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

LKPR - PRAHA/Ruzyně

Veřejné mezinárodní letiště
Public International Aerodrome

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

1	*Zeměpisné souřadnice vztažného bodu letiště a jeho umístění* *ARP coordinates and site at AD*	500603N 0141536E - RWY 12/30 - 1936 m od / from THR RWY 30
2	*Směr a vzdálenost letiště od (města)* *Direction and distance from city*	277° GEO - 10 km Pražský hrad 277° GEO - 10 km Prague castle
3	*Nadmořská výška / vztažná teplota / průměrná nejnižší teplota* *Elevation / Reference temperature / Mean low temperature*	1234 ft / 376 m / 25.8 °C (JUL) / -1.6 °C (JAN)
4	*MAG deklinace / Roční změna* *Magnetic Variation / Annual Change*	5°E (2022) / 0.17°E
5	*Provozovatel letiště* *Aerodrome operator*	Letiště Praha, a.s. / Prague Airport
	Adresa *Address*	K Letišti 6/1019 160 08 Praha 6, Ruzyně
	Telefon *Telephone*	+420 220 111 111 +420 220 115 890
	Telefax	+420 235 350 922
	AFTN	LKPRYDYX
	E-mail adresa *E-mail address*	LKPR@prg.aero
6	*Povolený druh provozu (IFR/VFR)* *Type of Traffic permitted (IFR/VFR)*	IFR/VFR
7	*Poznámky* *Remarks*	NIL

LKPR AD 2.3 PROVOZNÍ DOBY
LKPR AD 2.3 OPERATIONAL HOURS

1	*Správa letiště* *AD Operator*	H 24		
2	*Celní a pasová služba* *Customs and immigration*	H 24		
3	*Zdravotní a sanitární služba* *Health and sanitation*	První pomoc / First Aid Treatment	H 24	
		Zdravotní středisko / Health Center	MON - THU FRI	0600 - 1400 (0500 - 1300) 0600 - 1300 (0500 - 1200)
		Hyg.-epid. stanice / Epidemiol. Center	MON - FRI	0600 - 1400 (0500 - 1300)
4	*Letištní letecká informační služba* *AIS Briefing Office*	H 24		
5	*Ohlašovna letových provozních služeb (ARO)* *ATS Reporting Office (ARO)*	Technický blok / Technical building (TWR)	H 24	
6	*Meteorologická služebna* *MET Briefing Office*	Technický blok / Technical building (TWR)	H 24	
7	*Letové provozní služby* *ATS*	H 24		
8	*Plnění* *Fuelling*	Czech Airlines Handling, a.s.	H 24	
		L.M. Czech Republic s.r.o.	H 24	
		ORLEN Aviation sp. z o.o.	H 24	
9	*Odbavení letů* *Handling*	H 24		
10	*Bezpečnostní složky* *Security*	H 24		
11	*Odstraňování námrazy* *De-icing*	H 24		
12	*Poznámky* *Remarks*	NIL		

