 a / and TWY F antiskid	500628.84N 0141443.32E 150.3 ft / 45.8 m	THR 1160.1 ft / 353.6 m TDZ 1181 ft / 360 m
30	307° GEO 302° MAG			500525.68N 0141654.02E 149.9 ft / 45.7 m	THR 1231.9 ft / 375.5 m TDZ 1232 ft / 375.5 m

Poznámka: Překročení PCN povoluje provozovatel letiště na žádost provozovatele letadla.

Note: PCN exceeding can be allowed by airport operator based on aircraft operator request.

Označení Designations 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
06	-0,8% (0 m - 1700 m) 0,0% (1700 m - 3715 m)	NIL	60 x 280	3835 x 280	240 x 280	NIL	NIL
24	0,0% (0 m - 2000 m) +0,8% (2000 m - 3715 m)	NIL	60 x 280	3835 x 280	240 x 280	ano / yes	NIL
12	+0,7% (0 m - 3250 m)	NIL	60 x 280	3370 x 280	240 x 120	NIL	NIL
30	+0,7% (0 m - 3250 m)	NIL	60 x 280	3370 x 280	240 x 280	NIL	NIL

## LKPR AD 2.13 VYHLÁŠENÉ DÉLKY

## LKPR 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
06	3715	3775	3715	3715	NIL
24	3715	3775	3715	3715	NIL
12	3250	3310	3250	3250	NIL
30	3250	3310	3250	3250	NIL

## 2.13.1 VZLET Z KŘÍŽOVATKY

## 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
06	TWY E	3077	3137	3077	NIL
	TWY D	2266	2326	2266	NIL
24	TWY B	2557	2617	2557	NIL
	TWY L	1747	1807	1747	NIL
12	TWY D	2757	2817	2757	NIL
	TWY F	2563	2623	2563	NIL
	TWY G	2238	2298	2238	NIL
30	TWY R	2590	2650	2590	NIL
	TWY P	1822	1882	1822	NIL

## LKPR AD 2.14 PŘIBLIŽOVACÍ A DRÁHOVÁ SVĚTELNÁ SOUSTAVA

## LKPR 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
06	CAT I 480 m LIH	zelená / green NIL	PAPI vlevo / left 3° 20.0 m / 65.62 ft	NIL	15 m rozestup / spacing do / up to 2815 m: W VRB LIH 2815 - 3415 m: R/W VRB LIH 3415 - 3715 m: R VRB LIH	60 m rozestup / spacing do / up to 3115 m: W VRB LIH 3115 - 3715 m: Y VRB LIH	červená / red NIL	NIL	NIL
24	CAT III/III 900 m LIH	zelená / green zelená / green	PAPI vlevo / left 3° 20.1 m / 65.94 ft	900 m	15 m rozestup / spacing do / up to 2815 m: W VRB LIH 2815 - 3415 m: R/W VRB LIH 3415 - 3715 m: R VRB LIH	60 m rozestup / spacing do / up to 3115 m: W VRB LIH 3115 - 3715 m: Y VRB LIH	červená / red NIL	NIL	světelná záblesková soustava / flashing light system AVBL
12	SALS 420 m LIH/LIM	zelená / green NIL	PAPI vlevo / left 3° 20.0 m / 65.62 ft	NIL	NIL	60 m rozestup / spacing do / up to 2650 m: W VRB LIH 2650 - 3250 m: Y VRB LIH	červená / red NIL	NIL	NIL
30	CAT I 900 m LIH	zelená / green zelená / green	PAPI vlevo / left 3° 20.0 m / 65.62 ft	NIL	NIL	60 m rozestup / spacing do / up to 2650 m: W VRB LIH 2650 - 3250 m: Y VRB LIH	červená / red NIL	NIL	světelná záblesková soustava / flashing light system AVBL

## LKPR AD 2.15 OSTATNÍ OSVĚTLENÍ, NÁHRADNÍ ZDROJ ELEKTRICKÉ ENERGIE

## LKPR 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	NIL
3	Pojezdová postranní návěstidla a pojezdové osové řady TWY edge lights, centre line lights	Postranní a osová návěstidla pojezdových drah instalována, viz / TWY edge and centre line lights installed, see AD 2-LKPR-2-1.
4	Náhradní zdroj elektrické energie / doba potřebná na přepnutí Secondary power supply / switch-over time	Nezávislé příklady 22 kV s automatickým přepínáním, přepínací čas 15 SEC pro RWY 12/30. UPS pro postranní návěstidla a návěstidla koncových příček RWY 12/30. UPS for RWY 06/24. UPS for stanoviště ATS. Independent public supplies 22 kV with the automatic switch-over – 15 SEC average for RWY 12/30. UPS for RWY 12/30 edge lights and end lights. UPS for RWY 06/24. UPS for ATS units.
5	Poznámky Remarks	NIL

**LKPR AD 2.16 PŘÍSTÁVACÍ PLOCHA PRO VRTULNÍKY**  
**LKPR AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA**

1	Zeměpisné souřadnice TLOF nebo FATO; Zvlnění geoidu (m / ft) Coordinates TLOF or FATO; Geoid undulation (m / ft)	<b>FATO 1</b> 500533.26N 0141701.55E <b>FATO 2</b> 500558.19N 0141657.79E; <b>TLOF 2</b> 500558.19N 0141657.79E;	GUND 46 / 151 GUND 46 / 151 GUND 46 / 151
2	Nadmořská výška TLOF a / nebo FATO (m / ft) TLOF and / or FATO elevation (m / ft)	<b>FATO 1</b> 371 / 1217 <b>FATO 2</b> 362 / 1188 <b>TLOF 2</b> 362 / 1188	
3	Rozměry TLOF a FATO, povrch, únosnost, značení TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	<b>FATO 1</b> Kružnice o průměru / Circle of diameter 29 m na / on TWY S; asphalt, tráva / asphalt, grass; ASPH min 20 t; bílá přerušovaná kružnice / white dashed circle, bílý rovnostranný trojúhelník / white equilateral triangle; bílé písmeno / white letter H. <b>FATO 2</b> Kružnice o průměru / Circle of diameter 38 m na / on TWY Q; asphalt, tráva / asphalt, grass; ASPH min 20 t; bílá přerušovaná kružnice / white dashed circle; bílé písmeno / white letter H. <b>TLOF 2</b> Kružnice o průměru / Circle of diameter 20 m na / on TWY Q; asphalt / asphalt; min 20 t; bílá kružnice / white circle.	
4	Zeměpisný směr FATO True BRG of FATO	<b>FATO 1</b> 316,34° GEO; 066,13° GEO <b>FATO 2</b> 253,38° GEO; 041,20° GEO	
5	Použitelné vyhlášené délky Declared distance available	NIL	
6	Světelný systém pro APCH a FATO APCH and FATO lighting	NIL	
7	Poznámky Remarks	<b>FATO 1</b> pouze pro vrtulníky Policie ČR a HEMS / only for helicopters of Police CR and HEMS; pouze pro jednorotorové vrtulníky s průměrem rotoru do / only for single rotor helicopters with diameter of rotor up to 16 m; použitelná pouze pro provoz VFR den / available for VFR day operation only; pro vrtulníky Policie ČR provoz VFR noc povolen / for helicopters of Police CR VFR night operations approved. <b>FATO 2</b> pouze pro jednorotorové vrtulníky s průměrem rotoru do / only for single rotor helicopters with diameter of rotor up to 21.3 m; použitelná pouze pro provoz VFR den / available for VFR day operation only.	

**LKPR AD 2.17 VZDUŠNÝ PROSTOR LETOVÝCH PROVOZNÍCH SLUŽEB**  
**LKPR AD 2.17 ATS AIRSPACE**

1	Označení a vodorovné hranice Designation and lateral limits	<b>CTR Ruzyně</b> 501402.98N 0141032.84E - 501322.33N 0141452.39E - 501032.03N 0143247.42E - 500916.15N 0143343.10E - 500653.26N 0142552.39E - 500428.41N 0142549.81E - 500310.23N 0142830.47E CWA o poloměru / with radius 8.5 NM se středem v / centred at DME OKL (500544.80N 0141555.81E) - 495933.96N 0142458.76E - 500006.17N 0142055.49E CWA o poloměru / with radius 6.5 NM se středem v / centred at DME OKL (500544.80N 0141555.81E) - 500142.19N 0140801.96E - 500038.81N 0140425.41E CWA o poloměru / with radius 9 NM se středem v / centred at DME OKL (500544.80N 500038.81N) - 500450.13N 0140201.36E - 500637.44N 0140757.06E - 500902.68N 0140254.89E CWA o poloměru / with radius 9 NM se středem v / centred at DME OKL (500544.80N 0141555.81E) - 501402.98N 0141032.84E
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)	RUZYŇ TOWER RUZYŇ GROUND, RUZYŇ DELIVERY pouze / only EN
5	Převodní výška Transition altitude	5000 ft AMSL
6	Poznámky Remarks	NIL

## LKPR AD 2.18 SPOJOVACÍ ZAŘÍZENÍ LETOVÝCH PROVOZNÍCH SLUŽEB

## LKPR 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	378.750 MHz	HO	Pouze státní letadla bez 8,33 kHz vybavení / State aircraft without 8,33 kHz equipment only (neřízené lety VFR takovýchto státních letadel / uncontrolled VFR flights of such state aircraft – viz / see <b>GEN 1.5 para 3.2.</b> )	
		335.600 MHz	HO		
		120.530	H24		DEP letadla / aircraft
		127.580	H24		ARR letadla / aircraft
	RUZYNĚ RADAR	119.010	0700 - 2000 (0600 - 1900)	Mimo provozní dobu na / Outside hours of operation on FREQ 127.580	
	RUZYNĚ RADAR	118.310			
			121.500 MHz	H24	Tísňový kmitočet / Emergency FREQ
		136.080	HX	Náhradní kmitočet / Supplementary FREQ	
TWR	RUZYNĚ TOWER	378.750 MHz	HO	Pouze státní letadla bez 8,33 kHz vybavení / State aircraft without 8,33 kHz equipment only (neřízené lety VFR takovýchto státních letadel / uncontrolled VFR flights of such state aircraft – viz / see <b>GEN 1.5 para 3.2.</b> )	
		335.600 MHz	HO		Pouze / Only EN
		134.560	H24		Pouze / Only EN
	RUZYNĚ DELIVERY	120.060	0600 - 2100 (0500 - 2000)	0600 - 2100 (0500 - 2000)	Pouze / Only EN
					Mimo provozní dobu navažte spojení s / Outside of hours of operation contact RUZYNĚ TOWER 134.560
					ATC povolení dostupné taktéž formou / clearance also available as DCL prostřednictvím / via ACARS
					Pouze / Only EN
RUZYNĚ GROUND	121.910	0600 - 2100 (0500 - 2000)	0600 - 2100 (0500 - 2000)	Mimo provozní dobu navažte spojení s / Outside of hours of operation contact RUZYNĚ TOWER 134.560	
				Tísňový kmitočet / Emergency FREQ	
				Náhradní kmitočet / Supplementary FREQ	
ATIS	RUZYNĚ ATIS	122.160	H24	Vysílání v anglickém jazyce / Broadcast in English language	
				Informace ATIS lze získat na telefonním čísle / ATIS information can be obtained on telephone number ☎ +420 220 378 300 D-ATIS lze získat prostřednictvím / also available via ACARS pro / for ACFT vybavená / equipped with ACARS – MU	
Hasičská záchranná služba / Fire Fighting Rescue Service	RUZYNĚ FIRE	121.610	Dostupná při asistenci hasičského vozidla u letadla na zemi v případě stavu nouze / Available if fire fighting vehicle assists an aircraft on the ground in case of emergency	Komunikace pouze v českém jazyce / Communication in Czech language only. Nejedná se o ATS frekvenci / It is not an ATS frequency.	

## LKPR AD 2.19 RADIONAVIGAČNÍ A PŘÍSTÁVACÍ ZAŘÍZENÍ

## LKPR AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS

Druh zařízení, CAT 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
DVOR/DME (MAG 5°E / 2022) (VOR 5°E)	OKL	112.600 MHz (CH 73X)	H24	DVOR: 500545.12N 0141556.19E DME ANT: 500544.80N 0141555.81E	1230 ft	Chráněný dosah 100 NM / nadmořská výška 50 000 ft Protection range 100 NM / altitude 50 000 ft
L (MAG 5°E / 2022)	L (LIBOC)	372 kHz	H24	500711.74N 0141711.75E	-	0,57 NM k / to THR RWY 24 Dosah 25 NM / Range 25 NM
LOC 06 (CAT I/C/2) (MAG 5°E / 2022)	PH	111.150 MHz	HO	500702.68N 0141641.69E	-	LOC Course 060° MAG
GP 06	-	331.550 MHz	HO	500615.26N 0141349.23E	-	GP 3° ILS RDH 54.0 ft

Druh zařízení, CAT ILS (VOR/ILS VAR) Type of aid, CAT of ILS (VOR/ILS VAR)	ID	FREQ	Provozní doba Hours of operation	Zeměpisné souřadnice místa vysílací antény Position of transmitting antenna coordinates	Nadmořská výška vysílací antény DME Elevation of DME transmitting antenna	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5	6	7
DME 06	PH	111.150 MHz (CH 48Y)	H24	500615.26N 0141349.23E	1237 ft	Dosah 25 NM / Range 25 NM
LOC 24 (ILS CAT III/E/4) (5°E / 2022)	PR	109.100 MHz	HO	500601.06N 0141316.17E	-	LOC Course 240° MAG
GP 24	-	331.400 MHz	HO	500656.02N 0141605.15E	-	GP 3° ILS RDH 56.4 ft
DME 24	PR	109.100 MHz (CH 28X)	H24	500656.03N 0141605.13E	1198 ft	Dosah 25 NM / Range 25 NM
LOC 30 (ILS CAT I/C/2) (MAG 5°E / 2022)	PG	109.500 MHz	HO	500636.48N 0141427.54E	-	LOC Course 302° MAG
GP 30	-	332.600 MHz	HO	500528.50N 0141633.88E	-	GP 3° ILS RDH 59.1 ft
DME 30	PG	109.500 MHz (CH 32X)	H24	500528.51N 0141633.93E	1284 ft	Dosah 25 NM / Range 25 NM
LOC 12 (ILS CAT I/C/2) (MAG 5°E / 2022)	PA	109.950 MHz	HO	500520.03N 0141705.68E	-	LOC Course 122° MAG
GP 12	-	333.650 MHz	HO	500620.03N 0141451.56E	-	GP 3° ILS RDH 54.1 ft
DME 12	PA	109.950 MHz (CH 36Y)	H24	500620.03N 0141451.56E	1211 ft	Dosah 25 NM / Range 25 NM
VDF	-	viz tabulka / see table 2.18	H24	500641.44N 0141417.28E	-	Třída zaměření / Class of bearing A

## LKPR AD 2.20 PRAVIDLA PRO MÍSTNÍ PROVOZ

## LKPR AD 2.20 LOCAL TRAFFIC REGULATIONS

## 2.20.1 Koordinované letiště

2.20.1.1 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:

Slotová koordinace Česká republika  
letiště PRAHA/Ruzyně  
P.O.Box 67  
160 08 Praha 6  
Česká republika

Tel: 220 116 057

E-mail: PRGSP7X@prg.aero (zasílání žádosti o sloty - formát SCR, GCR)  
slot.coord@prg.aero (ostatní komunikace)

Provozní doba: H 24

Poznámka: viz. **GEN 1.2 para 1.8**

2.20.1.2 Na letišti PRAHA/Ruzyně je vybírán koordinační poplatek dle podmínek uvedených v **GEN 4.1 para 7**.

## 2.20.2 Řízení letadel pohybujících se na pohybové ploše

2.20.2.1 Na odbavovacích plochách jsou v režimu H24 vydávány pokyny k pojiždění a povolení ke spouštění motorů, vytlačování a power-back, dále je poskytována služba vedení vozidly FOLLOW ME a služba řízení v místě stání.

2.20.2.2 Vymezení prostoru odbavovacích ploch je znázorněno v mapě AD 2-LKPR-2-1 Aerodrome chart - ICAO.

2.20.2.3 Verbální pokyny a povolení letadlům se vydávají za účelem usměrnění jejich pohybu s cílem předcházet srážkám mezi letadly a mezi letadly a překážkami. Pokyny jsou vydávány prostřednictvím letecké stanice RUZYNĚ GROUND nebo RUZYNĚ TOWER v závislosti na provozní době (viz **LKPR AD 2.18**).

## 2.20.1 Co-ordinated airport

2.20.1.1 PRAHA/Ruzyně Airport is a co-ordinated 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 realization of flight from the airport co-ordinator at the address:

Slot Coordination of the Czech Republic  
PRAHA/Ruzyně Airport  
P.O.Box 67  
160 08 Praha 6  
Czech Republic

Tel: +420 220 116 057

E-mail: PRGSP7X@prg.aero (sending slots requests - format SCR, GCR)  
slot.coord@prg.aero (other communication)

Operational hours: H 24

Note: see **GEN 1.2 para 1.8**

2.20.1.2 The co-ordination fee is collected at PRAHA/Ruzyně airport according to conditions defined in **GEN 4.1 para 7**.

## 2.20.2 Control of aircraft moving on movement area

2.20.2.1 On the aprons, taxiing instructions and clearance to start engines, pushback and power-back are issued in H24 mode, and the FOLLOW ME vehicle guidance service and control service in the position of stand are also provided.

2.20.2.2 The delimitation of the apron area is shown in chart AD 2-LKPR-2-1 Aerodrome chart - ICAO.

2.20.2.3 Verbal instructions and clearances to aircraft are issued to direct their movement in order to prevent collisions between aircraft and between aircraft and obstacles. Instructions are issued via the RUZYNĚ GROUND or RUZYNĚ TOWER aeronautical station depending on the operating hours (see **LKPR AD 2.18**).



