

1) Datum účinnosti

Tato AIRAC AMDT nabývá účinnosti **0000 UTC** dne **12 JUN 25**. V tento den zařadte do AIP ČR příložené strany.

2) Tato AIP AIRAC AMDT obsahuje:

- GEN - záložní TWR kmitočet pro státní lety letadel nevybavených radiostanicí s 8.33 kHz kanálovou separací pro vstup do TMA Brno, CTR Tuřany, TMA/CTR Karlovy Vary, TMA Ostrava a CTR Mošnov;
- ENR - FRA relevance bodu KILNU;
- BRNO/Tuřany (LKTb) - únosnost TWY B; výška THR a TDZ, zvlnění geoidu; souřadnice THR RWY 08 a THR RWY 26; vyhlášené délky pro vzlety z křižovatek RWY 27; souřadnice a únosnosti TLOF a FATO;
- Karlovy Vary (LKKV) - únosnost APN Západ, změna názvu "APN S" na "APN Jih"; výška THR a TDZ, zvlnění geoidu; zaokrouhlení souřadnic THR RWY 29 a THR RWY 11 na 2 desetinná místa; souřadnice THR RWY 30 a THR RWY 12; vyhlášené délky RWY 30 a RWY 12;
- Kbely (LKKB) - provoz palubních odpovídačů, je-li letadlo na zemi; letištní provozní minima; LVTO;
- OSTRAVA/Mošnov (LKMT) - únosnost APN; výška THR a TDZ, zvlnění geoidu; vyhlášené délky pro vzlety z křižovatek; souřadnice TLOF.

1) Effective date

This AIRAC AMDT becomes effective at **0000 UTC** on **12 JUN 25**. Insert the attached pages into the AIP CR that day.

2) This AIP AIRAC AMDT includes:

- GEN - reserved TWR frequency for state flights of aircraft not equipped with a radio station with 8.33 kHz channel separation for entry into TMA Brno, CTR Tuřany, TMA/CTR Karlovy Vary, TMA Ostrava and CTR Mošnov;
- ENR - FRA relevance of KILNU point;
- BRNO/Tuřany (LKTb) - TWY B strength; THR and TDZ elevation, geoid undulation; coordinates of THR RWY 08 and THR RWY 26; declared distances for take-offs from intersections RWY 27; TLOF and FATO coordinates and strength;
- Karlovy Vary (LKKV) - APN West strength, change of name from "APN S" to "APN South"; THR and TDZ elevation, geoid undulation; rounding of THR RWY 29 and THR RWY 11 coordinates to 2 decimal places; THR RWY 30 and THR RWY 12 coordinates; declared distances of RWY 30 and RWY 12;
- Kbely (LKKB) - operation of transponder when aircraft is on the ground; aerodrome operating minima; LVTO;
- OSTRAVA/Mošnov (LKMT) - APN strength; THR and TDZ elevation, geoid undulation; declared distances for take-offs from intersections; TLOF coordinates.

3) Zrušte následující strany

Destroy the following pages

GEN	GEN 1.5-3	20 MAR 25
ENR	ENR 4.4-2	28 NOV 24
	ENR 6.1-3 ERC	15 MAY 25
	ENR 6.1-5 ERC	28 NOV 24
AD	AD 2-LKTb-1-3	11 JUL 24
	AD 2-LKTb-1-5	26 DEC 24
	AD 2-LKTb-1-6	11 JUL 24
	AD 2-LKTb-1-7	11 JUL 24
	AD 2-LKTb-1-8	8 AUG 24
	AD 2-LKTb-1-9	11 JUL 24
	AD 2-LKKV-1-3	20 MAR 25
	AD 2-LKKV-1-5	17 APR 25
	AD 2-LKKV-1-7	23 JAN 25
	AD 2-LKKV-1-8	20 MAR 25
	AD 2-LKKV-1-9	28 NOV 24
	AD 2-LKKV-1-10	28 NOV 24
	AD 2-LKKV-1-11	20 MAR 25
	AD 2-LKKV-1-12	20 MAR 25
	AD 2-LKKV-1-13	20 MAR 25
	AD 2-LKKV-1-14	20 MAR 25
	AD 2-LKKV-1-15	20 MAR 25
	AD 2-LKKV-1-16	20 MAR 25
	AD 2-LKKV-1-17	20 MAR 25
	AD 2-LKKV-1-18	20 MAR 25
	-----	-----

Zařadte následující strany

Insert the following pages

GEN	GEN 1.5-3	12 JUN 25
ENR	ENR 4.4-2	12 JUN 25
	ENR 6.1-3 ERC	12 JUN 25
	ENR 6.1-5 ERC	12 JUN 25
AD	AD 2-LKTb-1-3	12 JUN 25
	AD 2-LKTb-1-5	12 JUN 25
	AD 2-LKTb-1-6	12 JUN 25
	AD 2-LKTb-1-7	12 JUN 25
	AD 2-LKTb-1-8	12 JUN 25
	AD 2-LKTb-1-9	12 JUN 25
	AD 2-LKKV-1-3	12 JUN 25
	AD 2-LKKV-1-5	12 JUN 25
	AD 2-LKKV-1-7	12 JUN 25
	AD 2-LKKV-1-8	12 JUN 25
	AD 2-LKKV-1-9	12 JUN 25
	AD 2-LKKV-1-10	12 JUN 25
	AD 2-LKKV-1-11	12 JUN 25
	AD 2-LKKV-1-12	12 JUN 25
	AD 2-LKKV-1-13	12 JUN 25
	AD 2-LKKV-1-14	12 JUN 25
	AD 2-LKKV-1-15	12 JUN 25
	AD 2-LKKV-1-16	12 JUN 25
	AD 2-LKKV-1-17	12 JUN 25
	AD 2-LKKV-1-18	12 JUN 25
	AD 2-LKKV-1-19	12 JUN 25

AD 2-LKKB-1-10	20 MAR 25	AD 2-LKKB-1-10	12 JUN 25
AD 2-LKKB-1-11	20 MAR 25	AD 2-LKKB-1-11	12 JUN 25
AD 2-LKKB-1-12	20 MAR 25	AD 2-LKKB-1-12	12 JUN 25
AD 2-LKKB-1-13	20 MAR 25	AD 2-LKKB-1-13	12 JUN 25
AD 2-LKKB-1-14	20 MAR 25	AD 2-LKKB-1-14	12 JUN 25
-----	-----	AD 2-LKKB-1-15	12 JUN 25
AD 2-LKMT-1-3	20 MAR 25	AD 2-LKMT-1-3	12 JUN 25
AD 2-LKMT-1-5	28 NOV 24	AD 2-LKMT-1-5	12 JUN 25
AD 2-LKMT-1-6	28 NOV 24	AD 2-LKMT-1-6	12 JUN 25
AD 2-LKMT-1-7	28 NOV 24	AD 2-LKMT-1-7	12 JUN 25
AD 2-LKMT-1-8	28 NOV 24	AD 2-LKMT-1-8	12 JUN 25

4) Ruční opravy: NIL

4) Hand amendments: NIL

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

5) Record this AIP AIRAC AMDT to GEN 0.2.

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

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

AIP SUP: NIL

AIP SUP: NIL

AIC: NIL

AIC: NIL

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

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

NOTAM: NIL

NOTAM: NIL

- KONEC -

- END -

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

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

1.5.3.2.1.2 Neřízené lety VFR státních letadel, která nejsou vybavena radiostanicí s kanálovou separací 8.33 kHz a hodlají vstoupit do CTR Karlovy Vary, CTR Mošnov, CTR Tuřany, resp. TMA Karlovy Vary, TMA Ostrava, TMA Brno, musí nejméně 5 minut před vstupem do těchto vzdušných prostorů ATS informovat stanoviště Praha FIC o úmyslu komunikovat s místně příslušným stanovištěm TWR na záložním kmitočtu 119.700 MHz.

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

1.5.3.2.1.4 Lety státních letadel, která nejsou vybavena radiostanicí s kanálovou separací 8.33 kHz a hodlají odletět z LKKV, LKMT, LKTB nebo z letiště, které se nachází v příslušné CTR, musí nejméně 5 minut před předpokládanou žádostí o spouštění pohonných jednotek telefonicky informovat místně příslušnou TWR o úmyslu komunikovat na záložním kmitočtu 119.700 MHz, pokud tuto informaci nepředaly už při přeletu.

1.5.3.3 Požadavky na odolnost palubních přijímačů proti VKV FM rozhlasu

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

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

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

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

Ve zprávě uveďte následující informace:

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

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

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

1.5.3.2.1.2 Uncontrolled VFR flights of state aircraft that are not equipped with a radio station with 8.33 kHz channel separation and intend to enter the CTR Karlovy Vary, CTR Mošnov, CTR Tuřany or TMA Karlovy Vary, TMA Ostrava, TMA Brno, are obliged to inform the Praha FIC unit of their intention to communicate with the appropriate TWR unit on the reserve frequency 119.700 MHz at least 5 minutes before entering these ATS airspaces.

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

1.5.3.2.1.4 Flights state aircraft that are not equipped with a radio station with 8.33 kHz channel separation and intend to depart from LKKV, LKMT, LKTB or from an aerodrome located within the appropriate CTR, are obliged to inform the locally appropriate TWR by phone of their intention to communicate on the reserve frequency 119.700 MHz at least 5 minutes before the expected request for start-up approval, unless they have already transmitted this information upon arrival.

1.5.3.3 Requirements for FM Broadcast immunity of airborne receivers

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

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

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

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

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

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

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

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

1.5.5 POŽADAVKY RVSM

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

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

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

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

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

1.5.6 Navigace založená na výkonnosti (PBN)

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

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

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

1.5.5 RVSM REQUIREMENTS

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

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

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

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

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

1.5.6 Performance based navigation (PBN)

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

ENR 4.4 KÓDOVÉ OZNAČENÍ VÝZNAČNÝCH BODŮ

ENR 4.4 NAME-CODE DESIGNATORS FOR SIGNIFICANT POINTS

Poznámka 1: Souřadnice bodů psaných kurzívou a označených ^{*ED}, ^{*EP}, ^{*LO} a ^{*LZ} jsou do AIP ČR převzaty z European AIS Database (EAD). Body jsou publikovány tak, jak jsou v EAD uloženy. V EAD jsou udržovány těmito státy:

- ^{*ED} - Německo
- ^{*EP} - Polsko
- ^{*LO} - Rakousko
- ^{*LZ} - Slovensko

Poznámka 2: Legenda k FRA bodům:

- (E) = vstupní bod FRA,
- (X) = výstupní bod FRA,
- (I) = mezilehlý bod FRA,
- (A) = příletový bod FRA,
- (D) = odletový bod FRA.

Note 1: Coordinates of points written by italics and marked by ^{*ED}, ^{*EP}, ^{*LO} and ^{*LZ} are for the AIP CR taken from the European AIS Database (EAD). The points are published as they are stored in the EAD. In the EAD the points are maintained by the following states:

- ^{*ED} - Germany
- ^{*EP} - Poland
- ^{*LO} - Austria
- ^{*LZ} - Slovakia

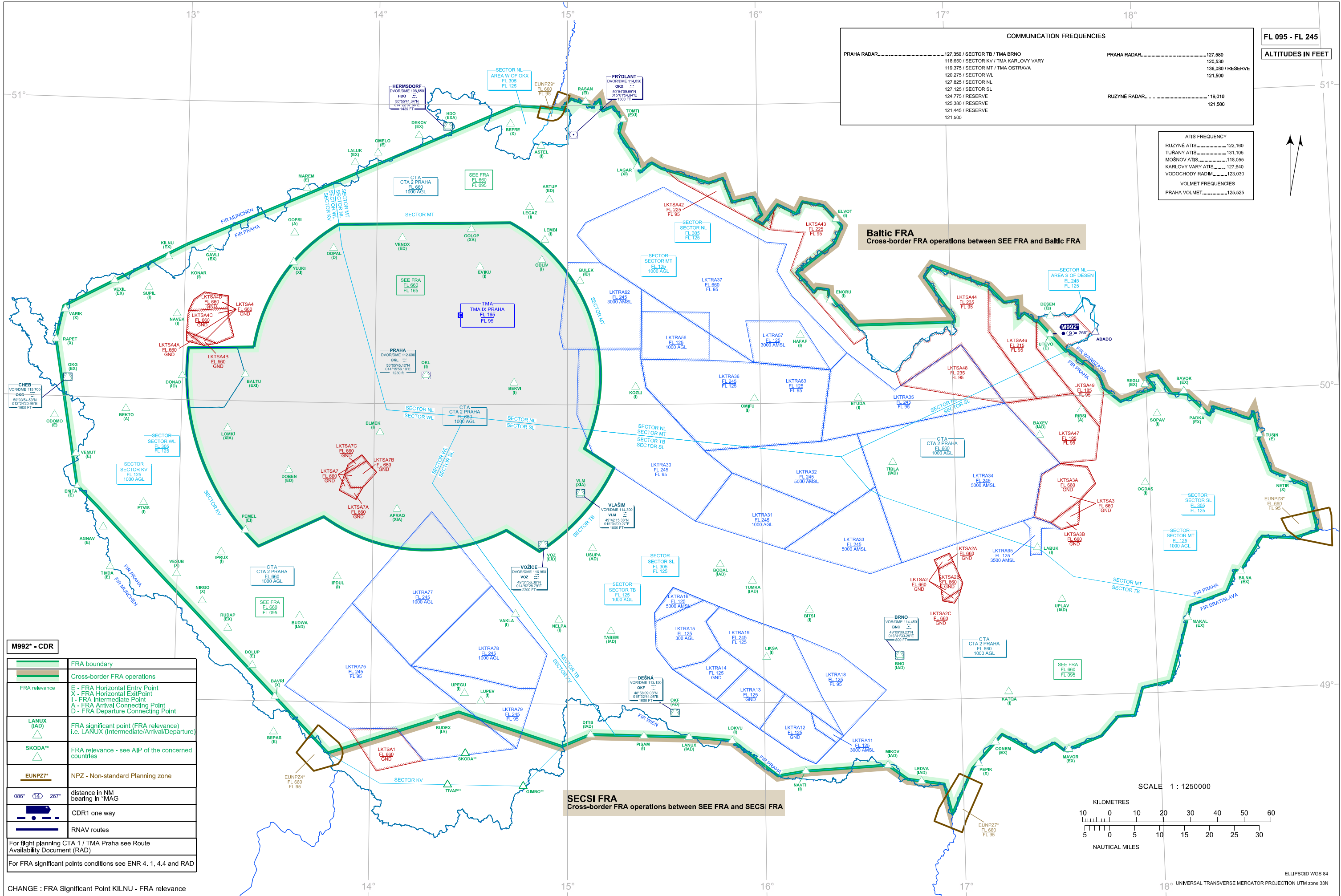
Note 2: FRA point relevance:

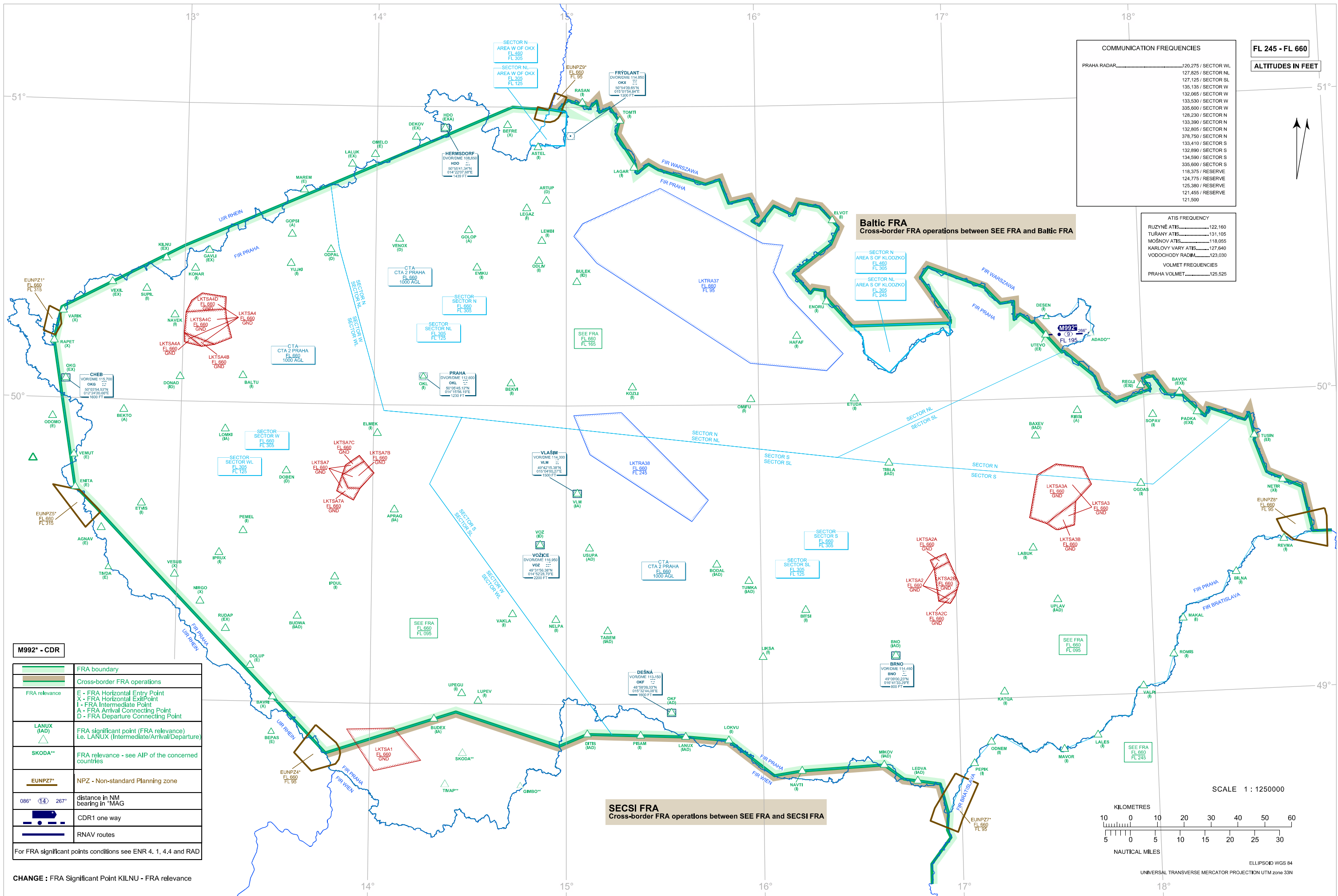
- (E) = FRA Horizontal Entry point,
- (X) = FRA Horizontal Exit point,
- (I) = FRA Intermediate point,
- (A) = FRA Arrival Connection point,
- (D) = FRA Departure Connection point.

Kódové označení Name-code designator	Souřadnice Coordinates	ATS trať nebo jiná trať ATS route or other route	FRA relevantní FRA relevance	Poznámky/ Využití Remarks / Usage
1	2	3	4	5
ADADO ^{*EP}	501234.1300N 0174452.5500E	M992		Viz AIP Poland / See AIP Poland
ADLET ^{*LO}	483403.36N 0141757.42E	SIDs, STAR LKCS		Viz AIP Austria / See AIP Austria
AGNAV	493404.50N 0123652.21E	L132, P733	(E)	
AKEVA	495717.56N 0140237.59E	STARs LKPR (IAF)		
APRAQ	493854.00N 0140721.00E	Z39, STARs LKPR, STAR LKKB, LKVO, LKPD	(XIA)	(X): FL095 - FL165 (I): FL165 - FL660 (A): LKCV, LKKB, LKKV, LKPD, LKPR, LKVO
ARMOV	501050.76N 0131650.52E	STAR LKKV (IAF)		
ARTUP	504106.85N 0145418.37E	P733, T871, SIDs LKPR	(ED)	(E): FL095 - FL165 (D): LKKB, LKPR, LKVO
ARVEG	495956.37N 0144102.25E	STARs LKPR (IAF)		
ASTEL	505152.02N 0145137.64E	N869, P861	(I)	
BAGRU	502554.62N 0142013.53E	SIDs, STAR LKPR		
BALTU	500522.06N 0131935.48E	L984, SIDs LKPR, SIDs, STARs LKKV (IAF)	(IEX)	(I): FL165 - FL660 (EX): FL095 - FL165
BAROX	495654.77N 0134315.06E	STAR LKPR (IAF)		
BAVOK ^{*EP}	500010.0000N 0181143.0000E	T709, SIDs, STARs LKMT	(IEX)	(EX): FL095 - FL285 (I): FL285
BAVRI ^{*ED}	490056.4300N 0133046.0700E		(X)	
BAXEV	495223.68N 0172629.37E	T709, SIDs, STARs LKMT	(IAD)	(AD): LKMT
BEFRE ^{*ED}	505618.0000N 0144156.0000E		(X)	
BEKTO	495756.96N 0124243.36E	L132, STARs LKKV	(A)	(A): LKKV
BEKVI	500424.08N 0144320.49E	SIDs, STARs LKCV, SIDs, STARs LKPD	(I)	(I): FL165 - FL660
BEPAS ^{*ED}	485354.2900N 0133034.7700E		(E)	
BILNA ^{*LZ}	492336.79N 0182650.28E	L617, SIDs, STARs LKMT	(IEX)	(EX): FL095 - FL245 (I): FL245 - FL660
BITSI	491829.80N 0161410.73E	L726, SID LKTB	(I)	
BODAL	492750.79N 0154657.73E	L726, T709, SIDs, STARs LKCV, SIDs, STARs LKNA	(IAD)	(AD): LKCV, LKNA
BOGTU	495204.59N 0180955.48E	STARs LKMT (IAF)		
BUDEX	485653.98N 0142009.70E		(IA)	(A): LOWW
BUDWA	491715.00N 0133752.00E	Z39, SIDs, STARs LKCS	(IAD)	(AD): LKCS
BUKAP	490724.66N 0170036.17E	SID, STARs LKTB (IAF), SIDs, STAR LKKU		
BULEK	502447.66N 0150355.10E	L624, SIDs LKCV, SIDs, STAR LKPD	(ID)	(D): LKCV, LKPD
DEKOV ^{*ED}	505350.4700N 0141258.9900E	Y621, Z31	(EX)	