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

1	*Zařízení pro odbavení nákladu* *Cargo-handling facilities*	Vysokozdvižné vozíky / Fork−lift trucks (1,2 t; 2 t; 2,5 t; 4,5 t; 12 t), nůžkové nakladače / Scissor lifts (14 t), stavěcí plošiny / Build−Up Stations (7 t), pásové nakladače / Conveyor−Belt Loaders (9m / nosnost / lifting capacity 200 kg), paletové nakladače / Pallet Loaders (7 t; 14 t), kontejnerové nakladače / Container Loaders (3,5 t; 7 t; 14 t), kontejnerové a paletové vozíky / Container/Pallet Dollys, vlečné vozíky / Baggage Cargo Carts, tahače / Towbar Aircraft Tractors (do / up to 550 t).
2	*Druhy paliv a olejů* *Fuel/oil types*	Palivo / Fuel: Turbo Fuel JET A-1, AVGAS 100 LL Olej / Oil: NIL
3	*Zařízení pro plnění palivem/ kapacita* *Fuelling facilities/ capacity*	***Letecký benzín*** / ***Aviation Gasoline***: **L.M. Czech Republic**: autocisterna / tank truck 1 x 2500 l, nádrž / tank 50 000 l. ***Letecký petrolej*** / ***Aviation Kerosene***: **L.M. Czech Republic**: autocisterny / tank trucks 2 x 60 000 l, 7 x 40 000 l. **Czech Airlines Handling**: autocisterny / tank trucks 4 x 40 000 l, 3 x 55 000 l, 1 x 35 000 l, 1 x 44 000 l, 1 x 48 000 l. ORLEN Aviation: autocisterny / tank trucks 2 x 63 000 l, 3 x 40 000 l, 1 x 38 000 l. *Bližší informace* / *Detailed information*: **Czech Airlines Handling, a.s.**, K Letišti 1040/10, 161 00 Praha 6, Czech Republic, ☎ +420 725 572 346, ✉ refuelling.box@prg.aero, Dispečink plnění / fuelling: ☎ +420 220 114 926, ☎ +420 725 523 697 **L.M. Czech Republic s.r.o.**, Aviatická 1092/8, 161 00 Praha 6, Czech Republic, ☎ +420 220 113 955, Dispečink plnění / fuelling: ☎ +420 220 113 617, ☎ +420 602 490 403, ✉ ops@prgfuel.cz **ORLEN Aviation sp. z o.o.**, odštěpný závod, Milevská 2095/5, Krč, 140 00 Praha 4, Czech Republic, Dispečink plnění / fuelling: ☎ +420 736 508 156, ✉ oaviprg@orlen.pl
4	*Zařízení pro odstraňování námrazy* *De-icing facilities*	*Typ zařízení* / *Type of facility*: *Kapacita (odmrazovací kapalina / voda)* / *Capacity (de-icing fluid / water)* 1 x Vestergaard Elefant Beta 4300 / 4000 l, 1 x Vestergaard Elefant Beta 4500 / 3500 l, 2 x Vestergaard Elefant Beta 3500 / 4500 l, 2 x Vestergaard Elefant Beta 4000 / 4500 l, 1 x Safeaero SDI 218 3900 / 3000 l, 1 x Safeaero S 220 4000 / 3400 l, 2 x Safeaero S 220 4000 / 3600 l.
5	*Hangárovací prostor pro cizí letadla* *Hangar space for visiting aircraft*	**Bell Textron Prague, a.s.** ☎ +420 234 624 413, 🖷 +420 234 624 412, ✉ prague.handling@bh.com, FREQ 131,480. **ABS Jets** - hangáry / hangars C a / and N pro letadla do velikosti / for aircraft up to size of B737 a / and A320 kontakty / contacts: ABS Jets, a.s., ☎ +420 220 112 111, ☎ +420 725 747 997, 🖷 +420 220 111 418, Sita: PRGAJXH, ✉ handling@absjets.cz **Czech Airlines Technics, a.s**: hangár / hangar F ACFT typu / type A318/319/320/321, B737, B757/767, ATR 42/72. Kontakty / Contacts: ☎+420 220 116 505 , 🖷 +420 220 114 357, ✉ mcc.box@csatechnics.com, Sita: PRGMMOK
6	*Opravářské služby pro cizí letadla* *Repair facilities for visiting aircraft*	**ABS−Jets**: Veškeré opravy (i záruční) letadel typu / All kinds of repairs (incl. guaranty repair) of the aircraft Embraer 135 RJ / Legacy 600 do úrovně 72 měsíční prohlídky (včetně prohlídky C−check (48 měsíční)) / up to the level of 72 months check (including C−check (48M check)), Embraer Phenom P300 a / and P100 do úrovně I−IV a C−check, výměny motorů, prodej náhradních dílů / up to level I−IV and C−check, engine change performance, spare parts sale; veškeré opravy letadel / all kind of repairs of the aircraft Cessna Citation Bravo do úrovně / up to the level I-IV; traťová údržba letadel / line maintenance of the aircraft Bombardier Learjet 60 XR. Komplexní mytí interiérů a exteriérů letadel do velikosti / Complex aircraft washing and clearing (interior and exterior) up to the size of Gulfstream G550. Bližší informace / For more information contact: ABS Jets AOG desk: ☎ +420 725 529 489, 🖷 + 420 220 225 545, ✉ engineering@absjets.cz **Czech Airlines Technics, a.s.**: Servis letadel typu / Service airplanes of type A318/319/320/321 (CFM56&V2500) (Line&Base Maintenance), B737CL & NG (Line&Base Maintenance), ATR42/72 (Line&Base Maintenance), B757/767 (Line Maintenance), A330 (Line Maintenance), ERJ 170/190 (Line Maintenance). Kontakty / Contacts: ☎ +420 220 116 505, 🖷 +420 220 114 357, ✉ mcc.box@csatechnics.com, Sita: PRGMMOK
7	*Poznámky* *Remarks*	***Asistence osobám se zdravotním postižením*** / ***Assistance to persons with reduced mobility*** Kontakty na dicpečink / Contacts to dispatching centre (H 24) ☎ +420 220 111 220, 🖷 +420 220 111 222, Sita: PRGWC7X, ✉ prm@prg.aero Letecký dopravce je povinen poskytovat informace o přepravě osob se zdravotním postižením nejpozději 36 hodin před zveřejněným časem odletu / Air carrier is obliged to provide information about transport of person with reduced mobility 36 hours before scheduled time of departure at the latest. ***Handlingoví agenti na letišti PRAHA/Ruzyně*** / ***Handling agents for PRAHA/Ruzyně Airport*** **Czech Airlines Handling, a.s.** (pro všechny lety / for all flights) ☎ +420 220 111 629, ☎ +420 220 113 445, 🖷 +420 220 111 626, ✉ handling@prg.aero, Sita: PRGKO7X, Sita: PRGKD7X, FREQ: 131.955, 🌐 www.czechairlineshandling.com. **Menzies Aviation (Czech), s.r.o.** (pro všechny lety / for all flights) ☎ +420 220 113 171, ☎ +420 220 114 617, 🖷 +420 235 360 001, 🖷 +420 220 561 787, AFTN: LKPRAHDP, Sita: PRGOPXH, Sita: PRGKKXH, ✉ operations@menziesaviation.com, FREQ: 131.455. **Czech GH, s.r.o** (pro všechny lety / for all flights) ☎ +420 220 113 171, ☎ +420 220 114 617, ☎ ,+420 220 113 986, 🖷 +420 235 360 001, 🖷 +420 220 561 787, AFTN: LKPRAHDP, Sita: PRGKKXH, ✉ operations@menziesaviation.com, ✉ prg.gahandling@czechgh.cz, FREQ: 131.455. **Bell Textron Prague, a.s.** - Executive Aircraft Handling (pro lety všeobecného letectví / for general aviation flights) ☎ +420 234 624 413, 🖷 +420 234 624 412, ✉ prague.handling@bh.com, FREQ: 131.480. **ABS Jets, a.s. − Business Aviation Handling** (pro lety všeobecného letectví / for general aviation flights) (+420 220 112 111, ☎ +420 725 747 997, 🖷 +420 220 111 418, Sita: PRGAJXH, ✉ handling@absjets.cz, FREQ: 131.425 MHz.