2.20.2.4 Velitelé letadel jsou odpovědní za sledování provozu (vozidel a osob) pro případ nutnosti zabránit srážce. Řidiči vozidel jsou odpovědní za sledování provozu a zabránění srážkám s letadly, vozidly a osobami.

2.20.2.4 Pilots-in-command are responsible for monitoring traffic (vehicles and people) in case of need to avoid a collision. Vehicle drivers are responsible for monitoring traffic and preventing collisions with aircraft, vehicles and people.

2.20.2.5 Vedení vozidly FOLLOW ME je při příletu poskytováno:

- vždy za LVP na odbavovacích plochách SEVER a VÝCHOD, a to od hranice odbavovací plochy až na příslušné stání;
- vždy na odbavovacích plochách JIH a BELL;
- kdykoliv na vyžádání posádky.

2.20.2.5 FOLLOW ME vehicle guidance is provided upon arrival:

- always in case of LVP on the NORTH and EAST aprons, from the apron border to the relevant stand;
- always on aprons SOUTH and BELL;
- at any time upon request of the crew.

2.20.2.6 Vedení vozidly FOLLOW ME je při odletu poskytováno pouze na vyžádání posádky.

2.20.2.6 During departure, guidance by FOLLOW ME vehicles is provided only at the request of the crew.

2.20.2.7 Služba řízení v místě stání je poskytována:

- za LVP na všech stáních;
- na stáních nevybavených VDGS;
- v případě VDGS mimo provoz.

2.20.2.7 The control service in the position of stand is provided:

- in case of LVP at all stands;
- at stands not equipped with VDGS;
- in case of VDGS out of service.

2.20.2.8 Vjezd letadla do stání na vlastní pohon je povolen:

- pokud je v provozu VDGS a nezobrazuje nápis "STOP", nebo
- pokud je přítomna služba řízení v místě stání.

2.20.2.8 Entry of aircraft to the stand using its own propulsion is allowed:

- if the VDGS is in operation and a sign "STOP" is not displayed, or
- if the control service is present in the position of stand.

2.20.2.9 Z důvodu zvýšení propustnosti odbavovací plochy je provozovatel letiště oprávněn nařídít uvolnění stání a přetah letadla na jím určené náhradní odstavné/odbavovací stání, pokud doba stání letadla překročí 180 minut v případě letadla s rozpětím křídel do 36 m nebo 240 minut v případě letadla s rozpětím křídel nad 36 m na stání na odbavovacích plochách SEVER a VÝCHOD nebo 120 minut v případě stání na odbavovací ploše JIH.

2.20.2.9 In order to increase the throughput of the apron, the airport operator is entitled to order the release of the stand and towing of the aircraft to a designated alternative lay-by/apron stand if the aircraft's standing time exceeds 180 minutes in the case of an aircraft with a wingspan of up to 36 m or 240 minutes in the case of an aircraft with a wingspan over 36 m on the NORTH and EAST aprons or 120 minutes in the case of a stand on the SOUTH apron.

### 2.20.3 Vizuální naváděcí systém (VDGS)

### 2.20.3 Visual Docking Guidance System (VDGS)

2.20.3.1 Na stáních 1, 1A, 1B, 3, 3A, 3B, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 14, 14A, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 22, 22A, 22B, 23, 24, 24A, 24B, 26, 27, 28, 29, 30, 31 je provozován vizuální naváděcí systém na odbavovací ploše.

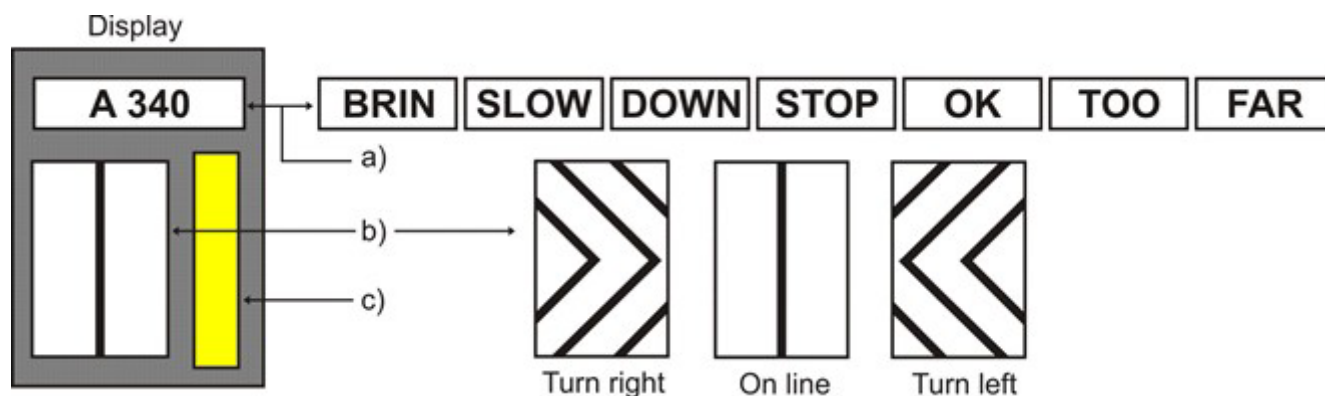
2.20.3.1 At stands 1, 1A, 1B, 3, 3A, 3B, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 14, 14A, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 22, 22A, 22B, 23, 24, 24A, 24B, 26, 27, 28, 29, 30, 31 the visual docking guidance system is operated on apron.

2.20.3.2 V případě provozu za nízké dohlednosti je vizuální naváděcí systém na odbavovací ploše uveden mimo provoz. Služba řízení na dotčených stáních je během provozu za nízké dohlednosti zajištěna vozidlem FOLLOW ME.

2.20.3.2 During low visibility operations the docking guidance system on apron is not available. The Guidance service for affected stands is provided by FOLLOW ME car during low visibility operation.

#### 2.20.3.3 Zobrazení

#### 2.20.3.3 Display



a) Displej zobrazující: Číslo stání, typ letadla, sérii letadla (v některých případech i počet dveří), číslo linky, "STOP/BRIN", "SLOW/DOWN", "STOP", "OK", "TOO/FAR", vzdálenost k místu zastavení, plánovaný čas odletu, destinaci, TOBT a TSAT. Časy jsou uváděny v UTC.

b) Indikátor směrového vedení.

c) Indikace vzdálenosti: indikátor je celý žlutý je-li letadlo vzdáleno alespoň 15 m od místa zastavení.

a) Display indicating: Stand number, aircraft type, aircraft series (in some cases also number of doors), line number, "STOP/BRIN", "SLOW/DOWN", "STOP", "OK", "TOO/FAR", distance to the stop position, estimated time of departure, destination, TOBT and TSAT. Times are in UTC.

b) Centre line beacon: side in guidance.

c) Closing rate indication. Fully yellow coloured closing rate indicator indicates that aircraft position is at least 15 m to stop position.

#### 2.20.3.4 Pokyny

- 1) Zobrazuje-li display "STOP/BRIN", "STOP/označení stání letadla" nebo "STOP" je vjezd letadla do stání zakázán.
- 2) Sledujte vjezdové značení a indikátor směrového vedení.
- 3) Zkontrolujte, zda bliká správný typ letadla.

#### 2.20.3.4 Instructions

- 1) If "STOP/BRIN" is displayed, "STOP/aircraft stand designation" or "STOP" entry of aircraft to the stand is prohibited.
- 2) Follow lead-in line and the centre line beacon guidance.
- 3) Check correct aircraft type is flashing.

- 4) Maximální rychlost pojiždění na stání je 11 km/h (6 kt). V případě vyšší rychlosti pojiždění není zaručena správná funkce systému pro navádění letadel na stání. Překročí-li rychlost pojiždějího letadla 11 km/h (6 kt), displej zobrazí "SLOW/DOWN".
- 5) Indikátor vzdálenosti je celý žlutý, je-li letadlo vzdáleno alespoň 15 m od místa zastavení. Když je vzdálenost 13 m od místa zastavení, žlutá indikace vzdálenosti se začne od spodu zkracovat. Na displeji problikává pouze typ letadla.
- 6) **POZOR:** Jestliže předek letadla je na úrovni kabiny nástupního mostu a indikátor vzdálenosti neindikuje vzdálenost a současně problikává na displeji číslo linky, musí být letadlo okamžitě zastaveno.
- 7) **POZOR:** Zobrazí-li displej "STOP" nebo zhasne-li indikátor směrového navádění nebo indikátor vzdálenosti, musí být letadlo okamžitě zastaveno.
- 8) Zpomalujte pohyb letadla tak, aby bylo letadlo zastaveno ve správné pozici.
- 9) Když je dosaženo místo zastavení, displej zobrazí "STOP" a následně "OK".
- 10) Překročí-li letadlo limit pro správné parkování, displej zobrazí "TOO/FAR". V takovém případě bude vyžádán posun letadla do správného místa zastavení.
- 11) Displej se automaticky vypne po zaparkování.
- 12) Směrové vedení je určeno pouze pro levou sedačku.
- 4) Maximum speed of taxiing to stand is 11 km/h (6 kt). If taxi speed is higher correct function of docking guidance system for aircraft parking is not guaranteed. If speed of taxiing aircraft exceeds 11 km/h (6 kt) the display shows "SLOW/DOWN".
- 5) Fully yellow coloured closing rate indicator indicates that aircraft position is at least 15 m to stop position. When distance is 13 m to stop position the yellow coloured closing rate indication starts to shorten from the bottom. Only aircraft type is flashing on the display.
- 6) **ATTENTION:** If the nose of aircraft is at level of bridge cab and distance indicator does not indicate distance and at the same time line number flashing on the display, the aircraft shall be stopped immediately.
- 7) **ATTENTION:** If "STOP" sign is displayed or the centre line beacon or the closing rate indicator are gone out the aircraft must be stopped immediately.
- 8) Slow down the moving of aircraft to stop the aircraft in right position.
- 9) When stop position is reached, display indicates "STOP" and "OK" subsequently.
- 10) If aircraft overshoots the limit for correct parking, display indicates "TOO/FAR". In that case the shifting of aircraft to the right stop position will be requested.
- 11) Display automatically shuts down after parking.
- 12) Azimuth Guidance only for left seat AVBL.

## 2.20.4 Pojiždění

2.20.4.1 Pojiždění letadel s využitím vlastních motorů je povoleno pouze na pohybové ploše letiště (viz AD 2-LKPR-2-1). Pojiždění mimo pohybovou plochu letiště je zakázáno.

2.20.4.2 Pro zahájení pojiždění na odbavovací ploše letiště se z bezpečnostních důvodů musí používat pouze minimální výkon motorů.

2.20.4.3 Objíždění ostatních letadel v blízkosti vyčkávacích míst je plně v odpovědnosti velitele letadla, protože bezpečný rozestup zde není zajištěn.

2.20.4.4 Po přistání na RWY 06/24 je zakázán výjezd po RWY 12, pokud to výslovně ATC nenařídí. Je zakázáno pojiždění letadel na RWY 12 po RWY 06/24, s výjimkou úseku mezi TWY L a TWY D.

2.20.4.5 Vyčkávací místo CAT I RWY 24 na TWY Z je způsobilé pro provoz letadel za meteorologických podmínek přízemní dohlednosti min 5 km a základny oblačnosti min 1000 ft. Za meteorologických podmínek horších než výše uvedená minima je toto vyčkávací místo použitelné pouze těmi odlétávajícími letadly, která byla předmětem odmrazení na DA 1 a u kterých se očekává schopnost odletu bez zdržení ze strany letové posádky.

2.20.4.6 Na odbavovacích plochách je rychlost pojiždění omezena na max. 15 kt.

2.20.4.7 Pro následující TWY platí omezení na maximální rozpětí letadla:

TWY	kódové písmeno / code letter	MAX rozpětí / wingspan of ACFIT
AA	D	52 m
A1 mezi stánými / between stands 1 a / and 3	D	52 m
B1	C	36 m
B2	C	36 m
TWY H mezi / between TWY L a / and TWY B2	C	36 m
H1	C	36 m
J BLUE	C	36 m
J ORANGE	C	36 m
L1	C	36 m
Q mezi / between TWY Q1 a výjezdem ze stání / and stand exit S19	C	36 m
Q1 mezi / between TWY Q a stání / and stand S9	C	29 m
Q1 mezi stáním / between stand S9 a odbavovací plochou / and apron BELL	B	19.5 m
Q2	C	36 m

## 2.20.4 Taxiing

2.20.4.1 Taxiing of aircraft with usage of its own engines is allowed only on manoeuvring area (see AD 2-LKPR-2-1). Taxiing outside manoeuvring area is prohibited.

2.20.4.2 Due to safety reasons for taxi-out on the apron use minimum power only.

2.20.4.3 Avoiding of other aircraft near the holding points is the full responsibility of the pilot-in-command, as a safe separation is not ensured here.

2.20.4.4 After landing on RWY 06/24 via RWY 12 is prohibited unless explicitly instructed by ATC to do so. There is prohibited taxiing of aircraft to RWY 12 along RWY 06/24 with exemption of the segment between TWY L and TWY D.

2.20.4.5 A holding point CAT I RWY 24 on TWY Z is certified for aircraft operations in meteorological conditions of prevailing visibility of min 5 km and of cloud base of min 1000 ft. This holding point is, in meteorological conditions worse than minima specified above, serviceable only by those departing aircraft which were subject of de-icing at DA 1 and which capability of an aircrew's perspective undelayed departure is expected.

2.20.4.6 On aprons, taxiing speed is limited to a maximum of 15 kt.

2.20.4.7 There are restrictions of maximum aircraft wingspan for following TWYs:

TWY	kódové písmeno / code letter	MAX rozpětí / wingspan of ACFT
Q3	C	36 m
Q4	B	24 m
Q5	C	29 m
S	C	36 m

2.20.4.8 Pojíždění po TWY A1 na stání 3 povoleno pro letadla maximálního rozpětí 68.5 m. Přetahy letadel po TWY A1 na stání 1 povoleny pro letadla maximálního rozpětí 65 m.

2.20.4.9 Pojíždění z TWY A na TWY H je pro letadla s rozpětím křídel větším než 36 m povoleno pouze ve směru od THR RWY 24. Pojíždění z TWY H na TWY A pro letadla s rozpětím křídel větším než 36 m povoleno pouze ve směru k THR RWY 24.

2.20.4.10 Pojíždění po TWY B2 na stání 12 povoleno pro letadla maximálního rozpětí 65 m.

2.20.4.11 Pojíždění ze stání 58 po TWY H směrem k TWY L a TWY F povoleno pro letadla maximálního rozpětí 65 m.

2.20.4.12 Použití TWY J BLUE a TWY J ORANGE je povoleno za podmínek VIS  $\geq$  400 m.

2.20.4.13 Použití TWY J BLUE a TWY J ORANGE v úseku mezi TWY G a TWY H je povoleno pouze v době mezi východem a západem slunce.

2.20.4.14 TWY FF je uzavřena pro veškerý provoz letadel.

2.20.4.15 Pro vrtulová letadla s rozpětím křídel max. 45 m je za podmínek VIS  $\geq$  400 m povolen výjezd ze stání "NOSE-IN" režimem "POWER BACK". Procedura "POWER BACK" musí být provedena za asistence dvou pracovníků handlingové společnosti. Povolení platí pouze na stání 50, 51 až 57, 58A, 58B, 60 až 64 a 70 až 75 na odbavovací ploše SEVER, na stání E3, E4 a E5A na odbavovací ploše VÝCHOD a na stání S25A a S26 na odbavovací ploše JIH.

2.20.4.16 Pojíždění z TWY L na TWY P ve směru od TWY F nebo z TWY P na TWY L ve směru k TWY F povoleno pouze pro letadla s rozpětím do 36 m.

2.20.4.17 Na TWY Q mezi TWY Q1 a TWY Q5 je rychlost pojíždění letadel s rozpětím větším než 36 m omezena na 10 kt.

2.20.4.18 TWY Q2 a TWY Q v úseku mezi TWY R a TWY Q2 jsou použitelné pro letadla o rozpětí 36 až 69 m pouze v případě příletu na stání S6A. TWY Q3 je použitelná pro letadla o rozpětí 36 až 69 m pouze v případě odletu ze stání S6A. Použití těchto TWYs letadly o rozpětí 36 až 69 m je možné pouze za aplikace zvláštních postupů provozovatele letiště.

2.20.4.19 Pojíždění vrtulníků za letu z/na TWY Q1 na/z APN BELL je povoleno pouze pro vrtulníky s průměrem rotoru do 15 m.

2.20.4.20 Pojíždění vrtulníků vybavených kolovým podvozkem je povoleno pouze v režimu pozemního pojíždění. V případě poruchy kolového podvozku znemožňující pojíždění po zemi je povoleno pojíždění za letu.

2.20.4.8 Taxiing via TWY A1 to stand 3 is allowed for aircraft with maximum wingspan 68.5 m. Towing of aircraft along TWY A1 to stand 1 is allowed for aircraft with maximum wingspan 65 m.

2.20.4.9 Taxiing from TWY A to TWY H is allowed for aircraft with a wingspan greater than 36 m only in the direction from THR RWY 24. Taxiing from TWY H to TWY A for aircraft with a wingspan greater than 36 m is allowed only in the direction towards THR RWY 24.

2.20.4.10 Taxiing via TWY B2 to stand 12 is allowed for ACFT with wingspan up to 65 m.

2.20.4.11 Taxiing from stand 58 via TWY H in the direction of TWY L and TWY F is allowed for ACFT with wingspan up to 65 m.

2.20.4.12 Usage of TWY J BLUE and TWY J ORANGE is allowed under the conditions VIS  $\geq$  400 m.

2.20.4.13 Usage of TWY J BLUE and TWY J ORANGE in segment between TWY G and TWY H is allowed only in time between sunrise and sunset.

