ČESKÁ REPUBLIKA
CZECH REPUBLIC

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

Navigační 787
252 61 Jeneč

AIP
AIRAC AMDT
5/26

PUBLICATION DATE: 28 MAY 26

☎ *+420 220 372 841*
✉ *aim@ans.cz*
🌍 *https://aim.rlp.cz*

1) Datum účinnosti

Tato AIRAC AMDT nabývá účinnosti ***0000 UTC*** dne ***09 JUL 26***. V tento den zařaďte do AIP ČR přiložené strany.

2) Tato AIP AIRAC AMDT obsahuje:

– ENR - snížení minimálního radarového rozstupu na 3 NM ve FIR PRAHA pod FL285 (vč.);
– BRNO/Tuřany (LKTB) - aplikace minimálního radarového rozstupu 3 NM generálně pro FIR PRAHA pod FL 285 (vč.);
– Karlovy Vary (LKKV) - aplikace minimálního radarového rozstupu 3 NM generálně pro FIR PRAHA pod FL 285 (vč.);
– OSTRAVA/Mošnov (LKMT) - aplikace minimálního radarového rozstupu 3 NM generálně pro FIR PRAHA pod FL 285 (vč.);
– PRAHA/Ruzyně (LKPR) - aplikace minimálního radarového rozstupu 3 NM generálně pro FIR PRAHA pod FL 285 (vč.).

1) Effective date

This AIRAC AMDT becomes effective at ***0000 UTC*** on ***09 JUL 26***. Insert the attached pages into the AIP CR that day.

2) This AIP AIRAC AMDT includes:

– ENR – minimum radar separation reduced to 3 NM within FIR PRAHA below FL285 (incl.);
– BRNO/Tuřany (LKTB) – general application of 3 NM minimum radar separation within FIR PRAHA below FL285 (incl.);
– Karlovy Vary (LKKV) – general application of 3 NM minimum radar separation within FIR PRAHA below FL285 (incl.);
– OSTRAVA/Mošnov (LKMT) – general application of 3 NM minimum radar separation within FIR PRAHA below FL285 (incl.);
– PRAHA/Ruzyně (LKPR) – general application of 3 NM minimum radar separation within FIR PRAHA below FL285 (incl.).

3) Zrušte následující strany
Destroy the following pages

ENR	1.6-1	21 MAR 24
AD	AD 2-LKTB-1-17	20 MAR 25
	AD 2-LKTB-1-18	22 JAN 26
	AD 2-LKTB-1-19	20 MAR 25
	AD 2-LKTB-1-20	20 MAR 25
	AD 2-LKKV-1-13	04 SEP 25
	AD 2-LKMT-1-15	07 AUG 25
	AD 2-LKPR-1-29	07 AUG 25

Zařaďte následující strany
Insert the following pages

ENR	1.6-1	09 JUL 26
AD	AD 2-LKTB-1-17	09 JUL 26
	AD 2-LKTB-1-18	09 JUL 26
	AD 2-LKTB-1-19	09 JUL 26
	AD 2-LKTB-1-20	09 JUL 26
	AD 2-LKKV-1-13	09 JUL 26
	AD 2-LKMT-1-15	09 JUL 26
	AD 2-LKPR-1-29	09 JUL 26

4) Ruční opravy: NIL

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

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

AIP SUP: NIL
AIC: NIL
Následující NOTAMy jsou zahrnuty do této AIP AIRAC AMDT a budou zrušeny NOTAMem.
NOTAM: X0272/26, X0273/26, X0274/26, X0275/26, X0276/26

- KONEC -

4) Hand amendments: NIL

5) Record this AIP AIRAC AMDT to GEN 0.2.

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

AIP SUP: NIL
AIC: NIL
The following NOTAMs are incorporated in this AIP AIRAC AMDT. They will be cancelled by NOTAM.
NOTAM: A0272/26, A0273/26, A0274/26, A0275/26, A0276/26

- END -

ENR 1.6 PŘEHLEDOVÉ SLUŽBY A POSTUPY ATS

1.6.1 PRIMÁRNÍ RADAR

1.6.1.1 Radarové krytí

1.6.1.1.1 Radarové krytí primárního radaru v CTA PRAHA je zajištěno nad FL 85.

1.6.1.1.2 Primární radary jsou umístěny na letištích BRNO/Tuřany, OSTRAVA/Mošnov a PRAHA/Ruzyně.

1.6.1.2 Aplikace radarových služeb

Poznámka: Aplikace radarových služeb se vztahuje k poskytování služeb primárního i sekundárního radaru.

1.6.1.2.1 Radarové služby se poskytují buď na základě rozhodnutí řídícího letového provozu nebo na žádost velitele letadla.

1.6.1.2.2 Radarová identifikace se provádí v souladu s postupy uvedenými v Hlavě 8 předpisu L 4444, s výjimkou postupu v 8.6.2.2.1 c), který není aplikován.

1.6.1.2.3 Za účelem snížení četnosti spojení mezi pilotem a stanovištěm ATC ve směru letadlo-země se v letové informační oblasti FIR PRAHA ve všech případech, kdy je pilot informován frází "IDENTIFIKOVÁN" nebo "RADAROVÝ KONTAKT", automaticky vynechává hlášení poloh.

1.6.1.2.4 Ve FIR LKAA se aplikuje snížené minimum 3 NM radarového rozstupu založeného na systémech ATS do FL285 včetně a nad FL285 se aplikuje minimum horizontálního radarového rozstupu 5 NM.

1.6.1.2.5 V prostorech radarového krytí jsou poskytovány tyto radarové služby:

- navigační pomoc,
- zajišťování radarových rozstupů,
- radarové monitorování,
- radarové vektorování,
- informace o význačném provozu a
- informace o provozu.

1.6.1.2.6 Pilotovi letadla, který je vektorován radarem na kurs konečného přiblížení na jiný prostředek než radar, se při ohlášení usazení, kdy končí radarové vedení letadla, nepředává fráze "RADAROVÁ SLUŽBA SKONČENA" a informace o poloze se předává pilotovi pouze na jeho žádost.

1.6.1.2.7 Doplňkové služby

Radarové stanoviště za normálních okolností poskytuje radarové služby letadlům jako integrální součást mateřského stanoviště a to v maximální možné míře tak, aby vyhovělo provozním požadavkům. Tyto služby ovlivňuje mnoho faktorů, jako například zátěž řídícího, radarové krytí a možnosti přehledových zařízení, proto radarový řídící určuje možnost poskytování nebo pokračování v poskytování radarových služeb podle aktuální situace.