7	*Poznámky* *Remarks*	**Time Air, s.r.o. − Business Aviation Handling** (pro lety všeobecného letectví / for GA and business flights) ☎ +420 725 936 010, ☎ +420 724 182 341, ✉ handling@timeair.cz, FREQ: 131.880 - místnost pro posádky / crew room facility

LKPR AD 2.5 ZAŘÍZENÍ PRO CESTUJÍCÍ
LKPR AD 2.5 PASSENGER FACILITIES

1	*Hotely* *Hotels*	Holiday Inn Prague Airport, Ramada Airport Hotel Prague, Courtyard by Marriott Prague Airport. Ubytovací služby cestovních kanceláří v budovách terminálů / Accommodation service of travel agencies in buildings of terminals 1, 2 a / and 3.
2	*Restaurace* *Restaurants*	V budovách terminálů / In buildings of terminal 1 a / and 2.
3	*Dopravní prostředky* *Transportation*	Půjčovny automobilů, autobusy městské hromadné dopravy, taxi včetně mikrobusů taxi, pravidelná přeprava autobusy a individuální přeprava automobily. Rent a car, public transport, taxi including taxi minibuses, regular transport by bus and individual transport by car.
4	*Zdravotní služba* *Medical facilities*	První pomoc a zdravotní středisko na letišti / First aid treatment and health centre at the airport (viz. / see **LKPR AD 2.3**), nemocnice ve městě / hospitals in the city.
5	*Banka a pošta* *Bank and Post Office*	Ve městě. Na letišti pouze bankomaty a směnárny. / In the city. At the airport only ATMs and exchange offices.
6	*Cestovní kancelář* *Tourist Office*	Terminál / Terminal 1 a / and 2. Ve městě / In the town.
7	*Poznámky* *Remarks*	NIL