Kódové označení Name-code designator	Souřadnice Coordinates	ATS trať nebo jiná trať ATS route or other route	FRA relevantní FRA relevance	Poznámky/ Využití Remarks / Usage
1	2	3	4	5
DESEN *EP	501612.3700N 0173101.0200E		(IE)	(E): FL095 – FL195 (I): FL195 – FL660
DITIS *LO	485352.8840N 0150658.8955E	SIDs, STARs LKCS	(IAD)	(AD): LKCS
DIVUK	502542.10N 0152038.94E	STAR LKVO		
DOBEN	494624.02N 0133341.55E	P861, T136, SIDs LKPR	(ED)	(E): FL095 - FL165 (D): LKCV, LKKB, LKKV, LKPD, LKPR, LKVO
DOLUP	490709.1100N 0132340.2687E	Z39	(E)	
DONAD	500450.93N 0130000.00E	L602, L984, SID, STARs LKKV (IAF)	(ID)	(D): LKCV, LKKB, LKPD, LKPR, LKVO
EKMIT	494323.64N 0182240.63E	STARs LKMT (IAF)		
EKNEV	494540.50N 0151815.88E	SIDs, STAR LKPD, SID, STAR LKCV (IAF)		
EKROT	500346.00N 0145313.00E	STARs LKVO (IAF), STARs LKKB (IAF)		
ELMEK	495414.04N 0140147.55E		(I)	(I): FL165 - FL660
ELPON	495530.04N 0143702.29E	STAR LKKB, STAR LKPD, STAR LKVO		
ELVOT	503642.21N 0162433.15E		(I)	(I): FL195 – FL660
ENITA *ED	494207.6900N 0122825.9900E		(E)	
ENORU	502024.86N 0162212.83E		(I)	(I): FL195 – FL660
ERASU	501607.51N 0142841.31E	STARs LKPR (IAF), STARs LKKB, STARs LKVO		
EROKA	500549.41N 0134126.58E			
ERUSO	501109.07N 0151615.99E	SIDs LKCV (IAF), SIDs LKPD		
ESETO	491347.80N 0174305.80E	Z121		
ETUDA	500047.808N 0163026.360E		(I)	
ETVIS	493913.78N 0124902.81E		(I)	
EVEMI	501638.86N 0140633.88E	STARs LKPR (IAF)		
EVIKU	502739N 0143229E		(I)	(I): FL165 - FL660
GAVLI *ED	503022.2000N 0130817.6700E		(EX)	
GIMBO *LO	484331.3100N 0144632.9900E			Viz AIP Austria / See AIP Austria
GIVIP	490527.89N 0163059.68E	STAR LKNA (IAF)		
GOLIN	500333.53N 0145905.87E	SIDs, STARs LKPD, SIDs, STARs LKCV (IAF)		
GOLOP	503508.74N 0142944.63E	L620, M725, P861, T620, Z31, STARs LKPR, STAR LKKB, LKVO, LKPD	(XA)	(X): FL095 - FL165 (A): LKCV, LKKB, LKPD, LKPR, LKVO
GOPSI	503358.70N 0133408.62E	N869, STARs LKKV	(A)	(A): LKKV
HAFAP	501336N 0161246E		(I)	
IPDUL	492515.2048N 0134913.1735E	Z39	(I)	
IPRUX	492943.36N 0131323.95E		(I)	
KATQA	490112N 0171431E	L156, Z121	(I)	
KENOK	495126.01N 0144534.00E	STARs LKPR (IAF)		
KILNU *ED	502836.6800N 0125441.9700E	L132, SIDs LKKV	(EX)	
KONAR	502642.50N 0130356.08E	N869, T49	(I)	
KOZLI	500334N 0152113E		(I)	
KUVIX	500619.91N 0135601.47E	STARs LKPR (IAF)		
LABUK	492954.69N 0172438.84E		(I)	
LAGAR	504742.99N 0152201.52E	T78, T871	(IX)	(X): FL095 – FL195 (I): FL195 – FL660
LALES *LZ	485154.62N 0174234.25E		(I)	(I): FL245 - FL660
LALUK *ED	504815.8700N 0135248.7700E	T620	(EX)	
LANUX *LO	485317.1800N 0153656.8400E	M725	(IAD)	(AD): LOWW





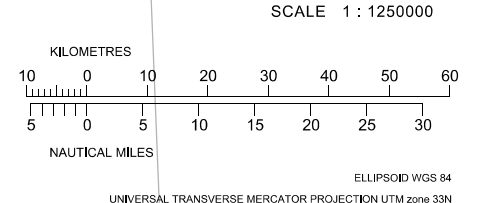


M992* - CDR

	FRA boundary
	Cross-border FRA operations
	FRA relevance: E - FRA Horizontal Entry Point, X - FRA Horizontal Exit Point, I - FRA Intermediate Point, A - FRA Arrival Connecting Point, D - FRA Departure Connecting Point
	FRA significant point (FRA relevance) i.e. LANUX (Intermediate/Arrival/Departure)
	FRA relevance - see AIP of the concerned countries
	NPZ - Non-standard Planning zone
	distance in NM bearing in °MAG
	CDR1 one way
	RNAV routes

For FRA significant points conditions see ENR 4.1, 4.4 and RAD

CHANGE : FRA Significant Point KILNU - FRA relevance



LKTB AD 2.7 HODNOCENÍ A HLÁŠENÍ STAVU POVRCHU DRÁHY A SNĚHOVÝ PLÁN

LKTB AD 2.7 RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN

1	Typ(y) odklízecího zařízení Type(s) of clearing equipment	Letiště použitelné celoročně 5 vozidlových pluhů, 5 zametačů-ofukovačů, 2 sněhové frézy, 2 sypače-rozmetadla, 3 sněhové radlice, 1 kropící vozidlo na chemické ošetření Year-round usable airport 5 snow-ploughs, 5 sweepers-blowers, 2 snow cutters, 2 sanders-gritters, 3 snow shares, 1 sprinkle truck for chemical treatment
2	Priority odklizení Clearance priorities	RWY MIN. šířka 45 m souměrně od osy, TWY B a/nebo TWY C, APN STŘED a/nebo APN ZÁPAD, TWY A mezi THR RWY 09 a THR RWY 27, ostatní TWYs a APN VÝCHOD, ostatní komunikace a plochy. RWY MIN. width 45 m symmetrically of centreline. TWY B and/or TWY C, APN MIDDLE and/or APN WEST, TWY A between THR RWY 09 and THR RWY 27, other TWYs and APN EAST, other movement areas.
3	Použití materiálu pro úpravu povrchu pohybových ploch Use of material for movement area surface treatment	KFOR
4	Speciálně upravené zimní dráhy Specially prepared winter runways	NIL
5	Poznámky Remarks	Nezpevněné plochy (RWY 08/26, TWY W) nejsou v zimním období udržovány a v případě jejich nezpůsobilosti jsou uzavřeny pro poježdění letadel. Unpaved areas (RWY 08/26, TWY W) are not maintained in winter season. They are closed for taxiing in case of their unserviceability.

LKTB AD 2.8 ÚDAJE O ODBAVOVACÍCH PLOCHÁCH, POJEZDOVÝCH DRAHÁCH A UMÍSTĚNÍ KONTROLNÍCH BODŮ

LKTB AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA

1	Povrch a únosnost odbavovacích ploch Apron surface and strength	APN VÝCHOD / EAST: CONC PCN 43/R/A/X/T APN STŘED / MIDDLE: CONC PCN 28R/A/X/T APN STŘED - západní část před TWR / MIDDLE - west part in front of TWR: CONC PCN 49R/C/W/T APN ZÁPAD - jižní část / WEST - south part: CONC PCN 72/R/A/W/T APN ZÁPAD - severní část / WEST - north part: ASPH PCN 45/F/A/X/T APN ZÁPAD - TAXI STRIP GA / WEST - TAXI STRIP GA: ASPH PCN 16/F/C/X/T APN ZÁPAD - STANDS GA / WEST - STANDS GA: ASPH PCN 16/F/C/X/T
2	Šířka, povrch a únosnost pojezdových drah Taxiway width, surface and strength	TWY A od THR RWY 09 po TWY B / from THR RWY 09 to TWY B: 22 m CONC PCN 27/R/B/X/T TWY A od THR RWY 27 po apron VÝCHOD / from THR RWY 27 to apron EAST: 22 m CONC PCN 27/R/B/X/T TWY A mezi TWY B a TWY D / between TWY B and TWY D: 18 m CONC PCN 72/R/A/W/T zbývající TWY A / the rest of TWY A: 18 m CONC PCN 27/R/B/X/T TWY B: 23 m CONC PCN 27/R/B/X/T TWYs C, D, E: 22 m CONC PCN 27/R/B/X/T TWY F: 12 m ASPH 5700 kg/1.5 MPa TWYs v nouzovém pásu / in an emergency strip: TWY W: 20 m GRASS 5700 kg/1.5 MPa
3	Umístění a nadmořská výška kontrolních bodů pro nastavení výškoměru ACL and elevation	Umístění / Location: Odbavovací plocha Střed / Apron Middle ELEV: 781 ft / 238 m
4	Umístění kontrolních bodů VOR/INS VOR/INS checkpoints	Zeměpisné souřadnice místa pro seřízení INS, středy odbavovacích ploch: Coordinates of INS checkpoints, the middle points of Aprons: ZÁPAD / WEST 49 09 17 N 016 41 17 E STŘED / MIDDLE 49 09 15 N 016 41 36 E VÝCHOD / EAST 49 09 11 N 016 42 29 E Poloha místa pro přezkoušení zařízení VOR není stanovena. / VOR checkpoint is not defined.
5	Poznámky Remarks	Délka TWY F je vymezena TWY A a vjezdem do parkovacího areálu Sever. The length of TWY F is determined by TWY A and an entry to the parking area North.

LKTB AD 2.9 SYSTÉM VEDENÍ A ŘÍZENÍ POHYBU NA PLOŠE A ZNAČENÍ

LKTB AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS

1	Použití značení stání letadel, pojezdové vodící značky a vizuální navigační/parkovací systém pro jednotlivá stání letadel Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands	Značení stání a poježdění na Apron Střed. Prosvětlené znaky na RWY 09/27 a na TWYs A, B, C, D, E. Reflexní znaky na RWY 08/26 a na TWYs F, W. Parkování letadel na odbavovacích plochách zajišťuje řídicí odbavovací plochy. Aircraft stand ID signs and guide lines at Apron Middle. Luminouse marks on RWY 09/27 and TWYs A, B, C, D, E. Reflexive marks on RWY 08/26 and TWYs F, W. ACFT parking at the aprons is ensured by signalman.
---	--	---

2	RWY a TWY – značky a světelné značení RWY and TWY markings and LGT	<p>RWY 09/27 - značení: poznávací, osově, prahové, dotyková pásma, postranní dráhové. Postranní dráhové řady (RWY 09 a RWY 27 - W VRB LIM LAST 600 m Y), prahové světelné příčky, koncové světelné příčky.</p> <p>RWY 08/26: prahové a postranní značky dle předpisu L 14.</p> <p>TWY A, B, C, D, E: osově značení, znaky a značení na všech kříženích TWY/RWY. Postranní návěstidla TWY - viz LKTB AD 2-19-1.</p> <p>TWY B ORANGE: na TWY B a TWY A podél APN W a na APN W je provedeno nestandardní značení oranžové barvy.</p> <p>TWY F: osově značení.</p> <p>TWY W (tráva): pojezdové postranní značky - kužel oranžovo/bílý, značky vyčkávacích míst na křížení TWY/RWY 08/26 a 09/27.</p> <p>Vyčkávací plocha (tráva): postranní značky modré reflexní.</p> <p>RWY 09/27 - markings: Designation, centre line, threshold, touchdown zone, side stripe. Runway edge lights (RWY 09 and RWY 27 - W VRB LIM LAST 600 m Y), RWY THR lights, RWY end lights.</p> <p>RWY 08/26 (grass): Threshold and side stripe marking in accordance with Annex 14.</p> <p>TWYs A, B, C, D, E: Centre line, markings at all intersections TWY/RWY. Taxiway edge lights - see LKTB AD 2-19-1.</p> <p>TWY B ORANGE: on TWY B and TWY A along APN W and on APN W non-standard marking of orange colour is done.</p> <p>TWY F: Centre line.</p> <p>TWY W (grass): Taxiway edge markings - a cone orange/white, markings of holding positions on intersections TWY/RWY 08/26 and 09/27.</p> <p>Holding bay (grass): Side stripe markings - reflexive blue colour.</p>
	Stop příčky Stop bars	NIL
4	Poznámky Remarks	<p>Pomůcky k určení místa: Nápis BRNO na odbavovací budově a nápis Brno/LKTB na komínu teplárny. Ukazatelé a návěsti: Ukazatel směru větru - osvětlený, návěstní světlometka.</p> <p>Visual AIDS to location: Sign Brno on terminal building and sign Brno/LKTB on the boiler-house's chimney. Indicator and signalling devices: WDI - lighted up, signal lamp</p>

LKTB AD 2.10 LETIŠTNÍ PŘEKÁŽKY

LKTB AD 2.10 AERODROME OBSTACLES

Překážky jsou volně dostupné ve formátu AIXM 5.1 na / Obstacles are freely available in AIXM 5.1 format at:

 https://aim.rlp.cz/ais_data/datasets/lktb-obstacles.zip

LKTB AD 2.11 POSKYTOVANÉ METEOROLOGICKÉ INFORMACE

LKTB AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1	Příslušná meteorologická služebna Associated MET Office	BRNO/Tuřany
2	Provozní doba MET služebna poskytující informace mimo provozní dobu Hours of service MET Office outside hours	H24
3	Služebna odpovědná za přípravu předpovědí TAF Období platnosti, interval vydávání Office responsible for TAF preparation Periods of validity, interval of issuance	BRNO 24 HR, vydáván každých / issued at intervals of 6 HR v / at 0500, 1100, 1700, 2300.
4	Druhy přistávacích předpovědí Interval vydávání Type of landing forecast Interval of issuance	NIL
5	Způsob poskytování briefingu / konzultace Briefing / consultation provided	Self-briefing pomocí webového rozhraní IBS (http://ibs.rlp.cz), nebo telefonicky. (viz GEN 3.5 para 4) Self-briefing via IBS system web interface (http://ibs.rlp.cz) or by phone. (See GEN 3.5 para 4)
6	Letová dokumentace Používaný jazyk(y) Flight documentation Language(s) used	Viz řádek 5 Anglický, český (viz GEN 3.5 para 4) See line 5 English, Czech (See GEN 3.5 para 4)
7	Mapy a další informace k dispozici pro briefing nebo konzultaci Charts and other information available for briefing or consultation	Všechny standardní W/T, SW mapy, mapy relativní vlhkosti a produkty z WAFS, dále mapy W/T 2000 ft a W/T 3000 ft, SWL mapa, OPMET data. All standard WAFS charts (W/T, SW, Relative humidity) and products, plus W/T 2000 ft, W/T 3000 ft, and SWL chart, OPMET data.
8	Pomocné vybavení k dispozici pro poskytování informací Supplementary equipment available for providing information	NIL
9	Stanoviště ATS kterým jsou informace poskytovány ATS units provided with information	Praha ACC, TWR
10	Doplňující informace (omezení služby atd.) Additional information (limitation of service, etc.)	+420 545 216 487, +420 604 210 865, +420 545 216 487

LKTB AD 2.12 FYZIKÁLNÍ VLASTNOSTI DRAH

LKTB 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	THR 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
09	098° GEO 092° MAG	2650 x 60	PCN 48/R/A/X/T Beton / Concrete	490910.33N 0164033.11E 146 ft / 44 m	THR 764 ft / 233 m
27	278° GEO 272° MAG			490859.12N 0164242.82E 145.2 ft / 44.3 m	THR 770.5 ft / 234.9 m TDZ 767.2 ft / 233.8 m
08	098° GEO 092° MAG	800 x 30	5700 kg / (1.5 MPa) Tráva / Grass	490904.68N 0164108.35E	THR 775 ft / 236 m
26	278° GEO 272° MAG			490901.29N 0164147.56E	THR 765 ft / 233 m

Poznámka: U RWY 09 je od 0,0 km do 0,59 km CONC v šířce 46 m - únosnost PCN 40/R/A/X/T. Po jeho obou stranách méně únosné živěné pásy, široké 7 m.

Note: On RWY09 - section from 0,0 km to 0,59 km there is a CONC part 46 m wide, strength PCN 40/R/A/X/T. On each side of the concrete part there are 7 m wide bituminous shoulders of lower strength.

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
09	+ 0,64% / - 0,35% / + 0,34% 662,50 m / 1325,00 m / 662,50 m	NIL	300 x 150	2770 x 280	240 x 120	NIL	Nouzový pás 1500 x 100 m. Emergency strip 1500 x 100 m
27	- 0,34% / + 0,35% / - 0,64% 662,50 m / 1325,00 m / 662,50 m	NIL	300 x 150	2770 x 280	240 x 120	NIL	

Označení Designations RWY NR	Sklon RWY-SWY Slope of RWY-SWY	Rozměry SWY dimensions (m)	Rozměry CWY dimensions (m)	Rozměry vzletového a přistávacího pásu Strip dimensions (m)	Rozměry RESA RESA dimensions (m)	Prostor bez překážek OFZ	Poznámky Remarks
	7	8	9	10	11	12	13
08	- 0,35% 800 m	NIL	60 x 80	920 x 80	NIL	NIL	RWY 08/26 se nachází uvnitř nouzového pásu. Osová vzdálenost od RWY 09/27 je 80 m.
26	+ 0,35% 800 m	NIL	60 x 80	920 x 80	NIL	NIL	RWY 08/26 is located inside of the emergency strip. Centreline distance from RWY 09/27 is 80 m.

LKTB AD 2.13 VYHLÁŠENÉ DÉLKY
LKTB 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
09	2650	2950	2650	2650	NIL
27	2650	2950	2650	2650	NIL
08	800	860	800	800	NIL
26	800	860	800	800	NIL

2.13.1 VZLET Z KŘIŽOVATKY
2.13.1 INTERSECTION TAKE-OFF

Označení RWY RWY Designator	Od From	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5	6
09	TWY B	2000	2300	2000	DAY ONLY
	TWY C	1465	1765	1465	DAY ONLY
27	TWY E	2138	2438	2138	DAY ONLY
	TWY D	1663	1963	1663	DAY ONLY
	TWY C	1208	1508	1208	DAY ONLY
	TWY B	675	975	675	DAY ONLY

LKTB AD 2.14 PŘIBLIŽOVACÍ A DRÁHOVÁ SVĚTELNÁ SOUSTAVA
LKTB 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
09	SALS 420 m LIM 1 příčka / crossbar 300 m před / in front of THR	zelená / green LIM	PAPI 3° L MEHT 74,47 ft / 22,7 m		NIL	W VRB LIH LAST 600 m Y	červená / red LIH/LIM	NIL	NIL
27	PALS LIH/LIM CAT I	zelená / green LIH/LIM	PAPI 3° L MEHT 45,0 ft / 13,7 m		NIL	W VRB LIH LAST 600 m Y	červená / red LIH/LIM	NIL	Světelná záblesková soustava / Sequence Flash AVBL

LKTB AD 2.15 OSTATNÍ OSVĚTLENÍ, NÁHRADNÍ ZDROJ ELEKTRICKÉ ENERGIE

LKTB 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 LGT Anemometer location and LGT	LDI: NIL, pouze WDI (viz mapa AD) Anemometr: vpravo RWY 27 LGTD LDI: NIL, only WDI (see AD chart) Anemometer - right of RWY 27 LGTD
3	Pojezdová postranní návěstidla a pojezdové osové řady TWY edge lights, centre line lightning	postranní návěstidla TWY - modrá taxiway edge lights blue
4	Náhradní zdroj elektrické energie/ doba potřebná na přepnutí Secondary power supply/ switch-over time	nezávislý přívod 22 kV / do 1 s Independent power supply 22 kV / up to 1 s
5	Poznámky Remarks	NIL

LKTB AD 2.16 PŘÍSTÁVACÍ PLOCHA PRO VRTULNÍKY

LKTB AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA

1	Zeměpisné souřadnice TLOF nebo THR FATO Coordinates TLOF or THR of FATO	TLOF 1 490917.58N 0164102.37E; TLOF 2 490917.42N 0164048.21E; FATO1 490911.28N 0164106.27E; FATO2 490909.02N 0164132.40E; FATO3 490913.32N 0164117.99E.
2	Nadmořská výška TLOF a / nebo FATO (m/ft) TLOF and / or FATO elevation (m/ft)	TLOF 1 785 ft / 239 m; TLOF 2 770 ft / 235 m; FATO1 782 ft / 238 m; FATO2 777 ft / 237 m; FATO3 785 ft / 239 m.
3	Rozměry TLOF a FATO, povrch, únosnost, značení TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	TLOF 1 Na TWY F, Asphalt, 5700 kg / 1.5 MPa, bílý čtverec o délce strany 10 m. / On TWY F, Asphalt, 5700 kg / 1.5 MPa, white square with a side length of 10 m. TLOF 2 Parkovací areál SEVER, Asphalt, 5700 kg / 1.5 MPa, bílý čtverec o délce strany 10 m. / Parking area NORTH, Asphalt, 5700 kg / 1.5 MPa, white square with a side length of 10 m. FATO1 Na TWY B, Asphalt, PCN 27/R/B/X/T, bílá přerušovaná kružnice o průměru 22 m, bílý rovnostranný trojúhelník s bílým písmenem H. / On TWY B, Asphalt, PCN 27/R/B/ X/T, white dashed circle with a diameter of 22 m, white equilateral triangle with white letter H. FATO2 Na TWY C, Beton, PCN 27/R/B/X/T, bílá přerušovaná kružnice o průměru 22 m, bílý rovnostranný trojúhelník s bílým písmenem H. / On TWY C, Concrete, PCN 27/R/B/ X/T, white dashed circle with a diameter of 22 m, white equilateral triangle with white letter H. FATO3 Na TWY A, Beton, PCN 27/R/B/X/T, bílý přerušovaný obrazec o průměru 28 m, bílý rovnostranný trojúhelník s bílým písmenem H. / On TWY A, Concrete, PCN 27/R/B/ X/T, white dashed pattern with a diameter of 28 m, white equilateral triangle with white letter H.
4	Zeměpisný a magnetický směr FATO True and MAG BRG of FATO	FATO1, FATO2 přiblížení / approach: 98° / 278° GEO; 92° / 272° MAG vzlety / take off: 98° / 278° GEO; 92° / 272° MAG FATO3 přiblížení / approach: 069°, 309° GEO; 063°, 303° MAG vzlety / take off: 129°, 249° GEO; 123°, 243° MAG
5	Použitelné vyhlášené délky Declared distance available	NIL
6	Světelný systém pro APCH a FATO APCH and FATO lighting	NIL
7	Poznámky Remarks	FATO1, FATO2 použitelné pouze pro VFR den. / usable VFR day only. FATO3 pouze pro vrtulníky Policie ČR nebo HEMS. / for helicopters of Police CR or HEMS only. TLOF 1 pouze pro vrtulníky parkující v parkovacím areálu SEVER; ostatní vrtulníky parkování na odbavovacích plochách dle pokynů řídicího odbavovací plochy. / only for helicopters parked in the parking area NORTH; other helicopters parking on aprons according to authorised signalmen instructions. TLOF 2 pouze pro vrtulníky HEMS. / for HEMS helicopters only.

LKTB AD 2.17 VZDUŠNÝ PROSTOR LETOVÝCH PROVOZNÍCH SLUŽEB

LKTB AD 2.17 ATS AIRSPACE

1	Označení a vodorovné hranice Designation and lateral limits	CTR Tuřany 491320N 0163305E - CWA o poloměru / with radius 7 NM se středem / centred at ARP AD LKTB (490905N 0164138E) - 491056N 0165159E - 491031N 0165711E - 490510N 0165608E - 490535N 0165057E - CWA o poloměru / with radius 7 NM se středem / centred at ARP AD LKTB (490905N 0164138E) - 490715N 0163116E - 490749N 0162641E - 491420N 0162757E - 491320N 0163305E
2	Vertikální hranice Vertical limits	2500 ft AMSL GND
3	Klasifikace vzdušného prostoru Airspace classification	D
4	Volací znak stanoviště ATS Jazyk(y) ATS unit call sign Language(s)	TUŘANY VĚŽ/ TURANY TOWER TUŘANY GROUND CZ, EN
5	Převodní výška Transition altitude	5000 ft AMSL
6	Poznámky Remarks	NIL

LKTB AD 2.18 SPOJOVACÍ ZAŘÍZENÍ LETOVÝCH PROVOZNÍCH SLUŽEB

LKTB AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES

Označení služby Service designation	Volací značka Callsign	Kmitočet Frequency	Provozní doba Hours of operation	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5
APP	PRAHA RADAR	127.350 MHz	H24	TAR k dispozici / AVBL, SSR k dispozici / AVBL.
		124.050 MHz	HO	Záložní / Reserve
		121.500 MHz	H24	Tísňový kmitočet / Emergency FREQ
TWR	TUŘANY VĚŽ TURANY TOWER	119.605	H24	VDF k dispozici / AVBL, TAR k dispozici / AVBL, SSR k dispozici / AVBL.
		119.700 MHz	O/R	Záložní / Reserved Lety státních letadel bez 8,33 kHz vybavení / flights of state aircraft without 8,33 kHz equipment (viz / see GEN 1.5 para 3.2.)
	TUŘANY GROUND	125.430	HO	Před navázáním spojení s GROUND zkontrolujte ATIS pro používanou FREQ. / Monitor ATIS prior to contacting GROUND for FREQ in use
		121.500 MHz	H24	Tísňový kmitočet / Emergency FREQ
ATIS	TURANY ATIS	131.105	H24	Vysílání v anglickém jazyce / Broadcast in English language Informace ATIS lze získat i na telefonním čísle 545 521 222 / ATIS information is possible to obtain even on telephone number +420 545 521 222.

