

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 7/26

PUBLICATION DATE: 23 JUL 26

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

1) Datum účinnosti

Tato AIRAC AMDT nabývá účinnosti **0000 UTC** dne **03 SEP 26**. V tento den zařadte do AIP ČR přiložené strany.

2) Tato AIP AIRAC AMDT obsahuje:

- PRAHA/Ruzyně (LKPR) - rychlostní omezení při odletu;
- PRAHA/Vodochody (LKVO) - hangárovací prostor pro cizí letadla O/R e-mailem; únosnost ACL; spouštění leteckých motorů za účelem motorové zkoušky.

1) Effective date

This AIRAC AMDT becomes effective at **0000 UTC** on **03 SEP 26**. Insert the attached pages into the AIP CR that day.

2) This AIP AIRAC AMDT includes:

- PRAHA/Ruzyně (LKPR) – departure speed limits;
- PRAHA/Vodochody (LKVO) - hangar space for visiting ACFT O/R via e-mail; ACL surface strength; start-up engines for engine run-up tests.

3) Zrušte následující strany Destroy the following pages

AD	AD 2-LKPR-1-19	7 AUG 25
	AD 2-LKPR-1-20	22 JAN 26
	AD 2-LKPR-1-21	14 MAY 26
	AD 2-LKPR-1-22	7 AUG 25
	AD 2-LKPR-1-23	9 JUL 26
	AD 2-LKPR-1-24	9 JUL 26
	AD 2-LKPR-1-25	9 JUL 26
	AD 2-LKPR-1-26	9 JUL 26
	AD 2-LKPR-1-27	6 AUG 26
	AD 2-LKPR-1-28	9 JUL 26
	AD 2-LKPR-1-29	9 JUL 26
	AD 2-LKPR-1-30	9 JUL 26
	AD 2-LKPR-1-31	9 JUL 26
	AD 2-LKPR-1-32	9 JUL 26
	AD 2-LKPR-1-33	9 JUL 26
	AD 2-LKPR-1-34	9 JUL 26
	AD 2-LKPR-1-35	9 JUL 26
	AD 2-LKPR-5-1	19 MAR 26
	AD 2-LKPR-5-3	19 MAR 26
	AD 2-LKPR-5-5	19 MAR 26
	AD 2-LKPR-5-7	19 MAR 26
	AD 2-LKPR-5-9	19 MAR 26
	AD 2-LKVO-1-2	9 JUL 26
	AD 2-LKVO-1-3	25 DEC 25
	AD 2-LKVO-1-7	9 JUL 26

Zařadte následující strany Insert the following pages

AD	AD 2-LKPR-1-19	3 SEP 26
	AD 2-LKPR-1-20	3 SEP 26
	AD 2-LKPR-1-21	3 SEP 26
	AD 2-LKPR-1-22	3 SEP 26
	AD 2-LKPR-1-23	3 SEP 26
	AD 2-LKPR-1-24	3 SEP 26
	AD 2-LKPR-1-25	3 SEP 26
	AD 2-LKPR-1-26	3 SEP 26
	AD 2-LKPR-1-27	3 SEP 26
	AD 2-LKPR-1-28	3 SEP 26
	AD 2-LKPR-1-29	3 SEP 26
	AD 2-LKPR-1-30	3 SEP 26
	AD 2-LKPR-1-31	3 SEP 26
	AD 2-LKPR-1-32	3 SEP 26
	AD 2-LKPR-1-33	3 SEP 26
	AD 2-LKPR-1-34	3 SEP 26
	AD 2-LKPR-1-35	3 SEP 26
	AD 2-LKPR-5-1	3 SEP 26
	AD 2-LKPR-5-3	3 SEP 26
	AD 2-LKPR-5-5	3 SEP 26
	AD 2-LKPR-5-7	3 SEP 26
	AD 2-LKPR-5-9	3 SEP 26
	AD 2-LKVO-1-2	3 SEP 26
	AD 2-LKVO-1-3	3 SEP 26
	AD 2-LKVO-1-7	3 SEP 26

4) Ruční opravy: NIL

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

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

AIP SUP: NIL
AIC: NIL

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

NOTAM: NIL

4) Hand amendments: NIL

5) Record this AIP AIRAC AMDT to GEN 0.2.

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

AIP SUP: NIL
AIC: NIL

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

NOTAM: NIL

- KONEC -

- END -

2.21.3.2 Ostatní způsoby přiblížení

2.21.3.2.1 Postupy pro IFR lety jsou uvedeny v **LKPR AD 2.22 para 4**.

2.21.3.2.2 Gradient klesání při nepřesném přístrojovém přiblížení a přesném přístrojovém přiblížení nesmí být menší než je uvedeno v INSTRUMENT APPROACH CHART letiště PRAHA/Ruzyně.

2.21.3.2.3 V době od 2100 (2000) do 0500 (0400) může letadlo provádějící přístrojové přiblížení sestoupit pod výšku 4000 ft AMSL až po minutí FAF příslušné RWY a současně musí být usazeno na trati konečného přiblížení.

2.21.4 Odlety

2.21.4.1 S ohledem na omezený výhled směrem k THR RWY zvažte použití TWY s ostrým úhlem pro nájezd na RWY před vzletem.

2.21.4.2 Po odpoutání stoupat s maximálním gradientem při zachování letové bezpečnosti.

2.21.4.3 Proudová letadla

2.21.4.3.1 RWY 06

Odklon od SID nebo od prodloužené osy RWY při jiném způsobu odletu stanoveném službou ATC je možný až po minutí výšky 5000 ft / 1530 m AMSL nebo až po minutí vzdálenosti 6,2 NM DME OKL, dle principu co nastane dříve.

2.21.4.3.2 RWY 24

Odklon od SID nebo od prodloužené osy RWY při jiném způsobu odletu stanoveném službou ATC je možný až po minutí výšky 5000 ft / 1530 m AMSL nebo až po minutí vzdálenosti 5,2 NM DME OKL, dle principu co nastane dříve.

2.21.4.3.3 RWY 30

Odklon od SID nebo od prodloužené osy RWY při jiném způsobu odletu stanoveném službou ATC je možný až po minutí výšky 5000 ft / 1530 m AMSL nebo až po minutí vzdálenosti 6,4 NM DME OKL, dle principu co nastane dříve.

2.21.4.3.4 RWY 12

Odklon od SID nebo od prodloužené osy RWY při jiném způsobu odletu stanoveném službou ATC je možný až po minutí vzdálenosti 10 NM DME OKL, nebo po dosažení FL70.

2.21.4.4 Vrtulová letadla

2.21.4.4.1 RWY 06, RWY 24, RWY 30

2.21.4.4.1.1 V době od 0500 (0400) do 2100 (2000) je odklon od SID nebo od prodloužené osy RWY při jiném způsobu odletu stanoveném službou ATC možný až po minutí výšky 3200 ft / 980 m AMSL.

2.21.4.4.1.2 V době od 2100 (2000) do 0500 (0400) je odklon od SID nebo od prodloužené osy RWY při jiném způsobu odletu stanoveném službou ATC možný až po minutí výšky 5000 ft / 1530 m AMSL.

2.21.4.4.2 RWY 12

Odklon od SID nebo od prodloužené osy RWY při jiném způsobu odletu stanoveném službou ATC je možný až po minutí vzdálenosti 10 NM DME OKL, nebo po dosažení FL70

2.21.4.5 Výjimku z pravidel pro odlety v bodech **LKPR AD 2.22 para 4.3** a **LKPR AD 2.22 para 4.4** tvoří případy bezodkladného zajištění minim rozstupu mezi letícími letadly a/nebo zajištění bezpečnosti letu s ohledem na výskyt význačných meteorologických jevů nebo výskyt ptactva.

2.21.3.2 Other ways of approach

2.21.3.2.1 Procedures for IFR flights are in **LKPR AD 2.22 para 4**.

2.21.3.2.2 Descend gradient for non-precision instrument approach and precision instrument approach shall not be less than gradient published in INSTRUMENT APPROACH CHART for aerodrome PRAHA/Ruzyně.

2.21.3.2.3 From 2100 (2000) to 0500 (0400) the aircraft performing instrument approach can descend below 4000 ft AMSL after passing FAF of corresponding RWY and contemporaneously must be established on final approach track.

2.21.4 Departures

2.21.4.1 With respect to the limited view of the THR RWY consider using the TWY in a sharp RWY entry angle prior to take-off

2.21.4.2 After lift-off climb with maximum climb gradient considering flight safety.

2.21.4.3 Jet aircraft

2.21.4.3.1 RWY 06

Diversion from SID or from the RWY heading during departure given by ATC service is not possible until passing the altitude 5000 ft / 1530 m AMSL or until passing distance 6,2 NM DME OKL, under principle what comes first.

2.21.4.3.2 RWY 24

Diversion from SID or from the RWY heading during a departure given by ATC service is not possible until passing the altitude 5000 ft / 1530 m AMSL or until passing distance 5,2 NM DME OKL, under principle what comes first.

2.21.4.3.3 RWY 30

Diversion from SID or from the RWY heading during a departure given by ATC service is not possible until passing the altitude 5000 ft / 1530 m AMSL or until passing distance 6,4 NM DME OKL, under principle what comes first.

2.21.4.3.4 RWY 12

Diversion from SID or from the RWY heading during a departure given by ATC service is not possible until passing distance 10 NM DME OKL, or after reaching FL70.

2.21.4.4 Propeller aircraft

2.21.4.4.1 RWY 06, RWY 24, RWY 30

2.21.4.4.1.1 From 0500 (0400) to 2100 (2000) diversion from SID or from the RWY heading during a departure given by ATC service is not possible until passing altitude 3200 ft / 980 m AMSL.

2.21.4.4.1.2 From 2100 (2000) to 0500 (0400) diversion from SID or from the RWY heading during a departure given by ATC service is not possible until passing altitude 5000 ft / 1530 m AMSL.

2.21.4.4.2 RWY 12

Diversion from SID or from the RWY heading during a departure given by ATC service is not possible until passing distance 10 NM DME OKL or after reaching FL70.

2.21.4.5 An exception from the rules for departures in paragraphs **LKPR AD 2.22 para 4.3** and **LKPR AD 2.22 para 4.4** is in cases of providing immediate separation minima between aircraft in flight and/or ensuring flight safety with regard to significant meteorological phenomena or bird hazard.

2.21.4.6 Odletový postup pro proudová letadla:

2.21.4.6 Jet aircraft departure procedure:

od vzletu do / from take-off to 2700 ft AMSL / 1500 ft AAL	Vzletový výkon, klapky v poloze vzlet, stoupat V2 + 10 kt (nebo podle limitů podélného sklonu letadla) Take-off power, take-off flaps, climb at V2 + 10 kt (or as limited by body angle)
ve / at 2700 ft AMSL / 1500 ft AAL	Snížení výkonu na ne méně než stoupací a postupná akcelerace ve stoupání na rychlost SPD limit 220 kt pod 5000 ft AMSL, poté na rychlost SPD limit 250 kt pod FL 100, nebo rychlost cestovního stoupání (podle ATC) při postupném zasunutí klapků na 0°. Reduce engine power/thrust to not less than normal climb power/thrust and continue climb with gradual acceleration and retracting flaps to zero on schedule up to SPD limit 220 kt below 5000 ft AMSL, thereafter up to SPD limit 250 kt below FL 100, or climb speed (by ATC).

2.21.5 REVERZNÍ TAH

2.21.5.1 Reverzní tah při jiném než volnoběžném režimu může být v době od 2100 do 0500 (2000-0400) použit pouze, je-li to nutné, z bezpečnostních důvodů.

2.21.5 REVERSE THRUST

2.21.5.1 Reverse thrust other than idle thrust shall only be used from 2100 to 0500 (2000-0400) if necessary due to safety reasons.

2.21.6 Motorové zkoušky

2.21.6.1 Motorové zkoušky v jiném než volnoběžném režimu nejsou v době od 2100 do 0500 (2000 - 0400) povoleny.

2.21.6.2 Výjimku z ustanovení **LKPR AD 2.21 para 6.1** tvoří motorové zkoušky prováděné v odůvodněných případech u letadel, která mají plánovaný odlet v nočních nebo ranních hodinách. V tomto případě mohou být motorové zkoušky v jiném než volnoběžném režimu prováděny i v době od 2100 do 2200 (2000 - 2100) a od 0400 do 0500 (0300 - 0400).

2.21.6.3 Motorové zkoušky je povoleno provádět pouze na místech určených provozovatelem letiště.

2.21.6 Engine test runs

2.21.6.1 Engine test runs in other than idle run-up are not permitted from 2100 to 0500 (2000 - 0400).

2.21.6.2 Exception from paragraph **LKPR AD 2.21 para 6.1** is related to engine test runs carried out in important cases for aircraft the departure of which is planned in the night or morning hours. In such cases engine test runs can be carried out in other than idle run-up from 2100 to 2200 (2000 - 2100) and from 0400 to 0500 (0300 - 0400).