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

1	*Kategorie letiště pro účely záchranné a požární služby* *AD category for fire fighting*	CAT 10
2	*Vyprošťovací zařízení* *Rescue equipment*	Dle / According to ICAO Annex 14
3	*Možnosti odstranění nezpůsobilých letadel* *Capability for removal of disabled aircraft*	Určeno letištním koordinátorem činností pro odstraňování letadel neschopných pohybu.Kontakt přes dispečink Hasičského záchranného sboru nebo / Designated Aircraft Recovery Coordinator − contact through the ARFS operation centre or ☎+420 724 145 411. Přemístění − v závislosti na typu letadla / Moving − depending on the type of an AC. Základní možnosti / Basic possibilities: – 2 jednonápravové hlavní podvozky a příďový podvozek / one−axle main gears and nose gear – 1 vícenápravový podvozek / multiple−axle gear Zvedání − všechny typy letadel jeřábovou technikou (zajišťuje externí společnost). Pomocí vaků v závislosti na typu letadla / Lifting − All AC types by crane (provided by external company). Depend on the type of an AC by lifting bags. Seznam prostředků pro odstraňování letadel neschopných pohybu na vyžádání / List of recovery equipment on request.
4	*Poznámky* *Remarks*	NIL

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

1	*Typ(y) odklízecího zařízení* *Type(s) of clearing equipment*	22 zametačů−odfukovačů / sweepers−blowers, 6 sněhových fréz / snow cutters, 5 letištních postřikovačů / airfield sprinklers, 2 tryskové odfukovače / snow jet−blowers, 9 traktorových zametačů / tractor sweepers, 4 traktory s Y−radlicí / tractors with Y−snowplough blade.
2	*Priority odklízení* *Clearance priorities*	1) Hlavní RWY v používání, hlavní TWYs spojující RWY v používání s odbavovací plochou SEVER, odbavovací plocha SEVER − minimální množství stání + TWYs, místa pro odmrazování letadel / Main RWY in use, main TWYs connecting RWY in use with apron NORTH, apron NORTH − minimum number of stands + TWYs, de−icing areas; 2) Výjezdové prostory ze stanic Hasičské záchranné služby, depo autocisteren LPH, přístupy k zařízením Letecké meteorologické služby a radionavigačním zařízením náležícím k RWY v používání, hlavní trasy pro přetah letadel / Exit areas from Fire Fighting Rescue Service stations, fuelling tank trucks depot, entries to equipment of Aeronautical Meteorological Service and radio−navigation aids related to RWY in use, main routes for aircraft towing 3) Druhá / Second RWY; 4) Odbavovací plochy v areálu JIH a VÝCHOD / Aprons in areas SOUTH and EAST; 5) Ostatní plochy Odbavovací plochy SEVER / Other areas of apron NORTH; 6) Odbavovací plocha Bell, zbylá odbavovací stání v areálu JIH a VÝCHOD, ostatní trasy pro přetah letadel / Apron Bell, remaining stands in areas SOUTH and EAST, other routes for aircraft towing; 7) Ostatní části pohybové plochy, odstavné a manipulační plochy, ostatní zařízení Letecké meteorologické služby a radionavigační zařízení / Other parts of movement area, parking and manipulation areas, other equipment of Aeronautical Meteorological Service and radio−navigation aids.

3	*Použití materiálu pro úpravu povrchu pohybových ploch* *Use of material for movement area surface treatment*	K odmrazování/protinámrazovému ošetření pohybové plochy se používá octan draselný v kapalném skupenství (KAC) nebo octan sodný v pevném skupenství (NAAC). Potassium acetate in liquid state (KAC) or sodium acetate in solid state (NAAC) is used for de−icing or anti−freeze treatment of movement area.
4	*Speciálně upravené zimní dráhy* *Specially prepared winter runways*	N/A
5	*Poznámky* *Remarks*	NIL