1.6.1.2.8 Primární radar (PSR) a sekundární přehledový radar (SSR) mohou být použity v kombinaci nebo samostatně pro poskytování letových provozních služeb.

1.6.1.3 Porucha radaru

1.6.1.3.1 Dojde-li k poruše radarového zařízení, postupuje radarový řídící podle předpisu L4444, Hlava 8, ustanovení 8.8.4.

1.6.1.4 Ztráta spojení

1.6.1.4.1 Dojde-li ke ztrátě spojení ve směru země-letadlo, je velitel letadla, které bylo řízeno radarem, povinen vrátit se co nejdříve na původní trať a pokračovat podle vlastní navigace.

ENR 1.6 ATS SURVEILLANCE SERVICES AND PROCEDURES

1.6.1 PRIMARY RADAR

1.6.1.1 Radar Coverage

1.6.1.1.1 Radar coverage of primary radar in CTA PRAHA is ensured above FL 85.

1.6.1.1.2 Primary Radar sites are located at BRNO/Tuřany, OSTRAVA/Mošnov and PRAHA/Ruzyně airports.

1.6.1.2 Application of Radar Services

Note: Application of radar services is related to primary and secondary radar service provision.

1.6.1.2.1 Radar services are provided either on the basis of the decision of the radar controller or on request of the pilot-in-command.

1.6.1.2.2 Radar identification is carried out in accordance with procedures mentioned in ICAO Doc 4444, Chapter 8, with the exception of procedure in 8.6.2.2.1 c), which is not applied.

1.6.1.2.3 In order to reduce air-ground communication between the pilot and the ATC unit in all cases when the pilot is informed by the phrase "IDENTIFIED" or "RADAR CONTACT", he/she automatically omits position reporting while flying in FIR PRAHA.

1.6.1.2.4 The minimum horizontal radar separation within LKAA FIR is 3 NM at FL 285 or below and 5 NM above FL 285.

1.6.1.2.5 The following radar services are provided in radar coverage areas:

- navigation assistance,
- radar separation,
- radar monitoring,
- radar vectoring,
- essentials traffic information and
- traffic information.

1.6.1.2.6 An aircraft vectored by radar on to pilot interpreted final approach aids shall not be informed by the phrase "RADAR SERVICE TERMINATED" whenever pilot reports establishing at which time radar vectoring is terminated and information about position is provided on the pilot's request only.

1.6.1.2.7 Supplementary Services

A radar unit normally operates as an integral part of the parent unit and provides radar service to aircraft, to the maximum extent practicable, to meet the operational requirement. Many factors, such as radar coverage, controller workload and equipment capabilities, may affect these services, and the radar controller shall determine the practicability of providing or continuing to provide radar services in any specific case.

1.6.1.2.8 The primary surveillance radar (PSR) and the secondary surveillance radar (SSR) may be used separately or together to provide Air traffic services.

1.6.1.3 Radar failure

1.6.1.3.1 In the event of radar failure the radar controller proceeds in accordance with ICAO Doc 4444, Chapter 8, para 8.8.4.

1.6.1.4 Radio Communication Failure

1.6.1.4.1 In the event of ground-to-air communication failure the pilot-in-command of the aircraft controlled by radar is obliged to return to the original track as soon as possible and to resume his own navigation.

1.6.2 SEKUNDÁRNÍ PŘEHLEDOVÝ RADAR (SSR)

1.6.2.1 Provozní postupy

1.6.2.1.1 Povinnosti velitele letadla

Velitel letadla, které vstupuje do řízeného vzdušného prostoru ze sousední letové informační oblasti, musí udržovat v činnosti odpovídač s kódem nastaveným podle pokynů předcházejícího střediska řízení letového provozu až do doby, než bude přidělen nový kód (přidělování kódů viz. odstavec **ENR 1.6 para 2.4**).

1.6.2.2 Postupy v případě poruchy palubního odpovídače SSR

1.6.2.2.1 V případě poruchy palubního odpovídače SSR, ke které dojde po vzletu, může velitel letadla očekávat, že příslušné stanoviště řízení letového provozu učiní opatření k pokračování letu na první letiště zamýšleného přistání v souladu s letovým plánem. Po přistání musí velitel letadla zajistit, aby byl palubní odpovídač uveden do provozuschopného stavu.

1.6.2.3 Postupy při ztrátě rádiového spojení a protiprávního činu

1.6.2.3.1 V případě ztráty rádiového spojení musí velitel letadla nastavit odpovídač SSR na mód A kód 7600.

1.6.2.3.2 V případě protiprávního činu velitel letadla nastaví odpovídač SSR na mód A kód 7500.

1.6.2.4 Rozdělení a přidělování kódu SSR

1.6.2.4.1 Rozdělení a přidělování kódů SSR se v České republice uplatňuje v souladu s postupy uvedenými v dokumentu The European Secondary Surveillance Radar Code Management Plan (EUR Doc 023) a jeho příloze SSR Code Allocation List for the ICAO EUR Region (CAL), jež podrobně popisují požadavky, které musí státy ICAO EUR regionu splňovat, aby vyhověly ustanovením European Basic Air Navigation Plan (EUR ANP) (Doc 7745, Volume I) a the European Facilities and Services Implementation Document (EUR FASID) (Doc 7754, Volume II).

1.6.2.4.2 Diskrétní kódy

Stanoviště ATS přidělují diskrétní kódy SSR pouze v módu A z následujících skupin:

Tranzitní kódy / Transit codes	1401 - 1477 5170 - 5177 6620 - 6637
Lokální kódy / Local codes	3301 - 3377 4320 - 4337

1.6.2.4.3 Kódy SSR pro zvláštní účely

Pro stanovené účely letu se používají následující kódy:

Kód módu A *Mode A Code*	*Přiděluje/nastavuje* *Assigns/sets*	*Účel* *Purpose*
0000	technik engineer	pozemní zkoušky odpovídačů SSR (viz AIP ENR 1.6 para 2.5) ground test of SSR transponders (see AIP ENR 1.6 para 2.5)
0040	pilot (pokud stanoviště ATS neurčí jinak) pilot (unless otherwise instructed by ATS unit)	lety za účelem pátrání a záchrany letadel search and rescue flights
0041 - 0044	stanoviště ATS ATS unit	lety za účelem pátrání a záchrany letadel search and rescue flights
0045	pilot (pokud stanoviště ATS neurčí jinak) pilot (unless otherwise instructed by ATS unit)	lety pro záchranu lidského života human life rescue flights
0046 a / and 0047	stanoviště ATS ATS unit	lety pro záchranu lidského života human life rescue flights

1.6.2 SECONDARY SURVEILLANCE RADAR (SSR)

1.6.2.1 Operating Procedures

1.6.2.1.1 Pilot-in-command duties

A pilot-in-command of aircraft entering controlled airspace from an adjacent FIR shall operate the SSR transponder with the Code according to the instructions of preceding control centre unit a new Code is assigned (Code assignment see **ENR 1.6 para 2.4**).