2.20.4.14 TWY FF is closed for all operation of aircraft.

2.20.4.15 "POWER BACK" from "NOSE-IN" stands is cleared for propeller aircraft with maximum wingspan 45 m when VIS  $\geq$  400 m. "POWER BACK" shall be provided with assistance of two workers of handling agent. The clearance is valid only for stands 50, 51 to 57, 58A, 58B, 60 to 64 and 70 to 75 on the NORTH apron, for stands E3, E4 and E5A on the EAST apron and for stands S25A and S26 on the SOUTH apron.

2.20.4.16 Taxiing from TWY L to TWY P in direction from TWY F or from TWY P to TWY L in direction towards TWY F is cleared only for aircraft with wingspan up to 36 m.

2.20.4.17 Speed of taxiing of aircraft with wingspan more than 36 m is limited to 10 kt on TWY Q between TWY Q1 and TWY Q5.

2.20.4.18 TWY Q2 and TWY Q in segment between TWY R and TWY Q2 are usable for aircraft with wingspan from 36 to 69 m only in case of arrival to stand S6A. TWY Q3 is usable for aircraft with wingspan from 36 to 69 m only in case of departure from stand S6A. The usage of these TWYs by aircraft with wingspan from 36 to 69 m is possible only when special procedures of AD operator are applied.

2.20.4.19 Air-taxiing of helicopters from/to TWY Q1 to/from APN BELL is allowed only for helicopters with rotor diameter up to 15 m.

2.20.4.20 Taxiing of helicopters equipped with a wheeled landing gear is only permitted in ground taxiing mode. In the event of a wheel chassis failure preventing taxiing on the ground, air-taxiing is permitted.

**2.20.5 Provoz kritických typů letadel****2.20.5.1 Kritické typy letadel**

LKPR je běžně použitelné pro letadla do velikosti typu Boeing 747-400 (rozpětí 65 m, délka trupu 71 m). Za podmínek níže stanovených je povolen provoz typů Airbus 380, Airbus 340-600, Airbus 350-1000, Boeing 777-300/300ER, Boeing 747-8, Antonov 124, Lockheed C5.

**2.20.5.2 RWY a postranní pásy RWY**

Šířka RWY činí 45 m a včetně zpevněných postranních pásů 60 m. Navazující plochy jsou nezpevněné s travnatým povrchem.

**2.20.5.3 TWY a postranní pásy TWY**

Šířka TWY včetně zpevněných postranních pásů činí 44 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.

**2.20.5.4 Trasy pojiždění pro kritické typy letadel**

Pro uvedené kritické typy letadel jsou použitelné pouze trasy pojiždění dle mapy AD 2-LKPR-2-3. Výjimkou jsou případy uvedené v odstavci **2.20 para 4.18** a konkrétní případy povolené provozovatelem letiště.

**2.20.5.5 Vedení vozidlem FOLLOW ME**

Vedení vozidlem FOLLOW ME je povinné pro typy Airbus 380, Boeing 747-8, Antonov 124, Lockheed C5 pouze na pojezdových drahách na odbavovací ploše a pojezdových pruzích.

**2.20.5.6 Limit rychlosti pojiždění**

Na odbavovacích plochách je rychlost pojiždění omezena na max. 10 kt.

**2.20.5.7 Vzdálenost konce křídla od překážek**

Na základě výsledků studie provozní bezpečnosti se při pojiždění na TWY aplikuje bezpečná vzdálenost konce křídla od pevné překážky 7,5 m.

**2.20.5.8 Nadjiždění v obloucích**

Posádky letadel jsou žádány, aby v obloucích používaly techniku nadjiždění. Bezpečná vzdálenost od okraje TWY a překážek je zaručena v případě, kdy geometrický střed hlavního podvozku letadla pojiždí po osovém značení. Z důvodu zvýšení bezpečnosti je nadjiždění doporučeno i pro všechna letadla kódového písmene E.

2.20.5.9 Z důvodu dodržení OCA/OCH může ATC vydat posádce typu A380 instrukci k vyčkávání na vzdálenějších místech před RWY: vyčkávací místa CAT II/III pro RWY 06/24 a definovaná místa na TWY pro RWY 12/30 viz AIP ČR AD 2-LKPR-2-3.

**2.20.5.10 Odmrazování**

Odmrazování a protinámrazové ošetření všech kritických typů letadel se provádí na DE-ICING AREA 2 a v případě typů A340-600, A350-1000 a B777-300/300 ER i na DE-ICING AREA 1. Odmrazení kritických typů letadel na DA2 je možné pouze v postavení ve směru příjezdu od TWY A1.

**2.20.6 Plnění paliva do letadla s cestujícími na palubě**

2.20.6.1 Plnění paliva do letadel s cestujícími na palubě (sedící, vystupující nebo nastupující) musí být oznámeno na Operační středisko Záchraně a požární služby (☎ +420 220 113 333). Velitel letadla nebo jím pověřený člen posádky letadla je povinen sdělit informaci o přítomnosti cestujících na palubě letadla svému handlingovému agentovi. Handlingový agent je potom povinen informaci předat společnosti zajišťující plnění palivem a informovat Operační středisko o začátku a ukončení plnění paliva. Na vyžádání velitele nebo pověřeného člena posádky letadla může Záchraná a požární služba zajistit požární asistenci u letadla.

**2.20.5 Operations of critical aircraft types****2.20.5.1 Critical aircraft types**

LKPR is available for aircraft up to size of Boeing 747-400 (wingspan 65 m, fuselage length 71 m). Under conditions described below operations of Airbus 380, Airbus 340-600, Airbus 350-1000, Boeing 777-300/300ER, Boeing 747-8, Antonov 124, Lockheed C5 are allowed.

**2.20.5.2 RWY and RWY shoulders**

RWY width is 45 m, 60 m including paved RWY shoulders. The adjacent areas are unpaved with grass surface.

**2.20.5.3 TWY and TWY shoulders**

TWY width is 44 m including paved shoulders. The adjacent areas are unpaved with grass surface. The crews of the four-engine aircraft are obliged to use minimal thrust of outer engines and if possible to taxi with outer engines off.

**2.20.5.4 Taxi routes for critical aircraft types**

For specified critical aircraft types, only taxi routes according to chart AD 2-LKPR-2-3 are applicable. Exceptions are the cases mentioned in paragraph **2.20 para 4.18** and specific cases permitted by the airport operator.

**2.20.5.5 Marshalling**

Marshalling is obligatory for Airbus 380, Boeing 747-8, Antonov 124, Lockheed C5 only on apron taxiways and on aircraft stand taxilane.

**2.20.5.6 Taxi speed limit**

On aprons the taxi speed is limited to maximum 10 kt.

**2.20.5.7 Wingtip clearance**

On the basis of operational safety study results safe wingtip clearance 7,5 m from an obstacle is applied for taxiing on TWY.

**2.20.5.8 Oversteering**

Crews are requested to use oversteering technique in curves. The safe clearance from the TWY edge and obstacles is guaranteed if geometrical centre of the main undercarriage of aircraft is moving along centre line marking. For safety reasons an oversteering is recommended also for all aircraft code letter E.

2.20.5.9 To maintain OCA/OCH the crew of type A380 should be instructed by ATC to hold at positions with longer distance in front of RWY: holding positions CAT II/III for RWY 06/24 and defined positions at TWY for RWY 12/30, see AIP ČR AD 2-LKPR-2-3.

**2.20.5.10 De-icing**

De-icing and anti-icing treatment of all critical aircraft types is carried out on DE-ICING AREA 2, in case of A340-600, A350-1000 and B777-300/300 ER types also on DE-ICING AREA 1. De-icing of critical aircraft types on DA2 is possible only if standing in direction of arrival from TWY A1.

**2.20.6 Fuelling of aircraft with passenger on board**

2.20.6.1 Fuelling of aircraft with passengers on board (sitting, alighting or boarding) shall be reported to Operational unit of Rescue and Fire Fighting Service (☎ +420 220 113 333). The pilot-in-command or an aircraft crew member authorized by him, is obliged to report information about the presence of passenger on board of the aircraft to his handling agent. The handling agent is then obliged to pass the information to a company providing fuelling and inform Operational unit about beginning and finishing of fuelling. The Rescue and Fire Fighting Service can provide the fire assistance on request of pilot-in-command or an aircraft crew member authorized by him.

**2.20.7 Multiple push-back**

2.20.7.1 Pro letadla o rozpětí MAX 36 m včetně je pro účely zvýšení plynulosti, za striktní podmínky zachování provozní bezpečnosti, povoleno na TWY H1 a pojezdových pruzích s výjimkou TWY J aplikovat postupy "MULTIPLE PUSH-BACK".

2.20.7.2 Pro účely MULTIPLE PUSH-BACK jsou na pojezdových pruzích zřízeny příčky zastavení ("PUSH/PULL STOP LINE"), viz AD 2-LKPR-2-5.

2.20.7.3 Pro MULTIPLE PUSH-BACK se standardně používá systém příček zastavení PUSH. V případě že ATC určí koncovou pozici odlišnou od standardních postupů, oznámí ji posádce. Posádka předá informaci pozemnímu personálu.

2.20.7.4 Pro zahájení pojiždění se musí z bezpečnostních důvodů používat pouze minimální výkon motorů.

**2.20.8 Odmrazování letadel**

2.20.8.1 Organizace provádějícími odmrazování letadel jsou:

- Czech GH, s.r.o.
- Czech Airlines Handling, a.s.
- Menzies Aviation (Czech), s.r.o.

2.20.8.2 Odmrazování letadel a postřik proti námraze je možné provádět pouze na vyhrazených místech:

- "DE-ICING AREA 1" na TWY Z před THR RWY 24
- "DE-ICING AREA 2" na TWY Z na úrovni TWY AA
- "DE-ICING AREA 3" na TWY AA
- "DE-ICING AREA 4" v prostoru stání 50 a 51 na odbavovací ploše SEVER
- "DE-ICING AREA 5" v prostoru stání 58 na odbavovací ploše SEVER
- "DE-ICING AREA 6" v prostoru stání 62 a 63 na odbavovací ploše SEVER
- TWY J na úrovni stání 53 a 54 (pouze v mimořádných případech)
- Odbavovací plocha VÝCHOD
- Prostor stání S1 - S9 a S20 - S25 (včetně alternativních stání S20A - S25A) na odbavovací ploše JIH (pouze ACFT o MTOW do 13 000 kg)

2.20.8.3 Pro účely správného zastavení jsou na DE-ICING AREA 1 - 3 vyznačeny příčky určené pro zastavení letadla na úrovni kabiny pilota:

<b>DE-ICING 36M</b>	příčka určena pro letadla s rozpětím křídla / line intended for aircraft with wing span MAX 36 m
<b>DE-ICING 52M</b>	příčka určena pro letadla s rozpětím křídla / line intended for aircraft with wing span 36 - 52 m
<b>DE-ICING 65M</b>	příčka určena pro letadla s rozpětím křídla / line intended for aircraft with wing span 52 - 65 m

Pro účely správného zastavení letadel s rozpětím 65 - 80 m jsou na DE-ICING AREA 2 vyznačeny příčky zastavení určené pro zastavení letadla úrovní předového podvozku na příslušné příčce zastavení.

**2.20.8.4 Provozní postupy**

Posádka letadla musí oznámit žádost o odmrazování:

- v době, kdy jsou uplatňovány postupy A-CDM, handlingové společnosti nejpozději 25 minut před hodnotou TOBT;
- v době, kdy nejsou uplatňovány postupy A-CDM, handlingové společnosti nejpozději 25 minut před hodnotou EOBT a pracovišti RUZYŇÉ DELIVERY při prvním navázání spojení.

Pozdější žádost o odmrazování bude přijata, může však způsobit zpoždění letu.

Pořadí na odmrazování určuje v závislosti na provozní situaci ATC. Místo pro odmrazování určuje v případě aplikování A-CDM postupů GHA, v případě neaplikování A-CDM postupů ATC.

**2.20.7 Multiple push-back**

2.20.7.1 In order to increase of operation fluency on the strict condition of operational safety preservation "MULTIPLE PUSH-BACK" conditions can be applied for aircraft with wingspan MAX 36 m on TWY H1 and taxiway strips except of TWY J.

2.20.7.2 For the purpose of multiple push-back, "PUSH/PULL STOP LINES" have been established on taxiway strips, see AD 2-LKPR-2-5.

2.20.7.3 The system of PUSH stop bars is used by default for MULTIPLE PUSH-BACK. If ATC establishes the final position different from standard procedures ATC advises it to the crew. The crew passes this information to a ground personnel.

2.20.7.4 For safety reasons only minimal engine power shall be used for commencement of taxiing.

**2.20.8 De-icing of aircraft**

2.20.8.1 Companies carrying out aircraft de-icing:

- Czech GH
- Czech Airlines Handling
- Menzies Aviation (Czech)

2.20.8.2 De-icing and anti-icing of aircraft can be carried out only on the designated places:

- "DE-ICING AREA 1" on TWY Z in front of THR RWY 24
- "DE-ICING AREA 2" on TWY Z on level of TWY AA
- "DE-ICING AREA 3" on TWY AA
- "DE-ICING AREA 4" in area of stands 50 and 51 on apron NORTH
- "DE-ICING AREA 5" in area of stand 58 on apron NORTH
- "DE-ICING AREA 6" in area of stands 62 and 63 on apron NORTH
- TWY J on level of stands 53 and 54 (only in exceptional cases)
- Apron EAST
- Area of stands S1 - S9 and S20 - S25 (including alternative stands S20A - S25A) on apron SOUTH (only ACFT with MTOW up to 13 000 kg)

2.20.8.3 There are stop bars intended for stopping of aircraft with cockpit on level of appropriate stop bar marked at DE-ICING AREAS 1 - 3 for purpose of precise stop of aircraft:

There are stop bars intended for stopping of aircraft with nose wheel on level of appropriate stop bar marked at DE-ICING AREA 2 for purpose of precise stop of aircraft with the wing span 65 - 80 m.

**2.20.8.4 Operational procedures**

The crew of the aircraft must report de-icing request:

- when A-CDM procedures are in effect - to the handling company at least 25 minutes before TOBT value;
- when A-CDM procedures are not in effect - to the handling company at least 25 minutes before EOBT value and to RUZYŇÉ DELIVERY when initial radio communication is established.

Later de-icing request will be accepted, it can, however, cause a flight delay.

Order for de-icing will be determined by ATC depending upon actual traffic situation. Place for de-icing in case of A-CDM procedure application will be determined by GHA, in case of A-CDM procedure absence by ATC.

**2.20.9 High Intensity RWY Operations - HIRO**

2.20.9.1 Postupy HIRO se aplikují v době od 0500 do 2100 (0400 - 2000).

2.20.9.2 Piloti, kteří nemohou splnit požadavky HIRO system jsou žádáni, aby toto oznámili ATC co nejdříve.

2.20.9.3 Pro zamezení zpožděním a pro zvýšení max. hodinového počtu vzletů a přistání je nezbytné snížit časy obsazení RWY na minimum.

**2.20.9.4 Přilety**

2.20.9.4.1 Piloti jsou žádáni aby, kdykoliv to podmínky umožní, po přistání uvolnili RWY na následující pojezdové dráhy:

TYPE CLASS		RWY 24		RWY 06		RWY 30	RWY 12	
MEDIUM-JET	TWY	Rapid Exit TWY D		Rapid Exit TWY L	TWY B	TWY G	TWY P	TWY R
	LDA (m)	2075		1558	2448	2099	1690	2535
	Max. Exit Speed (kt)	50		50	N/A	N/A	N/A	N/A
MEDIUM-PROP	TWY	TWY C	Rapid Exit TWY D	Rapid Exit TWY L		TWY G	TWY P	
	LDA (m)	1309	2075	1558		2099	1690	
	Max. Exit Speed (kt)	N/A	50	50		N/A	N/A	

2.20.9.4.2 Pro zajištění minimálních časů obsazení RWY je doporučeno pojmenovat očekávaný výjezd z RWY během briefingu před přistáním. Piloti jsou žádáni, aby plánovali ten výjezd, který je proveditelný a nesnažili se o vyjetí dřívějším výjezdem, aby se předešlo jeho minutí a následnému pomalému pojezdění k dalšímu.

**2.20.9.5 Odlety**

2.20.9.5.1 Kdykoliv to podmínky na RWY umožní, piloti by měli být připraveni akceptovat vzlet z následující křižovatky:

TYPE CLASS	RWY 24	RWY 06	RWY 30	RWY 12
MEDIUM-JET (TORA)	THR (3715 m)	E (3077 m)	THR (3250 m)	D (2757 m)
MEDIUM-PROP (TORA)	B (2557 m)	D (2266 m)	R (2590 m)	G (2238 m)

2.20.9.5.2 Všechny kontroly v kabině by měly být dokončeny před vstupem na RWY. Kontroly prováděné na RWY by měly být omezeny na minimum.

2.20.9.5.3 Piloti by měli provést vstup na RWY neprodleně po obdržení povolení a být připraveni provést vzlet přímo z pojezdění, bude-li to nutné.

2.20.9.5.4 Možnost zdržení v případě požadavku MEDIUM ACFT na vzlet od THR RWY 12.

**2.20.10 Příčky zastavení na stáních**

2.20.10.1 Příčky zastavení na stáních jsou určeny pro zastavení letadla příčným podvozkem na úrovni příčky.

2.20.10.2 Na odbavovací ploše VÝCHOD je při požadavku na využití ukotvení příčného podvozku při odbavení letadla na stání E7 nutné zajíždět letadlem velmi pomalu, aby bylo možné zastavit letadlo přesně na příčce zastavení dle pokynů služby řízení v místě stání (Follow me).