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

1	*Povrch a únosnost odbavovacích ploch* *Apron surface and strength*	APN **SEVER** / **NORTH** beton/asfaltový beton / concrete/asphaltic concrete PCN 68/R(F)/B/X/T APN **JIH** / **SOUTH** beton/asfaltový beton / concrete/asphaltic concrete PCN 65/R(F)/B/X/T APN **BELL** asfaltový beton / asphaltic concrete PCN 20/R/B/X/T APN **VÝCHOD** / **EAST** beton / concrete PCN 68/R/C/X/T
2	*Šířka, povrch a únosnost pojezdových drah* *Taxiway width, surface and strength*	*Šířka* / *Width*: 22.5 m (TWY P a / and TWY Q mezi / between TWY L a / and TWY Q5 40 m) *Povrch* / *Surface*: beton a asfaltový beton / concrete and asphaltic concrete *Únosnost* / *Strength*: TWY L, L1 PCN 50/F/D/X/T TWY P a / and TWY Q mezi / between TWY L a / and TWY Q1 PCN 40/F/D/X/T ostatní / others PCN 60/R/B/X/T
3	*Umístění a nadmořská výška kontrolních bodů pro nastavení výškoměru* *Altimeter checkpoint location and elevation*	APN **SEVER** / **NORTH**: ELEV 1171 ft / 357 m APN **JIH** / **SOUTH**: S1 - S9 ELEV 1197 ft / 365 m S14 - S17 ELEV 1191 ft / 363 m S19 - S26 ELEV 1201 ft / 366 m APN **VÝCHOD** / **EAST**: ELEV 1171 ft / 357 m
4	*Umístění kontrolních bodů VOR/INS* *VOR/INS checkpoints*	Kontrolní body VOR / VOR checkpoints: NIL Koordináty INS / INS coordinates: viz mapa letiště / see AD Chart
5	*Poznámky* *Remarks*	NIL

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

1	*Použité značení stání letadel, pojezdové vodící značky a znaky vizuální naváděcí/ parkovací systém pro jednotlivá stání letadel* *Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines and marks visual docking/parking guidance system of aircraft stands*	Značení stání letadel na všech odbavovacích plochách. Prosvětlené příkazové a informační znaky. / Aircraft stand markings at all aprons. Illuminated mandatory instruction and information signs. Vizuální naváděcí systém / The Visual Docking Guidance System (VDGS) na stáních letadel č. / on aircraft stands Nr. 1, 1A, 1B, 3, 3A, 3B, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 14, 14A, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 22, 22A, 22B, 23, 24, 24A, 24B, 26, 27,2 8, 29, 30, 31 další informace viz. / for the next information see **LKPR AD 2.20 para 3**
2	*RWY a TWY - značky a světelné značení* *RWY and TWY markings and LGT*	**RWY** ***Značení*** / ***Markings***: Poznávací, osové, prahové, zaměřovacího bodu, dotykového pásma, postranní dráhové / Designation, centre line, THR, aiming point, touchdown zone, side stripe. ***Světelné značení*** / ***Lights***: Postranní dráhová návěstidla, prahová návěstidla, koncová návěstidla / RWY edge, RWY THR, RWY end - RWY 24, RWY06, RWY 12, RWY 30; vnější prahové polopříčky / THR wing bars - RWY 24 a / and RWY 30; osová návěstidla / RWY centre line - RWY 24 a / and RWY 06; návěstidla dotykové zóny / RWY touchdown zone - RWY 24; ochranná návěstidla / RWY guard lights - RWY 06 a / and RWY 24 před křižovatkou s / in front of intersection with RWY12; RETILS (Rapid Exit Taxiway Indicator Lights) na / on RWY 24 pro / for TWY D a na / and on RWY 06 pro / for TWY L a / and TWY J. **TWY** ***Značení*** / ***Markings***: Osové, postranní, vyčkávacího místa RWY na všech křížení TWY/RWY, mezilehlého vyčkávacího místa, příkazové, informační a výstražné / Centre line, side strip, RWY holding positions on all intersection of TWY/RWY, intermediate holding positions, command, information and warning. ***Světelné značení*** / ***Lights***: Osová návěstidla na / Centre line lights on TWY A, A1, B, B1, B2, C, D, E, F, G (v úseku mezi / in segment between TWY B a / and TWY F), H, H1, J, L (v úseku mezi / in segment between RWY 06/24 a / and TWY F a v úseku mezi / and in segment between TWY Q a vyčkávacím místem / and a holding point CAT I před / in front of THR RWY 30), L1, Q (v úseku mezi / in segment between TWY Q2 a výjezdem ze stání / and stand exit S19), R, Z; Postranní návěstidla na / Edge lights on TWY G (v úseku mezi / in segment between RWY 12/30 a / and TWY F), L (v úseku mezi / in segment between TWY F a / and TWY Q), P, Q (v úseku mezi / in segment between TWY L a / and TWY Q2), Q1, Q5, S, na všech výjezdech / on all exits of RWY 06/24 v úseku mezi / in segment between RWY 06/24 a vyčkávacím místem pro / and holding point for CAT II/III. Ochranná návěstidla na vyčkávacích místech / RWY guard lights at holding points TWY A, B, C, D, E, F, G, L, P, R, Z po obou stranách / along both sides.