2.21.6.3 Engine test runs shall be carried out on the places designated by aerodrome operator only.

2.21.7 Omezení použití záložního zdroje energie (APU)

2.21.7.1 Neprodleně po zastavení na stání (nejpozději 5 minut po zastavení) musí být k letadlu připojen vnější zdroj napájení 400 Hz a vypnuta jednotka APU.

2.21.7.2 Zapnutí jednotky APU je povoleno ne dříve než 20 minut před ETD.

2.21.7.3 Jestliže vnější zdroj napájení není k dispozici, je použití APU povoleno po celou dobu stání.

2.21.7.4 Jestliže vnější klimatizační jednotka není k dispozici, lze při době stání delší než 1 hodina používat APU dle potřeby.

2.21.7 Restriction of auxiliary power unit (APU) usage

2.21.7.1 Forthwith after stopping on stand (at the latest 5 minute after stopping) an external power source 400 Hz shall be connected to an aircraft and APU shall be switched off.

2.21.7.2 APU switch on is not allowed earlier than 20 minute before ETD.

2.21.7.3 If external power source is not available APU can be used all the time of standing.

2.21.7.4 If external air handler is not available APU can be used as necessary when time of standing is longer than 1 hour.

2.21.8 Monitorování hluku

2.21.8.1 V CTR Ruzyně je prováděn nepřetržitý monitoring hluku a letových tratí. Rozmístění měřících stanic a výstupy z monitorovacího systému jsou zveřejněny na <https://www.prg.aero/hluk>.

2.21.8 Noise monitoring

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

2.21.9 Omezení hluku po dobu trvání motorového klidu

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

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

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

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

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

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

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

LKPR AD 2.22 LETOVÉ POSTUPY

LKPR AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

2.22.1 Všeobecně

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

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

2.22.1 General

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

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

2.22.2 Letištní provozní minima**2.22.2 Aerodrome Operating Minima**

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

2.22.3 Provoz palubních odpovídáčů módu S, je-li letadlo na zemi

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

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

Posádka letadla musí:

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

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

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

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

Flight crew shall:

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

2.22.4 Postupy pro IFR lety**2.22.4 Procedures for IFR flights****2.22.4.1 Vyčkávání****2.22.4.1 Holding**

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

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

2.22.4.2 Přiblížení**2.22.4.2 Approaches****2.22.4.2.1 Rychlostní omezení****2.22.4.2.1 Speed restriction**

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

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

Piloti mohou očekávat, že budou uplatňována následující omezení rychlosti:

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

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

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

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

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

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

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

2.22.4.2.3 RNAV postupy

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

2.22.4.2.3.2 Letadla necertifikovaná pro RNAV-1 navigaci mohou využívat STAR s certifikací RNAV-5. Letadla necertifikovaná pro RNAV jsou vystavena možnosti zpoždění nebo prodloužení tratě letu v obdobích nahromadění provozu.

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

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

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

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

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

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

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

2.22.4.2.9 Let IFR, který provádí vizuální přiblížení, musí, v případě nezdařeného přiblížení, provést postup pro nezdařené přiblížení, který je publikován na mapě přiblížení podle přístrojů pro stejnou dráhu, není-li jinak instruován ATC.

2.22.4.2.10 Je-li RWY uvolňována výjezdem na jejím konci, může dojít ke krátkodobému narušení signálu ILS/LOC. V tomto případě piloti následujícího přibližujícího se letadla obdrží informaci **"Očekávejte krátkodobé rušení ILS"**.

Pokud ATC nestanoví jinak, vyklízení RWY 06 na TWY Z není povoleno.

2.22.4.3 Odlety

2.22.4.3.1 Postupy Airport Collaborative Decision Making (A-CDM)

Postupy A-CDM se aplikují H24 a jsou závazné pro lety IFR, vyjma letů vrtulníků Policie ČR a letů s některým z následujících STS: MEDEVAC, SAR, HEAD, FFR.

Pokud let s STS/STATE nebo HUM požaduje přednost, musí uvést i STS/ATFMX.

2.22.4.3.1.1 TOBT - Cílový čas ukončení pozemního odbavení letadla

TOBT je stanoveno po dohodě s handlingovou společností (GHA) a letové posádky a znamená připravenost ke spouštění motorů a následnému vytlačení/pojíždění.

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

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

2.22.4.2.3 RNAV procedures

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

2.22.4.2.3.2 Aircraft not certified for RNAV-1 can also utilize STARs with certification for RNAV-5. Aircraft not certified for RNAV may incur delays and/or extended routing during peak periods.

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

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

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

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

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

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

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

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

2.22.4.2.10 The short-term interference of ILS/LOC signal may occur if the RWY is being vacated via TWY exit at its end. In this case, pilots of the following approaching aircraft will receive information **"Expect short-term ILS interference"**.

Unless otherwise stated by ATC, vacating of RWY 06 via TWY Z is not allowed.

2.22.4.3 Departures

2.22.4.3.1 Airport Collaborative Decision Making (A-CDM) procedures

A-CDM procedures are applied H24 for IFR flights, except Police of the CR helicopter flights and flights with following STS: MEDEVAC, SAR, HEAD, FFR.

If flight with STS/STATE or HUM requires priority, FPL field 18 shall contain STS/ATFMX.

2.22.4.3.1.1 Target Off-Block Time (TOBT)

TOBT is set after an agreement of ground handling agency (GHA) and flight crew and it means readiness for engine start up and immediate push-back/taxi.

Za zadávání a aktualizace TOBT je odpovědná GHA.
Hodnota TOBT nesmí být nižší než EOBT - 10 MIN.
Nejnižší hodnota aktualizace TOBT je + 5 MIN od aktuálního času.
TOBT je zobrazován na displeji VDGS.

2.22.4.3.1.2 TSAT - Cílový čas vydání povolení ke spouštění motorů

TSAT je stanoven ATC na základě:

- EOBT,
- dat vložených GHA - TOBT, místa a doby odmrazování,
- ATFCM omezení (CTOT),
- aktuální provozní situace.

V intervalu TSAT - 5 / + 5 MIN je letová posádka povinná žádat o schválení ke spouštění motorů. Let bez povolení ke spouštění motorů je vyřazen z odletové sekvence v čase TSAT + 7 MIN. Pro opětovné zařazení do sekvence je nutné zadat novou hodnotu TOBT

TSAT je zobrazován na displeji VDGS.

2.22.4.3.1.3 Provozní postupy

1) Provozovatel letadla

Je povinen zajistit, aby v okamžiku podání FPL bylo EOBT nejdříve v čase zkoordinovaného letištního slotu (SOBT - 0 MIN) a nejpozději v čase SOBT + 10 MIN. Zároveň je povinen aktualizovat EOBT zprávou DLA v případě, že TOBT je větší než současné EOBT + 15 MIN.

2) Handlingová společnost (GHA)

Zadáva a aktualizuje hodnotu TOBT a data odmrazování.

3) Letová posádka

Musí oznamovat GHA všechny skutečnosti, které mohou ovlivnit TOBT.

Oznamuje GHA žádost o odmrazování a požadovaný rozsah odmrazení nejpozději 25 MIN před TOBT.

Musí požádat o vydání ATC povolení nejpozději s žádostí o schválení spouštění motorů.

V intervalu TSAT - 5 / + 5 MIN je letová posádka povinná žádat o schválení ke spouštění motorů.

4) ATC

Stanovuje TSAT.

2.22.4.3.1.4 Koordinace s EUROCONTROL Network Manager

Je zavedena automatická výměna dat s EUROCONTROL Network Manager (NM). Přenos dat umožňuje přesné predikce časů příletů a odletů a zpřesňuje výpočet CTOT díky využití cílových časů vzletu (TTOT).

Zprávy odesílané NMOC (Středisko řízení toku letového provozu) na letiště:

- Zprávy letového plánu (Flight Plan Messages)
- Zprávy o letových datech (Flight Data Messages)

Zprávy odesílané letištěm do NMOC pro přílety:

- Obecné informace pro plánování příletu (G-API) – až 48 hodin před letem

Zprávy odesílané letištěm do NMOC pro odlety:

- P-DPI – až 48 hodin před letem
- E-DPI
- T-DPI
 - T-DPI-t je založeno na TOBT a souvisejících aktualizacích
 - T-DPI-s je založeno na TSAT a souvisejících aktualizacích
- A-DPI
- C-DPI

Základní postupy EUROCONTROL NM zůstávají v platnosti.

DPI a API zprávy obsahují TOBT, TSAT, TTOT a další informace o příletech a odletech a letištních zdrojích. NM zohlední TTOT při aktualizaci letového profilu ve svém systému a podle možností upraví CTOT.

GHA is responsible for TOBT input and updates.
TOBT shall not be less than EOBT -10 MIN.
Lowest value of TOBT update is + 5 MIN from current time.
TOBT is indicated on VDGS display.

2.22.4.3.1.2 Target Start-Up Approval Time (TSAT)

TSAT is determined by ATC based on:

- EOBT,
- data submitted by GHA - TOBT, de-icing stand and estimated de-icing time,
- ATFCM restriction (CTOT),
- current operational situation.

Flight crew shall request start-up approval within TSAT - 5 / + 5 MIN. Flight without start-up approval will be removed from departure sequence at TSAT + 7 MIN. For re-inclusion to the sequence it is necessary to input new TOBT.

TSAT is indicated on VDGS display.

2.22.4.3.1.3 Operational procedures

1) Aircraft operator

Aircraft operator is obliged to ensure that at time of FPL filing, EOBT is within coordinated airport slot (SOBT) - 0 MIN and SOBT + 10 MIN. If the TOBT is greater than current EOBT + 15 MIN, the aircraft operator shall send DLA message.

2) Ground Handling Agency (GHA)

GHA inputs and updates TOBT and de-icing data.

3) Flight crew

Flight crew shall report all facts which can affect TOBT to GHA.

Flight crew shall report de-icing request to GHA at least 25 MIN prior to the TOBT.

Flight crew shall request ATC clearance no later than together with start-up approval request.

The flight crew shall request start-up approval within TSAT - 5 / + 5 MIN.

4) ATC

ATC determines TSAT.

2.22.4.3.1.4 Coordination with EUROCONTROL Network Manager

Automatic data exchange with the EUROCONTROL Network Manager (NM) has been implemented. This data transfer enables accurate predictions of arrival and departure times and improves the calculation of CTOT by utilizing target takeoff times (TTOT).

Messages sent by the NMOC to the airport:

- Flight Plan Messages
- Flight Data Messages

Messages sent by the airport to the NMOC for arrivals:

- General Arrival Planning Information (G-API) – up to 48 hours before the flight

Messages sent by the airport to the NMOC for departures:

- P-DPI – up to 48 hours before the flight
- E-DPI
- T-DPI
 - T-DPI-t is based on TOBT and related updates
 - T-DPI-s is based on TSAT and related updates
- A-DPI
- C-DPI

The EUROCONTROL NM Standard Procedures remain in effect.

DPI and API messages contain TOBT, TSAT, TTOT, and other information regarding arrivals, departures, and airport resources. The NM takes TTOT into account when updating the flight profile in its system and adjusts CTOT as appropriate.

Zavedením zpráv P-DPI a G-API může docházet k ovlivnění ATFM sítě již před začátkem A-CDM horizontu (EOBT – 3 hodiny), a to až 48 hodin před plánovaným časem odletu (EOBT). Informace obsažené v těchto zprávách mohou být NM využity pro účely řízení toku letového provozu (ATFM).

2.22.4.3.1.5 Doplnující informace

Podrobné informace jsou k dispozici na:

<https://www.prg.aero/collaborative-decision-making-cdm>

kontakt: ✉ cdm@prg.aero

2.22.4.3.2 ATC Povolení pro odlétávající letadla

- 1) **ATC povolení pro odlétávající letadla** (v tomto ustanovení dále jen “**ATC povolení**”) lze získat prostřednictvím hlasové komunikace na příslušném kmitočtu nebo jako digitální DCL prostřednictvím ACARS po datových sítích SITA nebo ARINC s využitím standardu ARINC 623, a to cestou RUZYNĚ DELIVERY (nebo mimo jeho provozní dobu cestou RUZYNĚ GROUND nebo RUZYNĚ TOWER, viz AIP ČR LKPR AD 2.18).