**2.20.9 High Intensity RWY Operations - HIRO**

2.20.9.1 HIRO procedures are applied from 0500 to 2100 (0400 - 2000) hours.

2.20.9.2 If unable to comply with the HIRO system, pilots are requested to advise ATC as soon as possible.

2.20.9.3 To prevent delays of flights and to achieve the highest possible rate/hour for arrivals and departures. RWY occupancy times are to be reduced to minimum.

**2.20.9.4 Arrival**

2.20.9.4.1 Whenever RWY conditions permit, pilots are requested to vacate RWY after landing via following exit taxiways:

2.20.9.4.2 In order to ensure a minimum RWY occupancy time, it is recommended to nominate the expected exit taxiway during the approach briefing. Pilots are requested to aim for an exit, which can be made, rather than to aim for an earlier one, just to miss it and to roll slowly to the next.

**2.20.9.5 Departure**

2.20.9.5.1 Whenever RWY conditions permit, pilots should prepare and be ready to accept the following intersection take off runs:

2.20.9.5.2 Cockpit checks should be completed prior to line-up and any checks requiring completion on the RWY should be kept to minimum.

2.20.9.5.3 Pilots should ensure that they line up immediately after being cleared and to be ready to continue with a rolling take-off if necessary.

2.20.9.5.4 There is possibility of delay if MEDIUM ACFT requests take-off from THR RWY 12.

**2.20.10 Stop lines on stands**

2.20.10.1 Stop lines on aircraft stands are intended for stopping an aircraft nose wheel at the level of a stop line.

2.20.10.2 On apron EAST, when requesting the use of the bow landing gear anchorage at handling at stand E7, it is necessary to taxi the aircraft very slowly to be able to stop the aircraft exactly at the stop line according to instruction of the ground marshal service at the stand (Follow me).

**LKPR AD 2.21 POSTUPY PRO OMEZENÍ HLUKU****2.21.1 Omezení letů**

2.21.1.1 Letadla certifikovaná dle ICAO Annex 16/I, část II, Hlava 2 nebo letadla bez certifikace dle ICAO Annex 16/I, část II

2.21.1.1.1 Vzlety a přistání nejsou povoleny.

**LKPR AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES****2.21.1 Flight restrictions**

2.21.1.1 Aircraft certified in accordance with ICAO Annex 16/I, Part II, Chapter 2 or aircraft without certification in accordance with ICAO Annex 16/I, Part II

2.21.1.1.1 Take-offs and landings are not permitted.

**2.21.8 Monitorování hluku**

2.21.8.1 V CTR Ruzyně je prováděn nepřetržitý monitoring hluku a letových tratí. Rozmístění měřících stanic a výstupy z monitorovacího systému jsou zveřejněny na [www.prg.aero/hluk](http://www.prg.aero/hluk).

**2.21.9 Omezení hluku po dobu trvání motorového klidu**

2.21.9.1 Z důvodu zajištění státně důležitých letů jsou provozovatelem letiště stanovena omezení po dobu trvání motorového klidu v prostoru odbavovací plochy JIH a přilehlých prostor podle kategorie státně důležitého letu.

2.21.9.2 V této době je ve vymezeném prostoru zakázáno spouštění a provoz pohonných jednotek letadel, APU (záložní zdroj energie) a používání GPU (pozemní letištní zdroj).

2.21.9.3 Posádky letadel jsou povinny dbát pokynů ATS při spouštění a provozu pohonných jednotek a poskytovatele handlingových služeb při spouštění a provozu APU a používání GPU.

**2.21.8 Noise monitoring**

2.21.8.1 Continuous monitoring of noise and flight routes is carried out in CTR Ruzyně. The locations of the measuring stations and the outputs of the monitoring system are published on <https://www.prg.aero/en/noise-air-traffic-and-noise-airport-operations>.

**2.21.9 Noise abatement for the duration of prohibition of engine start-ups**

2.21.9.1 For the reason of securing state important flights, restrictions are defined by the aerodrome operator for the duration of the prohibition of engine start-ups in the area of apron SOUTH and adjacent areas according to the category of state important flight.

2.21.9.2 During this period, engine start-up and running, APU (auxiliary power unit) and using GPU (ground power unit) is prohibited in the designated area.

2.21.9.3 The aircraft crews are obliged to follow the instructions of ATS during engine start-up and running, and the instructions of handling agents during APU start-up and running and GPU usage.

**LKPR AD 2.22 LETOVÉ POSTUPY****2.22.1 Všeobecně**

2.22.1.1 Výška základny oblačnosti se udává vzhledem k nadmořské výšce 1234 ft / 376 m. V případě, že při přistání nebo vzletu na RWY 24 bude letadlu předána výška základny oblačnosti změřená vzhledem k jiné nadmořské výšce, bude na to posádka zvlášť upozorněna.

2.22.1.2 Bez ohledu na minimální letové výšky na ATS tratích v CTR Ruzyně, letadlo nacházející se v CTR Ruzyně, může po souhlasu Praha APP letět ve vzdálenosti 5,4 NM DME OKL ve výšce 2600 ft.

**LKPR AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES****2.22.1 General**

2.22.1.1 Cloud base height related to the elevation 1234 ft / 376 m will be given. In case aircraft will land on or take-off from RWY 24 and the cloud base height related to the different elevation will be given, the flight crew will be specially advised upon it.

2.22.1.2 Regardless of minimum flight altitudes on ATS routes in CTR Ruzyně can operate after permission received from Praha APP at the distance 5,4 NM DME OKL at height 2600 ft.

**2.22.2 Letištní provozní minima**

<i>RWY - druh přiblížení / RWY - type of approach</i>	<i>Provozní minima / Operating minima</i>
RWY 12 - ILS	RVR 750 m

**2.22.2 Aerodrome Operating Minima****2.22.3 Provoz palubních odpovídačů módu S, je-li letadlo na zemi**

2.22.3.1 Na letišti PRAHA/Ruzyně je v provozován přehledový systém A-SMGCS využívající odpovědi palubních odpovídačů módu-S.

2.22.3.2 Provozovatelé letadel zamýšlející využít letiště PRAHA/Ruzyně musí zajistit, aby palubní odpovídače módu S byly schopné provozu i v případě, kdy je letadlo na zemi.

Posádka letadla musí:

- zadat identifikaci letadla, pokud je tato funkce k dispozici. Nastavení musí odpovídat identifikaci uvedené v poli 7 podaného letového plánu ICAO nebo poznávací značce letadla, pokud letový plán nebyl podán;
- nastavit kód 2000 Módu A, pokud ATC nestanoví jinak;
- aktivovat odpovídač (XPNDR nebo ekvivalentní volba, například ON) nebo AUTO, je-li k dispozici:
  - při žádosti o vytlačení nebo pojiždění, podle toho co nastane dříve
  - po přistání do té doby, než je letadlo zaparkováno na stání
- deaktivovat odpovídač, pokud je letadlo zaparkováno na stání (OFF nebo ekvivalentní volba, například STBY).

**2.22.3 Operation of mode S transponders when the aircraft is on the ground**

2.22.3.1 An A-SMGCS surveillance system utilising Mode S transponders data is in operation at PRAHA/Ruzyně Airport.

2.22.3.2 Aircraft operators intending to use PRAHA/Ruzyně airport shall ensure that the Mode S transponders are able to operate when the aircraft is on the ground.

Flight crew shall:

- set the aircraft identification if such feature available. This setting shall correspond to identification filled in item 7 of filed ICAO flight plan or to the aircraft registration when no flight plan has been filed;
- select the Mode A 2000 code, unless otherwise instructed by ATC;
- activate transponder (XPNDR or the equivalent, e.g. ON) or AUTO if available:
  - at the request for push back or taxi, whichever is earlier
  - after landing continuously until the aircraft is parked on the stand
- deactivate transponder if the aircraft is parked on the stand (OFF or equivalent, e.g. STBY).

**2.22.4 Postupy pro IFR lety****2.22.4.1 Vyčkávání**

2.22.4.1.1 Postupy pro vyčkávání jsou zobrazeny na mapách přiblížení podle přístrojů - ICAO.

**2.22.4.2 Přiblížení****2.22.4.2.1 Rychlostní omezení**

Pokud ATC nestanoví jinak, jsou velitelé letadel provádějící přiblížení na letišti LKPR, LKVO a LKKB povinni dodržovat rychlostní omezení 250 kt IAS pod FL100.

Piloti mohou očekávat, že budou uplatňována následující omezení rychlosti:

- 220 kt v poloze po větru;
- 200 kt až 180 kt v poloze base leg / na posledním kurzu do LOC;
- 180 kt až 160 kt po usazení na LOC;
- následně 160 kt do 4 NM DME.

Všechna omezení rychlosti je třeba dodržovat s maximální tolerancí +/- 5 kt.

Tyto rychlosti jsou využívány za účelem aplikace rozstupů a za účelem využití dráhové kapacity a jsou povinné. V případě, že další vydané povolení nebude souviset s rychlostním omezením (např. povolení k přiblížení), jsou piloti povinni dodržovat naposledy vydané rychlostní omezení. Piloti jsou žádáni, aby oznámili ATC, že nejsou schopni nařízené rychlostní omezení splnit a musí oznámit, jaké rychlosti mohou dodržovat. V zájmu dodržení rozstupů jsou piloti žádáni, aby instrukce k úpravám rychlosti prováděli co nejrychleji a případné změny rychlosti související s provozním omezením letadla oznámili ATC.

2.22.4.2.2 Postupy pro standardní přístrojové přiblížení k bodům IAF jsou popsány na následujících stranách a zobrazeny na mapách STAR.

**2.22.4.2.3 RNAV postupy**

2.22.4.2.3.1 Pro RNAV přiletové tratě se požaduje RNAV-1 certifikace.

2.22.4.2.3.2 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.

2.22.4.2.3.3 Pouze velitel letadla nevybaveného pro RNAV-5 musí informovat ATC při prvním navázání spojení.

2.22.4.2.3.4 Pro letadla nevybavená pro RNAV je zachován nezbytný počet konvenčních postupů, nebo bude zajištěno vektorování.

2.22.4.2.4 Postupy pro počáteční, střední, konečné a nezdařené přiblížení, tj. od bodu IAF, jsou zobrazeny na mapách přiblížení podle přístrojů (IAC) - ICAO.

2.22.4.2.5 Minimální nadmožské výšky použitelné pro účely vektorování jsou uvedeny v AIP ČR AD 2-LKPR-8-7 Mapa minimálních nadmožských výšek pro poskytování přehledových služeb ATC v prostoru CTR Ruzyně, TMA Praha a CTA 1 PRAHA.

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

2.22.4.2.7 V případě současného provozu ILS 24 a ILS 06 je automatické přistání zakázáno. Velitelé letadel budou informováni příslušnou službou ATC nebo vysláním ATIS.

2.22.4.2.8 Při přechodu z PRAHA RADAR na RUZYŇ RADAR, z důvodů snížení zátěže na kmitočtu, omezte navázání spojení pouze na RUZYŇ RADAR + volací znak. V případě zvláštní situace může PRAHA RADAR požadovat od pilotů při navázání spojení s RUZYŇ RADAR předání dodatečných informací.

2.22.4.2.9 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.

**2.22.4 Procedures for IFR flights****2.22.4.1 Holding**

2.22.4.1.1 Holding procedures are shown on Instrument Approach Charts - ICAO.

**2.22.4.2 Approaches****2.22.4.2.1 Speed restriction**

Unless otherwise stated by ATC, pilots-in-command performing approaches to the airports LKPR, LKVO and LKKB are obliged to comply with the speed limits MAX 250 kt IAS below FL100.

Pilots should typically expect the following speed restrictions to be enforced:

- 220 kt on downwind;
- between 200 kt and 180 kt on base leg / heading intercepting the LOC;
- between 180 kt and 160 kt when first established on the LOC;
- and thereafter 160 kt to 4 NM DME.

All speed restrictions are to be flown with a maximum tolerance of +/- 5 kt.

These speed are applied for ATC separation and runway capacity purposes and are mandatory. In the event of a new (non-speed related) ATC clearance being issued (e.g. an instruction to descend on ILS), pilots are not absolved from a requirement to maintain a previously allocated speed. Aircraft unable to conform to these speeds should inform ATC and state what speeds will be used. In the interests of accurate spacing, pilots are requested to comply with speed adjustments as promptly as feasible within their own operational constraints, advising ATC if circumstances necessitate a change of speed for aircraft performance reasons.

2.22.4.2.2 Standard instrument approach procedures to IAF are described on the following pages and shown on Charts STAR.

**2.22.4.2.3 RNAV procedures**

2.22.4.2.3.1 RNAV-1 certification is required for RNAV arrival routes.

2.22.4.2.3.2 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 routing during peak periods.

2.22.4.2.3.3 Only a pilot-in-command of an aircraft not certified for RNAV-5 shall inform the ATC when establishing the first radio contact.

2.22.4.2.3.4 For aircraft not approved for RNAV operations, necessary number of conventional procedures or vectoring will be provided.

2.22.4.2.4 Initial, intermediate, final and missed approach procedures from IAF points are shown on Instrument Approach Charts - ICAO (IAC).

2.22.4.2.5 Minimum altitudes applicable for vectoring are stated at AIP ČR AD 2-LKPR-8-7 ATC Surveillance Minimum Altitude Chart within CTR Ruzyně, TMA Praha and CTA 1 PRAHA..

2.22.4.2.6 Pilots-in-command are requested to confirm ATIS information and read back its QNH when establish radio contact.

2.22.4.2.7 In case of simultaneous operation of ILS 24 and ILS 06 the automatic landing is prohibited. Pilots in-command will be informed by appropriate ATC unit or by ATIS.

2.22.4.2.8 While being transferred from PRAHA RADAR to RUZYŇ RADAR, initial contact shall be restricted to RUZYŇ RADAR + CALL SIGN only in order to avoid frequency congestion. In specific situation PRAHA RADAR may request pilot to report additional information to RUZYŇ RADAR at initial contact.

2.22.4.2.9 The IFR flight conducting visual approach shall, in case of the missed approach, conduct missed approach procedure, which is published on instrument approach chart for the same runway, unless otherwise instructed from the ATC.



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### 2.22.4.7 Výcvikové IFR lety

2.22.4.7.1 Z důvodu hustoty provozu pravidelné a nepravidelné dopravy na letišti PRAHA/Ruzyně jsou výcvikové IFR lety na letišti PRAHA/Ruzyně omezeny. Veškeré výcvikové IFR lety musí být koordinovány s Praha APP ☎ +420 220 374 548.

#### 2.22.5 Přehledové služby ATS a postupy

2.22.5.1 V CTA 1 PRAHA, TMA Praha a CTR Ruzyně jsou poskytovány přehledové služby ATS. Radarová přiblížení se neprovádějí. Na provozní ploše letiště PRAHA/Ruzyně jsou poskytovány přehledové služby ATS prostřednictvím A-SMGCS.

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

2.22.5.3 Přehledové systémy ATS

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

2.22.5.4 V CTA 1 PRAHA, TMA Praha a CTR Ruzyně je přehledové krytí zajištěno v a nad minimálními nadmořskými výškami pro poskytování přehledových služeb ATC viz mapa AD 2-LKPR-8-7.

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

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

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

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

Reduced runway separation minima shall only be applied if:

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

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

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

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

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

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

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

#### 2.22.4.7 Training IFR flights

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

#### 2.22.5 ATS surveillance services and procedures

2.22.5.1 In CTA 1 PRAHA, TMA Praha and CTR Ruzyně ATS surveillance services are provided. Radar approaches are not conducted. On manoeuvring area of PRAHA/Ruzyně airport ATS surveillance services are not provided through A-SMGCS.

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

2.22.5.3 ATS Surveillance systems

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

2.22.5.4 In CTA 1 PRAHA, TMA Praha and CTR Ruzyně the surveillance coverage is ensured at and above of the ATC surveillance minimum altitudes, see chart AD 2-LKPR-8-7.

**2.22.5.5 Meteorologický radar****2.22.5.5.1 Krytí**

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

**2.22.5.5.2 Aplikace služeb**

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

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

**2.22.6 Postupy pro VFR lety**

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

**2.22.6.1 Přilety****2.22.6.1.1 Přilety do LKPR**

Piloti zamýšlející přistání na LKPR jsou povinni získat letištní slot podle AIP ČR **LKPR AD 2.20 para 1** (Koordinované letiště).

Pokud není službou ATS instruuováno jinak (například u letů VFR v noci), piloti zamýšlející vstoupit do CTR Ruzyně jsou žádáni, aby do CTR Ruzyně vstupovali vždy pod spodní hranicí TMA Praha nebo pod spodní hranicí TMA Vodochody a podle AIP ČR AD 2-LKPR-8-1 (Přiletové tratě za VFR).

Piloti musí:

- nastavit **kód A2000** (pokud nebylo službou ATS instruuováno jinak) na odpovídači SSR podle AIP ČR **ENR 1.6 para 2.4.5** (Kódy SSR) a dodržovat pravidla dle AIP ČR **LKPR AD 2.22.3** (Provoz palubních odpovídačů);  
*Poznámka: Piloti jsou žádáni, aby oznámili případné udělení výjimky z požadavku na vybavení odpovídačem v Módu S ELS dle AIP ČR GEN 1.5 para 1.3.3 (Výjimky).*
- navázat spojení na **FREQ RUZYŇĚ RADAR 118.310** v souladu s AIP ČR **ENR 1.2 para 1.10.1** (Předání údajů o letu VFR). Mimo provozní dobu navázat spojení na **FREQ PRAHA RADAR 127.580** v souladu s AIP ČR **LKPR AD 2.18** (Spojovací zařízení, provozní doba);
- předat údaje o letu v souladu s AIP ČR **ENR 1.2 para 1.10.2** (Předání údajů o letu VFR);
- potvrdit platnou informaci ATIS a zopakovat údaj QNH;
- v případě přijetí instrukce k přechodu na **Ruzyně TWR** navázat pouze spojení. **Údaje o letu se nepředávají.**

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

Piloti musí:

- nebylo-li službou ATS stanoveno jinak, nastavit kód na odpovídači SSR podle AIP ČR **ENR 1.6 para 2.4.3** (Kódy SSR pro zvláštní účely) a dodržovat pravidla dle AIP ČR **LKPR AD 2.22.3** (Provoz palubních odpovídačů);
- navázat spojení na **FREQ RUZYŇĚ RADAR 118.310** v souladu s AIP ČR **ENR 1.2 para 1.10.1** (Předání údajů o letu VFR). Mimo provozní dobu navázat spojení na **FREQ PRAHA RADAR 127.580** v souladu s AIP ČR **LKPR AD 2.18** (Spojovací zařízení, provozní doba);
- předat údaje o letu v souladu s AIP ČR **ENR 1.2 para 1.10.2** (Předání údajů o letu VFR);
- potvrdit platnou informaci ATIS a zopakovat údaj QNH;

**2.22.5.5 Weather radar****2.22.5.5.1 Coverage**

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

**2.22.5.5.2 An application of services**

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

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

**2.22.6 Procedures for VFR flights**

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

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

Pilots intending to land at LKPR are obliged to obtain the airport slot in accordance with AIP ČR **LKPR AD 2.20 para 1** (Coordinated airport).