1.6.2.2 Procedures for SSR Transponder Failure

1.6.2.2.1 In case of SSR transponder equipment failure after take-off the pilot-in-command may expect that appropriate ATC unit shall endeavour to provide for continuation of the flight to the aerodrome of first intended landing in accordance with the flight plan. The pilot-in-command shall ensure after landing that the SSR transponder will be restored to normal operation.

1.6.2.3 Radio Communication Failure and Unlawful Interference Procedures

1.6.2.3.1 In case of radio communication failure the pilot-in-command of the aircraft equipped with a SSR transponder shall operate the transponder on Mode A, Code 7600.

1.6.2.3.2 In case of unlawful interference the pilot-in-command of the aircraft shall set the SSR transponder to Mode A, Code 7500.

1.6.2.4 Allocation and Assignment of the SSR Codes

1.6.2.4.1 Allocation and assignment of SSR codes in the Czech Republic is applied in accordance with the procedures presented in the document The European Secondary Surveillance Radar Code Management Plan (EUR Doc 023) and its Attachment, SSR Code Allocation List for the ICAO EUR Region (CAL), detailing the requirements to be met by the States of the ICAO EUR Region to comply with the provisions of the European Basic Air Navigation Plan (EUR ANP) (Doc 7745, Volume I) and the European Facilities and Services Implementation Document (EUR FASID) (Doc 7754, Volume II).

1.6.2.4.2 Discrete codes

ATS units assign the discrete SSR codes in Mode A from following groups:

1.6.2.4.3 SSR codes for special purposes

The following SSR codes are used for designated flight purposes.

Piloti vrtulníků letecké záchranné služby, SAR a Policie ČR předávají údaje o letu co nejdříve před vzletem na kmitočtu TUŘANY VĚŽ, kde obdrží ATC povolení.

2.22.2.3.9 Piloti odlétávajících letadel podle IFR z letiště BRNO/ TUŘANY zůstávají po vzletu na kmitočtu TUŘANY VĚŽ až do pokynu TUŘANY TWR k přechodu na příslušný kmitočet PRAHA RADAR, uvedeném v textovém popisu SID.

2.22.2.3.10 Odlety po tratích jiných než SID

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

2.22.2.3.10.1 Vizuální odlety

Vizuální odlety jsou povoleny pouze ve dne.

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

K provedení vizuálního odletu

– musí vzletové výkonové charakteristiky letadla umožnit zahájení zatáčky co nejdříve po vzletu;
– musí meteorologické podmínky ve směru vzletu a následného stoupání umožnit dodržení viditelnosti země až do minimální sektorové nadmořské výšky (MSA) nebo do minimální nadmořské výšky pro poskytování přehledových služeb (ATCSMA) podle toho, jak bude stanoveno v ATC povolení;
– je pilot odpovědný za dodržení bezpečné výšky nad překážkami až do takto stanovené nadmořské výšky;
– musí pilot před vzletem s tímto postupem souhlasit;
– letová posádka by s ohledem na charakter vizuální fáze odletového postupu měla zvážit vhodnost použití techniky vzletu s redukovaným tahem.

2.22.2.3.10.2 Všesměrové odlety

Všesměrové odlety jsou povoleny ve dne i v noci.

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

2.22.2.4 Přiblížení okruhem

2.22.2.4.1 OCA pro RWY 09/27 − viz mapy pro přiblížení podle přístrojů − ICAO.

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

RWY 09 − pravý okruh

RWY 27 − levý okruh

2.22.3 PŘEHLEDOVÉ SLUŽBY ATS A POSTUPY

2.22.3.1 V CTR Tuřany, TMA Brno a přilehlé části CTA 2 Praha jsou poskytovány přehledové služby ATS. Radarová přiblížení se neprovádějí.

2.22.3.2 Přehledové systémy ATS

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

2.22.3.3 V CTR Tuřany, TMA Brno a přilehlé části CTA 2 Praha je přehledové krytí zajištěno v a nad minimálními nadmořskými výškami pro poskytování přehledových služeb ATC, viz mapa LKTB AD 2−43.

2.22.4 POSTUPY PRO VFR LETY

2.22.4.1 Všeobecně

2.22.4.1.1 Při letech VFR vstupujících do CTR z prostoru třídy G nebo E musí pilot nejméně 3 minuty před vstupem do CTR navázat spojení s TWR, nastavit kód A2000 podle **ENR 1.6 para 2.4.5**, je-li letadlo vybaveno provozuschopným odpovídačem SSR a pokud předtím nedostali od stanoviště ATS pokyn k nastavení diskrétního kódu, a předat následující údaje:

Pilots of helicopters of aeronautical rescue service, SAR and Police of the CR pass information of the flight as soon as possible before departure on FREQ of TURANY TWR where they will obtain an ATC clearance.

2.22.2.3.9 Pilots of aircraft departing according to IFR from aerodrome BRNO/TUŘANY remain on frequency TURANY TOWER after take off until instruction to change to relevant frequency PRAHA RADAR, referred to SID text description.

2.22.2.3.10 Departures other than via SID

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

2.22.2.3.10.1 Visual departures

Visual departures are permitted during daytime only.

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

To execute a visual departure

– the aircraft take-off performance characteristics shall allow to make an early turn after take-off as soon as possible;
– meteorological conditions in the direction of take-off and the following climb-out shall enable visual reference to terrain up to Minimum Sector Altitude (MSA) or ATC Surveillance Minimum Altitude (ATCSMA) stated in ATC clearance;
– the pilot shall be responsible for obstacle clearance until such specified altitude;
– the pilot prior to take-off shall agree to execute this procedure;
– with regard to specifics of a visual departure procedure, the flight crew should consider the suitability of the use of reduced thrust take-off technique.

2.22.2.3.10.2 Omnidirectional departures

Omnidirectional departures are permitted during daytime and nighttime.

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

2.22.2.4 Visual manoeuvring (circling)

2.22.2.4.1 OCA for RWY 09/27 − see Instrument Approach Charts − ICAO.

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

RWY 09 − right circuit

RWY 27 − left circuit

2.22.3 ATS SURVEILLANCE SERVICES AND PROCEDURES

2.22.3.1 In CTR Turany, TMA Brno and adjacent part of CTA 2 Praha the ATS surveillance services are provided. Radar approaches are not conducted.