LKTB AD 2.19 RADIONAVIGAČNÍ A PŘÍSTÁVACÍ ZAŘÍZENÍ

LKTB AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS

Druh zařízení, CAT ILS (VOR/ILS VAR) Type of aid, CAT of ILS (VOR/ILS VAR)	ID	Kmitočet Frequency	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	GBAS Poloměr pokrytí služby GBAS Service Volume Radius	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
VOR/DME (MAG: 5°E / 2020) (VOR: 5°E)	BNO	114.450 MHz (CH 91Y)	H24	490900.23N 0164133.29E	800 ft	-	Chráněný dosah / Výška 80 NM / 50 000 ft Protection range / Altitude 80 NM / 50 000 ft
LOC 27 (CAT I/C/2) (MAG: 5°E / 2020)	BO	111.500 MHz	H24	490911.92N 0164014.73E	-	-	LOC Course 272° MAG
GP 27	-	332.900 MHz	H24	490855.25N 0164227.41E	-	-	GP 3° ILS RDH 46.6 ft

<i>Druh zařízení, CAT ILS (VOR/ILS VAR)</i> <i>Type of aid, CAT of ILS (VOR/ILS VAR)</i>	<i>ID</i>	<i>Kmitočet Frequency</i>	<i>Provozní doba Hours of operation</i>	<i>Zeměpisné souřadnice místa vysílací antény Position of transmitting antenna coordinates</i>	<i>Nadmořská výška vysílací antény DME Elevation of DME transmitting antenna</i>	<i>GBAS Poloměr pokrytí služby GBAS Service Volume Radius</i>	<i>Poznámky Remarks</i>
1	2	3	4	5	6	7	8
DME 27	BO	111.500 MHz (CH 52X)	H24	490855.25N 0164227.41E	785 ft	-	Dosah 25 NM Range 25 NM
MM	tečka, čárka dot, dash	75 MHz	H24	490854.83N 0164334.13E	-	-	0,57 NM k THR RWY 27 0,57 NM to THR RWY 27
L (MAG: 5°E / 2020)	B (Borek)	429 kHz	H24	490854.65N 0164334.23E	-	-	0,57 NM k THR RWY 27 Dosah 25 NM 0,57 NM to THR RWY 27 Range 25 NM
VDF	-	viz tabulka 2.18 see table 2.18	HO	490855.42N 0164209.65E	-	-	

LKTB AD 2.20 PRAVIDLA PRO MÍSTNÍ PROVOZ

LKTB AD 2.20 LOCAL TRAFFIC REGULATIONS

2.20.1 ODBAVENÍ LETŮ

2.20.1.1 Kompletní odbavení letů zajišťuje LETIŠTĚ BRNO a.s..

2.20.1.2 Odbavení letů z/do destinací mimo Schengenský prostor.

Přilety i odlety z/do destinací mimo schengenský prostor jsou odbavovány pouze na odbavovacích plochách STŘED, ZÁPAD, VÝCHOD.

2.20.2 KOORDINACE LETIŠTĚ

Rezervováno

2.20.2.1 Koordinace výcvikových letů

2.20.2.1.1 Provozovatel letiště koordinuje výcvikové lety ve spolupráci s Řízením letového provozu ČR, s.p. formou sdílení a editace dat ze systému LARS (viz **LKTB AD 2.20 para 7**). Účtování výcvikových přistávacích poplatků viz **GEN 4.3 para 4**.

2.20.3 POJÍŽDĚNÍ A PARKOVÁNÍ LETADEL

2.20.3.1 Pohyby a rozmístování letadel na parkovací místa na odbavovacích plochách (APN) řídí řídicí odbavovací plochy. Každé letadlo, které vjíždí na APN za účelem parkování, smí na APN vstoupit pouze za asistence řídicího odbavovací plochy. V případě zaneprázdnění řídicího odbavovací plochy nechá TWR letadlo pojíždějí na příslušnou APN vyčkávat na:

APN Střed:

- TWY A v úrovni západní hrany APN M
- TWY A v úrovni východní hrany APN M
- mezilehlé vyčkávací místo TWY C

APN Západ:

- TWY A v úrovni západní hrany APN W
- TWY A v úrovni východní hrany APN W
- mezilehlé vyčkávací místo TWY B

APN Východ:

- TWY A v úrovni západní hrany APN E
- TWY A v úrovni východní hrany APN E

Při pojíždění na příslušnou odbavovací plochu očekávejte předávání mezi letištní řídicí věží (TWR) a službou řízení provozu na odbavovací ploše (ŘOP) za výše uvedenými místy. Na APN STŘED upřesní TWR plánovaný segment odbavovací plochy (stání M1, M2, M3, M4) a dále posádka vyzve k oznámení „marshaller in sight“. Průjezd po TWY A bez odbočování na APN zůstává v odpovědnosti TWR.

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

2.20.3.3 Pojíždění z odbavovacích ploch na RWY 08/26 je vedeno po betonových TWYs, RWY 09/27 a po travnaté TWY W. RWY 08/26 a část travnaté TWY W jsou umístěny v nouzovém pásu jižně od RWY 09/27.

2.20.3.4 V parkovacím areálu SEVER není poskytována služba řízení. TWY F je použitelná pouze pro letadla kódového písmene A.

2.20.3.5 Na odbavovacích plochách LKTB je zakázáno provádění motorových zkoušek. Motorové zkoušky je povoleno provádět pouze na místech určených provozovatelem letiště.

2.20.3.6 Pro zahájení pojíždění na odbavovacích plochách STŘED a ZÁPAD se z bezpečnostních důvodů musí používat pouze minimální výkon motorů.

2.20.1 HANDLING OF FLIGHTS

2.20.1.1 Complete handling of flights is provided by LETISTE BRNO a.s..

2.20.1.2 Handling of flights from / to destinations outside Schengen area:

Arrivals and departures from / to destinations outside Schengen area are handled only on aprons MIDDLE, WEST and EAST.

2.20.2 AIRPORT COORDINATION

Reserved

2.20.2.1 Co-ordination of training flights

2.20.2.1.1 The aerodrome operator coordinates training flights in cooperation with Air Navigation Services of the Czech Republic by sharing and editing data from the LARS system (see **LKTB AD 2.20 para 7**). For charging of landing fees for training flights see **GEN 4.3 para 4**.

2.20.3 AIRCRAFT TAXIING AND PARKING

2.20.3.1 Authorised signalmen control the movement and assign apron (APN) parking positions. Any aircraft that enters the APN for purpose of parking may enter the APN only with the assistance of the marshaller. In case the marshaller's not available the TWR makes the aircraft taxiing to the relevant APN hold at:

APN Middle:

- TWY A at the level of the western edge of APN M
- TWY A at the level of the eastern edge of APN M
- intermediate holding position TWY C

APN West:

- TWY A at the level of the western edge of APN W
- TWY A at the level of the eastern edge of APN W
- intermediate holding position TWY B

APN East:

- TWY A at the level of the western edge of APN E
- TWY A at the level of the eastern edge of APN E

When taxiing to the appropriate apron, expect a handover between TWR and Ground Control beyond the above locations. On APN MIDDLE, the TWR will specify the planned apron segment (stands M1, M2, M3, M4) and will prompt the crew to announce "marshaller in sight". Taxiing on TWY A without turning to APN remains TWR's responsibility.

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

2.20.3.3 Taxiing from aprons to RWY 08/26 is led along concrete TWYs, RWY 09/27 and grass TWY W. RWY 08/26 and part of grass TWY W are located in the emergency strip south of RWY 09/27.

2.20.3.4 ATC service is not provided at the parking area NORTH. TWY F is serviceable only for code letter A aircraft.

2.20.3.5 No engine test runs are allowed on aprons of the airport. Engine tests are allowed to be carried out only at places specified by the AD operator.

2.20.3.6 For safety reasons only minimum engine power shall be used for commencement of taxiing on aprons MIDDLE and WEST.

LKKV AD 2.7 HODNOCENÍ A HLÁŠENÍ STAVU POVRCHU DRÁHY A SNĚHOVÝ PLÁN

LKKV AD 2.7 RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN

1	Typ(y) odklízecího zařízení Type(s) of clearing equipment	Letiště použitelné celoročně / Year-round usable airport; 3 sněhové pluhy / snow ploughs, 2 sněhové frézy / snow cutters, 3 zametače - ofukovače / sweeper - blowers Schorling, 1 postřikovač chemických látek / sprinkler of a chemical, 1 rozmetadlo chemických látek / spreader of a chemical
2	Priority odklízení Clearance priorities	RWY 11/29 včetně přilehlé / including adjacent TWY D a / and E, TWY B a / and APN M, TWY A, APN W - průjezdový pruh u stání č. / passing lane by the stand No. 10
3	Použití materiálu pro úpravu povrchu pohybových ploch Use of material for movement area surface treatment	UREA, NAFO, KAC
4	Speciálně upravené zimní dráhy Specially prepared winter runways	N/A
5	Poznámky Remarks	Nezpevněné plochy / Unpaved areas (RWY 12/30, TWY F) nejsou v zimním období udržovány a v případě jejich nezpůsobilosti jsou uzavřeny pro provoz letadel / are not maintained in winter season and in case of their unserviceability they are closed for aircraft operation.

LKKV AD 2.8 ÚDAJE O ODBAVOVACÍCH PLOCHÁCH, POJEZDOVÝCH DRAHÁCH A UMÍSTĚNÍ KONTROLNÍCH BODŮ

LKKV AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA

1	Povrch a únosnost odbavovacích ploch Apron surface and strength	<p>APN STŘED / MIDDLE stání / stands beton / concrete PCN 50/R/A/X/T pojezdový pruh / stand taxiline: asfaltobeton / asphaltic-concrete PCN 48/F/A/X/T</p> <p>APN ZÁPAD / WEST: Asfaltobeton / Concrete and asphalt pro ACFT s MTOW < 5600 kg s rozchodem kol podvozku do 4,5 m a rozpětím křidel do 15 m / for ACFT with MTOW < 5600 kg with main gearspan up to 4,5 m and wingspan up to 15 m.</p> <p>APN VÝCHOD / EAST: Asfaltobeton / Concrete and asphalt PCN 46/F/A/X/T Umístění / Located: viz. viz / see AD 2-LKKV-2-1.</p> <p>APN JIH / SOUTH: Přistávací rohož / Landing Mat 5600 kg/ 0.7 MPa.</p>
2	Šířka, povrch a únosnost pojezdových drah Taxiway width, surface and strength	<p>Šířka / Width: TWY A: v úseku mezi TWY D a TWY B / between TWY D and TWY B: 11 m; v úseku mezi TWY B a THR RWY 29 / between TWY B and THR RWY 29: 9,5 m; oblouk / arc: 11,3 m; TWY B, D, E: 15 m; TWY C: 11 m; TWY F: 8 m; V úsecích TWY se šířkou 15 m jsou provedeny oboustranné méně únosné živичné pásy - šířka 5 m, TWY B - šířka 3 m / There are bituminous shoulders with a lower strength on both sides, in the segment of TWYs with the width of 15 m - 5 m width, TWY B - 3 m width. TWY F: šířka pásu / strip width 31 m (symetricky / symmetrically 15,5 m na každou stranu / on both sides).</p> <p>Povrch / Surface: Asfaltobeton a Beton / Concrete and asphalt and Concrete; TWY F: Tráva / Grass.</p> <p>Únosnost / Strength: TWY A a / and C PCN 27/F/B/X/T; TWY D a / and E PCN 32/R/B/X/T; TWY B PCN 43/F/C/X/T; TWY F 5600 kg / 0.7 MPa.</p>
3	Umístění a nadmořská výška kontrolních bodů pro nastavení výškoměru ACL location and elevation	APN STŘED / MIDDLE: ELEV 1973 ft / 601 m
4	Umístění kontrolních bodů VOR/INS VOR/INS checkpoints	NIL
5	Poznámky Remarks	TWY F pro letadla kategorie A a B. TWY F for aircraft of A and B categories.

LKKV AD 2.9 SYSTÉM VEDENÍ A ŘÍZENÍ POHYBU NA PLOŠE A ZNAČENÍ
LKKV AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS

1	Použití značení stání letadel, pojezdové vodící značky a vizuální naváděcí/parkovací systém pro jednotlivá stání letadel Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands	Značení stání a pojiždění na Apron STŘED a ZÁPAD. Aircraft stand and TWY markings on Apron MIDDLE and WEST. Prosvětlené znaky na / Illuminated signs on RWY 11/29 a / and TWY B, D, E. Reflexní znaky na / Reflecting marks on TWY A, F.
2	RWY a TWY - značky a světelné značení RWY and TWY markings and LGT	RWY 11/29 Značení: poznávací, osově, prahové, dotykového pásma, postranní dráhové. Světelné značení: postranní dráhová návěstidla vysoké svítivosti, regulovatelná, prahová a koncová návěstidla vysoké svítivosti, regulovatelná. Markings: designation, centre line, THR, touchdown zone, side stripe. Lights: RWY edge LIH, controllable, RWY THR and RWY end LIH, controllable. RWY 12/30 Prahové a postranní značky dle L 14 / THR and edge markers in accordance with Annex 14. TWY A, B, C, D, E Osově značení, značení vyčkávacích míst na všech kříženích TWY/RWY, postranní návěstidla Centre-line marking, holding position marking at all intersections of TWY/RWY, edge lights viz / see ICAO mapy / chart AD 2-LKKV-2-1 TWY F (tráva / grass) Poezdové postranní značky (kužel modrý) / Edge markers (cones - blue).
3	Stop příčky Stop bars	NIL
4	Poznámky Remarks	NIL

LKKV AD 2.10 LETIŠTNÍ PŘEKÁŽKY
LKKV AD 2.10 AERODROME OBSTACLES

Překážky jsou volně dostupné ve formátu AIXM 5.1 na / Obstacles are freely available in AIXM 5.1 format at:

https://aim.rlp.cz/ais_data/datasets/lkkv-obstacles.zip

LKKV AD 2.11 POSKYTOVANÉ METEOROLOGICKÉ INFORMACE
LKKV AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1	Příslušná meteorologická služebna Associated MET Office	Karlovy Vary
2	Provozní doba MET služebna poskytující informace mimo provozní dobu Hours of service MET Office outside hours	Jako správa AD. Mimo provozní dobu MET služebna PRAHA. As AD Administration. Outside operational hours MET Office PRAHA.
3	Služebna odpovědná za přípravu předpovědí TAF Období platnosti, interval vydávání Office responsible for TAF preparation Periods of validity, interval of issuance	PRAHA 24 HR, vydáván každých / issued at intervals of 6 HR v / at 0500, 1100, 1700, 2300
4	Druhy přístávacích předpovědí Interval vydávání Trend forecast Interval of issuance	NIL
5	Způsob poskytování briefingu/konzultace Briefing/consultation provided	Self-briefing, pomocí webového rozhraní IBS / via IBS system web interface (http://ibs.rlp.cz/) nebo telefonicky / or by phone (viz / see GEN 3.5 para 4).
6	Letová dokumentace Používaný jazyk(y) Flight documentation Language(s) used	Viz řádek / See line 5 Anglický, český / English, Czech (viz / see GEN 3.5 para 4).
7	Mapy a další informace k dispozici pro briefing nebo konzultaci Charts and other information available for briefing or consultation	Všechny standardní W/T, SW mapy, mapy relativní vlhkosti a produkty z WAFS, dále mapy W/T 2000 ft a W/T 3000 ft, SWL mapa, OPMET data. All standard WAFS charts (W/T, SW, Relative humidity) and products, plus W/T 2000 ft, W/T 3000 ft, and SWL chart, OPMET data.
8	Pomocné vybavení k dispozici pro poskytování informací Supplementary equipment available for providing information	NIL
9	Stanoviště ATS kterým jsou informace poskytovány ATS units provided with information	ACC PRAHA, TWR
10	Doplňující informace (omezení služby atd.) Additional information (limitation of service, etc.)	Karlovy Vary ☎ +420 353 331 104 PRAHA ☎ +420 220 372 140, ☎ +420 220 372 141, ☎ +420 220 372 143, ☎ +420 220 372 144

LKKV AD 2.12 FYZIKÁLNÍ VLASTNOSTI DRAH
LKKV AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

Označení Designations RWY NR	Zeměpisný a magnetický směr TRUE & MAG BRG	Rozměry RWY Dimensions of RWY (m)	Únosnost (PCN) a povrch RWY a SWY Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	Zeměpisné souřadnice THR Zvlnění geoidu THR coordinates Geoid undulation	HR ELEV a nejvyšší ELEV TDZ RWY pro přesné přiblížení THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APP RWY
1	2	3	4	5	6
29	293° GEO 288° MAG	2150 x 30	PCN 54/F/A/X/T Asfaltobeton / Concrete and asphalt	501157.33N 0125544.30E 152.1 ft / 46.4 m	THR 1985.0 ft / 605.0 m TDZ 1988.3 ft / 606.0 m
11	113° GEO 108° MAG			501222.85N 0125411.06E 152 ft / 46 m	THR 1988 ft / 606 m
30	293° GEO 288° MAG	800 x 18 (RWY 12/30 leží uvnitř pásu RWY 11/29. / RWY 12/30 is located inside of the strip RWY 11/29.)	5600 kg (0.7 MPa) Tráva / Grass	501206.87N 0125512.81E 152 ft / 46 m	THR 1982 ft / 604 m
12	113° GEO 108° MAG			501217.06N 0125435.59E 152 ft / 46 m	THR 1969 ft / 600 m

Označení Designations RWY NR	Sklon RWY-SWY Slope of RWY-SWY	Rozměry SWY dimensions (m)	Rozměry CWY dimensions (m)	Rozměry vzletového a přistávacího pásu Strip dimensions (m)	Rozměry RESA RESA dimensions (m)	Prostor bez překážek OFZ	Poznámky Remarks
	7	8	9	10	11	12	13
29	+0,32% / -0,56% / -0,27% / +1,13% / -1,21% 310 m / 500 m / 805 m / 415 m / 120 m	NIL	140 x 178	2270 x 178	100 x 60	NIL	
11	+1,21% / -1,13% / +0,27% / +0,56% / -0,32% 120 m / 415 m / 805 m / 500 m / 310 m	NIL	200 x 178	2270 x 178	240 x 60	NIL	THR posunut o 140 m. THR shifted by 140 m.

LKKV AD 2.13 VYHLÁŠENÉ DÉLKY
LKKV AD 2.13 DECLARED DISTANCES

Označení RWY RWY Designator	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5	6
29	2010	2150	2010	2010	NIL
11	2150	2350	2150	2010	NIL
30	802	802	802	802	NIL
12	802	802	802	802	NIL

2.13.1 VZLET Z KŘIŽOVATKY
2.13.1 INTERSECTION TAKE-OFF

Označení RWY RWY Designator	Od From	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5	6
11	TWY D	1958	2158	1958	NIL
	TWY C	1521	1721	1521	NIL
	TWY B	1284	1484	1284	NIL
29	TWY A	1824	1964	1824	NIL
	TWY B	749	889	749	NIL

LKKV AD 2.14 PŘIBLIŽOVACÍ A DRÁHOVÁ SVĚTELNÁ SOUSTAVA
LKKV AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING

Označení RWY RWY Designator	APCHLGT typ / type LEN INTST	THR LGT barva / colour WBAR	VASIS (MEHT) PAPI	TDZ LGT LEN	RCLL LEN rozestupy / spacing barva / colour INTST	REDL LEN rozestupy / spacing barva / colour INTST	RENL barva / colour WBAR	SWY LGT LEN (m) barva / colour	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
29	PALS CAT I 900 m LIH	VRB zelená / green LIH	PAPI vlevo / left 3° MEHT 55,51 ft / 16,92 m	NIL	NIL	2010 m / 60 m bílá / white VRB, LIH LAST 460 m YCZ	červená / red	140 m žlutá / yellow	600 m záblesková návěstidla / discharge lights
11	SALS 300 m LIH	VRB zelená / green LIH poznávací záblesková světla bílá / flashing identification lights white	PAPI vlevo / left 3° MEHT 40,19 ft / 12,25 m	NIL	NIL	2010 m / 60 m bílá / white VRB, LIH LAST 600 m YCZ	červená / red	NIL	NIL

LKKV AD 2.15 OSTATNÍ OSVĚTLENÍ, NÁHRADNÍ ZDROJ ELEKTRICKÉ ENERGIE
LKKV AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY

1	Umístění a charakteristika ABN/IBN Provozní doba ABN/IBN location, characteristics Hours of operation	NIL
2	Umístění a osvětlení LDI Umístění a osvětlení anemometru LDI location and lighting Anemometer location and lighting	LDI NIL Pouze WDI umístěný u bodu dotyku (viz ICAO mapa AD 2-LKKV-2-1), osvětlen. Only WDI situated by touchdown point (see ICAO Chart AD 2-LKKV-2-1), lighted.
3	Pojezdová postranní návěstidla a pojezdové osové řady a dorazy (pokud existují) TWY edge lights, centre line lights and stop bars (if any)	Pouze postranní návěstidla pojezdových drah TWY B, D, E. Edge lights of TWYs B, D, E only.
4	Náhradní zdroj elektrické energie/ doba potřebná na přepnutí Secondary power supply/ switch-over time	Nezávislé přívozy 22 kV s automatickým přepínáním, přepínací čas do 15 s. UPS zdroje pro zařízení I kategorie RWY 29. UPS pro stanoviště ATS. Secondary power supply 22 kV with the automatic switch-over, switch-over time 15 s. UPS for RWY 29 Category I facilities. UPS for ATS unit.
5	Poznámky Remarks	NIL

LKKV AD 2.16 PŘÍSTÁVACÍ PLOCHA PRO VRTULNÍKY
LKKV AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA

1	Zeměpisné souřadnice TLOF nebo THR FATO Coordinates TLOF or THR of FATO	NIL
2	Nadmořská výška TLOF a/nebo FATO (ft/m) TLOF and / or FATO elevation (ft/m)	NIL
3	Rozměry TLOF a FATO, povrch, únosnost, značení TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	NIL
4	Zeměpisný a magnetický směr FATO True and MAG BRG of FATO	NIL
5	Použitelné vyhlášené délky Declared distance available	NIL
6	Světelný systém pro APCH a FATO APP and FATO lighting	NIL
7	Poznámky Remarks	NIL

LKKV AD 2.17 VZDUŠNÝ PROSTOR LETOVÝCH PROVOZNÍCH SLUŽEB

LKKV AD 2.17 ATS AIRSPACE

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

LKKV AD 2.18 SPOJOVACÍ ZAŘÍZENÍ LETOVÝCH PROVOZNÍCH SLUŽEB

LKKV AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES

Označení služby Service designation	Volací značka Callsign	FREQ	Provozní doba Hours of operation	Poznámky Remarks
1	2	3	6	7
APP	PRAHA RADAR	118.650 MHz	H24	SSR k dispozici / AVBL.
		121.500 MHz	H24	Tísňový kmitočet / Emergency FREQ.
		124.050 MHz		Náhradní kmitočet / Supplementary FREQ.
TWR	VARY VĚŽ / VARY TOWER	121.230	Jako správa AD. As AD Administration.	VDF k dispozici / AVBL. SSR k dispozici / AVBL. Poznámka / Note: viz / see 2.22 para 4.5
		119.700 MHz		Záložní / Reserved
		121.500 MHz		Lety státních letadel bez 8,33 kHz vybavení / flights of state aircraft without 8,33 kHz equipment (viz / see GEN 1.5 para 3.2.)
				Tísňový kmitočet / Emergency FREQ.
ATIS	KARLOVY VARY ATIS	127.640	H24*	Vysílání v anglickém jazyce / Broadcast in English language. Informace ATIS lze získat i na / ATIS information can be obtained also on ☎+420 353 239 798. * Mimo provozní dobu TWR Karlovy Vary se vysílají pouze informace o statusu poskytování ATC a hlášení METAR/SPECI / Outside OPR HR TWR Karlovy Vary the information about ATC provision status and METAR/SPECI report is included. Viz také / see also LKKV AD 2.17.