ATC povolení je dostupné v době od **EOBT -30** minut do **TSAT +5** minut v případě, kdy se aplikují postupy A-CDM, nebo v době od **EOBT -30** minut do **EOBT +15** minut v případě, kdy se postupy A-CDM neaplikují

S žádostí o ATC povolení je nutno oznámit:

- **typ letadla**;
- **číslo stání**;
- **identifikátor** přijaté platné informace **ATIS**;
- platné **QNH** (v případě žádosti prostřednictvím DCL oznámit až s žádostí ke spouštění pohonných jednotek);
- úmysl provést **odmrazení letadla**, pokud nejsou uplatňovány postupy A-CDM (v případě žádosti prostřednictvím DCL oznámit až s žádostí ke spouštění pohonných jednotek).

ATC povolení obsahuje následující v pořadí:

- **identifikaci letadla**;
- **mez povolení** (obvykle ADES);
- označení přidělené **SID**, pokud se aplikuje;
- povolenou **hladinu počátečního stoupání**;
- přidělený kód **SSR**;
- jiné informace, je-li relevantní.

Požadovaná cestovní hladina ani trať letu se neuvádí.

- 2) Požaduje se, aby posádky letadel, pokud zamýšlejí:
- odlet z jiné RWY, než RWY v používání nebo
 - odmrazení letadla, kdy nejsou uplatňovány postupy A-CDM,
- oznámily tento úmysl prostřednictvím hlasové komunikace na kmitočtu, na kterém lze aktuálně ATC povolení získat, a to před vlastní žádostí o ATC povolení.

V případě, kdy se aplikují postupy A-CDM, posádky letadel musí oznámit požadavek odletu z jiné RWY, než RWY v používání, nejpozději v čase **TOBT -20** minut.

- 3) ATC povolení pomocí DCL je dostupné pouze pro lety podle pravidel IFR (I) nebo lety v případě zahájení letu podle pravidel IFR (Y). V současné době je možná výměna pouze standardních zpráv, není možný přenos textu v otevřené řeči ze strany letové posádky.

Po odeslání žádosti o ATC povolení (**RCD message**) je posádka letadla povinná monitorovat kmitočty, na kterém lze aktuálně ATC povolení získat.

Získané ATC povolení (**CLD message**) musí letová posádka potvrdit (**CDA message**) do 5 minut od jejího přijetí, jinak celá transakce skončí neúspěšně.

Úspěšné dokončení transakce je indikováno zprávou **FSM “Clearance Confirmed.”**

Kdykoli letová posádka obdrží zprávu “**Revert to voice**”, byla její žádost neúspěšná a musí přejít na hlasovou komunikaci na kmitočtu, na kterém lze aktuálně ATC povolení získat.

Pro dosažení vysoké úspěšnosti transakcí jsou letové posádky žádány, aby jejich zprávy obsahovaly pouze kódy ICAO včetně jejich adherence k údajům podaného letového plánu (viz ICAO Doc 4444, Appendix 2).

The introduction of P-DPI and G-API messages may affect the ATFM network even before the start of the A-CDM horizon (EOBT – 3 hours), up to 48 hours before the estimated time of departure (EOBT). The information contained in these messages may be used by NM for air traffic flow management (ATFM) purposes.

2.22.4.3.1.5 Additional information

More information available at:

<https://www.prg.aero/collaborative-decision-making-cdm>

contact: ✉ cdm@prg.aero

2.22.4.3.2 ATC clearance for departing aircraft

- 1) **ATC clearance for departing aircraft** (in this section referred to as the “**ATC clearance**” only) may be obtained via voice communication on relevant frequency or as a digital DCL via ACARS using SITA or ARINC data networks and ARINC 623 protocol standard on RUZYNĚ DELIVERY (or outside its operational hours on RUZYNĚ GROUND or RUZYNĚ TOWER, see AIP CR LKPR AD 2.18).

ATC clearance is available within the period from **EOBT -30** minutes until **TSAT +5** minutes in case of application of A-CDM procedures or within the period from **EOBT -30** minutes until **EOBT +15** minutes in case A-CDM procedures are not applied.

With the ATC clearance request it is compulsory to report:

- **aircraft type**;
- **stand number**;
- **identifier** of received current **ATIS** information;
- current **QNH** (in case of request via DCL to report when engines start-up approval is being requested);
- **de-icing/anti-icing** intention in case A-CDM procedures are not applied (in case of request via DCL to report when engines start-up approval is being requested).

ATC clearance contains the following in the listed order:

- **aircraft identification**;
- **clearance limit** (usually ADES);
- assigned **SID** designator, if applicable;
- cleared **initial** climb out **level**;
- allocated **SSR** code;
- other information, if relevant.

Requested cruising level and route of flight are not being stated.

- 2) It is required, when flight crews intend:
- to depart from a RWY other than RWY-in-use or
 - de-icing/anti-icing in case A-CDM procedures are not applied,
- to report such intention via voice communication on the frequency on which the issuance of ATC clearance can be currently obtained and prior to their ATC clearance request.

In case A-CDM procedures are applied, flight crews shall report intention to depart from a RWY other than RWY-in-use at **TOBT -20** minutes at the latest.

- 3) ATC clearance via DCL is available only for flights according to IFR rules (I) or flights being initiated according to IFR rules (Y). Currently, DCL enables exchange of standard messages only, transmission of free-text option from the flight crew site is not available.

After sending the ATC clearance request (**RCD message**), the flight crew shall monitor the frequency on which the issuance of ATC clearance can be currently obtained.

Received ATC clearance (**CLD message**) shall be confirmed (**CDA message**) by the flight crew within 5 minutes from its reception, otherwise the whole transaction fails.

Successful transaction conclusion is indicated by **FSM message: “Clearance Confirmed.”**

Anytime the flight crew receives a “**Revert to voice**” message, its request failed and the flight crew shall revert to voice communication on the frequency, on which the issuance of ATC clearance can be currently obtained.

For achievement of high transaction success rate, the flight crews are urged to use ICAO designators only and with the adherence to filed flight plan data (ref. to ICAO Doc 4444, Appendix 2).

- 4) ATC povolení vydané pomocí hlasové komunikace nahrazuje ATC povolení (nebo jeho část) vydané pomocí DCL.
V případě jakýchkoliv pochybností o obdržení ATC povolení pomocí DCL jsou letové posádky žádány o verifikaci tohoto ATC povolení, a to prostřednictvím hlasové komunikace na kmitočtu, na kterém lze aktuálně ATC povolení získat.
- 5) Povolení ke spouštění pohonných jednotek (včetně postupu cross-bleed) není součástí ATC povolení. Vydává se pouze pomocí hlasové komunikace na kmitočtu, na kterém lze aktuálně ATC povolení získat.

2.22.4.3.3 Schválení ke spouštění motorů

V intervalu TSAT - 5 / + 5 MIN je letová posádka povinná žádat o schválení ke spouštění motorů na kmitočtu RUZYNE DELIVERY / RUZYNE TOWER (dle jejich provozní doby).

Spouštění motorů musí být zahájeno neprodleně po schválení od ATC.

Neočekávané zdržení musí letová posádka neprodleně oznámit na příslušném kmitočtu a handlingové společnosti (GHA).

Schválení ke spouštění motorů neznamená schválení k vytlačení!

O schválení k vytlačení musí letová posádka požádat na kmitočtu RUZYNE GROUND / RUZYNE TOWER (dle jejich provozní doby). RUZYNE DELIVERY nebude vydávat instrukci k přeladění.

V případě, že letová posádka potřebuje provést spuštění motorů před TSAT z technického důvodu, požádá frází "ŽÁDÁM SPOUŠTĚNÍ MOTORŮ Z TECHNICKÝCH DŮVODŮ".

2.22.4.3.4 Schválení k vytlačení a povolení k pojiždění

O schválení k vytlačení nebo o povolení k pojiždění musí letová posádka požádat na kmitočtu RUZYNE GROUND / RUZYNE TOWER (dle jejich provozní doby).

Vytlačení a pojiždění musí být zahájeno neprodleně po schválení od ATC.

Neočekávané zdržení musí letová posádka neprodleně oznámit na příslušném kmitočtu a GHA.

2.22.4.3.5 Postupy vzdáleného vyčkávání letadel před odletem

Za účelem zajištění plynulosti provozu na pohybové ploše letiště, může být z provozních důvodů požadováno přemístění letadla z místa stání do jiné přidělené lokace, kde vyčkává na TSAT.

Pokud je letadlo připraveno a rozdíl mezi aktuálním časem a TSAT je větší než 15 MIN, je provozovatel letiště oprávněn vydat pokyn posádce letadla ke vzdálenému vyčkávání.

Následující tabulka definuje pozice na pohybových plochách letiště sloužící k aplikaci postupů vzdáleného vyčkávání letadel:

Lokace pro vzdálené vyčkávání letadel

Lokace / Location	MAX rozpětí křídel / wingspan			
	36 m	52 m	65 m	80 m
Stání / stands	50 - 58B, 60 - 64	58	58	N/A
TWY	TWY AA	TWY AA	TWY Z (DA2)	N/A

Obecná pravidla

Přemístění letadla na přidělenou vzdálenou lokaci probíhá natažením tahačem, bez spuštění pohonných jednotek.

Posádka letadla nevyžaduje povolení od TWR pro přemístění na vzdálenou lokaci, protože komunikace za tímto účelem je výhradně v odpovědnosti GHA.

Následně probíhá spouštění motorů podle požadavků **LKPR AD 2.22 para 4.3.3**.

2.22.4.3.6 Piloti odlétávajících letadel musí po vzletu zůstat na kmitočtu Ruzyně TWR 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 pak součástí postupů pro odlet publikovaných v mapách (SID a OMNIDIRECTIONAL AND VISUAL DEPARTURES).

- 4) ATC clearance issued by voice communication replaces the ATC clearance (or its part) issued via DCL.

In case of any uncertainty about obtained ATC clearance via DCL, the flight crews are urged for its verification via voice communication on the frequency, on which the issuance of ATC clearance can be currently obtained.

- 5) Engines start-up approval (including a cross-bleed procedure) is not a part of ATC clearance. It is being issued only via voice communication on the frequency, on which the issuance of ATC clearance can be currently obtained.

2.22.4.3.3 Start-up clearance

Flight crew shall request start-up approval at TSAT - 5 / + 5 MIN on RUZYNE DELIVERY / RUZYNE TOWER frequency (according to its operational hours).

Start-up shall commence immediately after the approval.

Flight crew shall report unexpected delay on appropriate frequency and to GHA.

Start-up approval does not mean push back approval!

Flight crew shall request pushback approval on RUZYNE GROUND / RUZYNE TOWER frequency (according to its operational hours). No instruction for frequency change is issued by RUZYNE DELIVERY.

In case flight crew needs to start-up engines before TSAT due to technical reasons, it shall be requested using phrase "REQUEST START-UP DUE TO TECHNICAL REASONS".

2.22.4.3.4 Pushback approval and taxi clearance

Flight crew shall request pushback approval and taxi clearance on RUZYNE GROUND / RUZYNE TOWER frequency (according to its operational hours).

Pushback and taxi shall commence immediately after the approval/clearance.

Flight crew shall report unexpected delay on appropriate frequency and to GHA.

2.22.4.3.5 Procedures for remote holding of aircraft before departure

In order to ensure efficient operations it may be required to relocate aircraft waiting for TSAT to remote holding.

If aircraft is ready and difference between current time and TSAT is more than 15 MIN, the airport operator is authorized to order remote holding.

Following table defines locations for remote holding of aircraft:

Location for a remote holding of aircraft

General rules

Aircraft is relocated to remote hold solely by means of tow truck. The aircraft shall not have the engines running.

Flight crew does not need ATC approval nor clearance for the relocation to remote hold, as this process is in responsibility of GHA.

Once at the remote hold, start-up procedure shall comply with requirements defined in **LKPR AD 2.22 para 4.3.3**.

2.22.4.3.6 When airborne, pilots of departing aircraft shall remain on frequency of Ruzyně TWR 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 AND VISUAL DEPARTURES).

V případě, kdy je z jakéhokoliv důvodu nutné použít jiný, než publikovaný kmitočet, bude příslušný kmitočet zahrnut do ATC odletového povolení získaného cestou hlasové komunikace nebo DCL.

Piloti jsou žádáni, aby po navázání spojení ohlásili:

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

2.22.4.3.7 Velitelé letadel odlétávajících z LKPR jsou povinni dodržovat následující rychlostní omezení, pokud ATC nestanoví jinak:

- 1) Proudová letadla MAX IAS 220 kt pod 5000 ft AMSL a poté MAX IAS 250 kt pod FL100;
- 2) Vrtulová letadla MAX IAS 180 kt pod FL100.

2.22.4.3.8 Postupy pro odlety jsou popsány na následujících stranách a zobrazeny na mapách RNAV SID.

2.22.4.3.9 RNAV postupy

2.22.4.3.9.1 Pro RNAV odletové tratě se požaduje RNAV-1 certifikace. Separace na paralelních odletových trati (např. RNAV SID z RWY 24 na sever) zajišťuje služba řízení.