2.22.3.2 ATS Surveillance Systems

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

2.22.3.3 In CTR Turany, TMA Brno and adjacent part of CTA 2 PRAHA the surveillance coverage is ensured at and above of the ATC surveillance minimum altitudes, see chart LKTB AD 2-43.

2.22.4 PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS

2.22.4.1 General

2.22.4.1.1 For VFR flights entering the CTR from class G or E airspace the pilot shall establish radio contact with TWR at least 3 minutes before entering the CTR select the SSR code A2000 according to **ENR 1.6 para 2.4.5**, when the aircraft is equipped with operational SSR transponder and unless have been instructed on a discrete code by ATS unit, and pass on the following information:

– identifikace letadla;
– typ letadla (pouze při letu bez FPL);
– vstupní bod do CTR;
– výstupní bod z CTR (u letů prolétávajících CTR);
– vypočítaný čas vstupu do CTR;
– letiště přistání (pouze při letu bez FPL)

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

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

2.22.4.1.3 Všechny lety VFR, vstupující do nebo vykonávané v CTR Tuřany, podléhají denně mezi 2400-0800 LMT předběžnému povolení (PPR), vydávanému Tuřany TWR. Tato povinnost se nevztahuje na zvláštní provoz, jako jsou lety HEMS, Policie a AČR. Předložení letového plánu nenahrazuje PPR. Kontaktujte Tuřany TWR +420 548 424 870.

2.22.4.1.4 Při pojíždění na APN z RWY 08/26 si musí pilot před křižováním RWY 09/27 vyžádat povolení.

2.22.4.1.5 Při pojíždění na RWY 08/26 musí pilot zastavit na vyznačených vyčkávacích místech a vyžádat si povolení ke křižování RWY 09/27.

2.22.4.2 VFR vstupní / výstupní body do / z CTR a vyčkávací body:

– identification of aircraft;
– type of aircraft (only flights without FPL);
– entry point into CTR;
– exit point from CTR (for aircraft flying through CTR)
– estimated time of entry into CTR;
– aerodrome of landing (only flights without FPL)

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

2.22.4.1.2 Pilots−in−command are requested to confirm ATIS information and read back its QNH when they establish radio contact.

2.22.4.1.3 All VFR flights, except special flights, e.g. HEMS, Police, MIL to or within CTR Turany are subject to prior permission from TWR (PPR) daily between 2400-0800 LMT. Filling of flight plan does not constitute PPR. Contact TWR +420 548 424 870.

2.22.4.1.4 During taxiing to the APN from RWY 08/26 the pilots have to ask for clearance to cross RWY 09/27.

2.22.4.1.5 During taxiing to RWY 08/26 the pilots have to stop on marked holding positions and ask for a clearance to cross RWY 09/27.

2.22.4.2 VFR entry / exit significant points to / from CTR and holding points:

Označení / Designation	*Poloha / Location*	*Souřadnice / Coordinates*	
NOVEMBER	Kuřim (železniční přejezd jihovýchodně od města / railway crossing SE of town)	491732N 0163337E	vstupní / výstupní entry / exit
ROMEO	Rousínov (kostel / church)	491213N 0165310E	vstupní / výstupní entry / exit
SIERRA	Klobouky u Brna	485952N 0165144E	vstupní / výstupní entry / exit
WHISKEY	Ořechov (kostel / church)	490639N 0163115E	vstupní / výstupní entry / exit
VICTOR	Velké Němčice (křížení dálnice a silnice nižší třídy severovýchodně od města / intersection of the highway and minor road NE of the city)	485947N 0164120E	vstupní / výstupní entry / exit
ALFA	Sokolnice (železniční přejezd / railway crossing)	490703N 0164212E	vyčkávací / holding
BRAVO	Podolí (dálniční nadjezd / highway overbridge)	491054N 0164245E	vyčkávací / holding

2.22.4.3 Postupy pro odlety záchranných vrtulníků z brněnských nemocnic.

Vzhledem k potížím s navazováním oboustranného spojení a získáváním letového povolení před vzletem jsou odlety záchranných vrtulníků prováděny následovně:

– Odlety z nemocnice Bohunice musí získat letové povolení vždy před vzletem bez výjimky.
– Odlety z ostatních nemocnic přilétající do Tuřan smí po vzletu pokračovat severně osy RWY 09 do prostoru Černovic (MAX altitude 2000 ft), kde v případě nutnosti zahájí vyčkávání až do dalšího povolení od Tuřany TWR.
– Odlety z ostatních nemocnic, které směřují mimo CTR Tuřany, pokračují po vzletu z heliportu na sever (MAX altitude 2000 ft) až do dalšího povolení od Tuřany TWR.

2.22.4.3 Procedures for departures of medical helicopters from Brno hospitals.

Due to difficulties with establishing two−way communication and obtaining ATC clearance prior departure, the departures of medical helicopters from Brno hospitals are carried out as follows:

– For departures from Bohunice hospital ATC clearance must be received before lift off with no exception.
– Departures from other hospitals arriving to LKTB are allowed to proceed north of centreline of RWY 09 (MAX altitude 2000 ft) to Černovice area and if necessary to start holding over there until further clearance from Turany TWR.
– Departures from other hospitals leaving the CTR Turany may proceed north of the heliport (MAX altitude 2000 ft) until further clearance from Turany TWR.

2.22.4.4 Postupy pro lety balónů v CTR Tuřany

2.22.4.4.1 Před vzletem balónu z místa, které se nachází v CTR Tuřany, nebo z místa mimo CTR v případě, kdy let následně do CTR vstoupí, je pilot povinen vyžádat si letové povolení od Tuřany TWR telefonicky na ☎+420 548 424 870. S TWR je nutné projednat předpokládaný čas vstupu do CTR, trať letu, nadmořskou výšku letu a předpokládanou rychlost letu.

2.22.4.4.2 Při startu z okraje CTR Tuřany, kdy balón bezprostředně po vzletu opustí CTR (např. odlet z Brněnské přehrady severním směrem), je povinností pilota balónu tento let před vzletem telefonicky oznámit na Tuřany TWR, ☎+420 548 424 870, a pokud dodrží podmínky letového povolení vydaného při telefonické koordinaci s Tuřany TWR, není pilot povinen s tímto stanovištěm navázat a udržovat oboustranné RTF spojení.

2.22.4.4 Procedures for balloon flights in the CTR Turany

2.22.4.4.1 Before taking off from a place inside the CTR Turany, or from a location outside CTR if the flight subsequently enters CTR, the pilot is required to request a flight clearance by phone from Turany TWR at ☎+420 548 424 870. The pilot shall discuss with TWR the estimated time of entry into CTR, the flight path, the flight altitude and the estimated flight speed.