LKKV AD 2.19 RADIONAVIGAČNÍ A PŘÍSTÁVACÍ ZAŘÍZENÍ

LKKV AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS

Druh zařízení, CAT ILS (VOR/ILS VAR) Type of aid, CAT of ILS (VOR/ILS VAR)	ID	FREQ	Provozní doba Hours of operation	Zeměpisné souřadnice místa vysílací antény Position of transmitting antenna coordinates	Nadmořská výška vysílací antény DME Elevation of DME transmitting antenna	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5	6	7
DME 29	KVY	111.550 MHz (CH 52Y)	H24	501204.39N 0125533.43E	2038 ft	Dosah / Range 25 NM
LOC 29 (CAT I/C/2) (MAG: 5°E/2024)	KVY	111.550 MHz	H24	501225.37N 0125401.80E	-	LOC Course 288° MAG LOC pokrytí / coverage: 18 NM v rozmezí / in scope ± 10° 10 NM v rozmezí / in scope ± 35°

Druh zařízení, CAT ILS (VOR/ILS VAR) Type of aid, CAT of ILS (VOR/ILS VAR)	ID	FREQ	Provozní doba Hours of operation	Zeměpisné souřadnice místa vysílací antény Position of transmitting antenna coordinates	Nadmožská výška vysílací antény DME Elevation of DME transmitting antenna	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5	6	7
GP 29	-	332.750 MHz	H24	501204.39N 0125533.43E	-	GP 3° ILS RDH 54,1 ft
MM 29	tečka, čárka dot, dash	75 MHz	H24	501144.77N 0125629.89E	-	0,53 NM k / to THR RWY 29
L (MAG: 5°E/2024)	L (VRATA)	365 kHz	H24	501144.84N 0125630.07E	-	0,53 NM k / to THR RWY 29 Dosah / Range: 25 NM
VDF	-	Viz tabulka / see table 2.18.	H0	501150.47N 0125519.22E	-	

LKKV AD 2.20 PRAVIDLA PRO MÍSTNÍ PROVOZ

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

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

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

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

2.20.3 Pohyby a rozmístování letadel na odbavovací stání na odbavovacích plochách APN M a APN E řídí řídicí odbavovací plochy. Na stání na APN W a APN S zajišťují veliteli letadla sám, služba řídicího odbavovací plochy se na APN W a APN S poskytují pouze na vyžádání.

Každé letadlo, které vjíždí na APN M nebo APN E, smí na přidělené odbavovací stání vstoupit pouze za asistence řídicího odbavovací plochy. Letištní řídicí věž (TWR) informuje posádku o přiděleném stání, na základě informace od řídicího odbavovací plochy. TWR zajišťuje pohyb letadla po provozní ploše až na hranici odbavovacího stání, kde odpovědnost za pohyb letounu přebírá řídicí odbavovací plochy. Řídicí odbavovací plochy zajišťuje bezpečné navedení letadel na přidělené stání. V případě zaneprázdnění řídicího odbavovací plochy nechá TWR letadlo pojíždějící na APN M nebo APN E vyčkávat tak, aby co nejméně bránilo ostatnímu letištnímu provozu.

Při pojíždění na příslušnou odbavovací plochu očekávejte předání mezi TWR a řídicí odbavovací plochy na hranici mezi pojezdovou dráhou a stáním letadla – viz mapa AD 2-LKKV-2-3.

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

2.20.5 Posádky letadel jsou povinny setrvat u letadla do příjezdu vozidla provozovatele letiště. Z bezpečnostních důvodů je zakázáno se pohybovat po odbavovacích plochách bez souhlasu provozovatele letiště.

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

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

Ref AIP AD 2 LKKV AD 2.3.

LKKV AD 2.20 LOCAL TRAFFIC REGULATIONS

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

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

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

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

2.20.3 The movements and positioning of aircraft on the stands on the APN M and APN E are controlled by the marshaller. On the stands on APN W and APN S, the pilot-in-command maneuvers independently. On APN W and APN S marshaller's services are provided only upon request.

Any aircraft entering APN M or APN E may approach its assigned stand only under the guidance of the marshaller. The aerodrome control tower (TWR) informs the crew of the assigned stand based on information from the marshaller. TWR manages the movement of the aircraft across the movement area up to the boundary of the stand area, where responsibility for the aircraft's movement is then taken over by the marshaller. The marshaller ensures the safe guidance of aircraft to their assigned stands. In case the marshaller is not available, TWR will have the aircraft taxiing to APN M or APN E hold a position so that minimally obstructs other airport operations.

When taxiing to the appropriate apron, expect a handover between the TWR and the marshaller at the boundary between the taxiway and the aircraft stand - see AD 2-LKKV-2-3.

2.20.4 Taxi clearance issued by TWR does not relieve the pilot of the duty to follow the instructions of the marshaller. If the pilot begins or continues taxiing without guidance from the marshaller, he/she is solely responsible for avoiding collisions with other aircraft, vehicles, persons, or objects on the apron.

2.20.5 Aircraft crews are required to remain with the aircraft until the arrival of an airport operator vehicle. For safety reasons, it is prohibited to move around the aprons without the consent of the airport operator.

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

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

Ref AD 2 LKKV AD 2.3.

2.20.8 Kromě ustanovení v části **GEN 4.3 para 1.2** je vyžadován následující postup pro denní a noční výcvikové VFR lety mimo publikovanou provozní dobu (se službou TWR/APP nebo Poskytováním informací známému provozu):

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

2.20.9 Omezení akrobatických letů

2.20.9.1 Akrobatické lety nad letištěm je možné provádět pouze v prostoru východně od THR RWY 30.

2.20.10 Mimo publikovanou provozní dobu AD je povolen pouze provoz letadel provozovaných Leteckým klubem Karlovy Vary, z.s. za těchto podmínek:

- FIRE CAT 2 zajišťuje Letecký klub Karlovy Vary;
- nejsou povoleny lety v noci, výcvikové lety pro získávání průkazu způsobilosti, provoz 2 letadel současně a lety vyžadující celní či pásové odbavení.

Odpovědná osoba: Jiří Duras ☎+420 603 871 189.

2.20.11 Koordinace místní letové činnosti se stanovištěm ATS

2.20.11.1 Místní letová činnost (MLČ)

Místní letovou činností (MLČ) se rozumí letové aktivity, vztahující se k opakovaným přistáním a vzletům, letným přistáním a vzletům a nízkým přiblížením (průletům) nad RWY příslušného letiště.

Ke koordinaci MLČ se používá aplikace LARS (Local Activity Reservation System), přístupná z webového prostředí pomocí rozhraní webového prohlížeče.

Každý uživatel musí být v systému registrovaný a mít vlastní přihlašovací údaje (jméno a heslo) jednotné pro aplikace Letecké informační služby. Bez přihlášení není možné vytvářet ani spravovat žádné rezervace.

2.20.11.2 Piloti a provozovatelé letadel

Piloti a provozovatelé letadel, zamýšlející provádět MLČ v CTR / TMA Karlovy Vary, jsou povinni prostřednictvím formuláře na webové stránce <https://lars.rlp.cz/home> vložit svůj požadavek na MLČ uvedením základních parametrů letu (pravidla letu, typ letadla, identifikace letu, kontakt na pilota, požadované časové rozmezí pro provedení MLČ a popisem požadované MLČ).

Pro provedení MLČ je nevyhnutelné získat potvrzení v podobě "slotu MLČ", jež bude obsahovat časové vymezení, v němž má být předpokládána činnost provedena.

Získání slotu MLČ je nezbytné pro piloty a provozovatele letadel v případě záměru provádět aktivity charakteru opakovaných:

- vzletů a přistání (resp. letných přistání a vzletů),
- nízkých přiblížení (průletů) nad RWY nebo
- přiblížení podle přístrojů na LKKV bez ohledu na pravidla letu či druh letu.

Slot MLČ představuje výhradně čas provádění MLČ. Za čas zahájení místní letové činnosti se považuje vstup do CTR nebo TMA Karlovy Vary. Za ukončení místní letové činnosti se považuje čas, kdy je zahájen odlet na letiště určené nebo čas přistání na LKKV.

2.20.8 In addition to the provision in **GEN 4.3 para 1.2** the following procedure is required for day and night training VFR flights out of the published operational hours (with TWR / APP service or the unit providing information to known traffic):

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

2.20.9 Aerobatic flights restriction

2.20.9.1 Aerobatic flights over the aerodrome are allowed only in the area east of THR RWY 30.

2.20.10 Outside the AD operational hours, only the traffic of aircraft operated by the Aerobatics Flight Center Karlovy Vary is allowed following the conditions:

- FIRE CAT 2 is provided by the Aerobatics Flight Center Karlovy Vary;
- Night flights, training flights to obtain pilot license, operation of 2 aircraft at the same time and flights requiring customs and immigration clearance are not allowed.

Responsible person: Jiří Duras ☎+420 603 871 189.

2.20.11 Coordination of Local Flight Activity with the ATS unit

2.20.11.1 Local flight activity (LFA)

The term "local flight activity" (LFA) means a flight activity related to repetitive landings and take-offs, touch and go landings and low approaches (passes) over the RWY at the appropriate airport.

The coordination is executed by means of the LARS (Local Activity Reservation System) application, which is accessible from the web environment via a web browser's interface.

Each user has to be registered in the system (by using login name and password) common to the application of Flight information services of the CR. Without signing in to the system, it is not allowed to create or modify any reservation.

2.20.11.2 Pilots and aircraft operators

Pilots and aircraft operators intending to execute a LFA in the CTR / TMA Karlovy Vary are obliged to submit their requirement by filling out the form on <https://lars.rlp.cz/home> together with the basic flight parameters (flight rules, type of flight, flight identification, contact to the pilot, requested LFA time period) and with the description of the requested LFA.

For the LFA to be performed, it is inevitable to obtain the confirmation in a form of a "LFA slot", containing a time period, determined for the execution of the expected flight activity.

The the LFA slot acquisition is compulsory for all pilots and aircraft operators intending to perform the activities characterized as repetitive:

- landings and take-off (touch and go landings)
- low approaches over the RWY or
- instrument approach at LKKV irrespective of the flight rules and / or the type of flight.

A LFA slot represents the time period of the LFA execution exclusively. The time of entry to the CTR or TMA Karlovy Vary is considered the time of the LFA beginning. The time of the LFA termination is considered when the outbound flight is commenced towards the destination aerodrome or the time of landing at LKKV.

Rezervace se nepoužívá pro jednotlivé pohyby na RWY, které neodpovídají charakteru MLC, tj. např.:

- jeden let po letištním provozním okruhu, který začíná i končí na příslušném letišti,
- jedno letmé přistání a vzlet při traťovém letu, kdy letiště vzletu a/ nebo letiště určení se liší od příslušného letiště nebo
- jedno přiblížení podle přístrojů, ukončené úplným přistáním nebo nízkým přiblížením (průletem), s pokračováním na jiné letiště.

I přes obdržení časový slot má stanoviště ATS na LKKV právo rezervaci následně modifikovat či zcela zrušit z provozních důvodů. O této skutečnosti je pilot vyrozuměn prostřednictvím emailu či SMS na registrovaném telefonním čísle.

2.20.11.3 Náhradní postupy

V případě výpadku nebo poruchy LARS se MLC v TMA / CTR Karlovy Vary koordinuje se stanovištěm ATS telefonicky

- pro lety VFR na čísle:
☎ +420 353 239 716 KARLOVY VARY VĚŽ
- pro lety IFR na čísle:
☎ +420 220 372 718 ACC PRAHA

nejpozději 2 hodiny před zamýšleným zahájením MLC.

LKKV 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. V případě letů výjimečné povahy je možno využít postup dle AIP **GEN 1.2 para 1.12**.

2.21.1.2 Je žádoucí, aby letadla letící po okruhu nepřelétávala, pokud to lze, obydlená území obcí Olšová Vrata, Kolová a Pila.

2.21.2 Omezení akrobatických letů nad letištěm.

2.21.2.1 Je povoleno maximálně 8 letů denně s délkou jednotlivých akrobatických letů nejvýše 20 minut a to ve všedních dnech nejdéle do 1800 (1700) UTC, v sobotu do 1400 (1300) UTC. V neděli je akrobatický provoz zcela vyloučen.

2.21.3 Vizuální odlety z RWY 29 letadel kategorie C a D na KILNU a ODPAL nejsou povoleny z důvodů pro omezení hluku nad lázněmi Karlovy Vary.

2.21.4 Všesměrové odlety z RWY 29 letadel kategorie C a D nejsou povoleny točit doprava severně od prodloužené osy dráhy dříve než po minutě 4.0NM DME KVY.

LKKV AD 2.22 LETOVÉ POSTUPY

2.22.1 VŠEOBECNĚ

2.22.1.1 Jestliže je překážkové osvětlení Vítkův vrch 2214 ft / 675 m AMSL (viz přistávací mapa) mimo provoz, je přistání na RWY 11 v noci zakázáno.

2.22.1.2 RWY 12/30 je použitelná pouze ve dne pro:

- lety VFR (zvláštní let VFR);
- lety IFR, kdy přiblížení bude dokončeno jako přiblížení za viditelností země (vizuální přiblížení).

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

The reservation is not required for single movements over the RWY not corresponding to the principle of LFA, i.e. e.g.:

- one aerodrome traffic circuit flight beginning and terminating at the appropriate airport,
- single touch and go at a local airport from cross country flights where the departure and / or arrival airport are different from the appropriate aerodrome or
- single instrument approach terminated with full stop landing or with low approach (pass) continuing to other destination than the local airport.

Despite a received and confirmed "LFA slot", the appropriate ATC unit at LKKV has the right to modify or even cancel a confirmed reservation due to operational reasons. The pilot is notified of this fact via email or SMS on the registered phone number.

2.20.11.3 Contingency procedures

In case of LARS outage or failure, the LFA in the TMA / CTR Karlovy Vary shall be coordinated with the ATC unit

- for VFR flights by phone:
☎ +420 353 239 716 KARLOVY VARY TOWER
- for IFR flights by phone:
☎ +420 220 372 718 ACC PRAHA

not less than 2 hours before LFA beginning.

LKKV AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

2.21.1 Restrictions of flights

2.21.1.1 Aeroplanes certified in accordance with ICAO Annex 16 / I, Part II, Chapter 2 or aeroplanes without certification in accordance with ICAO Annex 16 / I, Part II.

2.21.1.1.1 Take-offs and landings are not permitted. In exceptional cases it is possible to use the procedure in accordance with **GEN 1.2 para 1.12**.

2.21.1.2 It is desirable that aircraft flying along the traffic circuit do not overfly the populated areas of the villages Olšová Vrata, Kolová and Pila if it is possible.

2.21.2 Restrictions of acrobatic flights over the aerodrome.

2.21.2.1 A maximum of 8 flights per day with a duration of particular acrobatic flight maximum 20 minutes, on working days up to 1800 (1700), on Saturday up to 1400 (1300) are permitted. Acrobatic operation is prohibited on Sunday.

2.21.3 Visual departures to KILNU and ODPAL from RWY 29 of aircraft category C and D are not allowed due to noise abatement over Spa Karlovy Vary.

2.21.4 Omnidirectional departures from RWY 29 of aircraft category C and D are not allowed to turn right north of the RWY centre line sooner than passing 4.0 NM DME KVY.

LKKV AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

2.22.1 GENERAL

2.22.1.1 If the obstacle lights Vítkův vrch 2214 ft / 675 m AMSL (see Landing Chart) are out of service, landing on RWY 11 in the night is prohibited.

2.22.1.2 RWY 12/30 is available in the daytime only for:

- VFR flights (special VFR flights);
- IFR flights, when the final approach will be carried out as visual approach.

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

2.22.1.4 Krátkodobé přerušení poskytování ATS stanovištěm TWR

Během publikované provozní doby Karlovy Vary TWR může docházet ke krátkodobému přerušení poskytování ATS stanovištěm TWR (zpravidla do 10 minut). Lety VFR, zejména provádějí-li se bez podaného letového plánu, mohou očekávat zdržení při vydávání letových povolení. Dočasné přerušení poskytování ATS se oznamuje vysíláním informace ATIS (127.640 MHz):

"Karlovy Vary Tower is temporarily closed, all traffic to CTR Karlovy Vary is prohibited, stand by for Karlovy Vary Tower reopening."

2.22.1.5 Během dočasného přerušení se letadlům zakazuje vstup do CTR Karlovy Vary až do obnovení poskytování ATS, vyčkávání se provádí mimo CTR Karlovy Vary. Podrobné informace o předpokládané délce přerušení poskytování ATS lze získat za letu na Praha Information (126,100 MHz), Praha Radar (118.650 MHz) nebo na AD LKKV (pracovišti odbavení letů).

2.22.2 POSTUPY PRO IFR LETY

2.22.2.1 Vyčkávání

2.22.2.1.1 Postupy pro vyčkávání jsou zobrazeny na mapě pro přiblížení podle přístrojů - ICAO.

2.22.2.2 Přiblížení

2.22.2.2.1 Postupy pro standardní přístrojové přiblížení k bodu IAF jsou popsány na následujících stranách a zobrazeny na mapě STAR. Postupy pro počáteční, střední, konečné a nezdařené přiblížení, t.j. od bodu IAF jsou zobrazeny na mapě přiblížení podle přístrojů (IAC) - ICAO.

2.22.2.2.2 Je-li letadlu povoleno službami řízení letového provozu klesat na IAF BALTU do FL 60, provede velitel letadla přímé přiblížení od IAF BALTU. V opačném případě mu bude přidělena STAR BALTU 2P na IAF DONAD.

2.22.2.2.3 Pro RNAV přiletové tratě se požaduje certifikace RNAV-1 využívající GNSS.

Poznámka: Dostupnost signálu DME/DME není zaručena.

2.22.2.2.4 Letadla vybavená podle certifikace RNAV-5, ale schopná letět po přidělené přiletové RNAV-1 trati musí informovat ATC při prvním navázání spojení a ATC bude letadlo monitorovat s využitím přehledových systémů, za účelem vyloučení navigačních chyb.

2.22.2.2.5 Letadla nevybavená pro RNAV musí informovat ATC při prvním navázání spojení a budou vektorována.

2.22.2.3 Přiblížení okruhem

Výšky OCA pro RWY 11/29 - viz mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO.

Omezení: Po přístrojovém přiblížení jsou stanoveny směry okruhů pro všechny kategorie letadel následovně:

RWY 11 - pravý okruh

RWY 29 - levý okruh.

2.22.2.4 Odlety

2.22.2.4.1 Výměna dat mezi TWR a NMOC - Advanced ATC TWR

Letiště LKKV vyměňuje informace o odlétajících letech pomocí postupů Advanced ATC TWR.

Výměna zpráv mezi místním systémem a NMOC je v souladu s evropským standardem pro letiště A-CDM a využívá následující typy zpráv:

A-DPI: ATC zpráva o plánování odletu pro všechny IFR odlety

C-DPI: Zpráva o zrušení plánování odletu, pokud je to nutné

2.22.1.4 Temporary suspension of ATS provision by TWR

Karlovy Vary TWR provision of ATS may be interrupted with short notice during published operational hours of TWR (usually up to 10 minutes). VFR flights, especially when operated without flight plan, may expect delays in issuing ATC clearances. Temporary suspension of ATS provision is announced by broadcasting information by means of ATIS (127.640 MHz):

"Karlovy Vary Tower is temporarily closed, all traffic to CTR Karlovy Vary is prohibited, stand by for Karlovy Vary Tower reopening."

2.22.1.5 During the temporary suspension of ATS provision, all aircraft shall avoid entering CTR Karlovy Vary and wait outside the CTR Karlovy Vary for reopening of ATS provision. For detailed information about duration of the ATS provision suspension, inflight aircraft may contact Praha Information (126,100 MHz), Praha Radar (118.650 MHz) and aircraft positioned on AD may contact the handling office.

2.22.2 PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS

2.22.2.1 Holding

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

2.22.2.2 Approaches

2.22.2.2.1 Procedures for standard instrument approaches to the IAF are described on the following pages and shown on STAR charts. Initial, intermediate, final and missed approach procedures, i.e. from the IAF, are shown on Instrument Approach Charts (IAC) ICAO.

2.22.2.2.2 If the aircraft is cleared by ATS, descend to IAF BALTU to FL 60, the pilot-in-command will perform a straight-in approach from IAF BALTU. In the opposite case he / she will be assigned to STAR BALTU 2P to IAF DONAD.

2.22.2.2.3 RNAV-1 certification based on GNSS is required for RNAV arrival routes.

Note: Availability of the DME / DME signal is not guaranteed.

2.22.2.2.4 Aircraft which are only RNAV-5 capable but able to follow the assigned route based on RNAV-1 shall inform ATC at first contact and ATC will provide flight path monitoring, in order to mitigate the risk of gross navigation errors.

2.22.2.2.5 Aircraft not approved for RNAV operations shall inform ATC when establishing the first radio contact, vectoring will be provided.

2.22.2.3 Visual manoeuvring (circling)

OCA for RWY 11/29 - see Instrument Approach Charts - ICAO.

Restriction: The directions of circling after completing an instrument approach for all categories of aircraft are as follows:

RWY 11 - right circling

RWY 29 - left circling.

2.22.2.4 Departures

2.22.2.4.1 Exchange of Data with Network Manager Operations Center (NMOC) - Advanced ATC TWR

LKKV exchanges information for departure flights by applying the Advanced ATC TWR procedures.

Message exchange from the local system to the ATM network complies with the European standard for A-CDM airports, using the following message types:

A-DPI: ATC departure planning information message, for all instrumental departure flights

C-DPI: Cancel DPI, cancellation of departure planning information, when required

Po vydání povolení k vytačování a zahájení pohybu letadla ze stání se vypočítá TTOT, který se odešle do NMOC prostřednictvím zprávy A-DPI. Použití variabilního času poježdění zvyšuje přesnost TTOT.

Po přijetí zprávy A-DPI, zprávy DLA nebo CHG, které mění údaje letového plánu, nebudou dále přijímány. Pokud je let regulován, bude zachován CTOT přidělený před přijetím zprávy A-DPI.

Pokud musí letadlo přerušit poježdění z technických důvodů, TWR odešle do NMOC zprávu C-DPI. Výsledkem zprávy C-DPI je, že let bude suspendován, přičemž provozovatel letadla o tom bude informován prostřednictvím zprávy FLS s poznámkou „pozastaveno letištěm odletu“. Letový plán bude možné znovu aktivovat aktualizací EOBT pomocí zprávy DLA nebo CHG.

2.22.2.4.2 Řídicí letového provozu nevydává povolení k odletu z RWY 29, pokud meteorologické podmínky neumožní jednoznačnou identifikaci překážky Vítkův vrch, 2214 ft / 675 m AMSL, 500 m za odletovým koncem dráhy 29 vlevo.

(Ref. AD 2-LKKV-5-1, Close in obstacle)

2.22.2.4.3 Postupy pro odlet jsou popsány na následujících stranách a zobrazeny na mapách SID.

2.22.2.4.4 Pro RNAV odletové tratě se požaduje certifikace RNAV-1 využívající GNSS.

Poznámka: Dostupnost signálu DME/DME není zaručena.