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

LKPR AD 2.10 LETIŠTNÍ PŘEKÁŽKY
LKPR AD 2.10 AERODROME OBSTACLES

V prostorech přiblížení / vzletu / In Approach / Take-off areas					
RWY/Prostor ve kterém se překážka nachází *RWY/Area affected*	*Druh překážky* *Obstacle Type*	*Pozice překážky* *Obstacle Position*	*ELEV*	*Osvětlení překážky Druh / barva* *Obstruction Lighting Type / Colour*	*Poznámky* *Remarks*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*
Podrobný popis význačných překážek je uveden na letištních překážkových mapách / Detailed description of significant obstacles is shown in Aerodrome Obstacle Charts AD 2-LKPR-3-1, AD 2-LKPR-3-3 a / and AD 2-LKPR-3-5 Informace o překážkách v Prostoru 2 a Prostoru 3 nejsou poskytovány / Information about obstacles in Area 2 and Area 3 are not available.					

V prostoru přiblížení okruhem a na letišti / In circling area and at aerodrome				
Druh překážky *Obstacle Type*	*Pozice překážky* *Obstacle Position*	*ELEV*	*Osvětlení překážky Druh / barva* *Obstruction Lighting Type / Colour*	*Poznámky* *Remarks*
1	*2*	*3*	*4*	*5*
radar na budově / radar on a building	500622.3N 0141601.3E	1352 ft / 412 m	LGTD	TWR
telekomunikační věž / telecommunication tower	500308.4N 0141335.9E	1430 ft / 436 m	LGT	u obce / in village Chýně
stromy / trees	500539.2N 0141240.4E	1296 ft / 395 m	-	železniční nádraží / railway station Jeneč
telekomunikační věž / telecommunication tower	500304.4N 0141658.9E	1444 ft / 440 m	-	Zličín

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

1	*Příslušná meteorologická služebna* *Associated MET Office*	PRAHA Ruzyně
2	*Provozní doba* *MET služebna poskytující informace mimo provozní dobu* *Hours of service* *MET Office outside hours*	H 24
3	*Služebna odpovědná za přípravu předpovědí TAF* *Období platnosti, interval vydávání* *Office responsible for TAF preparation* *Periods of validity, interval of issuance*	PRAHA 30 HR, vydáván každých / issued at intervals of 3 HR v / at 0200, 0500, 0800, 1100, 1400, 1700, 2000, 2300.
4	*Druhy přistávacích předpovědí* *Interval vydávání* *Type of landing forecast* *Interval of issuance*	TREND, vydáván / issued H24 každou půlhodinu v / every half an hour at H+00 a / and H+30
5	*Způsob poskytování briefingu/konzultace* *Briefing/consultation provided*	Self−briefing pomocí webového rozhraní IBS / via IBS system web interface (http://ibs.rlp.cz/) v budově TWR ŘLP ČR, s.p., nebo telefonicky / in building TWR ANS CR or by phone (viz. / see **GEN 3.5 para 4**)
6	*Letová dokumentace* *Používaný jazyk(y)* *Flight documentation* *Language(s) used*	Viz řádek / See line 5 Anglický, český / English, Czech (viz. / see **GEN 3.5 para 4**)
7	*Mapy a další informace k dispozici pro briefing nebo konzultaci* *Charts and other information available for briefing or consultation*	Všechny standardní W/T, SW mapy, mapy relativní vlhkosti a produkty z WAFS, dále mapy W/T 2000 ft a W/T 3000 ft, SWL mapa, OPMET data. All standard WAFS charts (W/T, SW, Relative humidity) and products, plus W/T 2000 ft, W/T 3000 ft, and SWL chart, OPMET data.
8	*Pomocné vybavení k dispozici pro poskytování informací* *Supplementary equipment available for providing information*	Self−briefing terminál / terminal
9	*Stanoviště ATS kterým jsou informace poskytovány* *ATS units provided with information*	PRAHA ACC, APP, TWR, SAR, AIS
10	*Doplňující informace (omezení služby atd.)* *Additional information (limitation of service, etc.)*	☎ +420 220 113 422, ☎ +420 220 113 420, ☎ +420 220 113 421