2.22.4.4.2 If the balloon leaves CTR Turany immediately after take-off (e.g., flying north from Brno Reservoir), the balloon pilot must notify Turany TWR of this flight by phone before take-off at ☎+420 548 424 870. If the pilot complies with the conditions of the flight clearance issued during the phone coordination with Turany TWR, the pilot is not required to establish and maintain two-way RTF communication with this unit.

2.22.4.4.3 Lety balónů mohou být výrazně omezeny, je-li to nutné k udržení požadované míry bezpečnosti, plynulosti a hospodárnosti letů v CTR Tuřany a to zejména v případě, kdy předpokládaná trajektorie letu balónů je konfliktní s provozem v blízkosti letiště, včetně prostoru konečného přístrojového přiblížení a odletu.

2.22.4.4.4 Piloti jsou žádáni, aby své lety plánovali mimo blízkost letiště Brno - Tuřany a prostor konečného přístrojového přiblížení a odletu (přibližně 8 NM / 15 km od letiště ve směru vzletu a přistání, 3 NM / 5,5 km na každou stranu pro prodloužené osy dráhy). Pokud bude let v blízkosti letiště plánován, zejména pak se záměrem křižovat prodloužené osy RWY, může být vydání povolení k letu z provozních důvodů odmítnuto.

2.22.4.4.5 Bude-li let směřovat, nebo se již nachází v blízkosti letiště nebo v prostoru konečného přístrojového přiblížení a odletu, musí být pilot balónu kdykoliv připraven splnit instrukce ke stoupání až do 5000 ft AMSL nebo klesání do minimální bezpečné výšky dle aktuální provozní situace.

2.22.4.4.6 Hlášení o přistání balónu v prostoru CTR Tuřany se co nejdříve po přistání předává telefonicky Tuřany TWR na čísle ☎+420 548 424 870.Udržuje-li se RTF spojení balónu s TWR i po přistání, lze hlášení o přistání předat touto cestou s podmínkou, že jeho přijetí musí být od Tuřany TWR na provozním kmitočtu potvrzeno.

2.22.4.4.7 Bezprostředně před přistáním v CTR, předpokládá-li jeho bezpečné provedení, má-li svůj doprovod v dosahu a je s ním ve spojení, může pilot stanovišti TWR vyslat radiotelefonicky zprávu s uvedením předpokládaného času přistání. TWR bude tuto zprávu, v souladu s postupy uvedenými v AIP **ENR 1.2 para 2.1**, považovat za hlášení o přistání a let od oznámeného předpokládaného času přistání za ukončený.

2.22.5 Snížená minima rozstupu na dráze

2.22.5.1 Snížená minima rozstupu na dráze mezí dvěma letadly využívajícím stejnou dráhu smí být použita pro RWY 09 a RWY 27.

Snížená minima rozstupu na dráze smí být použita:

– mezi následujícím přistávajícím a předcházejícím přistávajícím letadlem;
– mezi následujícím přistávajícím a předcházejícím odlétávajícím letadlem;
– mezi následujícím odlétávajícím a předcházejícím odlétávajícím letadlem.

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

2.22.5.3 Podmínky pro použití snížení minima rozstupu na dráze.

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

– dohlednost je 5 km nebo vyšší a výška základny oblačnosti (BKN nebo OVC) nesmí být nižší než 1000 ft,
– zadní složka větru není více než 5 kt,
– brzdící účinky na dráze nejsou negativně ovlivněny ledem, sněhem, rozbředlým sněhem a vodou,
– následující letadlo obdrží informaci o předcházejícím letadle.
  Příklad frazeologie: "OKXXX, odlétávající / uvolňující provoz C172, dráha 27 přistání / vzlet povolen, vítr 230 stupňů 6 uzlů"
– za denního světla od 30 minut po místním východu Slunce do 30 minut před místním západem Slunce,
– musí být uplatňována minima rozstupu podle turbulence v úplavu,
– minimum rozstupu nadále existuje mezi dvěma odlétávajícími letadly okamžitě po vzletu druhého letadla,
– pro určení bezpečné vzdálenosti mezi předcházejícím a následujícím letadlem využívá letištní řídící letového provozu minutí příslušných dráhových křižovatek.

2.22.5.4 Snížená minima rozstupu na dráze smí být použita pouze mezi letadly kategorie 1 (jednomotorová vrtulová letadla s maximální schválenou vzletovou hmotností 2000 kg nebo méně).

2.22.4.4.3 Balloons flights may be significantly restricted if necessary to maintain the required level of safety, efficiency and economy of flights in CTR, especially if the balloon's projected flight path conflicts with the traffic near the aerodrome, including the final approach and departure area.

2.22.4.4.4 Pilots are requested to plan their flights outside the vicinity of Brno-Tuřany Airport and the final approach and departure area (approximately 8 NM / 15 km from the aerodrome in the direction of take-off and landing, 3 NM / 5,5 km on each side of the extended runway axis). If a flight is planned near the aerodrome, especially with the intention of crossing the extended runway axis, flight clearance may be denied for operational reasons.

2.22.4.4.5 If the flight is heading towards or is already near the aerodrome or in the final approach and departure area, the balloon pilot must be prepared at any time to comply with instruction to climb up to 5000 ft AMSL or descend to the minimum safe altitude according to the current operational situation.

2.22.4.4.6 The landing of the balloon in the CTR Turany area must be reported by phone to Turany TWR at ☎+420 548 424 870 as soon as possible after landing. If RTF communication between the balloon and TWR is maintained after landing, the landing report can be transmitted via RTF, provided that its reception must be confirmed Turany TWR on the operational frequency.

2.22.4.4.7 Immediately before landing in CTR, if the pilot assumes it can be safely carried out, has escort within range and is in contact with him, the pilot may send a radio message to TWR stating the estimated landing time. TWR will consider this message, in accordance with procedures specified in AIP **ENR 1.2 para 2.1**, as a landing report and the flight as terminated from the reported estimated landing time.

2.22.5 Reduced Runway Separation Minima

2.22.5.1 Reduced runway separation minima between two aircraft using the same RWY can be applied for RWY 09 and RWY 27.

Reduced runway separation minima shall be applied:

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

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

2.22.5.3 Conditions for reduced runway separation minima.

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

– visibility at least 5 km and ceiling (BKN or OVC) is not lower than 1000 ft,
– tailwind component is not more than 5 kt,
– the braking action shall not be adversely affected by runway contaminants such as ice, slush, snow and water,
– following aircraft will receive information about preceding aircraft.
  Example of phraseology: "OKXXX, departing / vacating traffic C172, runway 27 cleared to land / cleared for take-off, wind 230 degrees, 6 knots",
– daylight, from 30 minutes after sunrise till 30 minutes before sunset,
– wake turbulence minima are applied,
– minimum separation continues to exist between two departing aircraft immediately after take-off of the second aircraft,
– tower controller shall use the runway intersection as suitable landmarks for determination of the safe distance between preceding and succeeding aircraft.