2.22.4.3.9.2 Letadla necertifikovaná pro RNAV-1 navigaci mohou využívat SID s certifikací RNAV-5. Letadla necertifikovaná pro RNAV se vystavují možnosti zpoždění a/nebo prodloužení tratě letu v obdobích nahromadění provozu.

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

2.22.4.3.9.4 Pro letadla nevybavená pro RNAV bude zajištěno vektorování.

2.22.4.3.10 Letadla nevybavená podle požadavku **LKPR AD 2.22 para 4.3.9** pro RNAV odletové tratě budou radarově vektorována na výstupní body příslušných odletových tratí.

2.22.4.3.11 Letadla odlétávající směrem na OKG, RAPET, VARIK nebo RUDAP a stoupající do FL280 nebo vyšší, musí nejpozději nad uvedenými body dosáhnout FL280.

2.22.4.3.12 Odlety letů IFR 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.

2.22.4.3.12.1 Vizuální odlety

a) Vizuální odlety za účelem vyhnutí se význačné oblačnosti

Vizuální odlety za účelem vyhnutí se význačné oblačnosti v prostoru vzletu a počátečního stoupání jsou povoleny pouze ve dne a pro všechna letadla do CAT H včetně.

Letové povolení k provedení tohoto typu odletu lze vydat na základě žádosti pilota, nebo, je-li tak navrženo z iniciativy ATC a akceptováno pilotem.

b) Vizuální odlety za účelem zvýšení kapacity letiště

Vizuální odlety za účelem zvýšení kapacity letiště jsou povoleny pouze ve dne a pouze pro letadla s pístovými a jednomotorovými turbopropovými pohonnými jednotkami do CAT B včetně a kategorie turbulence v úplavu Lehká letadla s pístovými a turbopropovými pohonnými jednotkami CAT H a kategorie turbulence v úplavu Lehká.

Letové povolení k provedení tohoto typu odletu lze vydat pouze 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 ATC (ATCSMA) podle toho, jak bude stanoveno v ATC povolení,
- je pilot odpovědný za dodržení bezpečné výšky nad překážkami až do takto stanovené nadmořské výšky,

In case it is necessary, for any reason, to use frequency other than the published one, the relevant frequency will thereafter be included in ATC departure clearance obtained via voice or DCL.

After establishing contact, pilots are requested to report:

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

2.22.4.3.7 Pilots-in-command of aircraft departing from LKPR shall comply with the following speed restrictions, unless otherwise instructed by ATC:

- 1) Jet aircraft MAX IAS 220 kt below 5000 ft AMSL and then MAX IAS 250 kt below FL100;
- 2) Propeller aircraft MAX IAS 180 kt below FL100.

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

2.22.4.3.9 RNAV procedures

2.22.4.3.9.1 RNAV-1 certification is required for RNAV departure routes. Separation on parallel departure routes (for example RNAV SID from RWY 24 to the north) is provided by ATC service.

2.22.4.3.9.2 Aircraft not certified for RNAV-1 can also utilize SIDs with certification for RNAV-5. Aircraft not certified for RNAV may incur delays and/or extended routing during peak periods.

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

2.22.4.3.9.4 For aircraft not approved for RNAV operations vectoring will be provided.

2.22.4.3.10 Aircraft not equipped in accordance with requirement **LKPR AD 2.22 para 4.3.9** for RNAV departure routes will be radar vectored to exit points of relevant departure routes.

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

2.22.4.3.12 IFR 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.

2.22.4.3.12.1 Visual departures

a) Visual departures for adverse weather avoidance

Visual departures for the purpose of adverse weather avoidance during take-off and initial climb-out are permitted during the daytime and for all aircraft up to CAT H inclusive.

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

b) Visual departures for airport capacity enhancement

Visual departures for the purpose of airport capacity enhancement are permitted only during the daytime and only piston and single engine turboprop aircraft up to CAT B inclusive of wake turbulence category LIGHT and for piston and turboshaft aircraft of CAT H of wake turbulence category LIGHT.

ATC clearance to execute a visual departure may be issued only 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,

- musí pilot před vzletem s tímto postupem souhlasit. Souhlasem se rozumí zopakování letového povolení,
- letová posádka by s ohledem na charakter vizuální fáze odletového postupu měla zvážit vhodnost použití techniky vzletu s redukováným tahem.

2.22.4.3.12.2 Všeměrové odlety

a) Všeměrové odlety za účelem vyhnutí se význačné oblačnosti

Všeměrové odlety za účelem vyhnutí se význačné oblačnosti v prostoru vzletu a počátečního stoupání jsou povoleny ve dne i v noci a pro všechna letadla do CAT H včetně.

Letové povolení k provedení tohoto typu odletu lze vydat na základě žádosti pilota, nebo, je-li tak navrženo z iniciativy ATC a akceptováno pilotem.

b) Všeměrové odlety za účelem zvýšení kapacity letiště

Všeměrové odlety za účelem zvýšení kapacity letiště jsou povoleny pouze pro letadla s pístovými a jednomotorovými turbopropovými pohonnými jednotkami do CAT B včetně a kategorie turbulence v úplavu Lehká a letadla s pístovými a turbohřídelovými pohonnými jednotkami CAT H a kategorie turbulence v úplavu Lehká.

Všeměrové odlety za účelem zvýšení kapacity letiště nejsou v době od 2100 (2000) do 0500 (0400) povoleny.

Letové povolení k provedení tohoto typu odletu lze vydat pouze z iniciativy ATC, přičemž musí být akceptováno pilotem.

K provedení všeměrového odletu:

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

2.22.4.4 Přiblížení okruhem

2.22.4.4.1 Přiblížení okruhem není povoleno.

2.22.4.5 Postupy za nízké dohlednosti (LVP)

2.22.4.5.1 Popis RWY 24

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

2.22.4.5.2 Popis RWY 06

2.22.4.5.2.1 RWY 06 je vybavena a schválena pro provoz za meteorologických podmínek pro vzlety za nízké dohlednosti (LVTO).

2.22.4.5.2.2 LVTO z RWY 06 je povolen pouze v případě, kdy není možné použít RWY 24.

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

2.22.4.5.3.1 Postupy LVP budou zahájeny, jestliže je hodnota RVR na RWY 06/24 v TDZ nebo MID nebo END 550 m a nižší nebo CLD BASE nižší než 250 ft.

2.22.4.5.3.2 Postupy LVP budou ukončeny, jestliže je hodnota RVR na RWY 06/24 v TDZ a MID a END nad 550 m a současně hodnota CLD BASE je 250 ft a vyšší s trvalou vzestupnou tendencí.

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

- the pilot prior to take-off shall agree to execute this procedure. The read-back of the ATC clearance is considered as the agreement,
- 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.

2.22.4.3.12.2 Omnidirectional departures

a) Omnidirectional departures for adverse weather avoidance

Omnidirectional departures for the purpose of adverse weather avoidance during take-off and initial climb-out are permitted during the daytime and night and for all aircraft up to CAT H inclusive.

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

b) Omnidirectional departures for airport capacity enhancement

Omnidirectional departures for the purpose of airport capacity enhancement are permitted only for piston and single engine turboprop aircraft up to CAT B inclusive and wake turbulence category LIGHT and for piston and turboshaft aircraft of CAT H and wake turbulence category LIGHT.

Omnidirectional departures for the purpose of airport capacity enhancement are not permitted from 2100 (2000) to 0500 (0400).

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

To execute an omnidirectional departure:

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

2.22.4.4 Visual manoeuvring (circling)

2.22.4.4.1 Circling approach is not authorized.

2.22.4.5 Low Visibility Procedures (LVP)

2.22.4.5.1 RWY 24 Description

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

2.22.4.5.2 RWY 06 Description

2.22.4.5.2.1 RWY 06 is equipped and approved for operations under meteorological conditions for low visibility take-offs (LVTO).

2.22.4.5.2.2 LVTO from RWY 06 is only permitted when it is not possible to use RWY 24.

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

2.22.4.5.3.1 Low Visibility Procedures will be initiated if the RVR value on RWY 06/24 in TDZ or MID or END is 550 m or less or CLD BASE is below 250 ft.

2.22.4.5.3.2 LVP procedures will be terminated if the RVR value on RWY 06/24 in TDZ and MID and END exceeds 550 m, and the CLD BASE is at or above 250 ft with a sustained upward trend.

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

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

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

2.22.4.5.4 Podrobnosti o uvolnění RWY 24

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

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

2.22.4.5.4.3 Pilot je povinen po přistání ohlásit uvolnění ochranné zóny.

2.22.4.5.5 Podrobnosti o použitelných vyčkávacích místech RWY 24

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

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

2.22.4.5.6 Podrobnosti o použitelných vyčkávacích místech RWY 06

2.22.4.5.6.1 Piloti musí při odletu pro vstup na RWY 06 použít vyčkávací místo CAT II/III na TWY E nebo TWY F.

2.22.4.5.6.2 Současný vstup na RWY 06 z TWY E a TWY F není povolen.

2.22.4.5.7 Popis LVP

2.22.4.5.7.1 Podmínky pro zahájení provozu za nízkých dohledností:

- Provozuschopnost stop příček před RWY 06/24;
- Provozuschopnost náhradního zdroje elektrické energie RWY 06/24;
- Nenarušení perimetru letiště a ochranné zóny RWY 06/24;
- Provozuschopnost letištního monitorovacího systému LPZ.
- Dostupnost alespoň jedné z hodnot měřičů RVR 24 TDZ, MID, END nebo 12 TDZ.

Poznámka: RVR 12 TDZ lze použít jako náhrada RVR 24 MID.

2.22.4.5.7.2 Přiblížení a přistání CAT II/III

- Letadlu vektorovanému k nalétnutí na prostředek pro konečné přiblížení, který je vyhodnocován pilotem, je služba poskytována tak, aby letadlo nalétlo trať konečného přiblížení ve vzdálenosti minimálně 3 NM před FAF 24. Přiblížení je prováděno pouze z publikované výšky středního přiblížení.
- Jsou aplikovány větší odstupy mezi za sebou se přibližujícími letadly s cílem minimalizovat možnost rušení signálu ILS a umožnění plynulého uvolnění RWY letadlem po přistání.
- Záblesková návěstidla pro RWY 24 jsou zapínána pouze na vyžádání pilotů.

2.22.4.5.7.3 Vzlety za nízké dohlednosti (LVTO)

Řízený vzlet (guided take-off) z RWY 06 není povolen.

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

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

2.22.4.5.4 Details on RWY 24 Vacating Procedures

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

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

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

2.22.4.5.5 Details on RWY 24 Holding Points

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

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

2.22.4.5.6 Details on RWY 06 Holding Points

2.22.4.5.6.1 Pilots shall use the CAT II/III holding point on TWY E or TWY F when departing from RWY 06.

2.22.4.5.6.2 Simultaneous entry to RWY 06 from TWY E and TWY F is not permitted.

2.22.4.5.7 Description of LVP

2.22.4.5.7.1 Conditions for Initiation of Low Visibility Operations:

- Functionality of stop bars at RWY 06/24;
- Functionality of backup power source for RWY 06/24;
- No breach of the airport perimeter or RWY 06/24 protected area;
- Functionality of the airport monitoring system (LPZ).
- Availability of at least one of the RVR meter values 24 TDZ, MID, END or 12 TDZ.

Note: RVR 12 TDZ can be used as a substitution for RVR 24 MID.

2.22.4.5.7.2 CAT II/III Approaches and Landings

- An aircraft vectored to intercept a final approach facility, which is evaluated by the pilot, is provided with a service so that the aircraft intercept the final approach course at a distance of at least 3 NM before FAF 24. The approach is executed only from the published intermediate approach height.
- Increased separation distances between successive approaching aircraft are applied to minimize ILS signal interference and to allow smooth vacating of the RWY by the aircraft after landing.
- RWY 24 strobe lighting will be activated only upon the pilot's request.

2.22.4.5.7.3 Low Visibility Take-Offs (LVTO)

Guided take-off from RWY 06 is not permitted.