Unless otherwise instructed by ATS (e.g. for night VFR flights), pilots intending to enter CTR Ruzyně are urged to provide the entry always below the lower limit of TMA Praha or below the lower limit of TMA Vodochody and with respect to AIP ČR AD 2-LKPR-8-1 (VFR arrival routes).

Pilots shall:

- select **SSR code A2000** (unless otherwise instructed by ATS) with respect to AIP ČR **ENR 1.6 para 2.4.5** (SSR codes) and be compliant with AIP ČR **LKPR AD 2.22.3** (Operation of mode S transponders);  
*Note: Pilots are urged to report an exemption from the requirement to carry Mode S ELS, if granted, according to AIP ČR GEN 1.5 para 1.3.3 (Exemptions).*
- establish communication on **FREQ of RUZYŇĚ RADAR 118.310** in accordance with AIP ČR **ENR 1.2 para 1.10.1** (Handover of information about VFR flight). Outside hours of operation establish communication on **FREQ of PRAHA RADAR 127.580** in accordance with AIP ČR **LKPR AD 2.18** (ATS Communication Facilities, Hours of operation);
- hand over information about flight in accordance with AIP ČR **ENR 1.2 para 1.10.2** (Handover of information about VFR flight);
- confirm current ATIS information with QNH read back;
- in case the instruction to transfer to **Ruzyně TWR** received, establish communication only. **Information about flight are not handed over.**

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

Pilots shall:

- unless otherwise instructed by ATS, select SSR code with respect to AIP ČR **ENR 1.6 para 2.4.3** (SSR codes for special purposes) and be compliant with AIP ČR **LKPR AD 2.22.3** (Operation of mode S transponders);
- establish communication on **FREQ of RUZYŇĚ RADAR 118.310** in accordance with AIP ČR **ENR 1.2 para 1.10.1** (Handover of information about VFR flight). Outside hours of operation establish communication on **FREQ of PRAHA RADAR 127.580** in accordance with AIP ČR **LKPR AD 2.18** (ATS Communication Facilities, Hours of operation);
- hand over information about flight in accordance with AIP ČR **ENR 1.2 para 1.10.2** (Handover of information about VFR flight);
- confirm current ATIS information with QNH read back;

- po přijetí instrukce k přechodu na **Ruzyně TWR** navázat pouze spojením. **Údaje o letu se nepředávají.**

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

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

Požadavky:

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

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

#### 2.22.6.1.1.2 Přílety do místa v CTR Ruzyně mimo LKPR

Pokud není službou ATS instruíováno jinak (například u letů VFR v noci), piloti zamýšlející vstoupit do CTR Ruzyně jsou žádáni, aby do CTR Ruzyně vstupovali vždy pod spodní hranici TMA Praha nebo pod spodní hranici TMA Vodochody a podle AIP ČR AD 2-LKPR-8-1 (Příletové tratě za VFR).

Piloti musí:

- nastavit kód **A2000** (pokud nebylo službou ATS instruíováno jinak) na odpovídáči SSR podle AIP ČR **ENR 1.6 para 2.4.5** (Kódy SSR);

*Poznámka: Piloti jsou žádáni, aby oznámili případné udělení výjimky z požadavku na vybavení odpovídačem v Módu S ELS dle AIP ČR **GEN 1.5 para 1.3.3** (Výjimky).*

- navázat spojení na **FREQ RUZYŇĚ RADAR 118.310** v souladu s AIP ČR **ENR 1.2 para 1.10.1** (Předání údajů o letu VFR). Mimo provozní dobu navázat spojení na **FREQ PRAHA RADAR 127.580** v souladu s AIP ČR **LKPR AD 2.18** (Spojovací zařízení, provozní doba);
- předat údaje o letu v souladu s AIP ČR **ENR 1.2 para 1.10.2** (Předání údajů o letu VFR);
- potvrdit platnou informaci ATIS a zopakovat údaj QNH;
- v případě přijetí instrukce k přechodu na **Ruzyně TWR** navázat pouze spojením. **Údaje o letu se nepředávají.**
- odevzdat hlášení o přistání některým z postupů uvedených v AIP ČR **ENR 1.2 para 2.1** (Hlášení o přistání). K telefonickému hlášení na **Ruzyně TWR se použije číslo ☎ +420 220 374 048**.

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

Piloti musí:

- nebylo-li službou ATS stanoveno jinak, nastavit kód na odpovídáči SSR podle AIP ČR **ENR 1.6 para 2.4.3** (Kódy SSR pro zvláštní účely);
- navázat spojení na **FREQ RUZYŇĚ RADAR 118.310** v souladu s AIP ČR **ENR 1.2 para 1.10.1** (Předání údajů o letu VFR). Mimo provozní dobu navázat spojení na **FREQ PRAHA RADAR 127.580** v souladu s AIP ČR **LKPR AD 2.18** (Spojovací zařízení, provozní doba);
- předat údaje o letu v souladu s AIP ČR **ENR 1.2 para 1.10.2** (Předání údajů o letu VFR);
- potvrdit platnou informaci ATIS a zopakovat údaj QNH;
- po přijetí instrukce k přechodu na **Ruzyně TWR** navázat pouze spojením. **Údaje o letu se nepředávají;**
- odevzdat hlášení o přistání některým z postupů uvedených v AIP ČR **ENR 1.2 para 2.1** (Hlášení o přistání). K telefonickému hlášení na **Ruzyně TWR se použije číslo ☎ +420 220 374 048**.

- when the instruction to transfer to **Ruzyně TWR** received, establish communication only. **Information about flight are not handed over.**

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

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

Requirements:

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

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

#### 2.22.6.1.1.2 Arrivals to destination in CTR Ruzyně outside LKPR

Unless otherwise instructed by ATS (e.g. for night VFR flights), pilots intending to enter CTR Ruzyně are urged to provide the entry always below the lower limit of TMA Praha or below the lower limit of TMA Vodochody and with respect to AIP ČR AD 2-LKPR-8-1 (VFR arrival routes).

Pilots shall:

- select **SSR code A2000** (unless otherwise instructed by ATS) with respect to AIP ČR **ENR 1.6 para 2.4.5** (SSR codes);

*Note: Pilots are urged to report an exemption from the requirement to carry Mode S ELS, if granted, according to AIP ČR **GEN 1.5 para 1.3.3** (Exemptions).*

- establish communication on **FREQ of RUZYŇĚ RADAR 118.310** in accordance with AIP ČR **ENR 1.2 para 1.10.1** (Handover of information about VFR flight). Outside hours of operation establish communication on **FREQ of PRAHA RADAR 127.580** in accordance with AIP ČR **LKPR AD 2.18** (ATS Communication Facilities, Hours of operation);
- hand over information about flight in accordance with AIP ČR **ENR 1.2 para 1.10.2** (Handover of information about VFR flight);
- confirm current ATIS information with QNH read back;
- in case the instruction to transfer to **Ruzyně TWR** received, establish communication only. **Information about flight are not handed over.**
- handover the report of arrival in accordance with AIP ČR **ENR 1.2 para 2.1** (Reports of arrival). Contact **Ruzyně TWR by telephone ☎ +420 220 374 048**.

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

Pilots shall:

- unless otherwise instructed by ATS, select SSR code with respect to AIP ČR **ENR 1.6 para 2.4.3** (SSR codes for special purposes);
- establish communication on **FREQ of RUZYŇĚ RADAR 118.310** in accordance with AIP ČR **ENR 1.2 para 1.10.1** (Handover of information about VFR flight). Outside hours of operation establish communication on **FREQ of PRAHA RADAR 127.580** in accordance with AIP ČR **LKPR AD 2.18** (ATS Communication Facilities, Hours of operation);
- hand over information about flight in accordance with AIP ČR **ENR 1.2 para 1.10.2** (Handover of information about VFR flight);
- confirm current ATIS information with QNH read back;
- when the instruction to transfer to **Ruzyně TWR** received, establish communication only. **Information about flight are not handed over;**
- handover the report of arrival in accordance with AIP ČR **ENR 1.2 para 2.1** (Reports of arrival). Contact **Ruzyně TWR by telephone ☎ +420 220 374 048**.

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

Piloti plánující odlet z LKPR jsou povinni získat letištní slot podle AIP ČR **LKPR AD 2.20 para 1** (Koordinované letiště).

Pokud není službou ATC instruováno jinak, piloti musí:

- navázat spojení na **FREQ RUZYNĚ DELIVERY 120.060** v souladu s AIP ČR **ENR 1.2 para 1.10.1** (Předání údajů o letu VFR) za účelem získání ATC povolení pro odlétávající letadla a za účelem schválení spouštění pohonných jednotek;

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

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

- předat údaje o letu v souladu s AIP ČR **ENR 1.2 para 1.10.2** (Předání údajů o letu VFR);
- potvrdit platnou informaci ATIS a zopakovat údaj QNH;
- nastavit kód odpovídače SSR a dodržovat pravidla podle AIP ČR **LKPR AD 2.22 para 3** (Provoz palubních odpovídačů módu S).

*Poznámka: Piloti jsou žádáni, aby oznámili případné udělení výjimky z požadavku na vybavení odpovídačem v Módu S ELS dle AIP ČR **GEN 1.5 para 1.3.3** (Výjimky).*

Pokud není službou ATC stanoveno jinak, piloti musí navázat spojení na **FREQ RUZYNĚ GROUND 121.910** za účelem získání povolení k pojiždění. Instrukce ke změně kmitočtu na **RUZYNĚ GROUND** se nevydává.

Pokud není službou ATC stanoveno jinak, odlet je prováděn podle AIP ČR AD 2-LKPR-8-1 (Odletové tratě za VFR).

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

Piloti musí:

- navázat spojení na **FREQ RUZYNĚ TOWER 134.560** bezprostředně před vzletem. Schválení spouštění pohonných jednotek se nevyžaduje;
- nastavit kód odpovídače SSR podle AIP ČR **ENR 1.6 para 2.4.3** (Kódy SSR pro zvláštní účely) a dodržovat pravidla podle AIP ČR **LKPR AD 2.22 para 3** (Provoz palubních odpovídačů módu S).
- předat údaje o letu (počáteční směr letu);
- potvrdit platnou informaci ATIS a zopakovat údaj QNH.

**2.22.6.2.2 Odlety z CTR Ruzyně mimo LKPR**

Pokud není službou ATC instruováno jinak, piloti musí:

- telefonicky kontaktovat **Ruzyně TWR ☎ +420 220 374 048** v souladu s AIP ČR **ENR 1.2 para 1.10.1** (Předání údajů o letu VFR) za účelem získání ATC povolení pro odlétávající letadla;

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

- předat údaje o letu v souladu s AIP ČR **ENR 1.2 para 1.10.2** (Předání údajů o letu VFR);
- nastavit kód na odpovídači SSR podle AIP ČR **ENR 1.6 para 2.4.5** (Kódy SSR);

*Poznámka: Piloti jsou žádáni, aby oznámili případné udělení výjimky z požadavku na vybavení odpovídačem v Módu S ELS dle AIP ČR **GEN 1.5 para 1.3.3** (Výjimky).*

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

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

Pokud není službou ATC stanoveno jinak, odlet je prováděn podle AIP ČR AD 2-LKPR-8-1 (Odletové tratě za VFR).

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

Pilots planning to depart from LKPR are obliged to obtain the airport slot in accordance with AIP ČR **LKPR AD 2.20 para 1** (Coordinated airport).

Unless otherwise instructed by ATC, pilots shall:

- establish communication on **FREQ of RUZYNĚ DELIVERY 120.060** in accordance with AIP ČR **ENR 1.2 para 1.10.1** (Handover of information about VFR flight) to obtain ATC clearance for departing aircraft and to obtain engines start-up approval;

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

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

- hand over information about flight in accordance with AIP ČR **ENR 1.2 para 1.10.2** (Handover of information about VFR flight);
- confirm current ATIS information with QNH read back;
- select SSR code and be compliant with AIP ČR **LKPR AD 2.22 para 3** (Operation of mode S transponders).

*Note: Note: Pilots are urged to report an exemption from the requirement to carry Mode S ELS, if granted, according to AIP ČR **GEN 1.5 para 1.3.3** (Exemptions).*

Unless otherwise stated by ATC, pilots shall establish communication on **FREQ of RUZYNĚ GROUND 121.910** to obtain a taxi clearance. Instruction for frequency change to **RUZYNĚ GROUND** is not being issued.

Unless otherwise stated by ATC, departure is provided in accordance with AIP ČR AD 2-LKPR-8-1 (VFR Departure routes).

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

Pilots shall:

- establish communication on **FREQ of RUZYNĚ TOWER 134.560** immediately prior to departure. Engines start-up approval is not requested;
- select SSR code with respect to AIP ČR **ENR 1.6 para 2.4.3** (SSR codes for special purposes) and be compliant with AIP ČR **LKPR AD 2.22 para 3** (Operation of mode S transponders).
- hand over information about flight (initial routing);
- confirm current ATIS information with QNH read back.

**2.22.6.2.2 Departures from CTR Ruzyně outside LKPR**

Unless otherwise instructed by ATC, pilots shall:

- contact **Ruzyně TWR** by telephone ☎ +420 220 374 048 to obtain ATC clearance for departing aircraft, in accordance with AIP ČR **ENR 1.2 para 1.10.1** (Handover of information about VFR flight);

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

- hand over information about flight in accordance with AIP ČR **ENR 1.2 para 1.10.2** (Handover of information about VFR flight);
- select SSR code with respect to AIP ČR **ENR 1.6 para 2.4.5** (SSR codes);

*Note: Pilots are urged to report an exemption from the requirement to carry Mode S ELS, if granted, according to AIP ČR **GEN 1.5 para 1.3.3** (Exemptions).*

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

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

Unless otherwise stated by ATC, departure is provided in accordance with AIP ČR AD 2-LKPR-8-1 (VFR Departure routes).

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

Piloti musí:

- nastavit kód na odpovídači SSR podle AIP ČR **ENR 1.6 para 2.4.3** (Kódy SSR pro zvláštní účely);
- navázat spojení na **FREQ RUZYŇ TOWER 134.560** bezprostředně před vzletem;  
*Poznámka: Pokud navázání radiotelefonního spojení není z technických důvodů proveditelné, musí být spojení navázáno co nejdříve po vzletu.*
- předat údaje o letu (počáteční směr letu);
- potvrdit platnou informaci ATIS a zopakovat údaj QNH.

#### 2.22.6.3 Výcvikové lety

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

2.22.6.3.2 Z důvodu hustoty letového provozu jsou výcvikové lety omezeny.

2.22.6.3.3 Vyjma letů s přiděleným letištním slotem v případě zamýšleného přistání v LKPR viz AIP ČR **AD 2 LKPR 2.22 para 6.1.1** (Přiletý), jsou akceptovány pouze následující činnosti:

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

2.22.6.3.4 Pokud není službou ATC stanoveno jinak, přilet a/nebo odlet musí být prováděn podle AIP ČR AD 2-LKPR-8-1 (Přiletové a odletové tratě VFR).

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

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

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

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

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

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

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

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

2.22.6.4.4 Podmínky vstupu do CTR Ruzyně/MCTR Kbely:

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

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

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

2.22.6.5.1 Nestandardními typy letů (NSF) se rozumí, kromě činností uvedených v AIP ČR **ENR 1.1 para 11.1.1**, zejména foto lety, lety pro kontrolu energovodů a produktovodů apod.

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

Pilots shall:

- select SSR code with respect to AIP ČR **ENR 1.6 para 2.4.3** (SSR codes for special purposes);
- establish communication on **FREQ of RUZYŇ TOWER 134.560** immediately prior to departure;  
*Note: If radio telephony communication is limited due to technical reasons, radio contact shall be established as soon as possible when airborne.*
- hand over information about flight (initial routing);
- confirm current ATIS information with QNH read back.

#### 2.22.6.3 Training flights

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

2.22.6.3.2 Training flights are limited due to air traffic density.

2.22.6.3.3 Except flights intending to land at LKPR and having allocated airport slot (see AIP ČR **AD 2 LKPR 2.22 para 6.1.1 - Arrivals**, the only activities are accepted:

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

2.22.6.3.4 Unless otherwise stated by ATC, arrival and/or departure is provided in accordance with AIP ČR AD 2-LKPR-8-1 (VFR Arrival and Departure routes).

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

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

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

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

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

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

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

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

2.22.6.4.4 Conditions of entry to CTR Ruzyně/MCTR Kbely:

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

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

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

2.22.6.5.1 Non-standard flight types (NSF) refer to activities beyond those specified in AIP ČR **ENR 1.1 para 11.1.1**, particularly including activities such as aerial photography flights, flights for the inspection of power lines and pipelines, and similar operations.