2.22.5.4 Reduced runway separation minima shall be applied between Category 1 aircraft only (single-engine propeller aircraft with a maximum certificated take-off mass of 2000 kg or less).

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

2.22.5.5.1 Přistávající letadla:

– následující přistávající letadlo kategorie 1 může minout práh RWY, jestliže předcházející letadlo je kategorie 1 a:

  a) přistálo a minulo bod nejméně 600 m od prahu RWY, je v pohybu a uvolní RWY bez pojíždění zpět po dráze; nebo

  b) provedlo vzlet a minulo bod nejméně 600 m od prahu RWY.

2.22.5.5.2 Odlétávající letadla:

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

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

2.22.5.5.1 Landing aircraft:

– succeeding landing Category 1 aircraft may cross the runway threshold when the preceding aircraft is a Category 1 aircraft which either:

  a) has landed and has passed a point at least 600 m from the threshold of the runway, is in motion and will vacate the runway without backtracking; or

  b) is airborne and has passed a point at least 600 m from the threshold of the runway.

2.22.5.5.2 Departing aircraft:

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

2.22.6 Seznam traťových bodů

2.22.6 Waypoint list

Seznam traťových bodů / Way-point list	
TB101	490847.32N 0164458.70E
TB102	491719.36N 0163928.00E
TB103	490837.12N 0164655.68E
TB106	492237.76N 0161317.10E
TB200	490922.96N 0163806.78E
TB202	490958.84N 0163107.22E
TB203	491456.05N 0163206.08E
TB204	491236.84N 0165846.71E
TB205	490320.67N 0164127.78E
TB400	485849.13N 0171804.51E
TB403	491421.32N 0163852.27E
TB404	491553.75N 0163120.03E
TB405	491705.94N 0162524.78E
TB412	490506.35N 0162912.31E
TB413	490536.89N 0162310.21E
TB418	491928.63N 0161019.29E
TB419	491344.71N 0162118.98E
TB432	490427.74N 0163644.75E
TB471	490949.20N 0163300.04E
TB472	491409.35N 0162620.84E
TB501	490322.94N 0164911.05E
TB502	490227.72N 0165934.69E
TB503	490147.13N 0170706.28E
TB510	491345.05N 0164551.60E
TB511	491221.59N 0170137.86E
TB512	491140.84N 0170910.90E
TB514	490644.00N 0170808.48E
TB520	491301.92N 0165403.75E
TB601	485142.37N 0164805.56E

– musí meteorologické podmínky ve směru vzletu a následného stoupání umožnit dodržení viditelnosti země až do minimální sektorové nadmořské výšky (MSA) nebo do minimální nadmořské výšky pro poskytováni přehledových služeb (ATCSMA) podle toho, jak bude stanoveno v ATC povolení;
– je pilot odpovědný za dodržení bezpečné výšky nad překážkami až do takto stanovené nadmořské výšky;
– musí pilot před vzletem s tímto postupem souhlasit;
– letová posádka by s ohledem na charakter vizuální fáze odletového postupu měla zvážit vhodnost použití techniky vzletu s redukovaným tahem.

2.22.2.5.2 Všesměrové odlety

Všesměrové odlety za účelem vyhnuti 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 žádostí 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 redukovaným 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 redukovaným tahem.

2.22.3 PŘEHLEDOVÉ SLUŽBY ATS A POSTUPY

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

2.22.3.2 Přehledové systémy ATS

SSR, WAM využity jakožto zdroje přehledové informace.

2.22.3.3 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.

– meteorological conditions in the direction of take-off and the following climb-out shall enable visual reference to terrain up to Minimum Sector Altitude (MSA) or ATC Surveillance Minimum Altitude (ATCSMA) stated in ATC clearance;
– the pilot shall be responsible for obstacle clearance until such specified altitude;
– the pilot, prior to take-off, shall agree to execute this procedure;
– with regard to specifics of a visual departure procedure, the flight crew should consider the suitability of the use of reduced thrust take-off technique.

2.22.2.5.2 Omnidirectional departures

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

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

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-oft 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 ATS Surveillance systems

SSR, WAM used as the surveillance information sources.

2.22.3.3 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 diskrétního 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 diskrétního 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 přilétavajících 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 tratí přímo na zařazení se do příslušné polohy na letištním okruhu oznámeného ATC.

2.22.4.2 Odlety

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

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

2.22.4.2.2 Piloti po vzletu musí pokračovat na výstupní bod z CTR co nejkratší tratí 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 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 Nejda	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
WHISKEY	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

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

2.22.3.2 V CTR Mošnov, TMA Ostrava a přilehlé části CTA 2 Praha jsou poskytovány přehledové služby ATS. Radarová přiblížení se neprovádějí. Na provozní ploše letiště OSTRAVA/Mošnov jsou poskytovány přehledové služby ATS prostřednictvím MLAT přehledového systému.

2.22.3.3 Přehledové systémy ATS

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

2.22.3.4 V CTR Mošnov, TMA Ostrava a přilehlé části CTA 2 Praha je přehledové krytí zajištěno v a nad minimálními nadmořskými výškami pro poskytování přehledových služeb ATC viz mapa AD 2-LKMT-8-5.

2.22.4 POSTUPY PRO VFR LETY

2.22.4.1 Před odletem za VFR bez letového plánu je pilot povinen nastavit kód A2000 podle **ENR 1.6 para 2.4.5**, je-li letadlo vybaveno provozuschopným odpovídačem SSR, navázat spojení na kmitočtu MOŠNOV VĚŽ / MOŠNOV DELIVERY (dle instrukcí ve vysílání ATIS) a předat následující informace:

– identifikace letadla;
– typ letadla;
– letiště vzletu při odletu z jiného místa v CTR;
– výstupní bod z CTR;
– výšky letu.

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

2.22.4.2 Před odletem za VFR s letovým plánem je pilot povinen nastavit kód A2000 na odpovídači SSR podle **ENR 1.6 para 2.4.5**, je-li letadlo vybaveno provozuschopným odpovídačem SSR, navázat spojení na kmitočtu MOŠNOV VĚŽ / MOŠNOV DELIVERY (dle instrukcí ve vysílání ATIS) a předat následující informace:

– identifikace letadla dle platného FPL;
– destinace dle platného FPL;
– jakékoliv změny oproti platnému FPL.