2.22.4.5.8 Informace o poruchách a snížení kategorie přiblížení/vzletu

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

2.22.4.5.8 Information on Equipment Failures and Category Downgrades

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

<i>Porucha nebo výpadek zařízení / Malfunction or failure of device</i>	<i>Degradace / Downgrade</i>
Stop příčka před / Stop bar in front of RWY 06/24	Provoz LVP není k dispozici. Odlety a přilety z/na RWY RWY 06/24 jsou dočasně přerušeny. LVP operation is not available. Departures and arrivals from/to RWY 06/24 are temporarily suspended.
Náhradní zdroj elektrické energie / Backup power source RWY 06/24	
Letištní monitorovací systém LPZ / Aerodrome monitoring system LPZ	
Narušení perimetru letiště nebo ochranné zóny RWY 06/24 / Breach of the airport perimeter or RWY 06/24 protected area	
Současný výpadek měřičů / Simultaneous failure of meters of RVR 24 TDZ, MID, END a / and 12 TDZ	NPA, Řízený vzlet není povolen / Guided take-off is not permitted
LOC 24	
GP 24	NPA
Farfield monitor	CAT II, Řízený vzlet není povolen / Guided take-off is not permitted

2.22.4.5.9 Postupy cvičného přiblížení

2.22.4.5.9.1 Piloti, kteří chtějí provést cvičné přiblížení za nízké dohlednosti, jsou povinni si toto přiblížení vyžádat při navázání spojení s PRAHA RADAR (mimo provozní dobu uvedené služby pak s RUZYŇ RADAR), frází "ŽÁDÁM CVIČNÉ PŘÍBLÍŽENÍ ZA NÍZKÉ DOHLEDNOSTI."

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

2.22.4.5.9 Training Approach Procedures

2.22.4.5.9.1 Pilots with intention to perform a low visibility training approach must request it when establishing contact with PRAHA RADAR (outside the operating hours of the provided service, contact RUZYŇ RADAR) using the phrase: "REQUEST TRAINING APPROACH UNDER LOW VISIBILITY."

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Reduced runway separation minima shall only be applied if:

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

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

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

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

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

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

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

2.22.4.7 Výcvikové IFR lety

2.22.4.7.1 Z důvodu hustoty provozu pravidelné a nepravidelné dopravy na letišti PRAHA/Ruzyně jsou výcvikové IFR lety na letišti PRAHA/Ruzyně omezeny. Veškeré výcvikové IFR lety musí být koordinovány s 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 měřicího 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 řídicího letového provozu nebo na žádost velitele letadla.

2.22.6 Postupy pro VFR lety

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

2.22.6.1 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:

- nastavit **kód A2000** (pokud nebylo službou ATS instruováno jinak) na odpovídací 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 RUZYNE 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);

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:

- 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 RUZYNE 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);

- 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 RUZYŇ 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 Přilety do místa v CTR Ruzyně mimo LKPR

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

Piloti musí:

- nastavit **kód A2000** (pokud nebylo službou ATS instruuováno jinak) na odpovídači SSR podle AIP ČR **ENR 1.6 para 2.4.5** (Kódy SSR);
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 RUZYŇ 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.**
- odevzdat hlášení o přistání některým z postupů uvedených v AIP ČR **ENR 1.2 para 2.1** (Hlášení o přistání). K telefonickému hlášení na **Ruzyně TWR** se použije číslo ☎ +420 220 374 048.

- 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 RUZYŇ 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** received, establish communication only. **Information about flight are not handed over.**

2.22.6.1.1.1 Short landing of VFR flights on RWY 30

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

Requirements:

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

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

2.22.6.1.1.2 Arrivals to destination in CTR Ruzyně outside LKPR

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

- establish communication on **FREQ of RUZYŇ 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.**
- handover the report of arrival in accordance with AIP CR **ENR 1.2 para 2.1** (Reports of arrival). Contact **Ruzyně TWR by telephone** ☎ +420 220 374 048.

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

Piloti musí:

- nebylo-li službou ATS stanoveno jinak, nastavit kód na odpovídači SSR podle AIP ČR **ENR 1.6 para 2.4.3** (Kódy SSR pro zvláštní účely);
- navázat spojení na **FREQ RUZYŇ 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;**
- odevzdat hlášení o přistání některým z postupů uvedených v AIP ČR **ENR 1.2 para 2.1** (Hlášení o přistání). K telefonickému hlášení na **Ruzyně TWR** se použije číslo ☎ **+420 220 374 048**.

2.22.6.2 Odlety**2.22.6.2.1 Odlety z LKPR**

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

Pokud není službou ATC instruíováno jinak, piloti musí:

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

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

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

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

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

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

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

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

Piloti musí:

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

2.22.6.2.2 Odlety z CTR Ruzyně mimo LKPR

Pokud není službou ATC instruíováno jinak, piloti musí:

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

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 CR **ENR 1.6 para 2.4.3** (SSR codes for special purposes);
- establish communication on **FREQ of RUZYŇ RADAR 118.310** in accordance with AIP CR **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** received, establish communication only. **Information about flight are not handed over;**
- handover the report of arrival in accordance with AIP CR **ENR 1.2 para 2.1** (Reports of arrival). Contact **Ruzyně TWR by telephone** ☎ **+420 220 374 048**.

2.22.6.2 Departures**2.22.6.2.1 Departures from LKPR**

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

Unless otherwise instructed by ATC, pilots shall:

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

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

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

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

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

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

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

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

Pilots shall:

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

2.22.6.2.2 Departures from CTR Ruzyně outside LKPR

Unless otherwise instructed by ATC, pilots shall:

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

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

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

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

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

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

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

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

Piloti musí:

- nastavit kód na odpovídači SSR podle AIP ČR **ENR 1.6 para 2.4.3** (Kódy SSR pro zvláštní účely);
- navázat spojení na FREQ **RUZYŇ TOWER 134.560** bezprostředně před vzletem;

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

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

2.22.6.3 Výcvikové lety

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

2.22.6.3.2 Z důvodu hustoty letového provozu jsou výcvikové lety omezeny.

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

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

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

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

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

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

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

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

Poznámka 1: MTWR Kbely lze kontaktovat telefonicky na čísle ☎ +420 973 333 121.

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

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

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

- hand over information about flight in accordance with AIP CR **ENR 1.2 para 1.10.2** (Handover of information about VFR flight);
- select SSR code 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).*

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

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

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

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

Pilots shall:

- select SSR code with respect to AIP ČR **ENR 1.6 para 2.4.3** (SSR codes for special purposes);
- establish communication on FREQ of **RUZYŇ TOWER 134.560** immediately prior to departure;

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

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

2.22.6.3 Training flights

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

2.22.6.3.2 Training flights are limited due to air traffic density.

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

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

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

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

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

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

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

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

Note 1: It is possible to contact MTWR Kbely on telephone number ☎ +420 973 333 121.

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

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

2.22.6.4.4 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.

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

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

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

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

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

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

2.22.6.6 Standardní vizuální příletové a odletové tratě na/z LKPR

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

2.22.6.4.4 Conditions of entry to CTR Ruzyně/MCTR Kbely:

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

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

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

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

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

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

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

2.22.6.6 Standard visual arrival and departure routes to/from LKPR

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

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

2.22.7 Seznam traťových bodů

2.22.7 Waypoint list

Seznam traťových bodů / Way-point list	
PR402	500217.81N 0140055.69E
PR403	495123.47N 0140933.64E
PR404	494002.98N 0143241.81E
PR405	501157.78N 0135031.95E
PR406	501839.63N 0135559.77E
PR407	502036.56N 0140228.19E
PR409	503347.47N 0144701.93E
PR411	495831.41N 0141551.73E
PR412	494254.74N 0144324.10E
PR511	495402.32N 0132855.38E
PR512	500438.03N 0135024.45E
PR513	501058.18N 0141123.04E
PR516	502231.71N 0143144.85E
PR517	501736.46N 0141508.94E
PR518	501304.78N 0141826.23E
PR521	500040.82N 0141349.41E
PR522	494857.20N 0145036.19E
PR523	500303.62N 0142147.30E
PR530	500811.56N 0143903.31E
PR531	501715.97N 0143232.54E
PR532	501243.82N 0143548.23E
PR571	495950.34N 0144759.29E
PR572	500422.85N 0144445.62E
PR573	495929.06N 0142814.97E
PR574	500401.02N 0142459.47E
PR619	500838.54N 0142202.32E
PR621	502157.50N 0140823.70E

Seznam traťových bodů / Way-point list	
PR622	502421.98N 0140554.70E
PR625	501019.35N 0142740.88E
PR626	495909.31N 0142949.09E
PR627	493653.31N 0144026.15E
PR631	501112.65N 0143040.40E
PR632	502432.94N 0141703.43E
PR633	501305.31N 0143701.03E
PR634	501344.10N 0134114.04E
PR635	495906.31N 0143938.94E
PR637	501540.64N 0144548.41E
PR707	495352.35N 0133321.70E
PR711	502310.48N 0143821.84E
PR712	501659.83N 0143132.01E
PR718	495040.66N 0142401.12E
PR719	495715.66N 0142050.47E
PR721	494540.80N 0145709.06E
PR722	495141.06N 0145325.50E
PR723	500410.21N 0144536.76E
PR740	495548.83N 0135745.19E
PR741	500450.89N 0135108.37E
PR742	500019.91N 0135427.10E
PR807	495150.53N 0141620.06E
PR808	494132.39N 0143718.21E
PR813	501150.08N 0140335.81E
PR814	500723.07N 0135825.68E
PR815	501349.78N 0135925.84E
PR816	502105.62N 0135853.88E
PR817	495806.00N 0135851.00E
PR818	502228.64N 0141015.62E
PR819	502555.18N 0143915.96E
PR840	501043.35N 0141522.30E
PR854	495722.39N 0140818.82E
PR855	495426.19N 0135258.78E
PR856	500734.46N 0143932.11E
PR858	502013.63N 0143027.42E
PR860	495720.79N 0143331.40E
PR861	501041.57N 0144858.68E
PR901	495144.09N 0141125.39E
PR902	495548.27N 0142357.81E
PR903	494354.82N 0144805.16E
PR904	494752.62N 0145246.80E
PR905	495717.86N 0144625.19E
PR906	495319.27N 0144143.75E
PR912	495714.58N 0143344.54E
PR913	495159.12N 0143140.39E
PR914	500822.30N 0142343.82E
PR915	500316.03N 0143413.90E
PR950	495050.03N 0145237.39E
PR951	500047.78N 0143916.88E
PR952	500643.30N 0142707.97E
PR953	495844.71N 0141747.75E
PR954	500556.00N 0140254.19E
PR956	500005.12N 0134830.62E
PR957	502213.53N 0142650.26E
PR958	501226.11N 0141519.54E
PR960	501041.95N 0135257.01E
PR961	501842.62N 0140215.30E
PR962	501442.39N 0135735.78E

2.22.8 RNAV standardní přístrojové odletové tratě (RNAV 2.22.8 RNAV Standard Instrument Departure Routes (RNAV
SID) SID)

(RNAV SID) RWY 24

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

Označení Designation	Trať / Track	Po vzletu / After take off		Poznámky / Remarks
		Stoupat do Climb to	Spojení Communication	
1	2	3	4	5
BALTU5A BALU FIVE ALPHA DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (240°) na / to PR402 (fly-by); točit doprava tratí / turn right track 321° na / to PR405 (fly-by); točit doleva tratí / turn left track 247° na / to BALTU.	5000 ft AMSL	Po pokynu kontaktujte When instructed contact PRAHA RADAR 120.530	Letadla pokračující po BALTU směrem na VARIK, OKG nebo RAPET a stoupající do FL 280 nebo vyšší, musí nejpozději nad těmito body dosáhnout FL 280. Aircraft proceeding after BALTU to VARIK, OKG or RAPET and climbing to FL 280 or higher, must reach FL 280 by these points.
DOBEN4A DOBEN FOUR ALPHA DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (240°) na / to PR402 (fly-by); točit doleva tratí / turn left track 223° na / to DOBEN.			Letadla pokračující po DOBEN na RUDAP a stoupající do FL 280 nebo vyšší, musí nejpozději nad tímto bodem dosáhnout FL 280. Aircraft proceeding after DOBEN to RUDAP and climbing to FL 280 or higher, must reach FL 280 by this point.
VENOX5A VENOX FIVE ALPHA DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (240°) na / to PR402 (fly-by); točit doprava tratí / turn right track 321° na / to PR405 (fly-by); točit doprava tratí / turn right track 023° na / to PR406 (fly-by); pokračovat tratí / continue on track 023° na / to VENOX.			
ARTUP5A ARTUP FIVE ALPHA DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (240°) na / to PR402 (fly-by); točit doprava tratí / turn right track 321° na / to PR405 (fly-by); točit doprava tratí / turn right track 023° na / to PR406 (fly-by); točit doprava tratí / turn right track 060° na / to PR407 (fly-by); pokračovat tratí / continue track 060° na / to BAGRU (fly-by); pokračovat tratí / continue track 060° na / to PR409 (fly-by); točit doleva tratí / turn left track 027° na / to ARTUP.			Na BAGRU očekávejte FL 140 nebo vyšší. BAGRU expect at FL 140 or above.
VOZ4A VOŽICE FOUR ALPHA DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (240°) na / to PR402 (fly-by); točit doleva tratí / turn left track 148° na / to PR403 (fly-by); točit doleva tratí / turn left track 122° na / to PR404 (fly-by); pokračovat tratí / continue on track 117° na / to VOZ VOR/DME.			
VENOX4M VENOX FOUR MIKE DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (240°); v / at 1700 ft AMSL točit doprava na / turn right to PR407 (fly-by); točit doprava tratí / turn right track 011° na / to VENOX.			Použitelné pouze pro vrtulová letadla v době / Only for propeller driven aircraft between 0500-2100 (0400-2000) UTC Minimální gradient stoupání / Minimum climb gradient 10% do / up to 3500 ft AMSL pro přestoupání / to overfly TRA GA Kladno 3. Pokud nejste schopni, oznamte ATC nejpozději před vstupem na dráhu / If unable advice ATC before entering the RWY at the latest.
ARTUP6M ARTUP SIX MIKE DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (240°); v / at 1700 ft AMSL točit doprava na / turn right to PR407 (fly-by); točit doprava tratí / turn right track 060° na / to BAGRU (fly-by); pokračovat tratí / continue track 060° na / to PR409 (fly-by); točit doleva tratí / turn left track 027° na / to ARTUP.			Použitelné pouze pro vrtulová letadla v době / Only for propeller driven aircraft between 0500-2100 (0400-2000) UTC Na BAGRU očekávejte FL 140 nebo vyšší. BAGRU expect at FL 140 or above. Minimální gradient stoupání / Minimum climb gradient 10% do / up to 3500 ft AMSL pro přestoupání / to overfly TRA GA Kladno 3. Pokud nejste schopni, oznamte ATC nejpozději před vstupem na dráhu / If unable advice ATC before entering the RWY at the latest.
VOZ5M VOŽICE FIVE MIKE DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (240°); v / at 1700 ft AMSL točit doleva na / turn left to PR411 (fly-by); točit doleva tratí / turn left track 126° na / to PR412 (fly-by); točit doprava tratí / turn right track 147° na / to VOZ VOR/DME.			Použitelné pouze pro vrtulová letadla v době / Only for propeller driven aircraft between 0500-2100 (0400-2000) UTC