2.22.2.4.5 Letadla vybavená podle certifikace RNAV-5, ale schopná letět po přidělené odletové RNAV-1 trati musí informovat ATC při prvním navázání spojení a ATC bude letadlo monitorovat s využitím přehledových systémů, za účelem vyloučení navigačních chyb.

2.22.2.4.6 Letadla nevybavená pro RNAV musí informovat ATC při prvním navázání spojení a budou vektorována.

2.22.2.4.7 Piloti odlétávajících letadel musí po vzletu zůstat na kmitočtu TWR Karlovy Vary až do obdržení instrukce k přechodu na příslušný kmitočet stanoviště odpovědného za odlétávající letadla. Tato instrukce obsahuje pouze volací znak stanoviště (PRAHA RADAR). Příslušný kmitočet je součástí postupů pro odlet publikovaných v mapách (SID a OMNIDIRECTIONAL). V případě, kdy je z jakéhokoliv důvodu nutné použít jiný než publikovaný kmitočet, bude příslušný kmitočet oznámen v instrukci TWR k přechodu na spojení. Piloti jsou žádáni, aby po navázání spojení ohlásili:

- a) označení přidělené SID (trať nebo kurz, pokud se aplikuje);
- b) aktuální hladinu;
- c) povolenou hladinu počátečního stoupání.

2.22.2.5 Odlety po tratích jiných než SID

Níže uvedené typy odletových postupů letů letadel letících podle pravidel letů podle při strojů jsou stanoveny pro případ, kdy přístrojový odlet pomocí SID není možný nebo žádoucí.

2.22.2.5.1 Vizualní odlety

Vizualní odlety za účelem vyhnutí se význačné oblačnosti v prostoru po vzletu a počátečního stoupání jsou povoleny pro všechna letadla.

Vizualní odlety za účelem zvýšení kapacity letiště jsou povoleny pro všechna letadla s ohledem na omezení uvedená v **LKKV AD 2.21** Postupy pro omezení hluku.

Vizualní odlety jsou povoleny pouze ve dne.

Letové povolení k provedení vizualního odletu lze vydat na základě žádosti pilota nebo z iniciativy ATC, přičemž musí být akceptováno pilotem.

K provedení vizualního odletu

- musí vzletové výkonové charakteristiky letadla umožnit zahájení zatáčky co nejdříve po vzletu ;
- musí meteorologické podmínky ve směru vzletu a následného stoupání umožnit dodržení viditelnosti země až do minimální sektorové nadmožské výšky (MSA) nebo do minimální nadmožské výšky pro poskytování přehledových služeb (ATCSMA) podle toho, jak bude stanoveno v ATC povolení;

When push-back approval has been given and the aircraft starts to exit the stand, the TTOT is calculated and transmitted to NMOC via an A-DPI message. The use of the variable taxiing time increases the precision of the TTOT.

After reception of the A-DPI, DLA or CHG messages that change the flight plan data shall not be accepted. If regulated, the CTOT assigned before receiving the A-DPI shall be maintained.

If an aircraft has to abort taxiing for technical reasons, the TWR will send a C-DPI message to the NMOC. The result of the C-DPI is that the flight shall be suspended by informing the operator via an FLS (flight suspension message) with the comment "suspended by departure airport". The flight plan can be activated again by updating the EOBT with a DLA or CHG message.

2.22.2.4.2 Air traffic controller will not clear an aircraft for take off from RWY 29 if the meteorological conditions do not allow a clear identification of the obstacle Vitkuv vrch, 2214 ft / 675 m AMSL, 500 m behind RWY 29 end on the left.

(Ref. AD 2-LKKV-5-1, Close in obstacle)

2.22.2.4.3 Departure procedures are described on the following pages and shown on SID charts.

2.22.2.4.4 RNAV-1 certification based on GNSS is required for RNAV departure routes.

Note: Availability of the DME / DME signal is not guaranteed.

2.22.2.4.5 Aircraft which are only RNAV-5 capable but able to follow the assigned route based on RNAV-1 shall inform ATC at first contact and the ATC will provide flight path monitoring, in order to mitigate the risk of gross navigation errors.

2.22.2.4.6 Aircraft not approved for RNAV operations shall inform ATC when establishing the first radio contact, vectoring will be provided.

2.22.2.4.7 When airborne, pilots of departing aircraft shall remain on frequency of TWR Karlovy Vary until they receive an instruction to transfer communication to relevant frequency of the unit responsible for departing aircraft. This instruction contains unit call sign only (PRAHA RADAR). The relevant frequency is then a part of charted departure procedures (SID and OMNIDIRECTIONAL). In case it is necessary, for any reason, to use frequency other than the published one, the relevant frequency will be thereafter included in frequency change instruction obtained from TWR. After establishing contact, pilots are requested to report:

- a) assigned SID designator (track or heading if applicable);
- b) current level;
- c) cleared initial climb out level.

2.22.2.5 Departures other than via SID

IFR departure procedures described below are determined for the purpose of case when an instrument departure via SID is impossible or undesirable.

2.22.2.5.1 Visual departures

Visual departures for the purpose of adverse weather avoidance during take-off and initial climb-out are allowed for all aircraft.

Visual departures for the purpose of airport capacity are allowed for all aircraft in respect of restrictions stated in **LKKV AD 2.21** Noise abatement procedures.

Visual departures are permitted during daytime only.

ATC clearance to execute a visual departure may be issued upon a request of the pilot or upon initiative of the ATC and accepted by the pilot.

To execute a visual departure

- the aircraft take-off performance characteristics shall allow to make an early turn after take-off as soon as possible;
- meteorological conditions in the direction of take-off and the following climb-out shall enable visual reference to terrain up to Minimum Sector Altitude (MSA) or ATC Surveillance Minimum Altitude (ATCSMA) stated in ATC clearance;

- je pilot odpovědný za dodržení bezpečné výšky nad překážkami až do takto stanovené nadmořské výšky;
- musí pilot před vzletem s tímto postupem souhlasit;
- letová posádka by s ohledem na charakter vizuální fáze odletového postupu měla zvážit vhodnost použití techniky vzletu s redukováním tahem.

2.22.2.5.2 Všesměrové odlety

Všesměrové odlety za účelem vyhnouti se význačné oblačnosti v prostoru po vzletu a počátečního stoupání jsou povoleny pro všechna letadla.

Všesměrové odlety za účelem zvýšení kapacity letiště jsou povoleny pro všechna letadla s ohledem na omezení uvedená v **LKKV AD 2.21** Postupy pro omezení hluku.

Všesměrové odlety jsou povoleny ve dne i v noci.

Letové povolení k provedení všesměrového odletu lze vydat na základě žádosti pilota nebo z iniciativy ATC, přičemž musí být akceptováno pilotem.

K provedení všesměrového odletu z RWY 11

- může být první zatáčka po vzletu doprava jižně od prodloužené osy RWY zahájena nejdříve po dosažení 3000 ft AMSL;
- může být první zatáčka po vzletu doleva severně od prodloužené osy RWY zahájena nejdříve po dosažení 3300 ft AMSL;
- musí být dodržen minimální gradient stoupání 5% do 3300 ft AMSL;
- musí být po průletu 3300 ft AMSL udržován minimální gradient 3,3% do 5800 ft AMSL;
- je pilot odpovědný za dodržení takto vydaného ATC povolení;
- pilot musí před vzletem s tímto postupem souhlasit;
- letová posádka by s ohledem na předepsané gradienty stoupání měla zvážit vhodnost použití techniky vzletu s redukováním tahem.

K provedení všesměrového odletu z RWY 29

- může být první zatáčka po vzletu doleva jižně od prodloužené osy RWY zahájena nejdříve po dosažení 3000 ft AMSL;
- může být první zatáčka po vzletu doprava severně od prodloužené osy RWY zahájena nejdříve po dosažení 3300 ft AMSL;
- musí být dodržen minimální gradient stoupání 5% do 3300 ft AMSL;
- musí být po průletu 3300 ft AMSL udržován minimální gradient 3,3% do 5800 ft AMSL;
- je pilot odpovědný za dodržení takto vydaného ATC povolení;
- pilot musí před vzletem s tímto postupem souhlasit;
- letová posádka by s ohledem na předepsané gradienty stoupání měla zvážit vhodnost použití techniky vzletu s redukováním tahem.

2.22.3 PŘEHLEDOVÉ SLUŽBY ATS A POSTUPY

2.22.3.1 V CTR, TMA Karlovy Vary a přilehlé části CTA 2 PRAHA jsou poskytovány přehledové služby ATS pouze letadlům vybaveným odpovídacím SSR. Radarová přiblížení se neprovádějí.

2.22.3.2 Snížené minimum rozstupu založeného na přehledových systémech ATS 3 NM je aplikováno do vzdálenosti 32 NM DME KVV, a to pouze ve FIR Praha.

2.22.3.3 Přehledové systémy ATS

SSR, WAM využity jakožto zdroje přehledové informace.

2.22.3.4 V TMA a CTR Karlovy Vary je přehledové krytí zajištěno v a nad minimálními nadmořskými výškami pro poskytování přehledových služeb ATC, viz mapa AD 2-LKKV-8-5.

- the pilot shall be responsible for obstacle clearance until such specified altitude;
- the pilot, prior to take-off, shall agree to execute this procedure;
- with regard to specifics of a visual departure procedure, the flight crew should consider the suitability of the use of reduced thrust take-off technique.

2.22.2.5.2 Omnidirectional departures

Omnidirectional departures for the purpose of adverse weather avoidance during take-off and initial climb-out are allowed for all aircraft.

Omnidirectional departures for the purpose of airport capacity are allowed for all aircraft in respect of restrictions stated in **LKKV AD 2.21** Noise abatement procedures.

Omnidirectional departures are permitted during daytime and nighttime.

ATC clearance to execute an omnidirectional departure may be issued upon a request of the pilot or upon initiative of the ATC and accepted by the pilot.

To execute an omnidirectional departure from RWY 11

- the first turn after take-off to the right to south of RWY centre line can be executed after reaching 3000 ft AMSL as the earliest;
- the first turn after take-off to the left to north of RWY centre line can be executed after reaching 3300 ft AMSL as the earliest;
- a minimum climb gradient of 5% shall be maintained until 3300 ft AMSL;
- after passing 3300 ft AMSL a minimum climb gradient of 3.3% shall be maintained until 5800 ft AMSL;
- the pilot shall be responsible for adherence to such obtained ATC clearance;
- the pilot, prior to take-off, agree to execute this procedure;
- with regard to the projected climb gradient of an omnidirectional departure procedure, the flight crew should consider the suitability of the use of reduced take-off technique.

To execute an omnidirectional departure from RWY 29

- the first turn after take-off to the left to south of RWY centre line can be executed after reaching 3000 ft AMSL as the earliest;
- the first turn after take-off to the right to north of RWY centre line can be executed after reaching 3300 ft AMSL as the earliest;
- a minimum climb gradient of 5% shall be maintained until 3300 ft AMSL;
- after passing 3300 ft AMSL a minimum climb gradient of 3.3% shall be maintained until 5800 ft AMSL;
- the pilot shall be responsible for adherence to such obtained ATC clearance;
- the pilot, prior to take-off, agree to execute this procedure;
- with regard to the projected climb gradient of an omnidirectional departure procedure, the flight crew should consider the suitability of the use of reduced take-off technique.

2.22.3 ATS SURVEILLANCE SERVICES AND PROCEDURES

2.22.3.1 In CTR, TMA Karlovy Vary and adjacent part of CTA 2 PRAHA the ATS surveillance services are provided for SSR transponder equipped aircraft only. Radar approaches are not conducted.

2.22.3.2 A reduced ATS surveillance systems separation minimum 3 NM is applied to a distance of 32 NM DME KVV and within FIR PRAHA only.

2.22.3.3 ATS Surveillance systems

SSR, WAM used as the surveillance information sources.

2.22.3.4 In the TMA and CTR Karlovy Vary the surveillance coverage is ensured at and above of the ATC surveillance minimum altitudes, see chart AD 2-LKKV-8-5.

2.22.4 POSTUPY PRO VFR LETY**2.22.4.1 Přílety**

2.22.4.1.1 Piloti letadel letících podle VFR v hladinách do 3500 ft AMSL včetně, musí nejméně 3 minuty před vstupem do CTR navázat spojení na kmitočtu VARY TWR 121.230, nastavit kód A2000 podle **ENR 1.6 para 2.4.5**, jsou-li vybaveny odpovídači SSR a pokud předtím nedostali od stanoviště ATS pokyn k nastavení diskretního kódu, a předat údaje o letu podle **ENR 1.2 para 1.10**.

V případě, že letadlo není vybaveno odpovídačem SSR, odpovídač SSR je mimo provoz nebo pracuje pouze v módu A/C, resp. v módu A, oznámí pilot tuto skutečnost stanovišti.

2.22.4.1.2 Piloti letadel letících podle VFR v hladinách nad 3500 ft AMSL, musí nejméně 3 minuty před vstupem do TMA navázat spojení na kmitočtu PRAHA RADAR 118.650 MHz, nastavit kód A2000 na odpovídači SSR podle ENR 1.6.2.4.5, pokud předtím nedostali od stanoviště ATS pokyn k nastavení diskretního kódu, a předat údaje o letu podle **ENR 1.2 para 1.10**.

V případě, že letadlo není vybaveno odpovídačem SSR, odpovídač SSR je mimo provoz nebo pracuje pouze v módu A/C, resp. v módu A, oznámí pilot tuto skutečnost stanovišti.

2.22.4.1.3 Piloti letadel přilétávajících na LKKV musí dodržet posloupnost bodů znázorněných na Mapě příletů a odletů za VFR na hladině ne vyšší než 3500 ft AMSL, pokud neobdrželi jiné instrukce od ATC. Pokud pilot nezíská povolení k pokračování na přiblížení k letišti, musí zahájit vyčkávání:

- Severně od bodu ALFA
- Jižně od bodu BRAVO

až do obdržení dalších instrukcí od ATC.

Poznámka: v závislosti na provozních podmínkách mohou piloti obdržet instrukce od ATC, aby pokračovali od vstupního bodu co nejkratší trati přímo na zařízení se do příslušné polohy na letištním okruhu oznámeného ATC.

2.22.4.2 Odlety

2.22.4.2.1 Piloti odlétávajících letadel VFR musí nastavit kód A2000 na odpovídači podle **ENR 1.6 para 2.4.5**, je-li letadlo vybaveno provozuschopným odpovídačem SSR a navázat spojení na kmitočtu VARY TWR 121.230 za účelem předání údajů o letu podle **ENR 1.2 para 1.10** a obdržení letového povolení.

V případě, že letadlo není vybaveno odpovídačem SSR, odpovídač SSR je mimo provoz nebo pracuje pouze v módu A/C, resp. v módu A, oznámí pilot tuto skutečnost stanovišti.

2.22.4.2.2 Při poježdění na RWY 12/30 musí pilot zastavit na vyznačených vyčkávacích místech a vyžádat si povolení ke křížování RWY 11/29.

2.22.4.2.3 Při poježdění z RWY 12/30 na stojánku si musí pilot před křížováním RWY 11/29 vyžádat povolení.

2.22.4.2.4 Piloti po vzletu musí pokračovat na výstupní bod z CTR co nejkratší trati na hladině letu ne výše než 3500 ft AMSL, pokud neobdrželi jiné instrukce od ATC.

2.22.4.3 VFR vstupní a výstupní body do/z CTR Karlovy Vary jsou znázorněny na Mapě příletů a odletů za VFR.

2.22.4 PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS**2.22.4.1 Arrivals**

2.22.4.1.1 Pilots of aircraft flying under VFR at levels up to and including 3500 ft AMSL, shall establish radio contact with VARY TWR on 121.230 at least 3 minutes before entering CTR, select the code A2000 according to **ENR 1.6 para 2.4.5**, when equipped with operational SSR transponder and unless have been instructed to set a discrete code by an ATS unit, and pass information about the flight according to **ENR 1.2 para 1.10**.

The pilot notifies TWR, when the aircraft is not equipped with SSR transponder or the transponder is U/S or is working on Mode A/C or Mode A only.

2.22.4.1.2 Pilots of aircraft flying under VFR at levels above 3500 ft AMSL, shall establish radio contact with PRAHA RADAR on 118.650 MHz at least 3 minutes before entering TMA, select the SSR code A2000 according to ENR 1.6.2.4.5, unless have been instructed to set a discrete code by an ATS unit, and pass information about the flight according to **ENR 1.2 para 1.10**.

The pilot notifies the ATC unit, when the aircraft is not equipped with SSR transponder or the transponder is U/S or is working on Mode A/C or Mode A only.

2.22.4.1.3 The pilot is expected on arrivals to follow waypoint sequence shown on VFR Arrivals and Departures Chart at a maximum altitude of 3500 ft AMSL unless otherwise instructed by ATC. If no other ATC instructions are received prior passing respective holding point, commence holding:

- North of point ALFA
- South of point BRAVO

until further ATC instructions.

Note: depending on the traffic conditions, pilots can be instructed by ATC to proceed by the most direct route from an entry point to aerodrome traffic circuit to join at any position according the ATC instruction.

2.22.4.2 Departures

2.22.4.2.1 Pilots of departing VFR aircraft shall select the SSR code A2000 according to **ENR 1.6 para 2.4.5**, when the aircraft is equipped with operational SSR transponder, establish radio contact with VARY TWR 121.230 to pass information about flight according to **ENR 1.2 para 1.10** and obtain ATC clearance..

The pilot notifies TWR, when the aircraft is not equipped with SSR transponder or the transponder is U/S or is working on Mode A/C or Mode A only.

2.22.4.2.2 When taxiing to RWY 12/30 the pilot has to stop on marked holding positions and request clearance for crossing RWY 11 / 29.

2.22.4.2.3 When taxiing from RWY 12/30 to the apron the pilot has to request clearance before crossing RWY 11/29.

2.22.4.2.4 After take-off, pilots shall proceed to exit points at a maximum altitude of 3500 ft AMSL by the most direct route unless otherwise instructed by ATC.

2.22.4.3 VFR entry and exit points to / from CTR Karlovy Vary are shown on VFR Arrivals and Departures Chart.

VFR vstupní/výstupní body do/z CTR a vyčkávací body / VFR entry/exit significant points to/from CTR and holding points:

Označení / Designation	Poloha / Location	Souřadnice / Coordinates	
NOVEMBER	Rybník / Pond Velká Nejsa	50 16 54 N 012 56 19 E	vstupní / výstupní / entry / exit
ECHO	Žlutice (hráz přehrady / reservoir dam)	50 05 03 N 013 07 36 E	vstupní / výstupní / entry / exit
SIERRA	Bečov	50 05 02 N 012 50 24 E	vstupní / výstupní / entry / exit
WHISKY	Loket	50 11 22 N 012 45 29 E	vstupní / výstupní / entry / exit
ALFA	Parkoviště u hotelu Hubertus / Parking lot at Hotel Hubertus	50 14 16 N 012 55 44 E	vyčkávací / holding
BRAVO	Stanovice (severní břeh přehrady / north bank of the dam)	50 10 15 N 012 53 30 E	vyčkávací / holding

2.22.4.4 Je žádoucí, aby letadla letící po okruhu nepřelétávala, je-li to proveditelné, obydlená území obcí Olšová Vrata, Kolová a Pila, a dle možností daných výkonnostními charakteristikami letadla, sledovala letištní okruhy znázorněné v AD 2-LKKV-8-1, a to v souladu s instrukcemi TWR Karlovy Vary.

2.22.4.5 Letové posádky letů VFR jsou žádány, aby před vstupem do prostorů CTR/TMA Karlovy Vary mimo publikovanou provozní dobou stanovišť ATS Karlovy Vary voláním kmitočtu VARY VĚŽ 121.230 ověřily aktivaci těchto prostorů. Postup je odůvodněn možnou změnou provozní doby letiště a služeb ATS, kdy z časových důvodů již není možné vydat příslušný NOTAM.

2.22.5 SNÍŽENÁ MINIMA ROZSTUPU NA DRÁZE

2.22.5.1 Snížená minima rozstupu na dráze mezi dvěma letadly využívajícími stejnou dráhu smí být použita pro RWY 11 a RWY 29.

Snížená minima rozstupu na dráze smí být použita:

- mezi následujícím přistávajícím a předcházejícím přistávajícím letadlem,
- mezi následujícím přistávajícím a předcházejícím odlétávajícím letadlem,
- mezi následujícím odlétávajícím a předcházejícím odlétávajícím letadlem.

2.22.5.2 Snížená minima rozstupu na dráze nesmí být použita mezi odlétávajícím a předcházejícím přistávajícím letadlem.

2.22.5.3 Podmínky pro použití snížení minima rozstupu na dráze.

Snížená minima rozstupu na dráze mezi dvěma letadly využívajícími stejnou dráhu smí být použita pouze za předpokladu splnění následujících podmínek:

- dohlednost je 5 km nebo vyšší a výška základny oblačnosti (BKN nebo OVC) nesmí být nižší než 1000 ft,
- zadní složka větru není více než 5 kt,
- brzdící účinky na dráze nejsou negativně ovlivněny ledem, sněhem, rozbředlým sněhem a vodou,
- následující letadlo obdrží informaci o předcházejícím letadle. Příklad frazeologie: "OKXXX, odlétající/uvolňující provoz C172, RWY 29 přistání/vzlet povolen, vítr 230 stupňů 6 uzlů".
- za denního světla od 30 minut po místním východu Slunce do 30 minut před místním západem Slunce,
- musí být uplatňována minima rozstupu podle turbulence v úplavu,
- minimum rozstupu nadále existuje mezi dvěma odlétávajícími letadly okamžitě po vzletu druhého letadla,
- pro určení bezpečné vzdálenosti mezi předcházejícím a následujícím letadlem využívá letištní řídicí letového provozu minutu příslušných dráhových křížovatek a/nebo prahu dráhy.

2.22.5.4 Minimum použitého rozstupu mezi letadly nesmí být nikdy nižší než následující minima:

Přistávající letadla:

- následující přistávající letadlo kategorie 1 může minout práh RWY, jestliže předcházející letadlo je kategorie 1 nebo 2 a:
 - a) přistálo a minulo bod nejméně 600 m od prahu RWY, je v pohybu a uvolní RWY bez poježdění zpět po dráze; nebo
 - b) provedlo vzlet a minulo bod nejméně 600 m od prahu RWY

Odlétávající letadla:

- letadlu kategorie 1 může být povolen vzlet, jestliže předcházející odlétávající letadlo je kategorie 1 nebo 2, je po vzletu a minulo bod ve vzdálenosti 600 m nebo větší od polohy následujícího letadla.

Poznámka: Postupy pro snížení minima rozstupu u následujícího letadla kategorie 2 nebo 3 se neaplikují.

2.22.4.4 It is desirable that aircraft flying along the traffic circuit do not overfly the populated areas of villages Olšová Vrata, Kolová and Pila if practicable, and follow aerodrome traffic circuits according ATC instructions depicted on AD 2-LKKV-8-1 whenever the aircraft performance enables it.

2.22.4.5 Crew of VFR flights are required to call VARY TWR on 121.230 before entering CTR/TMA Karlovy Vary outside the operational hours of the KARLOVY VARY ATS units to verify the activation of these areas. This is because there may be a change to aerodrome / ATS operational hours at a short notice when due to time constraints an appropriate NOTAM could not be issued.

2.22.5 REDUCED RUNWAY SEPARATION MINIMA

2.22.5.1 Reduced runway separation minima between two aircraft using the same RWY can be applied for RWY 11 and RWY 29.

Reduced runway separation minima shall be applied:

- between succeeding and preceding landing aircraft;
- between succeeding landing and preceding departing aircraft;
- between succeeding and preceding departing aircraft.

2.22.5.2 Reduced runway separation minima shall not be applied between a departing aircraft and a preceding landing aircraft.