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

2.22.4.3 Při letech VFR vstupujících do CTR z prostoru třídy G nebo E musí pilot nejméně 3 minuty před vstupem do CTR navázat spojení s TWR, nastavit kód A2000 na odpovídači SSR podle **ENR 1.6 para 2.4.5**, je-li letadlo vybaveno provozuschopným odpovídačem SSR a pokud předtím nedostal od stanoviště ATS pokyn k nastavení diskrétního kódu, a předat následující údaje:

– identifikace letadla;
– typ letadla (pouze při letu bez FPL);
– vstupní bod do CTR;
– výstupní bod z CTR (u letů prolétávajících CTR);
– vypočítaný čas vstupu do CTR;
– letiště přistání (pouze při letu bez FPL).

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

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

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

2.22.3.2 In CTR Mošnov, TMA Ostrava and adjacent part of CTA 2 Praha the ATS surveillance services are provided. Radar approaches are not conducted. On manoeuvring area of OSTRAVA/Mošnov airport ATS surveillance services are provided through an MLAT surveillance system.

2.22.3.3 ATS Surveillance Systems

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

2.22.3.4 In CTR Mošnov, TMA Ostrava and adjacent part of CTA 2 Praha the surveillance coverage is ensured at and above of the ATC surveillance minimum altitudes, see chart AD 2-LKMT-8-5.

2.22.4 PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS

2.22.4.1 For VFR departure without flight plan pilot is obliged to establish radio contact on frequency MOSNOV TOWER / MOSNOV DELIVERY (according to current ATIS information), select the code A2000 according to **ENR 1.6 para 2.4.5**, when the aircraft is equipped with operational SSR transponder, and to pass on the following information:

– identification of aircraft;
– type of aircraft;
– aerodrome of departure when departing from other aerodrome in CTR;
– exit point from CTR;
– height of flight.

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

2.22.4.2 For VFR departure with flight plan pilot is obliged to select the SSR code A2000 according to **ENR 1.6 para 2.4.5**, when the aircraft is equipped with operational SSR transponder, establish radio contact on frequency MOSNOV TOWER / MOSNOV DELIVERY (according to current ATIS information) to give the following information:

– aircraft identification according to FPL;
– destination according to FPL;
– any changes to FPL.

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

2.22.4.3 For VFR flights entering CTR from class G or E airspace the pilot shall establish radio contact with TWR at least 3 minutes before entering CTR, select the SSR code A2000 according to **ENR 1.6 para 2.4.5**, when the aircraft is equipped with operational SSR transponder and unless have been instructed to set a discrete code by an ATS unit, and give the following information:

– identification of aircraft;
– type of aircraft (for flights without FPL only);
– entry point into CTR;
– exit point from CTR (for aircraft flying through CTR);
– estimated time of entry into CTR;
– aerodrome of landing (for flights without FPL only).

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

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

2.22.4.5 VFR vstupní/výstupní body do/z CTR a vyčkávací body:

2.22.4.5 VFR entry/exit significant points to/from CTR and holding points:

Označení / Designation	*Poloha / Location*	*Souřadnice / Coordinates*	
NOVEMBER	Hrabyně	49 52 59 N 018 03 17 E	vstupní/výstupní / entry/exit
WHISKEY	Vrchy (kostel / church)	49 44 57 N 017 52 19 E	vstupní/výstupní / entry/exit
TANGO	Bělotín	49 35 06 N 017 47 59 E	vstupní/výstupní / entry/exit
SIERRA	Hodslavice	49 32 20 N 018 01 25 E	vstupní/výstupní / entry/exit
ECHO	Frýdek Místek (hráz přehrady / reservoir dam)	49 39 48 N 018 19 13 E	vstupní/výstupní / entry/exit
FOXTROT	Šenov (kostel / church)	49 47 10 N 018 22 29 E	vstupní/výstupní / entry/exit
ALFA	Příbor	49 39 00 N 018 08 28 E	vyčkávací / holding
BRAVO	Studénka (železniční přejezd / railway crossing)	49 42 17 N 018 03 04 E	vyčkávací / holding

2.22.5 Snížená minima rozstupu na dráze

2.22.5.1 Snížená minima rozstupu na dráze mezi dvěma letadly využívajícími stejnou dráhu smí být použita pro RWY 04 a RWY 22.

Snížená minima rozstupu na dráze smí být použita:

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

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

2.22.5.3 Podmínky pro použití snížení minima rozstupu na dráze

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

– dohlednost je 5 km nebo vyšší a výška základny oblačnosti (BKN nebo OVC) nesmí být nižší než 1000 ft,
– zadní složka větru není více než 5 kt,
– brzdící účinky na dráze nejsou negativně ovlivněny ledem, sněhem, rozbředlým sněhem a vodou,
– následující letadlo obdrží informaci o předcházejícím letadle. Příklad frazeologie: “OKXXX, odlétávající/uvolňující provoz C172, RWY 22 přistání/vzlet povolen, vítr 230 stupňů 6 uzlů”.
– za denního světla od 30 minut po místním východu Slunce do 30 minut před místním západem Slunce,
– musí být uplatňována minima rozstupu podle turbulence v úplavu,
– minimum rozstupu nadále existuje mezi dvěma odlétávajícími letadly okamžitě po vzletu druhého letadla,
– pro určení bezpečné vzdálenosti mezi předcházejícím a následujícím letadlem využívá letištní řídící letového provozu minutí příslušných dráhových křižovatek.

2.22.5.4 Pro účely sníženého minima rozstupu na dráze jsou letadla roztříděna následovně:

a) kategorie 1: jednomotorová vrtulová letadla s maximální schválenou vzletovou hmotností 2000 kg nebo méně;
b) kategorie 2: jednomotorová vrtulová letadla s maximální schválenou vzletovou hmotností vyšší než 2000 kg, avšak nižší než 7000 kg a dvoumotorová vrtulová letadla s maximální povolenou vzletovou hmotností nižší než 7000 kg;
c) kategorie 3: všechna ostatní letadla.

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

2.22.5.5.1 přistávající letadla:

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

2.22.5 Reduced Runway Separation Minima

2.22.5.1 Reduced runway separation minima between two aircraft using the same RWY can be applied for RWY 04 and RWY 22.

Reduced runway separation minima shall be applied:

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

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

2.22.5.3 Conditions for reduced runway separation minima.

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

– visibility is at least 5 km and ceiling (BKN or OVC) is not lower than 1000 ft,
– tailwind component is not more than 5 kt,
– the braking action shall not be adversely affected by runway contaminants such as ice, slush, snow and water,
– following aircraft will receive information about preceding aircraft. Example od phraseology: “OKXXX, departing/vacating traffic C172, RWY 22 cleared to land/cleared for take-off, wind 230 degrees, 6 knots”,
– the daylight, from 30 minutes after sunrise till 30 minutes before sunset,
– wake turbulence minima are applied,
– minimum separation continues to exist between two departing aircraft immediately after take-off of the second aircraft,
– tower controller shall use the runway intersection as suitable landmarks for determination of the safe distance between preceding and succeeding aircraft.