STANDARD DEPARTURE
CHART - INSTRUMENT
(SID) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE
5000 FT

BEARINGS, TRACKS AND RADIALS ARE
ALTITUDES AND ELEVATIONS ARE IN
DISTANCES ARE IN

MAGNETIC
FEET
NM

PRAHA RADAR 120.530
PRAHA RADAR 127.580
RUZYNE RADAR 119.010
RUZYNE RADAR 118.310
SUPPLEMENTARY FREQ 136.080 (APP)
RUZYNE ATIS 122.160

RUZYNE DELIVERY 120.060
RUZYNE TOWER 134.560
SUPPLEMENTARY FREQ 118.110 (TWR)
RUZYNE GROUND 121.910
EMERGENCY FREQ 121.500

MSA OKL DVOR/DME



RNAV 1
GNSS or DME/DME
REQUIRED

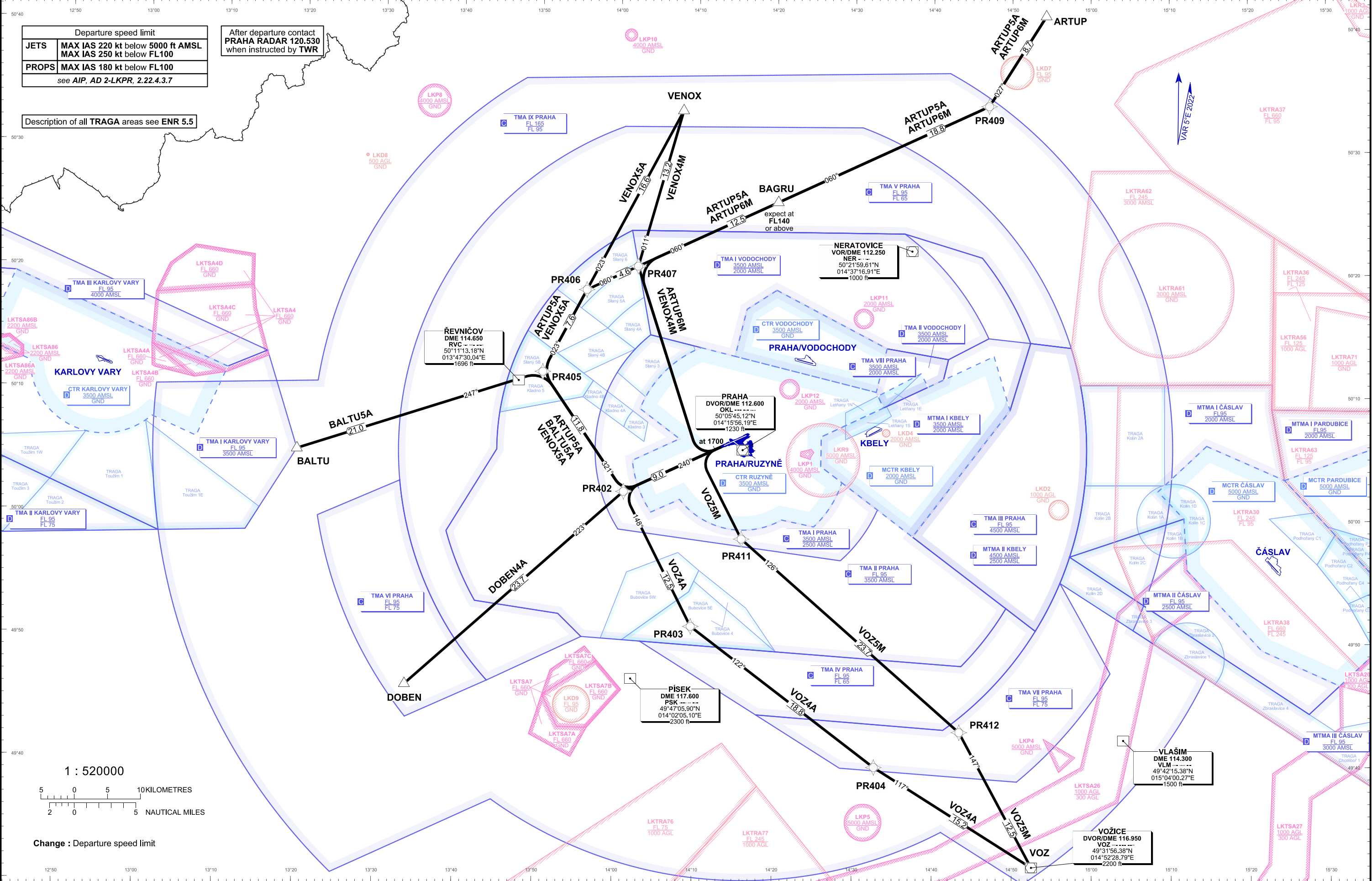
PRAHA/RUZYNE (LKPR)
RNAV RWY 24

ARTUP5A ARTUP6M BALTU5A DOBEN4A
VENOX4M VENOX5A VOZ4A VOZ5M

Departure speed limit	
JETS	MAX IAS 220 kt below 5000 ft AMSL MAX IAS 250 kt below FL100
PROPS	MAX IAS 180 kt below FL100
see AIP, AD 2-LKPR, 2.22.4.3.7	

After departure contact
PRAHA RADAR 120.530
when instructed by TWR

Description of all TRAGA areas see ENR 5.5



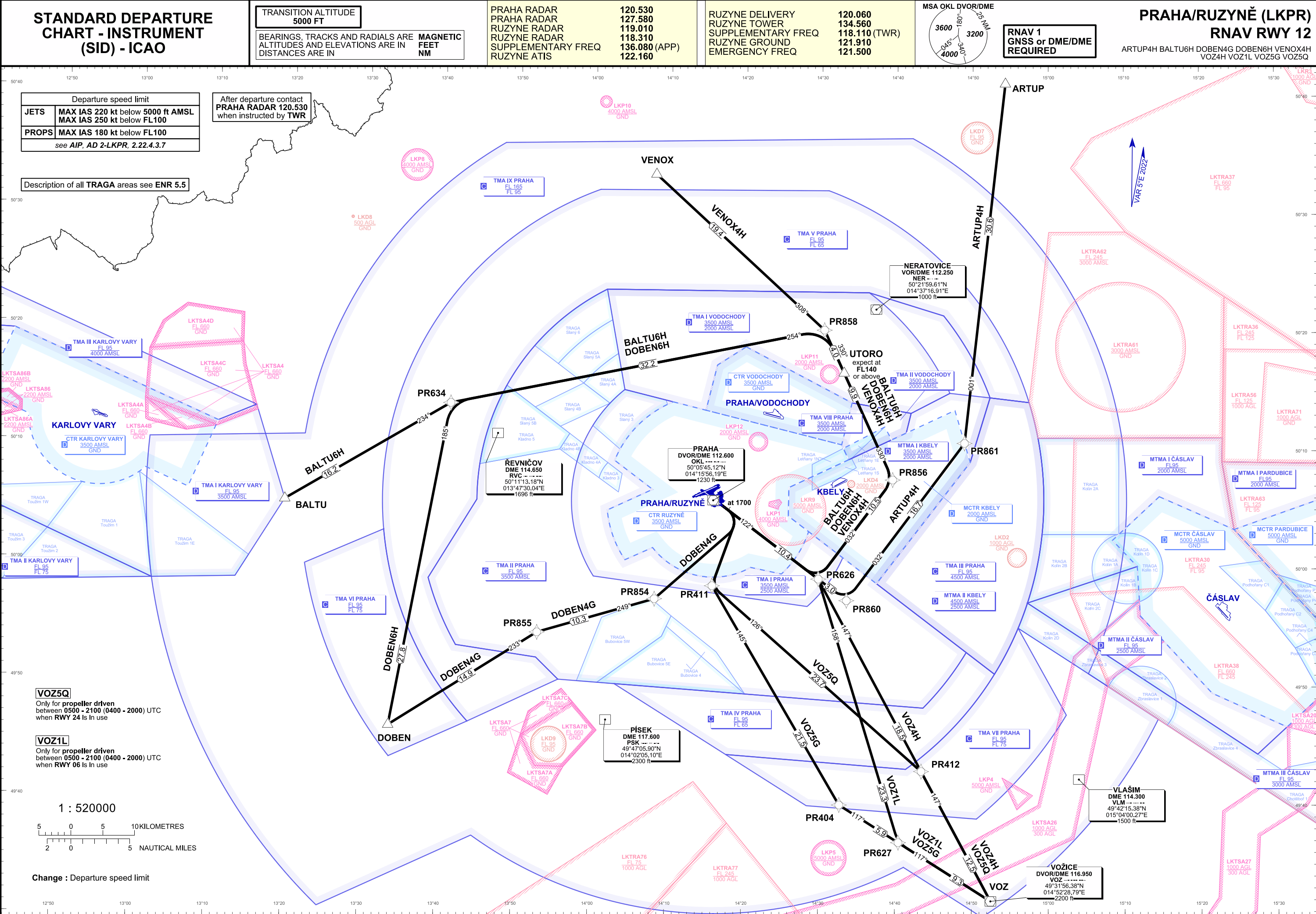
ARTUP5B ARTUP4N BALU4B DOBEN5B
VENOX4B VENOX5N VOZ4B VOZ5N

Description of all **TRAGA** areas see **ENR 5.5**

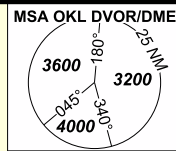


ARTUP5E BALU7D BALU8E DOBEN7D DOBEN8E
VENOX4E VENOX7D VOZ4E VOZ5D

Description of all TRAGA areas see ENR 5.5



PRAHA RADAR	120.530
PRAHA RADAR	127.580
RUZYNE RADAR	118.310
RUZYNE RADAR	119.010
SUPPLEMENTARY FREQ	136.080 (APP)
RUZYNE DELIVERY	120.060
RUZYNE TOWER	134.560
SUPPLEMENTARY FREQ	118.110 (TWR)
RUZYNE GROUND	121.910
RUZYNE ATIS	122.160
EMERGENCY FREQ	121.500