2.22.5.3 Conditions for reduced runway separation minima.

Reduced runway separation minima between two aircraft using the same RWY shall be subject to the following conditions:

- visibility is at least 5 km and ceiling (BKN or OVC) is not lower than 1000 ft,
- tailwind component is not more than 5 kt,
- the braking action shall not be adversely affected by runway contaminants such as ice, slush, snow and water,
- following aircraft will receive information about preceding aircraft. Example of phraseology: "OKXXX, departing / vacating traffic C172, RWY 29 cleared to land / cleared for take-off, wind 230 degrees, 6 knots"
- the daylight, from 30 minutes after sunrise till 30 minutes before sunset,
- wake turbulence minima are applied,
- minimum separation continues to exist between two departing aircraft immediately after take-off of the second aircraft,
- tower controller shall use the runway intersection and / or runway threshold as a suitable landmarks for determination of the safe distance between preceding and succeeding aircraft.

2.22.5.4 The minimum separation between aircraft to be applied shall in no case be less than the following minima:

Landing aircraft:

- succeeding landing Category 1 aircraft may cross the runway threshold when the preceding aircraft is a Category 1 aircraft or Category 2 aircraft which either:
 - a) has landed and has passed a point at least 600 m from the threshold of the runway, is in motion and will vacate the runway without backtracking; or
 - b) is airborne and has passed a point at least 600 m from the threshold of the runway.

Departing aircraft:

- Category 1 aircraft may be cleared for take-off when the preceding departing aircraft is a Category 1 aircraft or Category 2 aircraft which is airborne and has passed a point at least 600 m from the position of the succeeding aircraft.

Note: Reduced runway separation minima are not applied to succeeding aircraft category 2 and 3.

2.22.6 SEZNAM TRAŤOVÝCH BODŮ

2.22.6 WAYPOINT LIST

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

2.22.7 Všesměrové odlety

2.22.7 Omnidirectional departures

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

LKKV AD 2.23 DOPLŇUJÍCÍ INFORMACE

LKKV AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

2.23.1 VÝSKYT PTACTVA NA/V BLÍZKOSTI LETIŠTĚ

2.23.1 BIRD CONCENTRATIONS ON / IN THE VICINITY OF THE AIRPORT

2.23.1.1 Výskyt ptactva není uváděn. Intenzita výskytu nepředstavuje ohrožení letového provozu.

2.23.1.1 Bird concentration does not present hazard to air traffic and therefore bird concentration is not reported.

2.23.1.2 Místa největšího ohrožení způsobená přelety ptáků jsou vyznačena v AD 2-LKKV-8-3 Koncentrace ptactva.

2.23.1.2 Localities with the greatest hazard from the bird movements are indicated in AD 2-LKKV-8-3 Bird Concentrations.

2.23.2 Odchyly od certifikační předpisové základny stanovené Nařízením komise (EU) č. 139/2014

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

2.23.2.1 Tabulka certifikačních odchylek:

2.23.2.1 Certification deviation table:

Specifikace Specification	Popis odchylky Deviation description	Typ odchylky Deviation type	Platnost Validity
CS ADR-DSN.B.060 Podélné sklony na RWY Longitudinal slopes of runways	Od začátku RWY 11, ve vzdálenosti cca 0-44 m, je podélný sklon +1.88% místo požadovaných 1.5%, nicméně ve vzdálenosti 0-140 m je posunutý THR RWY. Longitudinal slope from beginning of RWY 11, at distance 0-44 m, is + 1.88% instead of required 1.5%, nevertheless there is a displaced THR at distance 0-140 m.	Zvláštní podmínka Special Condition	Trvalá Permanent
CS ADR-DSN.B.065 Změny podélného sklonu na RWY Longitudinal slope changes on RWY	Od THR RWY 11 v úseku 0-285 m nedodržen minimální poloměr zakružovacího oblouku při přechodu jednoho podélného sklonu do druhého - poloměr R = 7 422 m, místo požadovaných 15 000 m, překročen stupeň změny -0.4% na 30 m místo požadovaných 0.2%. From THR RWY 11, at distance 0-285 m, a minimum curvature radius between two consecutive slopes has been exceeded (7422 m instead of required 15000 m), rate of change exceeded (-0.4% per 30 m instead of 0.2%).	Zvláštní podmínka Special Condition	Trvalá Permanent

Specifikace Specification	Popis odchylky Deviation description	Typ odchylky Deviation type	Platnost Validity
CS ADR-DSN.B.075 Vzdálenost mezi změnami sklonů na RWY Distance between slope changes on runways	Nedodržení vzdálenosti mezi vrcholy tečen dvou následujících zakružovacích oblouků mezi změnami podélných sklonů (649 m, místo 864 m vypočítaných dle GM1 CS ADR-DSN.B.075. Distance between the points of intersection of two successive curves exceeded 649 m instead of 864 m calculated according to GM1 CS ADR-DSN.B.075.	Zvláštní podmínka Special Condition	Trvalá Permanent
CS ADR-DSN.B.080 Příčné sklony na RWY Transverse slopes on runways	Překročení příčných sklonů RWY 11/29: na úseku 0-44 m od začátku RWY 11 1.57-1.73%, 220-285 m 1.53-1.70%, 448-770 m 1.53-1.70% místo požadovaných 1.5%. Transverse slopes exceeded on RWY 11/29: at distance 0-44 m from beginning of RWY 11 1.57-1.73 %, 220-285 m 1.53-1.70 %, 448-770 m 1.53-1.70 % instead of required 1.5 %.	Zvláštní podmínka Special Condition	Trvalá Permanent
CS ADR-DSN.B.160 Šířka pásu RWY Width of runway strip	Šířka pásu RWY 11/29 je 178 m (89 m na každou stranu od osy RWY) místo požadovaných 280 m (140 m na každou stranu od osy RWY). Width of RWY 11/29 strip is 178 m (89 m on each side of RWY centre line) instead of required 280 m (140 m on each side of RWY centre line).	Dokument o schválení odchylky a opatření Deviation Acceptance and Action Document	31.12. 2024
CS ADR-DSN.B.180 Podélné sklony na pásech RWY Longitudinal slopes on runway strips	Překročeny podélné sklony na některých částech pásu RWY 11/29 od -1.86% do -2.74% a od +1.92 do +2.75% místo požadovaných 1.75%. Překročení -5.93% se nachází v krátkém úseku na konci jižního okraje upravené části pásu ve směru RWY 11. Longitudinal slopes on some parts of RWY 11/29 strip exceeded from -1.86% to -2.74% and from +1.92% to +2.75% instead of required 1.75%. Maximum exceeding of -5.93 % exists on short part at the edge of southern corner of graded part of the strip in RWY 11 direction.	Dokument o schválení odchylky a opatření Deviation Acceptance and Action Document	31.12. 2024
CS ADR-DSN.B.185 Příčné sklony na pásech RWY Transverse slopes on RWY strips	Překročeny příčné sklony na některých částech pásu RWY 11/29 od -2.57% do -4.24% a od +2.57% do +4.93%, místo požadovaných 2.5%. Transverse slopes on some parts of RWY 11/29 strip exceeded from -2.57% to -4.24% and from +2.57% to +4.93% instead of required 2.5%.	Dokument o schválení odchylky a opatření Deviation Acceptance and Action Document	31.12. 2024
CS ADR-DSN.D.260 Min. vzdálenosti pojezdových drah Taxiway minimum separation distance	Vzdálenost mezi osou pojezdové dráhy TWY A a osou RWY 11/29 je 109 m, mezi osou TWY E a osou RWY 11/29 je 89 m místo požadovaných 158 m. The separation distance between centre line of TWY A and centre line of RWY 11/29 is 109 m, between centre line of TWY E and RWY 11/29 is 89 m instead of required 158 m.	Rovnocenná úroveň bezpečnosti Equivalent level of safety	Trvalá Permanent
CS ADR-DSN.D.265 Podélné sklony pojezdových drah Longitudinal slopes on taxiways	Překročeny podélné sklony na některých částech TWY D od -2.03% až do -2.3% a TWY E od -2.58% až do -4.88% a od +2.92% až do +3.21%, místo požadovaných 1.5%. Longitudinal slopes exceeded on some parts of TWY D from -2.03% to -2.3% and TWY E from -2.58% to -4.88% and from +2.92% to +3.21% instead of required 1.5%.	Zvláštní podmínka Special Condition	Trvalá Permanent
CS ADR-DSN.D.270 Změny podélných sklonů pojezdových drah Longitudinal slope changes on taxiways	Překročen stupeň změny podélných sklonů na některých částech pojezdových drah při přechodu z jednoho sklonu do druhého. TWY A -1.24% až -1.78%, TWY C -2.26%, +1.99% místo požadovaného 1% na 25 m, TWY D -4.67% a +1.63%, TWY E od -1.63% až do +3.48%, místo požadovaného 1% na 30 m. Rate of change of longitudinal slopes on some parts of taxiways exceeded at transition from one slope to another. TWY A from -1.24% to -1.78%, TWY C -2.26%, +1.99% instead of required 1% per 25 m, TWY D -4.67% and +1.63%, TWY E from +1.63% to +3.48% instead of required 1% per 30 m.	Zvláštní podmínka Special Condition	Trvalá Permanent
CS ADR-DSN.D.280 Příčné sklony pojezdových drah Transverse slopes on taxiways	Překročeny příčné sklony na některých částech pojezdových drah. TWY A od +2.27% až do +2.92%, TWY C -2.33% místo požadovaných 2%, TWY E od -1.69% až do -1.82%, místo požadovaných 1.5%. Transverse slopes on some parts of taxiways exceeded. TWY A from +2.27 % to +2.92%, TWY C -2.33% instead of required 2%, TWY E from -1.69% to 1.82% instead of required 1.5%.	Zvláštní podmínka Special Condition	Trvalá Permanent
CS ADR-DSN.D.305 Postranní pásy pojezdové dráhy Taxiway shoulders	Celková šířka TWY B s postranními pásy je v přímých částech 21 m (15 m TWY B a postranní pásy 3 m na každé straně), místo požadované šířky 25 m. Overall width of TWY B and its shoulders on straight portions is 21 m (15 m TWY B and 3 m taxiway shoulders on both sides) instead of the required width of 25 m.	Dokument o schválení odchylky a opatření Deviation Acceptance and Action Document	31.12. 2024
CS ADR-DSN.J.475 RWY pro nepřesné přístrojové přiblížení Non-precision approach runways	Některé stávající objekty penetrují kuželovou, vnitřní vodorovnou, přibližovací a přechodové překážkové plochy RWY 11. Změna délky vnitřního okraje přibližovací plochy z 300 m na 280 m. Some existing objects penetrate conical, inner horizontal, approach and transitional obstacle limitation surfaces of RWY 11. Change of length of inner edge for approach obstacle surface to 280 m.	Dokument o schválení odchylky a opatření Deviation Acceptance and Action Document	31.12. 2024

Specifikace Specification	Popis odchyly Deviation description	Typ odchyly Deviation type	Platnost Validity
CS ADR-DSN.J.480 RWY pro přesné přiblížení Precision approach runways	Některé stávající objekty penetrují přiblížovací, přechodové plochy a plochu nezdařeného přiblížení RWY 29. Změna délky vnitřního okraje přiblížovací plochy z 300 m na 280 m. Some existing objects penetrate approach, transitional and balked landing obstacle limitation surfaces of RWY 29. Change of length of inner edge for approach obstacle surface to 280 m.	Dokument o schválení odchyly a opatření Deviation Acceptance and Action Document	31.12.2024
CS ADR-DSN.J.485 RWY pro vzlety Runways meant for take-off	Některé stávající objekty penetrují vzletovou plochu pro RWY 11 a RWY 29. Some existing objects penetrate take-off climb obstacle limitation surface for RWY 11 and RWY 29.	Dokument o schválení odchyly a opatření Deviation Acceptance and Action Document	31.12.2024
CS ADR-DSN.M.626 Jednoduché přiblížovací světelné soustavy Simple approach lighting systems	Jednoduchá přiblížovací světelná soustava pro RWY 11 pro nepřesné přístrojové přiblížení instalována v rámci Fáze 1 ve zkrácené délce 300 m. Instalace SALS 11 v plné délce 420 m bude provedena ve Fázi 2. Simple approach lighting system for non-precision instrument approach RWY 11 installed in Phase 1 at the length of 300 m. SALS 11 in full length of 420 m will be installed in Phase 2.	Dokument o schválení odchyly a opatření Deviation Acceptance and Action Document	31.12.2024
CS ADR-DSN.M.750 Plošné osvětlení odbavovací plochy Apron floodlighting	Plošné osvětlení odločeného stání, zajišťované osvětlovacími balóny, nesplňuje požadavky na poměry rovnoměrnosti průměrného osvětlení 4:1. Naměřené hodnoty poměrů rovnoměrnosti vodorovného osvětlení činí 5.7:1, svislého osvětlení 4.5:1 a 6:1. The floodlighting of isolated aircraft parking stand, ensured by the floodlighting balloons, does not meet requirements for uniformity ratio of average illuminance. Measured value of uniformity ratio for horizontal illuminance is 5.7:1, for vertical illuminance 4.5:1 and 6:1 instead of required ration of 4:1.	Dokument o schválení odchyly a opatření Deviation Acceptance and Action Document	31.12.2024

LKKV AD 2.24 MAPY VZTAHUJÍCÍ SE K LETIŠTI

LKKV AD 2.24 CHARTS RELATED TO THE AERODROME

Název mapy / Chart name	Strana / Page
Letištní mapa - ICAO Aerodrome Chart - ICAO	AD 2-LKKV-2-1
Mapa pro stání a pojiždění letadel na APN Parking Stands and Taxiing on Apron	AD 2-LKKV-2-3
Letištní překážková mapa - ICAO Typ A Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A	AD 2-LKKV-3-1
Mapa standardních přístrojových odletů (SID) - ICAO RNAV SID RWY 29 Standard Departure Chart - Instrument (SID) - ICAO RNAV SID RWY 29	AD 2-LKKV-5-1
RNAV SID RWY 29 - Doporučené kódování RNAV SID RWY 29 - Recommended coding	AD 2-LKKV-5-2
Mapa standardních přístrojových odletů (SID) - ICAO RNAV SID RWY 11 Standard Departure Chart - Instrument (SID) - ICAO RNAV SID RWY 11	AD 2-LKKV-5-3
RNAV SID RWY 11 - Doporučené kódování RNAV SID RWY 11 - Recommended coding	AD 2-LKKV-5-4
Mapa všesměrových odletů Omnidirectional departures chart	AD 2-LKKV-5-5
Mapa standardních přístrojových příletů (STAR) - ICAO RNAV STAR RWY 29 Standard Arrival Chart - Instrument (STAR) - ICAO RNAV STAR RWY 29	AD 2-LKKV-6-1
RNAV STAR RWY 29 - Doporučené kódování; RNAV vyčkávání RNAV STAR RWY 29 - Recommended coding; RNAV holding	AD 2-LKKV-6-2
Mapa standardních přístrojových příletů (STAR) - ICAO RNAV STAR RWY 11 Standard Arrival Chart - Instrument (STAR) - ICAO RNAV STAR RWY 11	AD 2-LKKV-6-3
RNAV STAR RWY 11 - Doporučené kódování; RNAV vyčkávání RNAV STAR RWY 11 - Recommended coding; RNAV holding	AD 2-LKKV-6-4
Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO ILS RWY 29 Instrument Approach Chart - ICAO ILS RWY 29	AD 2-LKKV-7-1
ILS RWY 29 - Počáteční přiblížení ILS RWY 29 (Doporučené kódování), ILS nebo LOC přiblížení RWY 29 ILS RWY 29 - Initial approach ILS RWY 29 (Recommended coding); ILS or LOC approach RWY 29	AD 2-LKKV-7-2
Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO RNP RWY 29 Instrument Approach Chart - ICAO RNP RWY 29	AD 2-LKKV-7-3
RNP RWY 29 - Přiblížení RNP RWY 29 (Doporučené kódování); RNAV vyčkávání; SBAS FAS Data Block RNP RWY 29 - Approach RNP RWY 29 (Recommended coding); RNAV holding; SBAS FAS Data Block	AD 2-LKKV-7-4
Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO NDB RWY 29 Instrument Approach Chart - ICAO NDB RWY 29	AD 2-LKKV-7-5
NDB RWY 29 - Počáteční přiblížení NDB RWY 29 (Doporučené kódování); Přiblížení NDB RWY 29 NDB RWY 29 - Initial approach NDB RWY 29 (Recommended coding); Approach NDB RWY 29	AD 2-LKKV-7-6
Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO RNP RWY 11 Instrument Approach Chart - ICAO RNP RWY 11	AD 2-LKKV-7-7

Název mapy / Chart name	Strana / Page
RNP RWY 11 - Přiblížení RNP RWY 11 (Doporučené kódování); RNAV vyčkávání; SBAS FAS Data Block RNP RWY 11 - Approach RNP RWY 11 (Recommended coding); RNAV Holding; SBAS FAS Data Block	AD 2-LKKV-7-8
Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO NDB RWY 11 Instrument Approach Chart - ICAO NDB RWY 11	AD 2-LKKV-7-9
NDB RWY 11 - Přiblížení NDB RWY 11 NDB RWY 11 - Approach NDB RWY 11	AD 2-LKKV-7-10
Mapa příletů a odletů za VFR VFR Arrivals and Departures Chart	AD 2-LKKV-8-1
Mapa příletů a odletů za VFR - Posloupnost traťových bodů VFR Arrivals and Departures Chart - Waypoint sequence	AD 2-LKKV-8-2
Oblasti s nebezpečnou koncentrací ptactva Bird Hazard Concentrations Areas	AD 2-LKKV-8-3
Mapa minimálních nadmořských výšek pro poskytování přehledových služeb ATC v prostoru CTR a TMA Karlovy Vary ATC Surveillance Minimum Altitude Chart within CTR and TMA Karlovy Vary	AD 2-LKKV-8-5

Záměrně nepoužito
Intentionally Left Blank

LKKB AD 2.21 POSTUPY PRO OMEZENÍ HLUKU

2.21.1 V době 2100 - 0500 (2000 - 0400) jsou zakázány přelety a odlety letadel s výjimkou letů letadel základny.

2.21.2 OMEZENÍ LETOVÝCH POSTUPŮ**2.21.2.1 Vrtulníky**

2.21.2.1.1 Let po okruhu za VFR:

VFR okruhy ve dne i v noci provádět v nejnужnějším výcvikovém rozsahu. Po vzletu ve směru RWY 24 provádět první zatáčku v minimální výšce 1600 ft AMSL. Let po okruhu provádět ve výšce 2500 ft AMSL. Třetí zatáčku točit až po minutí obydlené oblasti obce Horní Počernice. Ukončení čtvrté zatáčky provádět ve výšce 1600 ft AMSL. Protihlukový postup VFR přiblížení na RWY 24 spočívá v dodržení minimálních výšek nad MM (K NDB 438) - minimálně 1450 ft AMSL a nad THR RWY 24 - minimálně 1250 ft AMSL, toto neplatí v případě přistání na RWY.

2.21.2.1.2 Výcvikové IFR lety

Výcvikové IFR lety ve dne i v noci provádět metodou "velkého okruhu" ve směru přístrojové RWY 24 na výšce 3000 ft AMSL s následným klesáním standardním sestupovým úhlem.

2.21.2.2 Dopravní letouny

2.21.2.2.1 Vzlet z RWY 24

2.21.2.2.1.1 Po vzletu z RWY 24 zahájit první zatáčku v minimální výšce 1600 ft AMSL (650 ft AAL).

2.21.2.2.2 Odletový postup pro vrtulová letadla

2.21.2.2.2.1 Stoupání do 2000 ft AMSL provádět na vzletový výkon, stoupat s maximálním gradientem při zachování letové bezpečnosti. Na výšce 2000 ft m AMSL snížit výkon na maximální normální výkon pro stoupání. Od 2000 ft AMSL do 4000 ft AMSL stoupat s maximálním gradientem se sníženým výkonem, udržovat stálou rychlost. Od 4000 ft AMSL plynule zvýšit rychlost pro traťové stoupání.

2.21.2.2.3 Odletový postup pro proudová letadla

2.21.2.2.3.1 Stoupání do 2500 ft AMSL provádět na vzletový výkon, klapky v poloze pro vzlet, stoupání V2 + 10 kt (nebo s maximálním úhlem pro stoupání); ve výšce 2500 ft AMSL snížit výkon zajišťující stoupání; od 2500 ft AMSL do 4000 ft AMSL stoupat rychlostí V2 + 10 kt (nebo s maximálním úhlem pro stoupání); od 4000 ft AMSL udržovat normální rychlost a traťovou konfiguraci pro stoupání.

2.21.2.2.4 Přiletí na RWY 06

2.21.2.2.4.1 Přiletí do třetí zatáčky okruhu provést ve výšce 980 ft AGL. Čtvrtou zatáčku zahajovat ve výšce 820 ft AGL a ukončovat ji ve výšce 650 ft AGL.

2.21.3 OMEZENÍ ZKOUŠEK LETECKÉ TECHNIKY

2.21.3.1 Zahřívání a zkoušky motorů dopravních letounů provádět na TWY T (na úrovni TWR) nebo TWY B nebo TWY D nebo TWY E.

LKKB AD 2.22 LETOVÉ POSTUPY**2.22.1 VŠEOBECNĚ**

2.22.1.1 Postupy pro přiletí a odlety jsou vypracovány v souladu s Doc 8168.

LKKB AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

2.21.1 Arrivals and departures are prohibited between 2100 - 0500 (2000 - 0400) with the exception of airbase aircraft flights.

2.21.2 FLIGHT PROCEDURES RESTRICTION**2.21.2.1 Helicopters**

2.21.2.1.1 VFR traffic circuit flight:

Carry out VFR circuits in day or at night in the most necessary training extent. After take-off in direction of RWY 24 make the crosswind turn at minimum altitude 1600 ft AMSL. Carry out a flight on circuit at altitude 2500 ft AMSL. The base turn shall be turned after passing the housing area of Horni Pocernice. Final turn shall be completed at altitude 1600 ft AMSL. A noise abatement procedure for VFR approach on RWY 24 relies on maintaining of minimum altitude above MM (K NDB 438) - minimum 1450 ft AMSL and above THR RWY 24 - minimum 1250 ft AMSL. This is not applied in case of landing on the RWY.

2.21.2.1.2 Training IFR flights

Carry out training IFR flights in day or at night using method of great circuit in the direction of instrument RWY 24 at altitude 3000 ft AMSL followed by descending at a standard descent angle.

2.21.2.2 Transport aircraft

2.21.2.2.1 Take-off from RWY 24

2.21.2.2.1.1 After TKOF from RWY 24 the first turn shall be carried out not lower than 1600 ft AMSL (650 ft AAL).

2.21.2.2.2 Propeller aircraft departure procedure

2.21.2.2.2.1 From take-off to 2000 ft AMSL take-off power, climb with maximum rate of climb considering flight safety. At 2000 ft AMSL reduce engine thrust to the maximum normal climb power and / or thrust. From 2000 ft AMSL to 4000 ft AMSL climb with maximum rate of climb with reduced power and / or thrust, maintain the airspeed constant. Above 4000 ft AMSL accelerate gradually to en-route climb airspeed.

2.21.2.2.3 Jet aircraft departure procedure

2.21.2.2.3.1 From take-off to 2500 ft AMSL take-off power, take-off flaps, climb at V2 + 10 kt (or as limited by the body angle). At 2500 ft AMSL reduce engine thrust to not less than climb power and / or thrust. From 2500 ft AMSL to 4000 ft AMSL climb at V2 + 10 kt (or as limited by the body angle). Above 4000 ft AMSL normal airspeed and en-route climb configuration.