2.22.6.5.2 Tyto lety jsou vždy předmětem žádosti o NSF viz. AIP ČR ENR 1.1 para 11.1.

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

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

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

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

2.22.6.5.2 These flights are subject of a request for NSF, see AIP ČR ENR 1.1 para 11.1.

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

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

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

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

VFR vstupní a výstupní body do/z / entry and exit significant points to/from CTR Ruzyně		
Označení / Designation	Poloha / Location	Souřadnice / Coordinates
SIERRA	Beroun (dálniční most / motorway bridge)	495742N 0140458E
NOVEMBER	Velvary (silo / silo)	501606N 0141421E
WHISKY	Kačice (dálniční přejezd / motorway flyover)	500910N 0135859E
ECHO	Radotín (železniční stanice / railway station)	495910N 0142141E

#### 2.22.7 Seznam traťových bodů

#### 2.22.7 Waypoint list

Seznam traťových bodů / Way-point list	
PR402	500217.81N 0140055.69E
PR403	495123.47N 0140933.64E
PR404	494002.98N 0143241.81E
PR405	501157.78N 0135031.95E
PR406	501839.63N 0135559.77E
PR407	502036.56N 0140228.19E
PR409	503347.47N 0144701.93E
PR411	495831.41N 0141551.73E
PR412	494254.74N 0144324.10E
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
PR521	500040.82N 0141349.41E
PR522	494857.20N 0145036.19E
PR523	500303.62N 0142147.30E
PR530	500811.56N 0143903.31E
PR531	501715.97N 0143232.54E
PR532	501243.82N 0143548.23E
PR571	495950.34N 0144759.29E
PR572	500422.85N 0144445.62E
PR573	495929.06N 0142814.97E
PR574	500401.02N 0142459.47E
PR619	500838.54N 0142202.32E
PR621	502157.50N 0140823.70E
PR622	502421.98N 0140554.70E
PR625	501019.35N 0142740.88E
PR626	495909.31N 0142949.09E
PR627	493653.31N 0144026.15E
PR631	501112.65N 0143040.40E
PR632	502432.94N 0141703.43E
PR633	501305.31N 0143701.03E
PR634	501344.10N 0134114.04E
PR635	495906.31N 0143938.94E
PR637	501540.64N 0144548.41E
PR707	495352.35N 0133321.70E
PR711	502310.48N 0143821.84E
PR712	501659.83N 0143132.01E
PR718	495040.66N 0142401.12E

Označení tratě Route designation	Význačné body Significant points	MAG trať / track	Vzdálenost / Distance NM	MNM IFR ALT ft	Poznámky / Remarks
1	2	3	4	5	6
<b>GOLOP4P</b> GOLOP FOUR PAPA ARRIVAL	GOLOP	183°	13.1	5000	Pokud neobdržíte jiné instrukce po EVEMI pokračujte tratí 302° pro vektorování. Unless otherwise instructed, after EVEMI continue on track 302°, vectoring will be provided.
	PR957	212°	12.3	4000	
	PR958	302°	7.0	4000	
	EVEMI				

**LKPR AD 2.23 DOPLŇUJÍCÍ INFORMACE****LKPR AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION****2.23.1 Výskyt ptactva na/v blízkosti letiště**

2.23.1.1 Určení tahů, představujících ohrožení letového provozu:

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

2.23.1.2 Místa největšího ohrožení způsobená přelety ptáků jsou vyznačena v mapě AD 2-LKPR-8-5 - Oblasti výskytu ptactva.

**2.23.1 Bird concentrations on/in the vicinity of airport**

2.23.1.1 Determination of migrations with potential hazard to air traffic:

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

2.23.1.2 Localities with the greatest hazard from the bird movements are indicated in chart AD 2-LKPR-8-5 - Bird Hazard Concentration Areas.

**2.23.2 Postupy pro provádění letů nad Prahou**

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

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

2.23.2.3 Navíc byl zřízen prostor s omezeným režimem vstupu LKR9, konstruovaný tak, aby v případě vysazení pohonné jednotky u letu prováděného v/nad jeho horní hranici bylo možné bezpečně dosáhnout plochy mimo hustě zastavěná obydlí.

**2.23.2 Procedures for executing of flights over Praha**

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

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

2.23.2.3 In addition, a restricted area LKR9 has been established, designed in such a way that in case of an engine failure during flights at/above its upper level, an area outside densely populated places could be safely reached.

**2.23.3 Odchytky od certifikační předpisové základny stanovené Nařízením komise (EU) č. 139/2014**

2.23.3.1 Tabulka certifikačních odchytek:

**2.23.3 Type-certification basis deviations laid down by Commission Regulation (EC) No 139/2014**

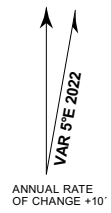
2.23.3.1 Certification deviation table:

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

Specifikace Specification	Popis odchylky Deviation description	Typ odchylky Deviation type	Platnost Validity
CS ADR-DSN.D.240 Pojezdové dráhy všeobecně Taxiways general CS ADR-DSN.D.245 Šířka pojezdových drah Width of taxiways	<p>TWY F mezi TWY G a TWY H1 svou šířkou 22 m neodpovídá provozovaným letadlům s OMGWS od 9 m až do, ale ne včetně 15 m.</p> <p>TWY F between TWY G and TWY H1 with its width 22 m does not correspond to the operated aircraft with OMGWS from 9 m up to but not including 15 m.</p> <p>TWY L mezi TWY F a TWY P svou šířkou 22 m neodpovídá provozovaným letadlům s OMGWS od 9 m až do, ale ne včetně 15 m.</p> <p>TWY L between TWY F and TWY P with its width 22 m does not correspond to the operated aircraft with OMGWS from 9 m up to but not including 15 m.</p> <p>TWY Z mezi TWY A1 a TWY B svou šířkou 22 m neodpovídá provozovaným letadlům s OMGWS od 9 m až do, ale ne včetně 15 m.</p> <p>TWY Z between TWY A1 and TWY B with its width 22 m does not correspond to the operated aircraft with OMGWS from 9 m up to but not including 15 m.</p>	DAAD 03 DAAD 04	2024
CS ADR-DSN.D.250 Oblouky pojezdových drah Taxiways curves	<p>TWY C - Předepsané bezpečné vzdálenosti vnějšího okraje hlavního podvozku letadel kódového písmene E k okraji TWY (4 m) je možné dosáhnout pouze pomocí oversteeringu.</p> <p>TWY C - Required safe distances of the outer edge of the main landing gear of code E aircraft to the edge of TWY (4 m) can only be achieved by oversteering.</p> <p>TWY D - určená pro kritické typy letadel. Předepsané bezpečné vzdálenosti vnějšího okraje hlavního podvozku letadel kódového písmene E a F k okraji TWY (4 m) je možné dosáhnout pouze pomocí oversteeringu.</p> <p>TWY D - designed for critical types of aircraft. Required safe distances of the outer edge of the main landing gear of code E and code F aircraft to the edge of TWY (4 m) can only be achieved by oversteering.</p> <p>TWY Z - určená pro kritické typy letadel. Předepsané bezpečné vzdálenosti vnějšího okraje hlavního podvozku letadel kódového písmene E a F k okraji TWY (4 m) je možné dosáhnout pouze pomocí oversteeringu.</p> <p>TWY Z - designed for critical types of aircraft. Required safe distances of the outer edge of the main landing gear of code E and code F aircraft to the edge of TWY (4 m) can only be achieved by oversteering.</p>	DAAD 05	2024
CS ADR-DSN.D.255 Napojení a křižovatky pojezdových drah Junction and intersection of taxiways	<p>Vzdálenost 4 m mezi vnějším kolem hlavního podvozku a okrajem TWY v křížení TWY D x TWY F je možné dosáhnout pouze pomocí oversteeringu.</p> <p>A distance of 4 m between the outer wheel of main undercarriage and the edge of TWY at TWY D x TWY F intersection can only be achieved by oversteering.</p> <p>Vzdálenost 4 m mezi vnějším kolem hlavního podvozku a okrajem TWY v křížení TWY F x TWY L je možné dosáhnout pouze pomocí oversteeringu.</p> <p>A distance of 4 m between the outer wheel of main undercarriage and the edge of TWY at TWY F x TWY L intersection can only be achieved by oversteering.</p> <p>Vzdálenost 4 m mezi vnějším kolem hlavního podvozku a okrajem TWY v křížení TWY Z x APN EAST je možné dosáhnout pouze pomocí oversteeringu.</p> <p>A distance of 4 m between the outer wheel of main undercarriage and the edge of TWY at TWY Z x APN EAST intersection can only be achieved by oversteering.</p>	DAAD 06	2024
CS ADR-DSN.D.340 Umístění vyčkávacích ploch, vyčkávacích míst RWY, mezilehlých vyčkávacích míst a vyčkávacích míst na komunikacích Location of holding bays, runway-holding positions, intermediate holding positions, and road-holding positions	<p>ACFT na vyčkávacím místě CAT I RWY 24 na TWY Z penetruje přibližovací plochu RWY 24.</p> <p>ACFT in holding position CAT I RWY 24 on TWY Z penetrates approach area RWY 24.</p>	DAAD 08	2027
CS ADR-DSN.J.480 Runway pro přesné přiblížení Precision approach runway	<p>ACFT na vyčkávacím místě CAT I RWY 24 na TWY Z penetruje přibližovací plochu RWY 24.</p> <p>ACFT in holding position CAT I RWY 24 on TWY Z penetrates approach area RWY 24.</p>	DAAD 09	2027
CS ADR-DSN.M.630 Světelná soustava pro přesné přiblížení I. kategorie Approach lighting system for precision approach CAT I	<p>RWY 06 není vybavena ALS CAT I délky 900 m, ale pouze 480 m LIH.</p> <p>RWY 06 is not equipped ALS CAT I with length 900 m but only 480 m LIH.</p>	DAAD 11	2023
CS ADR-DSN.M.655 Ochranné plochy pro PAPI Obstacle protection surface for PAPI	<p>ACFT na vyčkávacím místě CAT I RWY 24 penetruje ochrannou plochu pro PAPI 24.</p> <p>ACFT in holding position CAT I RWY 24 penetrates PAPI 24 protection area.</p>	DAAD 12	2027

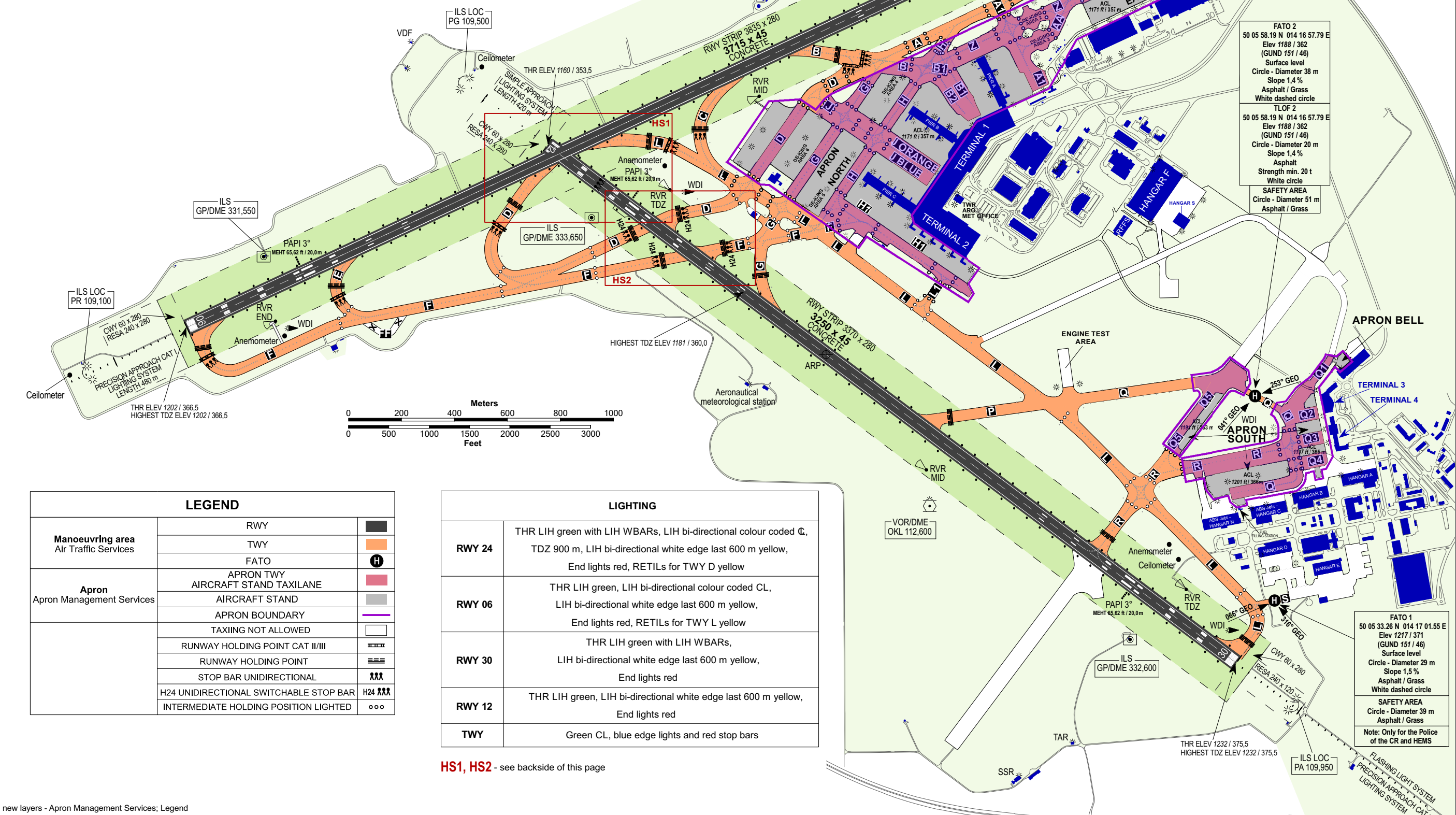


RWY	DIRECTION	THR	BEARING STRENGTH
06	060°	50°06'06,61"N 014°13'34,68"E	PCN 75/R/B/W/T exceeding is allowed by airport operator
24	240°	50°06'57,42"N 014°16'24,12"E	
12	122°	50°06'28,84"N 014°14'43,32"E	PCN 62/R/B/X/T exceeding is allowed by airport operator
30	302°	50°05'25,68"N 014°16'54,02"E	
TAXIWAYS		TWY L, L1 TWY P, Q other TWYs	PCN 50/F/D/X/T PCN 40/F/D/X/T PCN 60/R/B/X/T



Circumnavigation of other aircraft within the holding areas is the responsibility of the Pilot-In-Command as wing tip clearance is not assured

GUND (Geoid Undulation) INft / m  
ELEVATIONS INft / m  
DIMENSIONS IN m  
BEARINGS ARE MAGNETIC



**FATO 2**  
50 05 58.19 N 014 16 57.79 E  
Elev 1188 / 362  
(GUND 151 / 46)  
Surface level  
Circle - Diameter 38 m  
Slope 1,4 %  
Asphalt / Grass  
White dashed circle

**TLOF 2**  
50 05 58.19 N 014 16 57.79 E  
Elev 1188 / 362  
(GUND 151 / 46)  
Circle - Diameter 20 m  
Slope 1,4 %  
Asphalt  
Strength min. 20 t  
White circle

**SAFETY AREA**  
Circle - Diameter 51 m  
Asphalt / Grass

**FATO 1**  
50 05 33.26 N 014 17 01.55 E  
Elev 1217 / 371  
(GUND 151 / 46)  
Surface level  
Circle - Diameter 29 m  
Slope 1,5 %  
Asphalt / Grass  
White dashed circle

**SAFETY AREA**  
Circle - Diameter 39 m  
Asphalt / Grass

Note: Only for the Police of the CR and HEMS

LEGEND		
Manoeuvring area Air Traffic Services	RWY	
	TWY	
	FATO	
Apron Apron Management Services	APRON TWY AIRCRAFT STAND TAXILANE	
	AIRCRAFT STAND	
	APRON BOUNDARY	
	TAXIING NOT ALLOWED	
	RUNWAY HOLDING POINT CAT II/III	
	RUNWAY HOLDING POINT	
STOP BAR UNIDIRECTIONAL		
H24 UNIDIRECTIONAL SWITCHABLE STOP BAR		
INTERMEDIATE HOLDING POSITION LIGHTED		