TRANSITION ALTITUDE
5000 FT



LKVO AD 2.1 SMĚROVACÍ ZNAČKA A NÁZEV LETIŠTĚ
LKVO AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME

LKVO - PRAHA/VODOCHODY

Neveřejné mezinárodní letiště
Private International Aerodrome

LKVO AD 2.2 ZEMĚPISNÉ A ADMINISTRATIVNÍ ÚDAJE O LETIŠTI
LKVO AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA

1	Zeměpisné souřadnice vztahného bodu letiště a jeho umístění ARP coordinates and site at AD	501300N 0142344E - viz / see LKVO AD 2.19
2	Směr a vzdálenost letiště od (města) Direction and distance from city	2 km SW od obce / from Odolena Voda
3	Nadmořská výška / vztažná teplota Elevation / Reference temperature	919 ft / 280 m / 22.5 °C (JUL)
4	MAG deklinace / Roční změna Magnetic Variation / Annual Change	4.82°E (2022) / 0.15°E
5	Provozovatel letiště Aerodrome operator	AERO Vodochody AEROSPACE a.s.
	Adresa Address	AERO Vodochody AEROSPACE a.s. U Letiště 374 250 70 Odolena Voda, Dolínky
	Telefon Telephone	+420 731 135 187 Handling - Objednávky letů a služeb / Handling - Flight and services requests + 420 255 762 615 ATC, TWR + 420 255 762 609 Meteo, Briefing + 420 770 318 199 Správa letiště / AD Administration + 420 255 763 200 Záchraná a požární služba / Rescue and Fire Fighting Service
	AFTN	LKVOYDYX
	E-mail adresa E-mail address	handling@aero.cz meteo@aero.cz
6	Povolený druh provozu (IFR/VFR) Type of Traffic permitted (IFR/VFR)	IFR/VFR
7	Poznámky Remarks	NIL

LKVO AD 2.3 PROVOZNÍ DOBY
LKVO AD 2.3 OPERATIONAL HOURS

1	Správa letiště AD Operator	MON - FRI 0630-1400 (0530 - 1300)
2	Celní a pasová služba Customs and immigration	Celní a pasové odbavení mimo Schengenský prostor v pracovních dnech na vyžádání 24 HR předem. Pro lety o víkendech a svátcích 48 HR předem. Udělování vstupních víz do ČR se neprovádí. Customs and immigration clearance outside "Schengen" countries is provided on working days O/R 24 HR in advance. Ask min 48 HR in advance for flights on weekends and public holidays. Visas are not granted.
3	Zdravotní a sanitární služba Health and sanitation	Nemocnice Bulovka, Praha 8 – 12,5 km, nemocnice Měšice – 8 km. Hospital Bulovka, Prague 8 – 12,5 km, hospital Měšice – 8 km.
4	Letištní letecká informační služba AIS Briefing Office	H24; Selfbriefing pomocí webového rozhraní IBS / via IBS system web interface (http://ibs.rlp.cz)
5	Ohlašovna letových provozních služeb (ARO) ATS Reporting Office (ARO)	H24; CARO Praha ☎ +420 220 372 735
6	Meteorologická služba MET Briefing Office	HX (nespecifikovaná provozní doba) na vyžádání koordinátora / (no specific working hours) on AD Coordinator request.
7	Letové provozní služby ATS	HX (nespecifikovaná provozní doba) na vyžádání koordinátora / (no specific working hours) on AD Coordinator request.
8	Plnění Fuelling	HX (nespecifikovaná provozní doba) na vyžádání koordinátora / (no specific working hours) on AD Coordinator request.
9	Odbavení letů Handling	HX (nespecifikovaná provozní doba) na vyžádání koordinátora / (no specific working hours) on AD Coordinator request.
10	Bezpečnostní složky Security	HX (nespecifikovaná provozní doba) na vyžádání koordinátora / (no specific working hours) on AD Coordinator request.
11	Odstraňování námrazy De-icing	NIL
12	Poznámky Remarks	NIL

LKVO AD 2.4 SLUŽBY A ZAŘÍZENÍ PRO POZEMNÍ ODBAVENÍ LETADEL
LKVO AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES

1	Zařízení pro odbavení nákladu Cargo-handling facilities	Vysokozdvíhový vozík, akumulátorové vozíky (pouze na vyžádání předem). Fork-lift truck, accumulator trucks (on request only).
2	Druhy paliv a olejů Fuel/oil types	Jet A-1, AVGAS 100LL
3	Zařízení pro plnění palivem/kapacita Fuelling facilities/capacity	1 x truck JET A-1, 12 000 l, 1 x truck AVGAS 100LL 2 900 l
4	Zařízení pro odstraňování námrazy De-icing facilities	NIL
5	Hangárovací prostor pro cizí letadla Hangar space for visiting aircraft	Na žádost e-mailem: handling@aero.cz On request via e-mail: handling@aero.cz
6	Opravnářské služby pro cizí letadla Repair facilities for visiting aircraft	NIL
7	Poznámky Remarks	Tahač letadel (pushback) - tažná kapacita 60 t MTOW (pro ověření kompatibility s daným typem letadla kontaktujte handling LKVO na handling@aero.cz). Aircraft tug (pushback) - towing capacity 60 t MTOW (to verify compatibility with a given aircraft type, please contact LKVO handling at handling@aero.cz).

LKVO AD 2.5 ZAŘÍZENÍ PRO CESTUJÍCÍ
LKVO AD 2.5 PASSENGER FACILITIES

1	Hotely Hotels	NIL (hotely v Praze / hotels in Prague)
2	Restaurace Restaurants	Nealkoholické nápoje, káva a čaj jsou dostupné v salonku / Soft drinks, coffee and tea available in aerodrome lounge. Ve městě Odolena Voda, Bodlák restaurant a pizzeria nebo Opera Restaurant / In the town Odolena Voda, Bodlák restaurant and pizzeria or Opera Restaurant.
3	Dopravní prostředky Transportation	autobusy – stanice Odolena Voda – závod; vlak – železniční stanice Úžice (3 km od letiště) public transport – bus stop Odolena Voda – závod (factory); train station Úžice – 3 km from aerodrome
4	Zdravotní služba Medical facilities	nemocnice / hospital Bulovka, Prague 8 – 12,5 km; nemocnice / hospital Měšice – 8 km
5	Banka a pošta Bank and Post Office	Banky / Banks: Praha, Kralupy nad Vltavou; Pošta / Post office: Odolena Voda
6	Cestovní kancelář Tourist Office	Praha, Kralupy n./ Vltavou
7	Poznámky Remarks	NIL

LKVO AD 2.6 ZÁCHRANNÉ A POŽÁRNÍ SLUŽBY
LKVO AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

1	Kategorie letiště pro účely záchranné a požární služby AD category for fire fighting	CAT 3, vyšší na vyžádání / higher on request (max CAT 7)
2	Vyprošťovací zařízení Rescue equipment	Zvedací vaky, hydraulické vyprošťovací zařízení Air bags, hydraulic rescue equipment
3	Možnosti odstranění nezpůsobilých letadel Capability for removal of disabled aircraft	Traktor – tahač, těžké nákladní vozidlo Tractor – towing vehicle, heavy truck vehicle
4	Poznámky Remarks	ZPS zaměřena na vyráběná a opravovaná letadla. Services to suit types of aircraft manufactured and overhauled.

LKVO AD 2.7 HODNOCENÍ A HLÁŠENÍ STAVU POVRCHU DRÁHY A SNĚHOVÝ PLÁN
LKVO AD 2.7 RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN

1	Typ(y) odklízecího zařízení Type(s) of clearing equipment	2 sněhové frézy, 3 zametače, 2 sněhové pluhy, 2 zametače - ofukovače 2 snow cutters, 3 sweepers, 2 snow ploughs, 2 sweepers - blowers
2	Priority odklizení Clearance priorities	RWY, TWY B, APRON WEST, TWY A, TWY C a / and TWY D
3	Použití materiálu pro úpravu povrchu pohybových ploch Use of material for movement area surface treatment	N/A
4	Speciálně upravené zimní dráhy Specially prepared winter runways	N/A
5	Poznámky Remarks	NIL

LKVO AD 2.8 ÚDAJE O ODBAVOVACÍCH PLOCHÁCH, POJEZDOVÝCH DRAHÁCH A UMÍSTĚNÍ KONTROLNÍCH BODŮ
LKVO AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA

1	Povrch a únosnost odbavovacích ploch Apron surface and strength	APN WEST	Asfalt / Asphalt	PCN 20/F/B/X/T
2	Šířka, povrch a únosnost pojezdových drah Taxiway width, surface and strength	TWY A TWY B TWY C TWY D TWY G TWY V TWY W	14.7 m Asfalt / Asphalt 13.9 m Asfalt / Asphalt 15.0 m Asfalt / Asphalt 16.0 m Asfalt / Asphalt 15.0 m Tráva / Grass 15.0 m Tráva / Grass 15.0 m Tráva / Grass	PCN 20/F/B/X/T PCN 20/F/B/X/T PCN 22/F/B/X/T PCN 22/F/B/X/T 5700 Kg / 1.25 MPa 5700 Kg / 1.25 MPa 5700 Kg / 1.25 MPa
3	Umístění a nadmořská výška kontrolních bodů pro nastavení výškoměru Altimeter checkpoint location and elevation	APN WEST	ELEV 896 ft / 273 m	PCN 25/R/B/X/T
4	Umístění kontrolních bodů VOR/INS VOR/INS checkpoints	NIL		
5	Poznámky Remarks	NIL		

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

1	Použité 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	Denní značky na všech RWY, TWY a vyčkávacích místech. Day marking on all RWYs, TWYs and holding positions.	
2	RWY a TWY – značky a světelné značení RWY and TWY markings and LGT	RWY:	Ukazatelé a návěsti, přibližovací světelné soustavy, postranní dráhová návěstidla, prahové příčky a koncová návěstidla RWY
		TWY:	Denní značení osových značek TWY a značek vyčkávacího místa, postranní návěstidla TWY
		RWY:	Indicators and signalling devices, approach lighting, runway edge lights, runway threshold wing bars and end lights
		TWY:	Day markings TWYs centre line and holding position, taxiway edge lights
3	Stop příčky Stop bars	NIL	
4	Poznámky Remarks	NIL	

LKVO AD 2.10 LETIŠTNÍ PŘEKÁŽKY
LKVO 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/lkvo-obstacles.zip

LKVO AD 2.11 POSKYTOVANÉ METEOROLOGICKÉ INFORMACE

LKVO AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED

1	Příslušná meteorologická služebna Associated MET Office	AERO Vodochody AEROSPACE a.s. U Letiště 374 250 70 Odolena Voda, Dolínek
2	Provozní doba MET služebna poskytující informace mimo provozní dobu Hours of service MET Office outside hours	HX (nespecifikovaná provozní doba) / (no specific working hours) O/R
3	Služebna odpovědná za přípravu předpovědí TAF Období platnosti, interval vydávání Office responsible for TAF preparation Periods of validity, interval of issuance	NIL
4	Druhy přístávacích předpovědí Interval vydávání Trend forecast Interval of issuance	NIL
5	Způsob poskytování briefingu/konzultace Briefing/consultation provided	TWR, informace jsou poskytovány v provozní době. TWR, information is provided during operational hours.
6	Letová dokumentace Používaný jazyk(y) Flight documentation Language(s) used	EN, CZ
7	Mapy a další informace k dispozici pro briefing nebo konzultaci Charts and other information available for briefing or consultation	METAR K dispozici jsou všechny základní druhy meteorologických materiálů. All basic types of meteorological materials are available.
8	Pomocné vybavení k dispozici pro poskytování informací Supplementary equipment available for providing information	Self-briefing terminal na pracovišti Handling. Self-briefing terminal at Handling.
9	Stanoviště ATS kterým jsou informace poskytovány ATS units provided with information	TWR, APP
10	Doplňující informace (omezení služby atd.) Additional information (limitation of service, etc.)	☎ + 420 255 762 609

LKVO AD 2.12 FYZIKÁLNÍ VLASTNOSTI DRAH

LKVO 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 Zvinění 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
10	105° GEO 100° MAG	2500 x 45	22/F/B/X/T Asfalt / Asphalt	501310.43N 0142243.00E 147 ft / 44.8 m	THR 880.2 ft / 268.28 m TDZ 269.88 m
28	285° GEO 280° MAG	2500 x 45	22/F/B/X/T Asfalt / Asphalt	501249.66N 0142444.88E 147 ft / 44.7 m	THR 915.4 ft / 279.01 m TDZ 278.92 m
11	105° GEO 100° MAG	1806 x 50	5700 Kg / 1.25 MPa Tráva / Grass	501301.90N 0142313.93E	THR 896.9 ft / 273.4 m
29	285° GEO 280° MAG	1806 x 50	5700 Kg / 1.25 MPa Tráva / Grass	501246.86N 0142441.97E	THR 914.4 ft / 278.7 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
10	0,2 % 268,5 m / 279,1 m	NIL	60 x 280	2620 x 280	240 x 90	NIL	NIL
28	0,2 % 279,1 m / 268,5 m	NIL	60 x 280	2620 x 280	190 x 90	NIL	NIL
11	0,2 % 272,5 m / 278,8 m	NIL	30 x 70	1866 x 70	NIL	NIL	NIL
29	0,2 % 278,8 m / 272,5 m	NIL	30 x 70	1866 x 70	NIL	NIL	NIL