2.21.2.2.4 Arrivals on RWY 06

2.21.2.2.4.1 Base leg turn perform at 980 ft AGL and final turn start at 820 ft AGL and finish at 650 ft AGL.

2.21.3 GROUND TESTING RESTRICTION

2.21.3.1 Engine warming and testing of transport aircraft shall be performed on TWY T (abeam aerodrome ATC unit stand) or on TWY B or on TWY D or on TWY E.

LKKB AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES**2.22.1 GENERAL**

2.22.1.1 The arrival and departure procedures were developed in accordance with Doc 8168.

2.22.1.2 Provoz palubních odpovídačů, je -li letadlo na zemi

Před zahájením pojiždění posádka musí:

- zadat identifikaci letadla, pokud je tato funkce k dispozici. Nastavení musí odpovídat identifikaci uvedené v poli 7 podaného letového plánu ICAO nebo poznávací značky letadla, pokud letový plán nebyl podán;
- nastavit kód 2000 Módu A, pokud ATC nestanoví jinak;
- aktivovat odpovídač XPNDR nebo ekvivalentní volba ON nebo AUTO:
 - před zahájením pojiždění;
 - po přistání do té doby, než je letadlo zaparkované na stání;
- deaktivovat odpovídač, pokud je letadlo zaparkováno na stání (OFF nebo STBY).

2.22.1.2 Operation of transponder when aircraft is on the ground

Flight crew shall before taxi:

- 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 flight plan has not been filed;
- select the Mode A 2000 code, unless otherwise instructed by ATC;
- activate transponder XPNDR or equivalent ON or AUTO if available:
 - at the request for taxi;
 - after landing continuously until the aircraft is parked on the stand;
- deactivate transponder if the aircraft is parked on the stand (OFF or STBY).

2.22.2 POSTUPY PRO IFR LETY**2.22.2 PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS****2.22.2.1 Vyčkávání****2.22.2.1 Holding**

2.22.2.1.1 Postupy pro vyčkávání jsou zobrazeny na mapách "Přiblížení podle přístrojů/Instrument Approach Charts".

2.22.2.1.1 Holding procedures are shown on "Instrument Approach Charts".

2.22.2.1.2 Z důvodu omezeného prostoru MTMA Kbely se monitoruje poloha letadla ve vyčkávacím obrazci radarem.

2.22.2.1.2 Due to limited Kbely MTMA airspace the aircraft position within the holding pattern is monitored with radar.

2.22.2.1.3 Při současném vyčkávání letadel nad KD NDB a IAF EKROT se zajišťuje vertikální separace letadel.

2.22.2.1.3 Multiple aircraft holding at KD NDB and IAF EKROT must be vertically separated.

2.22.2.2 Přiblížení**2.22.2.2 Approaches****2.22.2.2.1 Rychlostní omezení****2.22.2.2.1 Speed limits**

2.22.2.2.1.1 Pokud ATC nestanoví jinak jsou velitelé letadel provádějící přiblížení na letiště (po STAR i mimo ně) povinni dodržovat následující rychlostní omezení:

2.22.2.2.1.1 Unless other instructions are issued by ATC the aircraft approaching the aerodrome (flight with / without STAR) must comply with the following speed limits:

- a) MAX 190 kt / 352 km/h IAS při vstupu do MTMA I KBELY při přiletu od IAF SULOV;
- b) MAX 160 kt / 295 km/h IAS po usazení na trati konečného přiblížení až do přeletu KD NDB, nebo odpovídající vzdálenosti;
- c) Přesnost dodržení rychlosti musí být do 10 kt / 18 km/h. Není-li pilot schopen dodržet omezení rychlosti musí tuto skutečnost ohlásit ATC.

- a) MAX 190 kt / 352 km/h IAS at MTMA I KBELY when approaching from IAF SULOV;
- b) MAX 160 kt / 295 km/h IAS after being established on track until crossing the KD NDB or the matching distance;
- c) The speed accuracy must be 10 kt / 18 km/h. If the aircraft is not able to comply with the speed limit ATC must be notified of this fact.

2.22.2.2.2 Postupy pro standardní přístrojové přilety k bodům IAF jsou uvedeny na následujících stranách a zobrazeny na mapách STAR (viz. AD 2-LKKB-6-1).

2.22.2.2.2 Standard instrument approach procedures to IAFs are described on the following pages and shown on STAR charts (see AD 2-LKKB-6-1).

2.22.2.2.3 Pro RNAV přiletové tratě se požaduje P-RNAV certifikace. Letadla, která nejsou schválena pro P-RNAV musí být na těchto tratích vektorována.

2.22.2.2.3 The P-RNAV certification is required for RNAV arrival routes. Aircraft not certified for P-RNAV shall be vectored on these routes.

2.22.2.2.4 Postupy pro počáteční, střední, konečné a nezdařené přiblížení, tj. od bodu IAF, jsou zobrazeny na mapách přístrojového přiblížení (IAC), viz AD 2-LKKB-7-1 a AD 2-LKKB-7-3.

2.22.2.2.4 Initial, intermediate, final and missed approach procedures from IAFs are shown on Instrument Approach Charts (IAC), see AD 2-LKKB-7-1 and AD 2-LKKB-7-3.

2.22.2.2.5 Nezdařené přiblížení**2.22.2.2.5 Missed approach**

2.22.2.2.5.1 Z důvodu omezeného prostoru MTMA Kbely, s ohledem na blízkost osy sestupu na RWY 30 LKPR je nutné dodržet následující maximální rychlosti v zatáčce:

2.22.2.2.5.1 Due to limited MTMA Kbely airspace and LKPR RWY 30 approach path proximity the maximum speed when turning must be limited to:

- MAX 185 kt / 345 km/h při náklonu 15°
- MAX 230 kt / 430 km/h při náklonu 20°

- MAX 185 kt / 345 km/h with 15° bank angle
- MAX 230 kt / 430 km/h with 20° bank angle

2.22.2.2.6 Radarové vektorování**2.22.2.2.6 Radar approach**

2.22.2.2.6.1 Minimální výšky pro poskytování přehledových služeb ATC v prostoru MCTR a MTMA Kbely jsou uvedeny na mapě AD 2-LKKB-8-3.

2.22.2.2.6.1 ATC surveillance minimum altitudes within airspace of MCTR and MTMA Kbely are depicted on AD 2-LKKB-8-3 chart.

2.22.2.2.7 Přiblížení okruhem (Circling)**2.22.2.2.7 Visual manoeuvring (circling)**

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

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

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

2.22.2.3 Odlety

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

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

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

2.22.2.3.3 Letadla odlétávající směrem na OKG, RAPET, VARIK nebo RUDAP a stoupající do letové hladiny FL280 nebo vyšší, musí nejpozději nad uvedenými body dosáhnout letovou hladinu FL280.

2.22.2.4 Postupy pro vzlety za nízké dohlednosti (LVTO)

2.22.2.4.1 Popis zařízení

RWY 24 a RWY 06 jsou schváleny pro LVTO.

2.22.2.4.2 LVTO kritéria

Postupy LVTO budou zahájeny, jestliže je hodnota RVR/VIS 550 m a nižší.

Postupy LVTO budou ukončeny, jestliže je RVR/VIS nad 550 m.

2.22.2.4.3 Popis LVTO

Piloti budou informováni ATC o aktivaci LVTO a budou častěji žádáni o hlášení polohy na pohybové ploše.

Pohyb na provozních plochách bude omezen na jedno letadlo.

Vozidlo FOLLOW ME na vyžádání.

2.22.2.5 Radarové postupy

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

- radarové sledování;
- navigační pomoc;
- radarové vektorování;
- zajištění radarových rozstupů;
- přiblížení přesným přibližovacím radarem na RWY 24 (pouze pro MIL ACFT, přiblížení CIV ACFT pouze v případě deklarované nouze na žádost pilota);
- informace o konfliktním provozu;
- informace o provozu.

2.22.2.5.2 Minimum radarového rozstupu v MTMA/MCTR Kbely je 3 NM.

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

2.22.2.5.4 Přiblížení přesným přibližovacím radarem na RWY 24 končí, když letadlo dosáhne bodu, v němž sestupová dráha protíná OCA 1155 ft AMSL / OCH 239 ft. Přiblížení přesným přibližovacím radarem na RWY 06 se neprovádí.

2.22.2.3 Departures

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

2.22.2.3.2 Unless otherwise stated by ATC, pilots-in-command performing departures shall comply with the following speed restriction below FL100:

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

2.22.2.3.3 Aircraft departing towards OKG, RAPET, VARIK or RUDAP and climbing to flight level FL280, or above, must achieve FL280 by aforesaid points.

2.22.2.4 Low Visibility Take-off (LVTO)

2.22.2.4.1 Description of facilities

RWY 24 and RWY 06 are approved for LVTO.

2.22.2.4.2 LVTO criteria

LVTO will commence if RVR/VIS is 550 m or less.

LVTO will terminate when RVR/VIS exceeds 550 m.

2.22.2.4.3 LVTO description

ATC will inform pilots when LVTO is in progress and pilots will be asked to report their position on the movement area more frequently.

Ground movement is limited to one aircraft at a time.

The FOLLOW ME vehicle is available on request.

2.22.2.5 Radar procedures

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

- radar watch;
- navigation assistance;
- radar vectoring;
- radar separation;
- precision surveillance radar approach to RWY 24 (for MIL ACFT only, the approach for CIV ACFT is provided just in case of a state of emergency declared on pilot's request);
- conflicting traffic information;
- traffic information.

2.22.2.5.2 Horizontal radar separation minimum within the MTMA/MCTR Kbely is 3 NM.

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

2.22.2.5.4 Precision radar approach for RWY 24 is terminated at the point where aircraft's glide path intersects OCA 1155 ft AMSL / OCH 239 ft. Precision radar approach for RWY 06 is not provided.

2.22.2.6 Standardní přístrojové odlety (SID)

2.22.2.6.1 Tratě pro standardní přístrojové odlety (SID) nejsou stanoveny. Odlety se provádí podle pokynů ATC (viz. **LKKB AD 2.22 para 2.3.1** výše).

2.22.2.7 Standardní přístrojové přílety (STAR)

Poznámka: Letadla neschopná PRNAV musí být na STAR vektorována.

2.22.2.7.1 STAR RWY 24**2.22.2.6 Standard instrument departure (SID)**

2.22.2.6.1 Standard instrument departure routes (SID) have not been established. Departures are performed according to ATC instructions (see **LKKB AD 2.22 para 2.3.1** above).

2.22.2.7 Standard instrument arrivals (STAR)

Note: Non PRNAV aircraft shall be vectored on STAR.

2.22.2.7.1 STAR RWY 24

Označení tratě Route designation	Význačné body Significant points	MAG trať / track	Vzdálenost / Distance NM	MOCA ft	Poznámky / Remarks
1	2	3	4	5	6
LOMKI5W LOMKI FIVE WHISKY ARRIVAL	LOMKI	089°	9,4	5000	
	PR511	048°	17,5	5000	495402.32N 0132855.38E
	PR512	060°	14,9	4000	500438.03N 0135024.45E
	PR513	060°	5,0	4000	501058.18N 0141123.04E
	PR518	060°	7,3	4000	501304.78N 0141826.23E
	ERASU	060°	3,8	4000	
	SULOV				
GOLOP4W GOLOP FOUR WHISKY ARRIVAL	GOLOP	169°	12,7	5000	
	PR516	240°	11,7	4000	502231.71N 0143144.85E
	PR517	150°	5,0	4000	501736.46N 0141508.94E
	PR518	060°	7,3	4000	501304.78N 0141826.23E
	ERASU	060°	3,8	4000	
	SULOV				
APRAQ2W APRAQ TWO WHISKY ARRIVAL	APRAQ	040°	8,1	5000	
	PR582	046°	17,4	4000	494440.86N 0141606.55E
	ELPON	047°	13,3	3000	
	EKROT				
VLM5W VLAŠIM FIVE WHISKY ARRIVAL	VLM VOR/DME	303°	11,0	5000	
	PR522	002°	14,9	3000	494857.20N 0145036.19E
	EKROT				

2.22.2.8 Postupy při ztrátě spojení

2.22.2.8.1 Postupy při oboustranné ztrátě spojení při přiblížení PAR

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

2.22.2.8 Radio Communication Failure Procedures

2.22.2.8.1 Two-way radio communication failure during PAR approach

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

2.22.2.8.1.1 IMC

Za IMC při oboustranné ztrátě spojení velitel letadla vždy přeruší přiblížení PAR a provede postup nezdařeného přiblížení (viz mapa IAC Kbely NDB RWY 24 - str. AD 2-LKKB-7-3). V případě trvání RCF pokračuje velitel letadla na IAF EKROT, kde zahájí vyčkávání v rozsahu minimálně jednoho vyčkávacího obrazce. Pokud po celou dobu nenaváže rádiové spojení s příslušným stanovištěm ATC, provede samostatně přístrojové přiblížení (NDB, ILS) v případě, že daná RWY, pozemní navigační vybavení anebo letadlo toto přiblížení umožňuje, s následným přistáním na stejnou RWY jako při přerušném přiblížení PAR. V případě, že toto přiblížení neumožňuje, provede velitel letadla odlet na záložní letiště.

2.22.2.8.1.2 VMC

Za VMC a při vizuální referenci se zemí/RWY přejde velitel letadla na vizuální přiblížení a pokud obdrží (signálním světlem zelené barvy / signální raketou zelené barvy) či již obdržel (radiotelefonicky před RCF) povolení k přistání, provede přistání. Pokud velitel letadla neobdrží povolení k přistání, provede postup nezdařeného přiblížení (viz mapa IAC Kbely NDB RWY 24 - str. AD 2-LKKB-7-3) s následným přístrojovým přiblížením okruhem (circling) na stejnou RWY jako při přerušném PAR přiblížení. Pokud velitel letadla nemá vizuální referenci se zemí/RWY, provede postup nezdařeného přiblížení a dále postupuje dle článku 2.22 para 2.7.1.1.

2.22.3 POSTUPY PRO VFR LETY

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

VFR vstupní a výstupní body do/z MCTR Kbely / VFR entry and exit significant points to/from MCTR Kbely		
Označení / Designation	Poloha (objekt) / Location (object)	Souřadnice / Coordinates
MIKE	NE of Stará Boleslav (křížení železnice a dálnice / railway crossing highway)	501227N 0144147E
LIMA	S of Lysá nad Labem (silniční most přes řeku / river road bridge)	501038N 0145119E
UNIFORM	E of Úvaly (osamělá čerpací stanice / lonely petrol station)	500418N 0144624E
ROMEO	SW of Říčany (mimoúrovňová křižovatka dálnic / flyover highway crossing)	495851N 0143622E

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.22.3.5.4 Podmínky vstupu do CTR Ruzyně / MCTR Kbely:

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

2.22.2.8.1.1 IMC

In case of two-way radiocommunication failure in the IMC the PIC always cancels PAR approach and performs a missed approach procedure (see IAC Kbely NDB RWY 24 - page AD 2-LKKB-7-3). In case of the RCF the PIC shall continue to EKROT IAF to start holding with at least one full holding pattern flown. If during the whole time the radiocommunication with the relevant ATC unit is not established, an independent instrument approach (NDB, ILS) shall be performed in case the particular RWY, the ground navigation equipment or the aircraft allow to perform such an approach with the subsequent landing to the same RWY as the one used for the cancelled PAR approach. If such approach is not possible, the pilot-in-command shall divert to an alternate aerodrome.

2.22.2.8.1.2 VMC

In VMC with a visual contact with surface/RWY the pilot-in-command shall change to a visual approach and if landing clearance is received (by means of a green signal light / green signal rocket) or has already been received (through radio before RCF), the pilot-in-command shall land. If the landing clearance is not received, the pilot-in-command performs a missed approach procedure (see IAC Kbely NDB RWY 24 - page AD 2-LKKB-7-3) with the subsequent circling approach to the same RWY as the one used for the cancelled PAR approach. With no visual contact with surface/RWY, the missed approach procedure shall be performed and then according to 2.22 para 2.7.1.1.

2.22.3 PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.22.3.5.4 Conditions of entry to the CTR Ruzyně / MCTR Kbely:

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

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

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

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

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

2.22.4 LETIŠTNÍ PROVOZNÍ MINIMA

RWY	vzlet / take-off	přistání / landing
06	RVR/VIS 400 m	VIS 1,7 km*
24	RVR/VIS 400 m	RVR 550 m

Poznámka: Přístrojové přiblížení okruhem

Poznámka:

- OCA/OCH dle standardů ICAO pro přistání jsou publikovány na mapách přístrojových přiblížení pro daný způsob přiblížení a kategorie letadla v AIP ČR, AD LKKB. Minima dle EU-OPS a kritérií CENOR, včetně minimálních dohledností, jsou publikována v CENOR FLIP.
- Státní letištní provozní minima (SPLM) pro ČR jsou publikována v AIP ČR, část AD 2.

Note: Instrument circling approach

Note:

- OCA / OCH according to ICAO standards for landing are published on instrument approach charts for the given type of approach and aircraft category in AIP CR, AD LKKB. Minima according to EU-OPS and CENOR standards, including minima of visibility, are published in CENOR FLIP.
- Aerodrome operating minima (AOM) for CR are published in AIP CR, part AD 2.

LKKB AD 2.23 DOPLŇUJÍCÍ INFORMACE

2.23.1 ORNITOLOGICKÁ SITUACE

2.23.1.1 V prostoru letiště Kbely a v nejbližším okolí se nenacházejí žádná stálá hnízdiště ptactva. V zimních měsících je zjištěn zvýšený výskyt havranů, kteří v ranních hodinách přelétávají z jihu k sídlištím na sever od letiště a v odpoledních hodinách se vrací zpět do prostoru Říčany. V okrajových částech Prahy se vyskytují hrdličky a holubi, kteří v době sběru potravy zalétávají do prostoru letiště. V době kosení trávy na letiště přilétávají rackové.

2.23.1.2 Denní intervaly zvýšeného výskytu ptáků:

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

2.23.1.3 Průměrná letová hladina ptactva je 0-100 m AGL, výjimečně 200 m.

2.23.1.4 Místa největšího výskytu ptactva jsou 0-500 m za THR RWY 06.

2.23.1.5 V době ohrožení letů je zajištěno plašení ptactva.

2.23.2 POSTUPY PRO PROVÁDĚNÍ LETŮ NAD PRAHOU

2.23.2.1 Za účelem snížení zatížení životního prostředí leteckým hlukem, emisemi, vibracemi a k minimalizaci rizika škod způsobených vysazením pohonné jednotky se stanovují následující podmínky pro provádění letů nad městem Praha:

2.23.2.1.1 Veškeré lety mohou být prováděny pouze v souladu s implementovanou třídou vzdušného prostoru v CTR Ruzyně, TMA Praha, MCTR/MTMA Kbely a příslušnými ustanoveními předpisu L2 (Pravidla létání), zejména ust. 3.1.1, 3.1.2 a 4.6, písm. a), přičemž vodní plochy, hřiště, parky a dopravní komunikace se nepovažují za nouzové plochy.

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

LKKB AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

2.23.1 ORNITOLOGICAL SITUATION

2.23.1.1 No permanent nests on Kbely aerodrome territory and closest neighbourhood. In winter higher occurrence of rooks is observed. They migrate from south to housing estates north of aerodrome in the morning and arrive back to Říčany area in the afternoon. The pigeons and turtle-doves occurred at Prague peripherals which interfere aerodrome area when searching food. Gulls fly in when grass mowing takes place.

2.23.1.2 Daily intervals of bird increased incidence:

2.23.1.3 Average bird flight level is 0-100 m AGL, exceptionally 200 m.

2.23.1.4 Localities with the greatest bird concentration are 0-500 m behind THR RWY 06.

2.23.1.5 Bird flushing is arranged when possibility of hazard occurs.

2.23.2 PROCEDURES FOR FLIGHTS ABOVE PRAGUE

2.23.2.1 To limit the environmental impact of the noise, emissions and vibrations of air traffic and to minimize the risk of aircraft engine failure the following conditions for aircraft operation above Prague are applied:

2.23.2.1.1 All flights shall be conducted solely in accordance with the airspace classes implemented in the CTR Ruzyně, TMA Praha, Kbely MCTR / MTMA and the relevant provisions of L2 - Pravidla létání (Annex 2 - Rules of the Air) regulation, esp. with 3.1.1, 3.1.2 and 4.6 a), when water surfaces, playgrounds, parks and roads are not considered as emergency areas.

2.23.2.1.2 The LKR9 area with a restricted entry system was also established. It is designed so that in case of engine failure occurring in the course of a flight conducted in the upper limit of the airspace the surfaces outside the congested areas of the city could be reached.