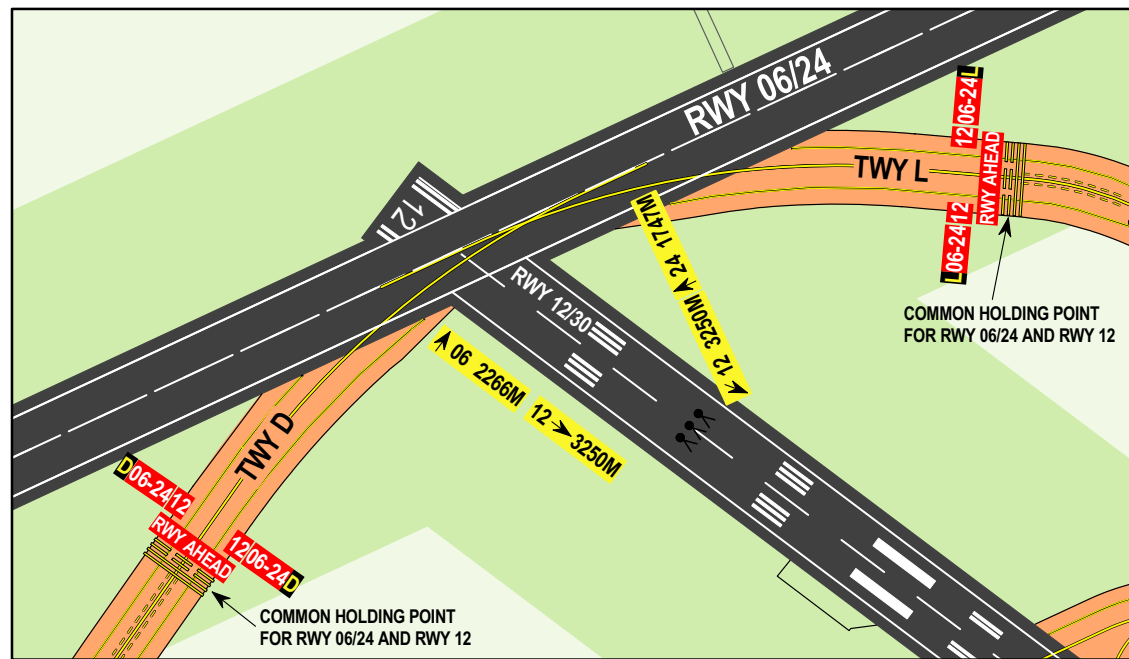
LIGHTING	
<b>RWY 24</b>	THR LIH green with LIH WBARS, LIH bi-directional colour coded CL, TDZ 900 m, LIH bi-directional white edge last 600 m yellow, End lights red, RETILs for TWY D yellow
<b>RWY 06</b>	THR LIH green, LIH bi-directional colour coded CL, LIH bi-directional white edge last 600 m yellow, End lights red, RETILs for TWY L yellow
<b>RWY 30</b>	THR LIH green with LIH WBARS, LIH bi-directional white edge last 600 m yellow, End lights red
<b>RWY 12</b>	THR LIH green, LIH bi-directional white edge last 600 m yellow, End lights red
<b>TWY</b>	Green CL, blue edge lights and red stop bars

HS1, HS2 - see backside of this page

change: new layers - Apron Management Services; Legend

**RWY 06/24 IN USE**

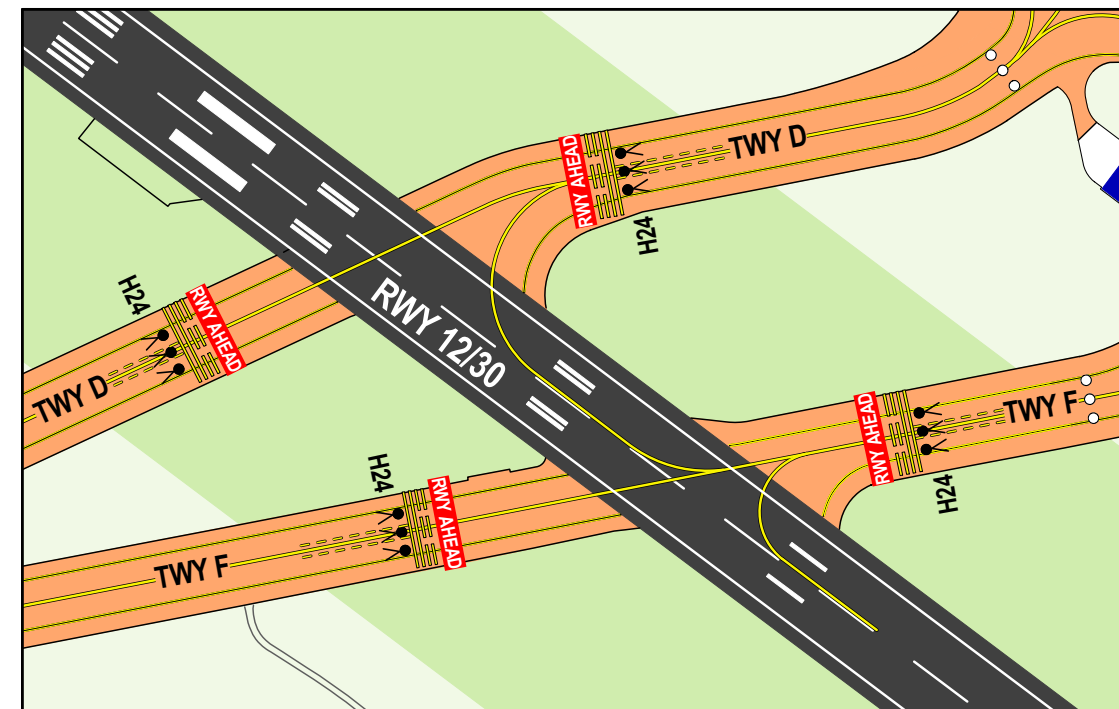
Possible misidentification of TWY D, RWY 12 AND TWY L.  
After landing on RWY 06/24 do not vacate via RWY 12 unless explicitly instructed by ATC to do so.



**HS1**

**TWYs D and F cross the active RWY 12/30**

The Stop Bars on TWYs D and F are controlled automatically. Pilots must expect a short delay between the clearance to cross the active RWY and the consequent Stop Bar switch-off.










**HS2**

change: HS2 - widening of the TWY are (TWY L x TWY D)

# TAXI ROUTES FOR A340-600, A350-1000, A380, AN124, B747-8, B777300/300ER, C5

## PRAHA/Ruzyně

**LEGEND**

-  Available taxi route (without limitations), bi-directional
-  Available taxi route, one way
-  Available taxi route with limitations - oversteering necessary
-  Taxiing prohibited
-  Fixed obstacle - mast
-  Fixed obstacle - building
-  Position for A380 where expect to hold at the ATC request due to OCA compliance



**Pilots are requested to**

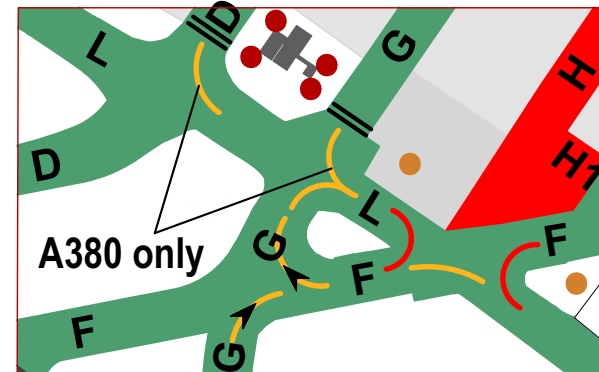
- use minimum thrust during taxiing
- taxi with outer engines off if applicable
- max. speed on apron is 10 kt

**Notice**

- TWY R between TWY L and TWY Q intended for ACFT with wingspan up to 69 m
- taxiing on TWY Q, Q2 and Q3 is further regulated in paragraph 2.20.4.18 in TEXT



**Detail 1**



change: text in paragraph "Pilots are requested to..... max. speed on apron is 10 kt"



DELIVERY	120,060
GROUND	121,910
APRON	131,950

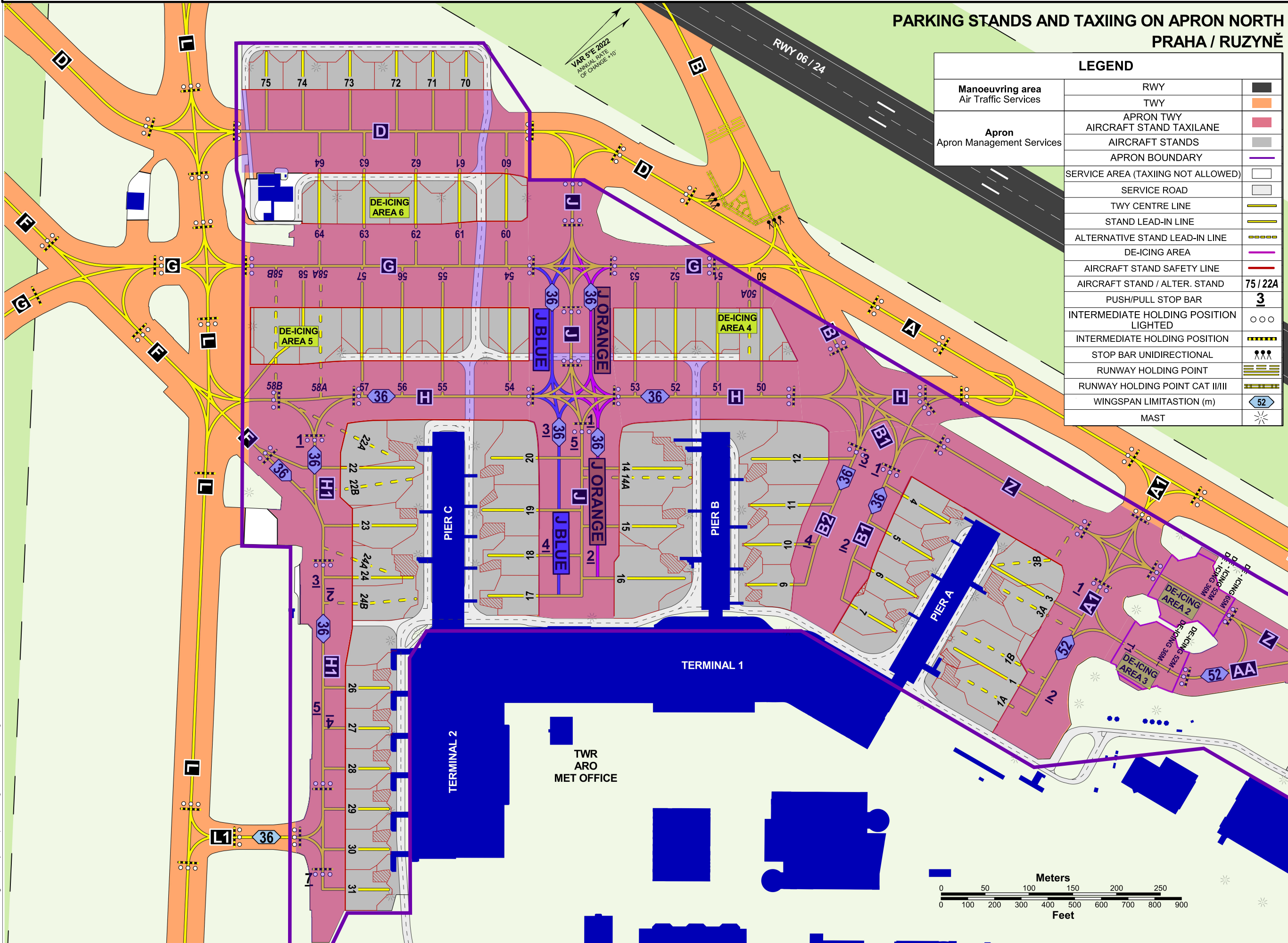
APRON ELEV 1171 ft / 357 m

# AIRCRAFT PARKING / DOCKING CHART - ICAO

## PRAHA/Ruzyně

### PARKING STANDS AND TAXIING ON APRON NORTH PRAHA / RUZYŇĚ

LEGEND		
Manoeuvring area Air Traffic Services	RWY	
	TWY	
Apron Apron Management Services	APRON TWY	
	AIRCRAFT STAND TAXILANE	
	AIRCRAFT STANDS	
	APRON BOUNDARY	
	SERVICE AREA (TAXIING NOT ALLOWED)	
	SERVICE ROAD	
	TWY CENTRE LINE	
	STAND LEAD-IN LINE	
	ALTERNATIVE STAND LEAD-IN LINE	
	DE-ICING AREA	
AIRCRAFT STAND SAFETY LINE		
AIRCRAFT STAND / ALTER. STAND	75 / 22A	
PUSH/PULL STOP BAR	3	
INTERMEDIATE HOLDING POSITION LIGHTED		
INTERMEDIATE HOLDING POSITION		
STOP BAR UNIDIRECTIONAL		
RUNWAY HOLDING POINT		
RUNWAY HOLDING POINT CAT III/III		
WINGSPAN LIMITATION (m)	52	
MAST		



change: new layers - Apron Management Services; Legend

## INS COORDINATES FOR AIRCRAFT STANDS

AIRCRAFT STAND	WING SPAN (m)	INS COORDINATES		INS COORDINATES		NOTICE
1	52	50°06'36,21"N	14°16'10,81"E	50°06,6'N	14°16,2'E	available for ACFT with wingspan between 52-65 m - ACFT has to be pulled on stand by towbar aircraft tractor
1A	36	50°06'35,81"N	14°16'12,37"E	50°06,6'N	14°16,2'E	alternative stand
1B	36	50°06'36,68"N	14°16'09,88"E	50°06,7'N	14°16,1'E	alternative stand
3	68,5	50°06'39,15"N	14°16'08,32"E	50°06,7'N	14°16,1'E	taxiing via TWY A1 is allowed for ACFT with wingspan up to 68,5 m
3A	36	50°06'38,94"N	14°16'09,69"E	50°06,6'N	14°16,2'E	alternative stand
3B	36	50°06'39,24"N	14°16'07,78"E	50°06,7'N	14°16,1'E	alternative stand
4	36	50°06'38,28"N	14°16'03,33"E	50°06,6'N	14°16,1'E	
5	36	50°06'37,01"N	14°16'04,55"E	50°06,6'N	14°16,1'E	
6	36	50°06'35,74"N	14°16'05,81"E	50°06,6'N	14°16,1'E	
7	36	50°06'34,38"N	14°16'06,75"E	50°06,6'N	14°16,1'E	
9	36	50°06'31,45"N	14°16'00,89"E	50°06,5'N	14°16,0'E	
10	36	50°06'32,20"N	14°15'58,88"E	50°06,5'N	14°16,0'E	
11	36	50°06'33,20"N	14°15'57,21"E	50°06,6'N	14°16,0'E	
12	65	50°06'34,15"N	14°15'55,00"E	50°06,6'N	14°15,9'E	taxiing via TWY B2 is allowed for ACFT with wingspan up to 65 m
14	65	50°06'31,02"N	14°15'52,32"E	50°06,5'N	14°15,9'E	
14A	80	50°06'31,20"N	14°15'53,16"E	50°06,5'N	14°15,9'E	alternative stand
15	36	50°06'29,83"N	14°15'55,08"E	50°06,5'N	14°15,9'E	
16	65	50°06'28,80"N	14°15'57,62"E	50°06,5'N	14°16,0'E	
17	36	50°06'23,28"N	14°15'52,94"E	50°06,4'N	14°15,9'E	
18	36	50°06'24,08"N	14°15'50,99"E	50°06,4'N	14°15,8'E	
19	43	50°06'24,93"N	14°15'48,73"E	50°06,4'N	14°15,8'E	
20	46	50°06'26,17"N	14°15'46,44"E	50°06,4'N	14°15,8'E	
22	65	50°06'23,01"N	14°15'43,74"E	50°06,4'N	14°15,7'E	
22A	36	50°06'22,77"N	14°15'42,44"E	50°06,4'N	14°15,7'E	alternative stand
22B	36	50°06'22,78"N	14°15'44,35"E	50°06,4'N	14°15,7'E	alternative stand
23	36	50°06'21,64"N	14°15'46,30"E	50°06,4'N	14°15,8'E	
24	36	50°06'20,49"N	14°15'48,71"E	50°06,3'N	14°15,8'E	
24A	29	50°06'20,45"N	14°15'48,39"E	50°06,3'N	14°15,8'E	alternative stand
24B	29	50°06'20,42"N	14°15'50,16"E	50°06,3'N	14°15,8'E	alternative stand

change: coordinates of stand 16; stand 22-notice withdrawn

## INS COORDINATES FOR AIRCRAFT STANDS

AIRCRAFT STAND	WING SPAN (m)	INS COORDINATES		INS COORDINATES		NOTICE
26	36	50°06'17,74"N	14°15'53,45"E	50°06,3'N	14°15,9'E	
27	36	50°06'16,90"N	14°15'55,36"E	50°06,3'N	14°15,9'E	
28	36	50°06'16,07"N	14°15'57,28"E	50°06,3'N	14°16,0'E	
29	36	50°06'15,23"N	14°15'59,18"E	50°06,3'N	14°16,0'E	
30	36	50°06'14,39"N	14°16'01,10"E	50°06,2'N	14°16,0'E	
31	36	50°06'13,56"N	14°16'03,01"E	50°06,2'N	14°16,1'E	
50	36	50°06'36,30"N	14°15'49,95"E	50°06,6'N	14°15,8'E	
50A	52	50°06'36,04"N	14°15'49,33"E	50°06,6'N	14°15,8'E	alternative stand
51	36	50°06'35,12"N	14°15'48,17"E	50°06,6'N	14°15,8'E	
52	36	50°06'33,85"N	14°15'46,80"E	50°06,6'N	14°15,8'E	
53	36	50°06'32,61"N	14°15'45,50"E	50°06,5'N	14°15,8'E	
54	36	50°06'28,77"N	14°15'41,41"E	50°06,5'N	14°15,7'E	
55	36	50°06'26,73"N	14°15'39,23"E	50°06,4'N	14°15,7'E	
56	36	50°06'25,50"N	14°15'37,92"E	50°06,4'N	14°15,6'E	
57	36	50°06'24,27"N	14°15'36,61"E	50°06,4'N	14°15,6'E	
58	65	50°06'21,45"N	14°15'34,33"E	50°06,4'N	14°15,6'E	
58A	36	50°06'22,94"N	14°15'35,48"E	50°06,4'N	14°15,6'E	alternative stand
58B	36	50°06'21,51"N	14°15'34,20"E	50°06,4'N	14°15,6'E	alternative stand
60	36	50°06'32,00"N	14°15'33,77"E	50°06,5'N	14°15,6'E	
61	29	50°06'30,54"N	14°15'32,33"E	50°06,5'N	14°15,5'E	
62	41	50°06'29,16"N	14°15'31,03"E	50°06,5'N	14°15,5'E	
63	41	50°06'27,59"N	14°15'29,35"E	50°06,5'N	14°15,5'E	
64	29	50°06'26,27"N	14°15'27,77"E	50°06,4'N	14°15,5'E	
70	29	50°06'33,39"N	14°15'26,57"E	50°06,6'N	14°15,4'E	stand available SR - SS; usable for ACFT with height up to 9,5 m
71	29	50°06'32,38"N	14°15'25,49"E	50°06,5'N	14°15,4'E	stand available SR - SS; usable for ACFT with height up to 9,5 m
72	36	50°06'31,27"N	14°15'24,28"E	50°06,5'N	14°15,4'E	
73	36	50°06'29,85"N	14°15'22,76"E	50°06,5'N	14°15,4'E	
74	36	50°06'28,42"N	14°15'21,23"E	50°06,5'N	14°15,4'E	
75	29	50°06'27,31"N	14°15'20,07"E	50°06,5'N	14°15,3'E	
T1	52	50°06'42,01"N	14°16'17,88"E	50°06,7'N	14°16,3'E	