2.22.5.4 For a purpose of reduced runway separation, aircraft are classified as follows:

a) Category 1 aircraft: single-engine propeller aircraft with a maximum certificated take-off mass of 2000 kg or less;
b) Category 2 aircraft: single-engine propeller aircraft with a maximum certificated take-off mass of more than 2000 kg or but less than 7000 kg and twin-engine propeller aircraft with a maximum certificated take-off mass of less than 7000 kg;
c) Category 3 aircraft: all other aircraft.

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

2.22.5.5.1 landing aircraft:

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

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

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

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

2.22.4.7 Výcvikové IFR lety

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

2.22.5 Přehledové služby ATS a postupy

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

2.22.5.2 Přehledové systémy ATS

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

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

2.22.5.4 Meteorologický radar

2.22.5.4.1 Krytí

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

2.22.5.4.2 Aplikace služeb

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

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

2.22.6 Postupy pro VFR lety

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

2.22.6.1 Přílety

2.22.6.1.1 Přílety do LKPR

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

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

Piloti musí:

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

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

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

2.22.4.7 Training IFR flights

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

2.22.5 ATS surveillance services and procedures

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

2.22.5.2 ATS Surveillance systems

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

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

2.22.5.4 Weather radar

2.22.5.4.1 Coverage

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

2.22.5.4.2 An application of services

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

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

2.22.6 Procedures for VFR flights

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

2.22.6.1 Arrivals

2.22.6.1.1 Arrivals to LKPR

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

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

Pilots shall:

– nastavit **kód A2000** (pokud nebylo službou ATS instruováno jinak) na odpovídači SSR podle AIP ČR **ENR 1.6 para 2.4.5** (Kódy SSR) a dodržovat pravidla dle AIP ČR **LKPR AD 2.22 para 3** (Provoz palubních odpovídačů);

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

– navázat spojení na FREQ **RUZYNĚ RADAR 118.310** v souladu s AIP ČR **ENR 1.2 para 1.10.1** (Předání údajů o letu VFR). Mimo provozní dobu navázat spojení na FREQ **PRAHA RADAR 127.580** v souladu s AIP ČR **LKPR AD 2.18** (Spojovací zařízení, provozní doba);

– předat údaje o letu v souladu s AIP ČR **ENR 1.2 para 1.10.2** (Předání údajů o letu VFR);
– potvrdit platnou informaci ATIS a zopakovat údaj QNH;
– v případě přijetí instrukce k přechodu na **Ruzyně TWR** navázat pouze spojení. **Údaje o letu se nepředávají**.

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

Piloti musí:
– nebylo–li službou ATS stanoveno jinak, nastavit kód na odpovídači SSR podle AIP ČR **ENR 1.6 para 2.4.3** (Kódy SSR pro zvláštní účely) a dodržovat pravidla dle AIP ČR LKPR AD 2.22.3 (Provoz palubních odpovídačů);
– navázat spojení na FREQ **RUZYNĚ RADAR 118.310** v souladu s AIP ČR **ENR 1.2 para 1.10.1** (Předání údajů o letu VFR). Mimo provozní dobu navázat spojení na FREQ **PRAHA RADAR 127.580** v souladu s AIP ČR **LKPR AD 2.18** (Spojovací zařízení, provozní doba);

– předat údaje o letu v souladu s AIP ČR **ENR 1.2 para 1.10.2** (Předání údajů o letu VFR);
– potvrdit platnou informaci ATIS a zopakovat údaj QNH;
– po přijetí instrukce k přechodu na **Ruzyně TWR** navázat pouze spojení. **Údaje o letu se nepředávají**.

2.22.6.1.1.1 Zkrácené přistání VFR letů na RWY 30

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

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

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

2.22.6.1.1.2 Přílety do místa v CTR Ruzyně mimo LKPR

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

Piloti musí:
– nastavit **kód A2000** (pokud nebylo službou ATS instruováno jinak) na odpovídači SSR podle AIP ČR **ENR 1.6 para 2.4.5** (Kódy SSR);

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

– select **SSR code A2000** (unless otherwise instructed by ATS) with respect to AIP CR **ENR 1.6 para 2.4.5** (SSR codes) and be compliant with AIP CR **LKPR AD 2.22 para 3** (Operation of mode S transponders);

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

– establish communication on FREQ of **RUZYNĚ RADAR 118.310** in accordance with AIP ČR **ENR 1.2 para 1.10.1** (Handover of information about VFR flight). Outside hours of operation establish communication on FREQ of **PRAHA RADAR 127.580** in accordance with AIP CR **LKPR AD 2.18** (ATS Communication Facilities, Hours of operation);
– hand over information about flight in accordance with AIP CR **ENR 1.2 para 1.10.2** (Handover of information about VFR flight);
– confirm current ATIS information with QNH read back;
– in case the instruction to transfer to **Ruzyně TWR** received, establish communication only. **Information about flight are not handed over**.

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

Pilots shall:
– unless otherwise instructed by ATS, select SSR code with respect to AIP ČR **ENR 1.6 para 2.4.3** (SSR codes for special purposes) and be compliant with AIP CR LKPR AD 2.22.3 (Operation of mode S transponders);
– establish communication on FREQ of **RUZYNĚ RADAR 118.310** in accordance with AIP ČR **ENR 1.2 para 1.10.1** (Handover of information about VFR flight). Outside hours of operation establish communication on FREQ of **PRAHA RADAR 127.580** in accordance with AIP CR **LKPR AD 2.18** (ATS Communication Facilities, Hours of operation);
– hand over information about flight in accordance with AIP CR **ENR 1.2 para 1.10.2** (Handover of information about VFR flight);
– confirm current ATIS information with QNH read back;
– when the instruction to transfer to **Ruzyně TWR** recieved, establish communication only. **Information about flight are not handed over**.

2.22.6.1.1.1 Short landing of VFR flights on RWY 30

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

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

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

2.22.6.1.1.2 Arrivals to destination in CTR Ruzyně outside LKPR

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

Pilots shall:
– select **SSR code A2000** (unless otherwise instructed by ATS) with respect to AIP CR **ENR 1.6 para 2.4.5** (SSR codes);

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