LKVO AD 2.19 RADIONAVIGAČNÍ A PŘÍSTÁVACÍ ZAŘÍZENÍ

LKVO AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS

Druh zařízení Type of aid CAT ILS (VOR/ILS VAR)	ID	FREQ	Provozní doba Hours of operation	Zeměpisné souřadnice místa vysílací antény Position of transmitting antenna coordinates	ELEV vysílací antény DME Elevation of DME transmitting antenna	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5	6	7
LOC 28 ILS CAT I (4.82°E / 2022)	VO	110.750 MHz	H24	501312.17N 0142232.77E		280° MAG / 2.71 km k / to THR RWY 28 Hranice pokrytí LOC / LOC coverage range: 18 NM (33.5 km) v rozmezí / in scope $\pm 10^\circ$ 10 NM (18.5 km) v rozmezí / in scope $\pm 35^\circ$
GP 28		330.050 MHz	H24	501257.71N 0142430.99E		307° MAG / 0.33 km k / to THR RWY 28 Sestupový úhel / Glide path is 3° Referenční výška ILS je / ILS reference datum height is 55.74 ft
DME 28	VO	110.750 MHz (CH 44Y)	H24	501257.71N 0142430.99E	958 ft	Zařízení sdružené s / Equipment associated with ILS 28 Dosah / Range 25 NM
L 10	V (Máslovice)	416 kHz	H24	501312.78N 0142229.10E		280° MAG / 0.30 km k / to THR RWY 10 Dosah / Range 18 NM

LKVO AD 2.20 PRAVIDLA PRO MÍSTNÍ PROVOZ

2.20.1 AD je neveřejné mezinárodní letiště, které lze využívat pro lety dopravní, zkušební, ověřovací a výcvikové.

2.20.1.1 Vzhledem ke zkušebnímu provozu na letišti musí piloti provádějící plánovaný let do prostorů odpovědnosti ATS Vodochody, nebo na/z letiště Vodochody počítat s možným zdržením podle pokynů ATS. TWR VODOCHODY může kdykoli nařídít přerušení letu nebo opuštění CTR/TMA Vodochody s ohledem na potřeby zkušebnímu provozu.

2.20.2 O souhlas pro jednotlivé přelety / odlety se musí žádat handling prostřednictvím rezervačního formuláře dostupného na webových stránkách <https://www.vodochody-airport.cz/>, případně e-mailem nebo telefonem, viz kontakty.

2.20.3 Ke koordinaci místní letové činnosti (letové aktivity, vztahující se k opakovaným přistáním a vzletům, letným přistáním a vzletům a nízkým přiblížením nad RWY) se používá aplikace LARS (Local Activity Reservation System), přístupná prostřednictvím následující webové stránky <https://lars.rlp.cz>, viz 2.20.9 Místní letová činnost (MLČ).

2.20.4 Spouštění leteckých pohonných jednotek

2.20.4.1 Povolení ke spouštění leteckých pohonných jednotek uděluje stanoviště TWR, kromě případů spouštění pouze za účelem provedení motorové zkoušky. Při spouštění je vždy nutno postupovat podle pokynů řídicího odbavovací plochy.

2.20.5 Pojiždění

2.20.5.1 Vzhledem k uspořádání letiště jsou velitelé letadel žádáni, aby v případě potřeby zahřívání motoru mimo APN WEST, tuto skutečnost oznámili stanovišti TWR nejpozději společně s žádostí o pojiždění.

2.20.5.2 Velitelé letadel jsou žádáni, aby úmysl provést vzlet z křižovatky, nebo pojiždět zpět po dráze oznámili spolu s žádostí o pojiždění.

2.20.5.3 Od letadla, kterému je povolen vstup na dráhu, se očekává, že bude připraveno provést vzlet bez dalšího zdržení. Obdrží-li velitel letadla povolení vstoupit na dráhu, která je v používání, a není připraven ke vzletu, je povinen ihned tuto skutečnost oznámit stanovišti TWR před zahájením pohybu souvisejícího se vstupem na dráhu.

LKVO AD 2.20 LOCAL TRAFFIC REGULATIONS

2.20.1 The aerodrome (AD) is a non-public international airport that may be used for transport, test, verification and training flights.

2.20.1.1 Due to flight test operation at the airport, the pilots carrying out planned flights into ATS Vodochody airspace or to/from Vodochody Airport must always anticipate possible delays as instructed by ATS. TWR VODOCHODY can at any time order interruption of the flight or leaving CTR/TMA Vodochody respecting flight test needs.

2.20.2 Prior permission for individual arrivals / departures must be obtained from Handling through the reservation form on the website <https://www.vodochody-airport.cz/>, or alternatively by email or phone; see contact details.

2.20.3 The coordination of local flight activity (flight activity related to repetitive landings and take-offs, touch and go landings and low approaches over the RWY) is executed by means of the LARS (Local Activity Reservation System) application, which is accessible from the web <https://lars.rlp.cz>, see 2.20.9 Local flight activity (LFA).

2.20.4 Engine start up

2.20.4.1 Start-up clearance is issued by the TWR, except where the start-up is only for the purpose of an engine run up test. Engine start-up shall always be carried out in accordance with marshaller instructions.

2.20.5 Taxiing

2.20.5.1 Due to the airport layout, pilots-in-command are requested to inform the TWR in case of need to warm up the engine outside APN WEST, no later than when requesting taxi clearance.

2.20.5.2 Aircraft pilots-in-command are requested to inform the TWR of their intention to take off from an intersection or to backtrack on the runway, no later than when requesting taxi clearance.

2.20.5.3 Aircraft cleared to enter the runway are expected to be ready for take off. If the pilot-in-command receives clearance to enter active runway but is not ready for take off, they must immediately inform the TWR before initiating any movement related to runway entry.

2.20.6 Navádění a parkování letadel na odbavovací ploše

2.20.6.1 TWR vždy informuje velitele letadla o přiděleném stání, nebo navádění řídicím odbavovací plochy na APN WEST.

2.20.6.2 Zavedení letadla na přidělené stání může provést velitel letadla samostatně, případně dle pokynů řídicího odbavovací plochy. Při parkování letadel kódového písmene B a C je služba řízení na odbavovací ploše poskytována vždy.

2.20.6.3 Je-li poskytována služba řízení odbavovací plochy, velitel letadla je povinen se řídit pokyny řídicího odbavovací plochy při pojiždění po APN WEST a vjezdu na stání. Velitel letadla je povinen oznámit stanovišti TWR řídicího odbavovací plochy v dohledu. V případě, že velitel letadla nemá řídicího odbavovací plochy v dohledu, nesmí pojiždět po APN WEST.

2.20.6.4 Služba řízení letadel na odbavovací ploše při výjezdu ze stání se poskytuje pouze na vyžádání. Při výjezdu letadel kódového písmene B a C je služba řízení na odbavovací ploše poskytována vždy.

2.20.6.5 Není-li poskytována služba řízení odbavovací plochy, velitel letadla odpovídá za zabránění střetnutí s jinými letadly, vozidly, osobami nebo předměty při pojiždění po APN WEST a vjezdu/výjezdu na/ze stání.

2.20.6.6 V případě provozní potřeby může být použit alternativní způsob stání letadel. Řídicí odbavovací plochy navádí letadla na stání tak, aby byla dodržena minimální bezpečná vzdálenost. Při použití tohoto způsobu stání letadel mají pokyny řídicího odbavovací plochy přednost před vyznačeným vodorovným značením a velitel letadla se musí důsledně řídit jeho pokyny.

2.20.7 Pravidla pro využití RWY 11/29 (tráva)

2.20.7.1 Je zakázáno vydat povolení k přistání / ke vzletu současně na RWY 10/28 a RWY 11/29 (travnatou).

2.20.7.2 Je možné udělit povolení k přistání nebo ke vzletu z RWY 11/29, pokud je RWY 10/28 obsazená a opačně.

2.20.7.3 Pro uplatňování rozstupů dle kategorií turbulence v úplavu se RWY 10/28 a RWY 11/29 považují za totožné.

2.20.7.4 Při přistání/vzletu na dráhu 10/28 se nesmí žádné letadlo nacházet na TWY V nebo TWY W.

2.20.7.5 Travnatou RWY 11/29 nelze využívat v noci.

2.20.7.6 Je zakázáno používat RWY 11/29 pro lety IFR.

2.20.7.7 Po přistání na RWY 11/29 je pilot povinen zůstat na této dráze dokud nedostane povolení ke vstupu na TWY V nebo TWY W.

2.20.7.8 Je povoleno provést přístrojové přiblížení na RWY 10/28 a poté provést vybočení nebo přiblížení okružem na RWY 11/29 za VFR.

2.20.8 LKRMZ2 VODOCHODY

2.20.8.1 Provoz letadel v LKRMZ2 Vodochody, v době deaktivace CTR/TMA Vodochody, bez funkční radiostanice není povolen.

2.20.8.2 V době aktivace LKRMZ2 Vodochody nejsou poskytovány informace známému provozu ani služba AFIS, probíhá pouze komunikace vzduch – vzduch na FREQ 133.080 (VODOCHODY VĚŽ).

2.20.8.3 Letadlo musí hlásit na FREQ 133.080 svou polohu, nadmořskou výšku a zamýšlenou letovou nebo pozemní činnost způsobem a v rozsahu, který je uveden dále. Jiná letadla, nacházející se v LKRMZ2 Vodochody, musí být na poslechu na FREQ 133.080 a musí využít těchto informací k vyhnutí se srážkám. Letadla musí hlásit:

- a) Odlétávající letadla z LKVO předem schválená provozovatelem letiště
 - i) zahájení pojiždění a činnost po vzletu;
 - ii) úmysl křížovat dráhu nebo pojiždět zpět po dráze;
 - iii) vstup na dráhu;

2.20.6 Guidance and parking of aircraft on the apron

2.20.6.1 TWR always informs the pilot-in-command of the assigned stand, or whether marshaller guidance will be provided on the APN WEST.

2.20.6.2 The aircraft may taxi to its assigned stand by the pilot-in-command independently and, or with the marshaller guidance. When aircraft of code letter B and C are being parked, marshaller guidance is always provided.

2.20.6.3 If the marshaller guidance is provided, the pilot-in-command is obliged to follow the instructions of the marshaller while taxiing on APN WEST and when entering the assigned stand. The pilot-in-command is obliged to report the marshaller in sight. If the marshaller is not in sight, the pilot-in-command shall not taxi on APN WEST.

2.20.6.4 The apron marshaller guidance for aircraft leaving the stand will be provided on request only. When aircraft of code letter B and C is leaving the apron, marshaller guidance is always provided.

2.20.6.5 If the marshaller guidance is not provided, the pilot-in-command shall assume full responsibility for avoiding collision with other aircraft, vehicles, persons or objects when taxiing on the APN WEST and when entering/exiting to/from the stand.

2.20.6.6 In case of operational need, an alternative method of aircraft standing may be used. The marshaller guides the aircraft to maintain a minimum safety distance. When this method of aircraft standing is used the marshaller instructions have priority over the horizontal marking and the pilot-in-command must strictly follow his instructions.

2.20.7 Regulations for the use of RWY 11/29 (grass)

2.20.7.1 It is prohibited to issue a clearance for landing on / take-off from RWY 10/28 and RWY 11/29 (grass) simultaneously.

2.20.7.2 It is possible to issue a clearance for landing on / take-off from RWY 11/29 when the RWY 10/28 is occupied and reversely.

2.20.7.3 RWY 10/28 and RWY 11/29 are considered to be the same for applying the separation according to a wake turbulence category.

2.20.7.4 When landing on / departing from RWY 10/28 no aircraft shall be on TWY V or TWY W.

2.20.7.5 The grass RWY 11/29 shall not be used at night.

2.20.7.6 It is prohibited to use RWY 11/29 for IFR flights.

2.20.7.7 After landing on RWY 11/29, the pilot is obliged to remain on the RWY until cleared to enter TWY V or TWY W.

2.20.7.8 It is allowed to perform an instrument approach to RWY 10/28 and then to make a turn or circling approach to RWY 11/29 as VFR.

2.20.8 LKRMZ2 VODOCHODY

2.20.8.1 Operation of aircraft at LKRMZ2 Vodochody without a functional radio station is not permitted.

2.20.8.2 During the activation of LKRMZ2 Vodochody, no information to known traffic or AFIS service is provided; only air-to-air communication takes place on FREQ 133.080 (VODOCHODY TOWER).

2.20.8.3 The aircraft must report its position, altitude, and intended flight or ground activity on FREQ 133.080 in the manner and to the extent specified below. Other aircraft operating in LKRMZ2 Vodochody shall monitor FREQ 133.080 and use this information to avoid collisions. Aircraft must report:

- a) Aircraft departing from LKVO approved by the airport operator
 - i) commencement of taxi and activities after take off;
 - ii) intention to cross the runway or backtrack the runway;
 - iii) runway entry;