LKKB AD 2.24 MAPY VZTAHUJÍCÍ SE K LETIŠTI

LKKB AD 2.24 CHARTS RELATED TO THE AERODROME

Název mapy / Chart name	Strana / Page
Letištní mapa - ICAO Aerodrome chart - ICAO	AD 2-LKKB-2-1
Mapa RNAV standardních přístrojových příletů (RNAV STAR) - ICAO RWY 24 RNAV Standard Arrival Chart - Instrument (RNAV STAR) - ICAO RWY 24	AD 2-LKKB-6-1
Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO ILS RWY 24 Instrument Approach Chart - ICAO ILS RWY 24	AD 2-LKKB-7-1
Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO NDB RWY 24 Instrument Approach Chart - ICAO NDB RWY 24	AD 2-LKKB-7-3
Mapa příletů a odletů za VFR VFR Arrivals and Departures Chart	AD 2-LKKB-8-1
Mapa minimálních nadmořských výšek pro poskytování přehledových služeb ATC ATC Surveillance Minimum Altitude Chart	AD 2-LKKB-8-3

Záměrně nepoužito
Intentionally Left Blank

2	Vyprošťovací zařízení Rescue equipment	3 x vyprošťovací hydraulické zařízení / rescue hydraulic equipment LUCAS, WEBER, 5 x rozbrušovací pila / abrasive saw HUSQVARNA, 6 x variabilní ruční vyprošťovací nástroj / variable handheld salvage tool, nízkotlaké zvedací vaky / low-pressure lifting bags (nosnost / lifting capacity 43 t), vysokotlaké zvedací vaky R2s systém / high-pressure lifting bags R2s system (nosnost / lifting capacity 22,5 t), pomocné prostředky pro zdvihání letadel / auxiliary equipment for aircraft lifting Kompletní seznam prostředků pro odstraňování letadel neschopných pohybu je na vyžádání u provozovatele letiště / Complete list of equipment for non-mobile aircraft removal on request at the airport operator: ☎ +420 597 471 122, ☎ +420 725 559 005, ✉ operation@airport-ostava.cz
3	Možnosti odstranění nezpůsobilých letadel Capability for removal of disabled aircraft	Činnosti spojené s odstraňováním letadel neschopných pohybu jsou koordinovány provozovatelem letiště / Activities related to non-mobile aircraft removal are coordinated with the airport operator: ☎ +420 597 471 122, ☎ +420 725 559 005, ✉ operation@airport-ostava.cz Vyprošťování letadel až do velikosti B747 podle konkrétní situace / Aircraft rescue up to B747 size depends on particular situation
4	Poznámky Remarks	NIL

LKMT AD 2.7 HODNOCENÍ A HLÁŠENÍ STAVU POVRCHU DRÁHY A SNĚHOVÝ PLÁN

LKMT AD 2.7 RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN

1	Typ(y) odklízecího zařízení Type(s) of clearing equipment	6 kombinovaných vozidlových pluhů, zametačů, ofukovačů / combined snow ploughs, sweepers, blowers, 2 sněhové frézy / snow cutters, 4 traktory-pluhy / tractor-ploughs, 1 vozidlový pluh / snow plough, 1 sypač / gritter, 1 vůz pro postřik / sprinkle truck, 1 SARSYS SVFT
2	Priority odklizení Clearance priorities	RWY 04/22, TWY's, APN
3	Použití materiálu pro úpravu povrchu pohybových ploch Use of material for movement area surface treatment	UREA
4	Speciálně upravené zimní dráhy Specially prepared winter runways	N/A
5	Poznámky Remarks	NIL

LKMT AD 2.8 ÚDAJE O ODBAVOVACÍCH PLOCHÁCH, POJEZDOVÝCH DRAHÁCH A UMÍSTĚNÍ KONTROLNÍCH BODŮ

LKMT AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA

1	Povrch a únosnost odbavovacích ploch Apron surface and strength	CENTRÁLNÍ / CENTRAL: Asfaltobeton / Concrete and asphalt PCN 43/R/B/W/T JÍŽNÍ / SOUTH: Beton / Concrete PCN 40/R/B/W/T JÍŽNÍ 3 / SOUTH 3: Beton / Concrete PCN 65/R/A/X/T SEVER 1 / NORTH 1: Beton / Concrete PCN 34/R/B/W/T SEVER 2 / NORTH 2: Asfalt / Asphalt PCN 34/R/B/W/T LET'S FLY: Asfaltobeton / Concrete and asphalt PCN 10/F/C/X/U ELMONTEX: Beton / Concrete PCN 34/R/B/W/T
2	Šířka, povrch a únosnost pojezdových drah Taxiway width, surface and strength	TWY A (kódové písmeno D / code letter D) Únosnost / Strength: PCN 42/R/B/W/T Šířka / Width: 21 m Beton / Concrete + 5.6 m méně únosný živičný pás po stranách / bituminous shoulder with lower strength TWY B (kódové písmeno D / code letter D) Únosnost / Strength: PCN 42/R/B/W/T Šířka / Width: 21 m Beton / Concrete + 5.6 m méně únosný živičný pás po stranách / bituminous shoulder with lower strength Při LVO použitelná pouze pro opuštění RWY / During LVO usable only for RWY vacating TWY C (kódové písmeno D / code letter D) Únosnost / Strength: PCN 47/R/B/W/T Šířka / Width: 21 m Beton / Concrete + 5.6 m méně únosný živičný pás po stranách / bituminous shoulder with lower strength Při LVO použitelná pouze pro opuštění RWY / During LVO usable only for RWY vacating TWY D (kódové písmeno D / code letter D) Únosnost / Strength: PCN 34/R/B/W/T Šířka / Width: 21 m Beton / Concrete + 5.6 m méně únosný živičný pás po stranách / bituminous shoulder with lower strength Při LVO použitelná pouze pro opuštění RWY / During LVO usable only for RWY vacating TWY E (kódové písmeno E / code letter E) Únosnost / Strength: PCN 37/R/B/W/T Šířka / Width: 23 m Beton / Concrete + 10.5 m méně únosný živičný pás po stranách / bituminous shoulder with lower strength TWY F (kódové písmeno D / code letter D) Únosnost / Strength: PCN 43/R/B/W/T Šířka / Width: 21 m Beton / Concrete + 5.6 m méně únosný živičný pás po stranách / bituminous shoulder with lower strength TWY G (kódové písmeno D / code letter D) Únosnost / Strength: PCN 42/R/B/W/T Šířka / Width: 32 m Beton / Concrete Použití jen se souhlasem provozovatele / Can be use only with the operator approval
3	Umístění a nadmořská výška kontrolních bodů pro nastavení výškoměru Altimeter checkpoint location and elevation	APN CENTRÁLNÍ / CENTRAL: ELEV 820 ft / 250 m
4	Umístění kontrolních bodů VOR/INS VOR/INS checkpoints	viz / see AD 2-LKMT-2-3 a / and AD 2-LKMT-2-5
5	Poznámky Remarks	NIL

LKMT AD 2.9 SYSTÉM VEDENÍ A ŘÍZENÍ POHYBU NA PLOŠE A ZNAČENÍ
LKMT AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS

1	Použití značení stání letadel, pojezdové vodící značky a vizuální navigační/parkovací systém pro jednotlivá stání letadel Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands	Značení stání letadel na všech odbavovacích plochách. Prosvětlené příkazové a informační znaky. Aircraft stands marking on all aprons. Illuminated mandatory instruction and information signs.
2	RWY a TWY - značky a světelné značení RWY and TWY markings and LGT	RWY Značení: poznávací, osová, prahové, zaměřovacího bodu, dotykového pásma, postranní dráhové. Marking: designation, centre line, threshold, aiming point, touchdown zone, runway side stripe Světelná návěstidla: postranní dráhová návěstidla, prahová návěstidla a vnější polopříčky (pouze RWY 22), koncová návěstidla, osová návěstidla, návěstidla dotykové zóny (pouze RWY 22) Lights: runway edge, runway threshold and wing bar (only RWY 22), runway end, runway centre line, runway touchdown zone (only RWY 22) TWY Značení: osová značení, postranní značení, značení vyčkávacích míst a výstražné značení na všech kříženích TWY/RWY, značení mezilehlých vyčkávacích míst na kříženích TWY/TWY – viz AD 2-LKMT-2-1 Marking: taxiway centre line, edge, holding position marking and warning marking on all TWY/RWY intersections, intermediate holding position marking on all TWY/TWY intersections – see AD 2-LKMT-2-1 Světelná návěstidla: osová návěstidla, návěstidla mezilehlých vyčkávacích míst, stop příčky, dráhová ochranná návěstidla na všech TWY s výjimkou TWY G – viz AD 2-LKMT-2-1 Lights: taxiway centre line lights, lights on intermediate holding positions, stop bars, RWY guard lights on all TWYs with exception of TWY G – see AD 2-LKMT-2-1
3	Stop příčky Stop bars	Na / On TWY A, B, C, D, E stop příčky v kombinaci s dvojicí nadzemních návěstidel, dráhová ochranná návěstidla / stop bars in combination with two overground lights, runway guard lights
4	Poznámky Remarks	NIL

LKMT AD 2.10 LETIŠTNÍ PŘEKÁŽKY
LKMT AD 2.10 AERODROME OBSTACLES

Překážky jsou volně dostupné ve formátu AIXM 5.1 na / Obstacles are freely available in AIXM 5.1 format at:

https://aim.rlp.cz/ais_data/datasets/lkmt-obstacles.zip

LKMT AD 2.11 POSKYTOVANÉ METEOROLOGICKÉ INFORMACE
LKMT AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1	Příslušná meteorologická služebna Associated MET Office	OSTRAVA/Mošnov
2	Provozní doba MET služebna poskytující informace mimo provozní dobu Hours of service MET Office outside hours	H 24
3	Služebna odpovědná za přípravu předpovědí TAF Období platnosti, interval vydávání Office responsible for TAF preparation Periods of validity, interval of issuance	OSTRAVA 24 HR, vydáván každých / issued at intervals of 6 HR v / at 0500, 1100, 1700, 2300
4	Druhy přistávacích předpovědí Interval vydávání Trend forecast Interval of issuance	NIL
5	Způsob poskytování briefingu/konzultace Briefing/consultation provided	Self-briefing, pomocí webového rozhraní IBS / via IBS system web interface (http://ibs.rlp.cz/) nebo telefonicky / or by phone (viz / see GEN 3.5 para 4).
6	Letová dokumentace Používaný jazyk(y) Flight documentation Language(s) used	Viz řádek / See line 5 Anglický, český / English, Czech
7	Mapy a další informace k dispozici pro briefing nebo konzultaci Charts and other information available for briefing or consultation	Všechny standardní W/T, SW mapy, mapy relativní vlhkosti a produkty z WAFS, dále mapy W/T 2000 ft a W/T 3000 ft, SWL mapa, OPMET data. All standard WAFS charts (W/T, SW, Relative humidity) and products, plus W/T 2000 ft, W/T 3000 ft, and SWL chart, OPMET data.
8	Pomocné vybavení k dispozici pro poskytování informací Supplementary equipment available for providing information	NIL
9	Stanoviště ATS kterým jsou informace poskytovány ATS units provided with information	ACC PRAHA, TWR
10	Doplňující informace (omezení služby atd.) Additional information (limitation of service, etc.)	☎ +420 597 471 131, ☎ +420 602 558 465

LKMT AD 2.12 FYZIKÁLNÍ VLASTNOSTI DRAH
LKMT 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
04	046° GEO 040° MAG	3511 x 63	PCN 50/R/B/W/T Beton / Concrete	494107.16N 0180535.67E 141 ft / 43 m	THR 842 ft / 257 m
22	226° GEO 220° MAG	3511 x 63		494225.64N 0180742.39E 141.1 ft / 43.0 m	THR 808.0 ft / 246.3 m TDZ 812.1 ft / 247.5 m

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
04	-0,5 % / -0,15 % / -0,3 % 900 m / 1360 m / 1240 m	NIL	300 x 280	3631 x 280	240 x 150	NIL	NIL
22	+0,3% / +0,15% / +0,5% 1240 m / 1360 m / 900 m	NIL	300 x 280	3631 x 280	240 x 150	NIL	NIL

LKMT AD 2.13 VYHLÁŠENÉ DÉLKY
LKMT 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
04	3511	3811	3511	3511	NIL
22	3511	3811	3511	3511	NIL

Označení RWY RWY Designator	Od From	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5	6
04	TWY D	2826	3126	2826	NIL
	TWY C	1766	2066	1766	NIL
	TWY B	706	1006	706	NIL
22	TWY B	2826	3126	2826	NIL
	TWY C	1766	2066	1766	NIL
	TWY D	706	1006	706	NIL

LKMT AD 2.14 PŘIBLIŽOVACÍ A DRÁHOVÁ SVĚTELNÁ SOUSTAVA
LKMT 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
04	SALS LIM 450 m	zelená / green LIH	PAPI 3°L MEHT 63.3 ft / 19.3 m		3500 m / 15 m bílá / white FM 2600 m - 3200 m červená-bílá / red-white FM 3200 m červená / red	3500 m / 50 m bílá proměnlivá / white variable FM 2900 m žlutá / yellow LIH/LIM	červená / red LIH	NIL	

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
22	PALS CAT II/III LIH 900 m	zelená / green LIH	PAPI 3°L MEHT 62.7 ft/ 19.1 m	900 m	3500 m / 15 m bílá / white FM 2600 m - 3200 m červená-bílá / red-white FM 3200 m červená / red	3500 m / 50 m bílá proměnlivá / white variable FM 2900 m žlutá / yellow LIH/LIM	červená / red LIH	NIL	světelná záblesková soustava / Sequence Flash AVBL Harmonizace PAPI a ILS GP do vzdálenosti před THR RWY 22 (místo, kde oko pilota opustí přiblížovací koridor PAPI při přesném přístrojovém přiblížení). PAPI and ILS GP harmonization within the distance to THR RWY 22 (place where pilot's sight drops PAPI approach corridor within precision approach procedure). A320-200 257 m B737-800 615 m B747-400 26 m AN124-100 323 m

LKMT AD 2.15 OSTATNÍ OSVĚTLENÍ, NÁHRADNÍ ZDROJ ELEKTRICKÉ ENERGIE

LKMT 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	WDI - přesné umístění viz / exact location see AD 2.
3	Pojezdová postranní návěstidla a pojezdové osové řady a dorazy (pokud existují) TWY edge lights, centre line lights and stop bars (if any)	osová návěstidla pojezdové dráhy – zelená / centre line taxiway lights – green
4	Náhradní zdroj elektrické energie / doba potřebná na přepnutí Secondary power supply / switch-over time	Náhradní zdroje pro zařízení II. kategorie: UPS / do 1 s, diesel agregáty do 15 s Secondary power supplies for II category: UPS / up to 1 s, diesel generators up to 15 s
5	Poznámky Remarks	NIL

LKMT AD 2.16 PŘÍSTÁVACÍ PLOCHA PRO VRTULNÍKY

LKMT AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA

1	Zeměpisné souřadnice TLOF nebo THR FATO Výška elipsoidu Coordinates TLOF or THR of FATO Geoid undulation	494149.41N 0180709.12E 141 ft / 43 m
2	Nadmořská výška TLOF a / nebo FATO TLOF and / or FATO elevation	FATO/TLOF 823 ft / 251 m
3	Rozměry TLOF a FATO, povrch, únosnost, značení TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	Umístění / Location: Soustředné kružnice / Concentric circle FATO/TLOF na / on TWY F na úrovni vjezdu / at level of EXIT 2 na / to APN CENTRÁLNÍ / CENTRAL Povrch / Surface: Beton / Concrete Únosnost / Strength: PCN 43/R/B/W/T Značení / Marking: FATO bílý přerušovaný kruh o průměru / white dashed circle with diameter 27 m, TLOF bílý plný kruh o průměru / white full circle with diameter 21,3 m, písmeno / white letter H bílé barvy ve středu kružnice / in the centre of circle; značení osového vedení trajektorie letu – obousměrná šipka bílé barvy / marking of flight trajectory axial guidance – bidirectional white arrow
4	Zeměpisný směr FATO True BRG of FATO	Přiblížení / Approaching: 046°/226° GEO 042° / 222° MAG Vzlety / Take-offs: 046°/226° GEO 042° / 222° MAG
5	Použitelné vyhlášené délky Declared distance available	NIL
6	Světelný systém pro APCH a FATO APCH and FATO lighting	NIL
7	Poznámky Remarks	Pouze pro denní použití, pro vrtulníky s průměrem rotoru až do 21.3 m. Only for day usage, for helicopters with diameter of rotor up to 21.3 m.

LKMT AD 2.17 VZDUŠNÝ PROSTOR LETOVÝCH PROVOZNÍCH SLUŽEB

LKMT AD 2.17 ATS AIRSPACE

1	Označení a vodorovné hranice Designation and lateral limits	CTR Mošnov 494416.06N 0181642.91E CWA o poloměru / with radius 7 NM se středem v / centred at ARP AD LKMT (494146N 0180639E) - 493521.86N 0180219.96E - 493305.29N 0175840.69E - 493323.71N 0175813.59E - 493658.87N 0175256.45E - 493915.61N 0175635.76E CWA o poloměru / with radius 7 NM se středem v / centred at ARP AD LKMT (494146N 0180639E) - 494811.58N 0181053.42E - 495030.43N 0181446.00E - 494638.00N 0182030.00E - 494416.06N 0181642.91E
2	Vertikální hranice Vertical limits	2500 ft AMSL GND
3	Klasifikace vzdušného prostoru Airspace classification	D
4	Volací znak stanoviště ATS Jazyk(y) ATS unit call sign Language(s)	MOŠNOV VĚŽ/ MOSNOV TOWER CZ, EN
5	Převodní výška Transition altitude	5000 ft AMSL
6	Poznámky Remarks	NIL

LKMT AD 2.18 SPOJOVACÍ ZAŘÍZENÍ LETOVÝCH PROVOZNÍCH SLUŽEB

LKMT 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	119.375 MHz	H24	SSR k dispozici / AVBL
		124.050 MHz	HO	Záložní / Reserved
		121.500 MHz	H24	Tísňový kmitočet / Emergency FREQ
TWR	MOŠNOV VĚŽ MOSNOV TOWER	120.805	H24	SSR k dispozici / AVBL, VDFk dispozici / AVBL
		118.700 MHz	HO	Záložní / Reserved
		119.700 MHz	O/R	Záložní / Reserved Lety státních letadel bez 8,33 kHz vybavení / flights of state aircraft without 8,33 kHz equipment (viz / see GEN 1.5 para 3.2.)
		121.500 MHz	H24	Tísňový kmitočet / Emergency FREQ
	MOŠNOV DELIVERY	128.525 MHz	HX	Informace o aktivaci pracoviště je součástí vysílání zprávy ATIS / Operational hours reported in ATIS information
ATIS	MOŠNOV ATIS	118.055	H24	Vysílání v anglickém jazyce / Broadcast in English language. Informace ATIS lze získat i na / ATIS information is possible to obtain even on ☎+420 596 693 440, ☎+420 220 373 740

LKMT AD 2.19 RADIONAVIGAČNÍ A PŘÍSTÁVACÍ ZAŘÍZENÍ

LKMT AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS

Druh zařízení, CAT ILS (VOR/ILS VAR) Type of aid, CAT of ILS (VOR/ILS VAR)	ID	FREQ	Provozní doba Hours of operation	Zeměpisné souřadnice místa vysílací antény Position of transmitting antenna coordinates	Nadmořská výška vysílací antény DME Elevation of DME transmitting antenna	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5	6	7
VOR/DME (MAG: 6°E/ 2024) (VOR: 6°E)	OTA	117.450 MHz (CH 121Y)	H24	494150.97N 0180632.67E	850 ft	Chráněný dosah 100 NM / nadmořská výška 50 000 ft Protection range 100 NM / altitude 50 000 ft
LOC 22 (CAT III/E/4) (6°E / 2024)	OSV	110.950 MHz	H24	494055.77N 0180517.33E	-	LOC Course 220° MAG
GP	-	330.650 MHz	H24	494216.08N 0180735.68E	-	GP 3° ILS RDH 54.1 ft
DME 22	OSV	110.950 MHz (CH 46Y)	H24	494216.10N 0180735.62E	856 ft	Dosah 25 NM Range 25 NM
MM 22	tečka, čárka / dot, dash	75 MHz	H24	494247.46N 0180816.96E	-	0.54 NM k / to THR RWY 22

Druh zařízení, CAT ILS (VOR/ILS VAR) Type of aid, CAT of ILS (VOR/ILS VAR)	ID	FREQ	Provozní doba Hours of operation	Zeměpisné souřadnice místa vysílací antény Position of transmitting antenna coordinates	Nadmořská výška vysílací antény DME Elevation of DME transmitting antenna	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5	6	7
L (6°E / 2024)	N (NADA)	258 kHz	H24	494247.52N 0180816.91E	-	0.54 NM k / to THR RWY 22 Dosah / Range 25 NM
L (6°E / 2024)	R (RADA)	534 kHz	H24	494045.64N 0180502.64E	-	0.54 NM k / to THR RWY 04 Dosah / Range 25 NM
VDF	-	viz tabulka / see table 2.18	HO	494128.19N 0180629.60E	-	-

LKMT AD 2.20 PRAVIDLA PRO MÍSTNÍ PROVOZ

LKMT AD 2.20 LOCAL TRAFFIC REGULATIONS

2.20.1 ŘÍZENÍ LETADEL NA POHYBOVÉ PLOŠE

2.20.1.1 Plocha SEVER 3 je plochou manipulační, sloužící potřebám opravárenského centra a lakovny. Pojíždění letadel se spuštěnými motory není dovoleno. Umísťování letadel a přetahy tahačem z/na plochu povoleny.

2.20.1.2 O přiřazení odbavovací plochy pro daný pohyb rozhoduje provozovatel letiště. Pohyby a rozmísťování letadel na parkovací místa na odbavovacích plochách řídí řídicí odbavovací plochy.

2.20.1.3 Na odbavovací ploše CENTRÁLNÍ je používán systém stání nose-in. Povolení pro push back vydává řídicí odbavovací plochy. Povolení ke spuštění motorů uděluje TWR. Spuštění motorů je možno provádět již během vytlačení. Povolení k pojíždění uděluje TWR. Pohyb letadla na APN CENTRÁLNÍ od Exit 1 / Exit 2 vždy řídí řídicí odbavovací plochy.

V případě provozní potřeby může být použit alternativní způsob stání letadel:

Řídicí odbavovací plochy navádí letadla na stání tak, aby podélná osa letadla byla po zastavení vytočená z osy stání o 30°. Letadlo je po zastavení umístěno v poli bezpečnostního značení stání. Sousední stání ve směru vytočení letadla zůstává neobsazené, aby byl umožněn výjezd letadla silou vlastních motorů. Při použití tohoto způsobu stavění letadel má řídicí odbavovací plochy přednost před vyznačeným horizontálním značením a kapitán letadla se musí důsledně řídit jeho pokyny. O příslušném způsobu vyjetí ze stání (push-back nebo vlastní pohon) informuje posádku letadla handlingový agent.

2.20.1.4 Spuštění motorů na odbavovacích plochách CENTRÁLNÍ, SEVER 1, SEVER 2, JIŽNÍ pouze s asistencí pozemního personálu.

2.20.1.5 Odbavovací plocha LET'S FLY je určena výhradně pro letadla společností Mavisys, Let's Fly, Aeroklub Ostrava a Queen Air. Odbavovací plocha ELMONTEX je určena výhradně pro letadla společnosti ELMONTEX a smluvních partnerů. Ostatní letadla mohou tyto plochy použít pouze se svolením provozovatele letiště. Je žádoucí, aby tato žádost byla vyřízena před vlastním příletem letadla. V opačném případě budou letadla směřována na APN CENTRÁLNÍ. Služba řízení provozu na odbavovacích plochách LET'S FLY a ELMONTEX není poskytována.

2.20.1.6 Exit L je určen pro letadla kódového písmene A s rozpětím křídel do 12 m. Exit 3 a Exit 4 jsou určeny pouze pro letadla kódového písmene A a B a s rozpětím křídel do 20 m. TWY G je určena pouze pro denní použití a lze ji použít jen se souhlasem provozovatele letiště. Nelze ji využívat za LVP.

2.20.1.7 Povolení k pojíždění vydané letištní řídicí věží nezabývá pilotu povinností řídit se pokyny řídicího odbavovací plochy. Zahájí-li pojíždění nebo pokračuje-li v pojíždění bez vedení řídicího odbavovací plochy, zodpovídá velitel letadla sám za střetnutí s jinými letadly, vozidly, osobami nebo předměty na odbavovací ploše.

2.20.1.8 Služba řízení letadel na odbavovacích plochách při výjezdu ze stání se poskytuje pouze na vyžádání.

2.20.1 CONTROL OF AIRCRAFT ON MOVEMENT AREA

2.20.1.1 Area NORTH 3 is a manipulating area for service centre and coating. Taxiing of aircraft with engines running is not permitted. Parking of aircraft and aircraft towing from/to area is allowed.

2.20.1.2 The aerodrome operator decides on apron assignment for given movement. Authorized signalman control the movement and assign parking positions to aircraft on the apron.

2.20.1.3 There is used nose-in parking on apron CENTRAL. Push back is cleared by signalman. Engine start-up is cleared by TWR. Engines can be start up during push back. Taxi is cleared by TWR. Movement of aircraft on APN CENTRAL from Exit 1 / Exit 2 is always marshalled by a signalman.

If necessary the alternative method of aircraft standing can be used:

An aircraft is guided to the stand by signalman so that the aircraft longitudinal axis is turned 30° from the stand axis after stopping. The aircraft is in area of stand safety marking after stopping. The adjacent stand in the direction of aircraft turning remains unoccupied to allow the aircraft leaving the stand using power of its engines. When this method of aircraft standing is used the signalman instructions take priorities over horizontal marking and the pilot-in-command shall strictly follow his commands. About way of leaving the stand (push back or own propulsion) the crew is instructed by handling agent.

2.20.1.4 Starting up of engines at apron CENTRAL, NORTH 1, NORTH 2, SOUTH is permitted only with ground stuff assistance.

2.20.1.5 Apron of LET'S FLY is intended exclusively for aeroplanes of Mavisys, Let's Fly, Aeroklub Ostrava and Queen Air. Apron ELMONTEX is intended exclusively for aeroplanes of ELMONTEX and contracting parties. Other aeroplanes can use these aprons only with agreement of the aerodrome operator. The approval should be obtained before the aeroplane arrival. Otherwise, aeroplanes will be directed to APN CENTRAL. Ground marshal service (by signalman) is not provided on aprons LET'S FLY and ELMONTEX.

2.20.1.6 Exit L is intended for aircraft of code letter A with wing span to 12 m. Exit 3 and Exit 4 are intended only for aircraft of code letters A and B and with wing span to 20 m. TWY G is intended for day use only and can be use only with the aerodrome operator agreement. It is not usable during LVP.

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

2.20.1.8 Marshalling is provided on request on apron during the exit of stands.