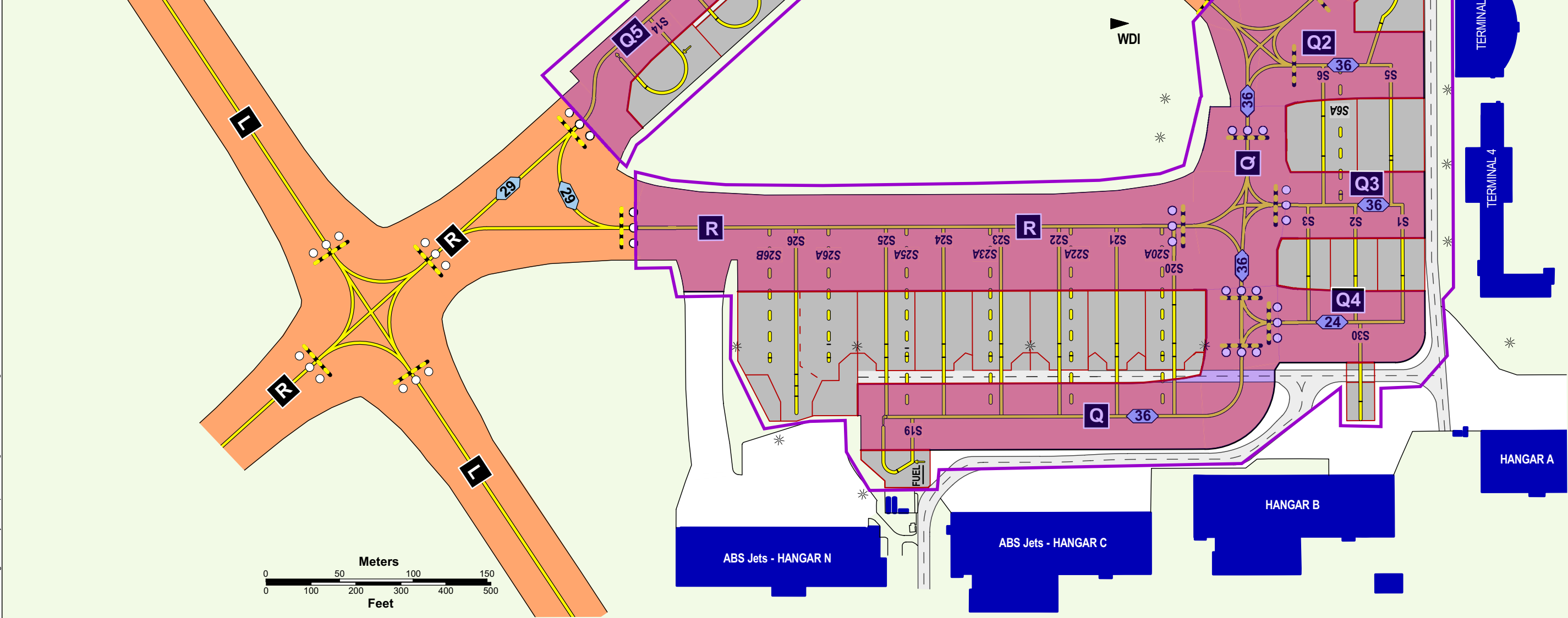
DELIVERY GROUND TWR	120,060 121,910 134,560	S1 - S9 APRON ELEV 1197 ft / 365 m	S14 - S17 APRON ELEV 1191 ft / 363 m	S19 - S26 APRON ELEV 1201 ft / 366 m
---------------------	-------------------------------	---------------------------------------	---	---

# PARKING STANDS AND TAXIING ON APRON SOUTH

PRAHA/Ruzyně

STANDS	WING SPAN (m)	INS COORDINATES		NOTICE	
S1	24	50°05'51,61''N	014°17'10,28''E	50°05,9'N 014°17,2'E	
S2	24	50°05'51,40''N	014°17'08,70''E	50°05,9'N 014°17,2'E	
S3	24	50°05'51,20''N	014°17'07,12''E	50°05,9'N 014°17,1'E	
S5	36	50°05'54,10''N	014°17'09,12''E	50°05,9'N 014°17,2'E	
S6	32	50°05'51,20''N	014°17'07,12''E	50°05,9'N 014°17,1'E	
S6A	65 + 74H	50°05'53,10''N	014°17'07,66''E	50°05,9'N 014°17,1'E	alternative stand
S9	29	50°05'56,96''N	014°17'07,89''E	50°05,9'N 014°17,1'E	
S14	24	50°05'52,50''N	014°16'43,70''E	50°05,9'N 014°16,7'E	stand available SR-SS
S15	24	50°05'54,26''N	014°16'45,60''E	50°05,9'N 014°16,8'E	stand available SR-SS
S16	24	50°05'55,81''N	014°16'47,41''E	50°05,9'N 014°16,8'E	stand available SR-SS
S17	24	50°05'57,34''N	014°16'49,28''E	50°06,0'N 014°16,8'E	stand available SR-SS
S19	15	50°05'45,27''N	014°16'54,62''E	50°05,8'N 014°16,9'E	stand available SR-SS
S20	29	50°05'49,05''N	014°17'03,11''E	50°05,8'N 014°17,1'E	
S20A	36	50°05'48,88''N	014°17'02,75''E	50°05,8'N 014°17,0'E	alternative stand
S21	29	50°05'48,80''N	014°17'01,18''E	50°05,8'N 014°17,0'E	
S22	29	50°05'48,56''N	014°16'59,26''E	50°05,8'N 014°17,0'E	
S22A	36	50°05'48,49''N	014°16'59,69''E	50°05,8'N 014°17,0'E	alternative stand
S23	29	50°05'48,31''N	014°16'57,31''E	50°05,8'N 014°17,0'E	
S23A	36	50°05'48,14''N	014°16'56,99''E	50°05,8'N 014°16,9'E	alternative stand
S24	29	50°05'48,06''N	014°16'55,38''E	50°05,8'N 014°16,9'E	
S25	29	50°05'47,82''N	014°16'53,46''E	50°05,8'N 014°16,9'E	
S25A	36 + LOH	50°05'47,87''N	014°16'54,16''E	50°05,8'N 014°16,9'E	alternative stand
S26	65 + 74H	50°05'46,69''N	014°16'50,67''E	50°05,8'N 014°16,8'E	
S26A	29	50°05'47,57''N	014°16'51,53''E	50°05,8'N 014°16,9'E	alternative stand
S26B	31	50°05'47,17''N	014°16'49,60''E	50°05,8'N 014°16,8'E	alternative stand
S30	13	50°05'48,72''N	014°17'09,69''E	50°05,8'N 014°17,2'E	stand available SR-SS

LEGEND	
Manoeuvring area Air Traffic Services	TWY
Apron Apron Management Services	FATO
	APRON TWY
	AIRCRAFT STAND TAXILANE
	AIRCRAFT STANDS
	APRON BOUNDARY
	SERVICE AREA (TAXIING NOT ALLOWED)
	SERVICE ROAD
	TWY CENTRE LINE
	STAND LEAD-IN LINE
	ALTERNATIVE STAND LEAD-IN LINE
	AIRCRAFT STAND SAFETY LINE
	AIRCRAFT STAND / ALTER. STAND
	INTERMEDIATE HOLDING POSITION LIGHTED
	INTERMEDIATE HOLDING POSITION
	RUNWAY HOLDING POINT
	WINGSPAN LIMITATION (m)
	MAST

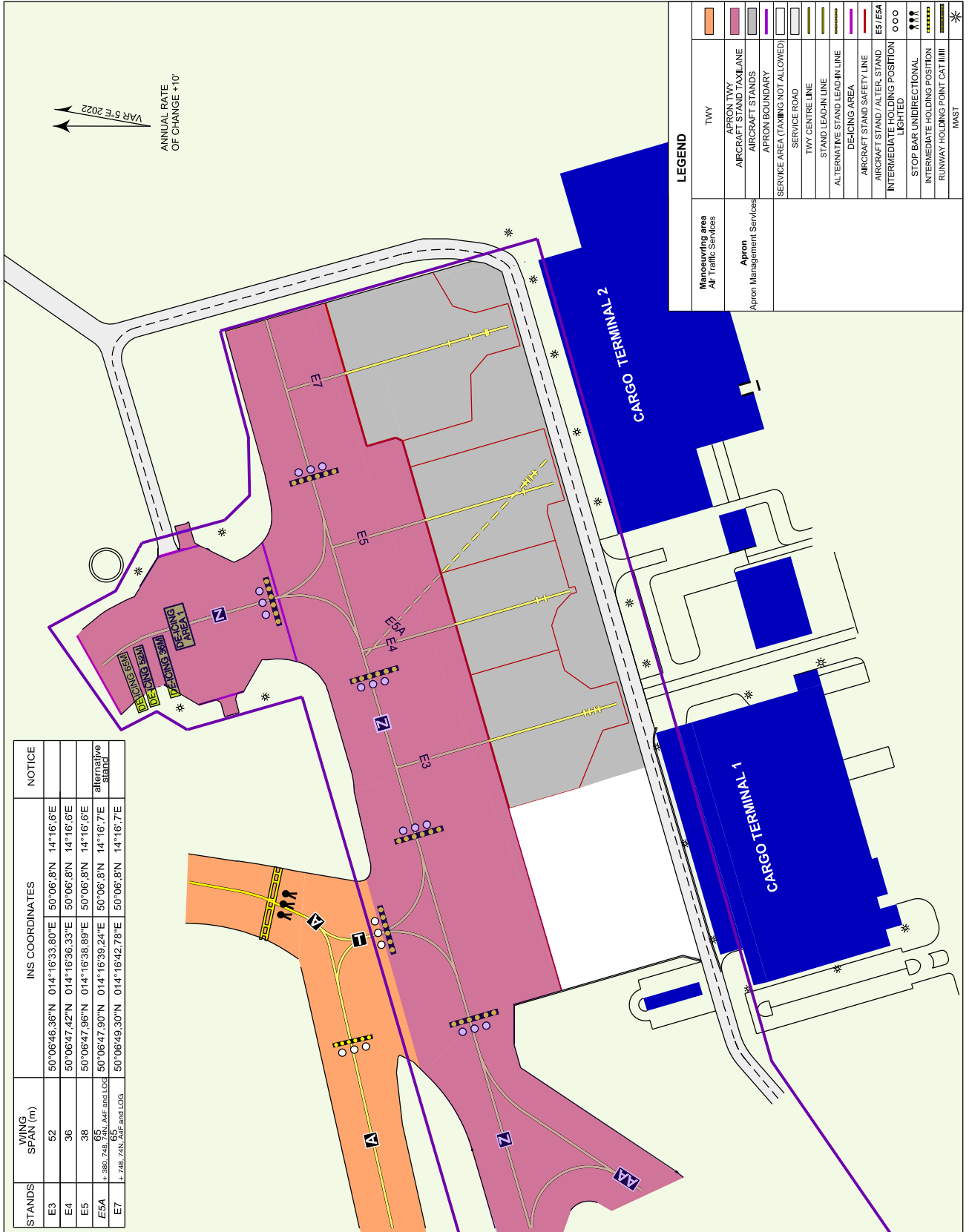


change: new layers - Apron Management Services; Legend

PARKING STANDS AND TAXIING ON APRON EAST PRAHA/Ruzyně

APRON ELEV  
1171 ft /357 m

RUZYŇ DELIVERY GROUND	120,060
TWR	134,560



STANDS	WING SPAN (m)	INS COORDINATES	NOTICE
E3	52	50°06'46.36"N 014°16'33.80"E   50°06'8"N 14°16'6"E	
E4	36	50°06'47.42"N 014°16'36.33"E   50°06'8"N 14°16'6"E	
E5	38	50°06'47.96"N 014°16'38.59"E   50°06'8"N 14°16'6"E	alternative stand
E5A	55 + 380, 248, 65	50°06'47.90"N 014°16'39.24"E   50°06'8"N 14°16'7"E	alternative stand
E7	63 + 748, 241, 242 and 208	50°06'49.30"N 014°16'42.78"E   50°06'8"N 14°16'7"E	

change: new layers - Apron Management Services; Legend; layout

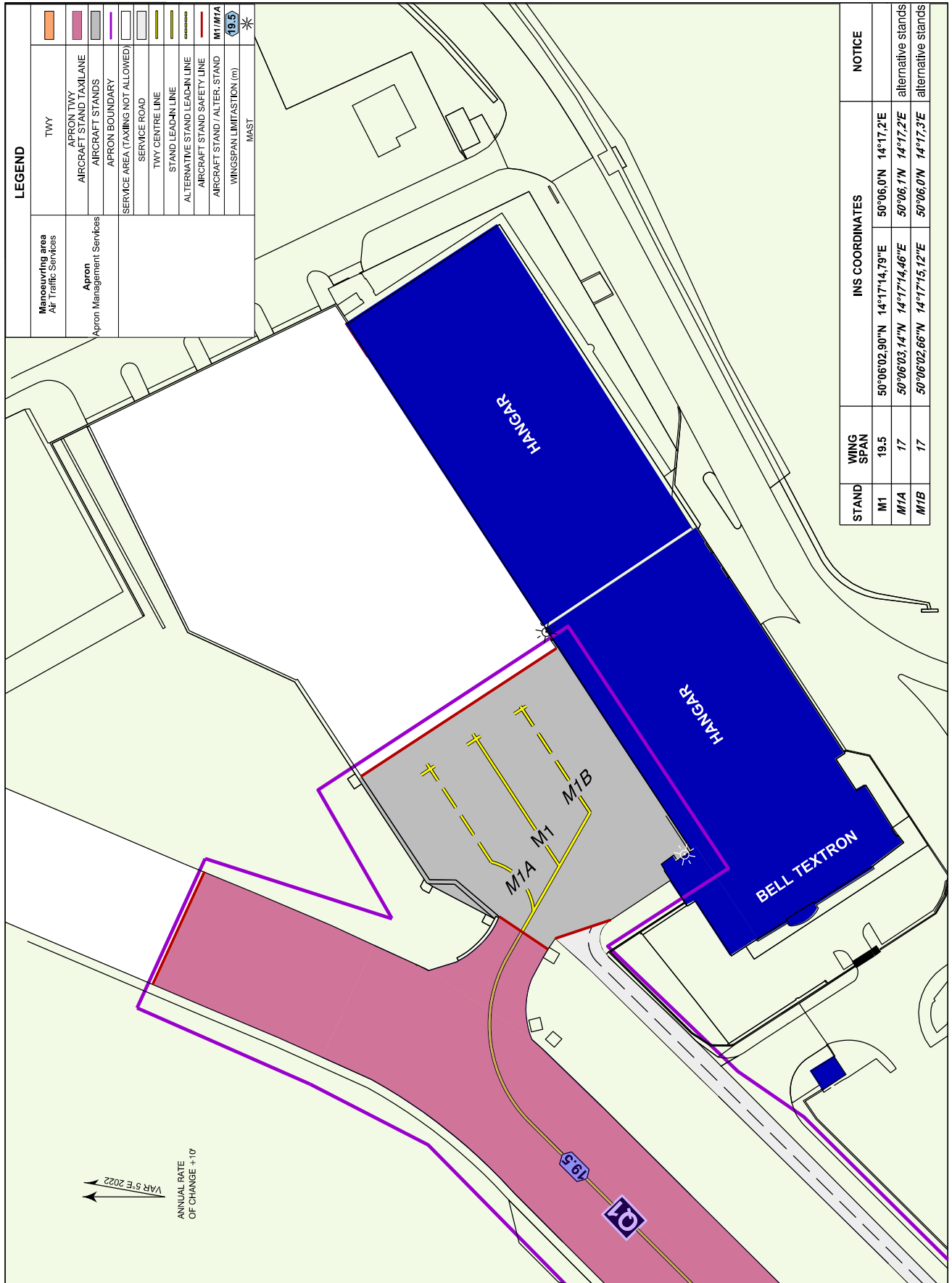




PARKING STANDS AND TAXIING ON APRON BELL  
PRAHA/Ruzyně

APRON ELEV  
1188 ft / 362 m

RUZYŇĚ DELIVERY	120,060
GROUND	121,910
TWR	134,560



**LEGEND**

	TWY
	APRON TWY
	AIRCRAFT STAND TAXILANE
	AIRCRAFT STANDS
	APRON BOUNDARY
	SERVICE AREA (TAXIING NOT ALLOWED)
	SERVICE ROAD
	TWY CENTRE LINE
	STAND LEAD-IN LINE
	ALTERNATIVE STAND LEAD-IN LINE
	AIRCRAFT STAND SAFETY LINE
	AIRCRAFT STAND / ALTER. STAND
	M1/M1A
	WINGSPAN LIMITATION (m)
	MAST

STAND	WING SPAN	INS COORDINATES		NOTICE
M1	19.5	50°06'02.90"N	14°17'14.79"E	50°06.0'N 14°17.2'E
M1A	17	50°06'03.14"N	14°17'14.46"E	50°06.1'N 14°17.2'E
M1B	17	50°06'02.66"N	14°17'15.12"E	50°06.0'N 14°17.3'E

change: new layers - Apron Management Services; Legend; layout