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

Označení Designations RWY NR	*Zeměpisný a magnetický směr TRUE & MAG BRG*	*Rozměry RWY Dimensions of RWY (m)*	*Únosnost (PCN) a povrch RWY a SWY Strength (PCN) and surface of RWY and SWY*	*Zeměpisné souřadnice THR Zvlnění geoidu THR coordinates Geoid undulation*	*HR ELEV a nejvyšší ELEV TDZ RWY pro přesné přiblížení THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APP RWY*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*
06	065° GEO 060° MAG	3715 x 45	PCN 75/R/B/W/T* Beton / Concrete	500606.61N 0141334.68E 150.3 ft / 45.8 m	THR 1202.1 ft / 366.4 m TDZ 1202 ft / 366.5 m
24	245° GEO 240° MAG			500657.42N 0141624.12E 149.9 ft 45.7 m	THR 1157.5 ft / 352.8 m TDZ 1158 ft / 353 m
12	127° GEO 122° MAG	3250 x 45	PCN 62/R/B/X/T* Beton / Concrete mezi / between THR RWY 12 a / and TWY F antiskid	500628.84N 0141443.32E 150.3 ft / 45.8 m	THR 1160.1 ft / 353.6 m TDZ 1181 ft / 360 m
30	307° GEO 302° MAG			500525.68N 0141654.02E 149.9 ft / 45.7 m	THR 1231.9 ft / 375.5 m TDZ 1232 ft / 375.5 m

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

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

Označení Designations RWY NR	*Sklon RWY-SWY Slope of RWY-SWY*	*Rozměry SWY SWY dimensions (m)*	*Rozměry CWY CWY dimensions (m)*	*Rozměry vzletového a přistávacího pásu Strip dimensions (m)*	*Rozměry RESA RESA dimensions (m)*	*Prostor bez překážek OFZ*	*Poznámky Remarks*
	7	*8*	*9*	*10*	*11*	*12*	*13*
06	-0,8% (0 m - 1700 m) 0,0% (1700 m - 3715 m)	NIL	60 x 280	3835 x 280	240 x 280	NIL	NIL
24	0,0% (0 m - 2000 m) +0,8% (2000 m - 3715 m)	NIL	60 x 280	3835 x 280	240 x 280	ano / yes	NIL
12	+0,7% (0 m - 3250 m)	NIL	60 x 280	3370 x 280	240 x 120	NIL	NIL
30	-0,7% (0 m - 3250 m)	NIL	60 x 280	3370 x 280	240 x 280	NIL	NIL

LKPR AD 2.13 VYHLÁŠENÉ DÉLKY
LKPR AD 2.13 DECLARED DISTANCES

Označení RWY RWY Designator	*TORA (m)*	*TODA (m)*	*ASDA (m)*	*LDA (m)*	*Poznámky Remarks*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*
06	3715	3775	3715	3715	NIL
24	3715	3775	3715	3715	NIL
12	3250	3310	3250	3250	NIL
30	3250	3310	3250	3250	NIL

2.13.1 VZLET Z KŘIŽOVATKY
2.13.1 INTERSECTION TAKE−OFF

Označení RWY RWY Designator	*Od From*	*TORA (m)*	*TODA (m)*	*ASDA (m)*	*Poznámky Remarks*
1		*2*	*3*	*4*	*5*
06	TWY E	3077	3137	3077	NIL
	TWY D	2266	2326	2266	NIL
24	TWY B	2557	2617	2557	NIL
	TWY J	2250	2310	2250	NIL
	TWY L	1747	1807	1747	NIL
12	TWY D	2757	2817	2757	NIL
	TWY F	2563	2623	2563	NIL
	TWY G	2238	2298	2238	NIL
30	TWY R	2590	2650	2590	NIL
	TWY P	1822	1882	1822	NIL

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

Označení RWY *RWY Designator*	*APCH LGT typ / type LEN INTST*	*THR LGT barva / colour WBAR*	*VASIS (MEHT) PAPI*	*TDZ LGT LEN*	*RCLL LEN rozestupy / spacing barva / colour INTST*	*REDL LEN rozestupy / spacing barva / colour INTST*	*RENL barva / colour WBAR*	*SWY LGT LEN (m) barva / colour*	*Poznámky* *Remarks*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*	*7*	*8*	*9*	*10*
06	CAT I 480 m LIH	zelená / green NIL	PAPI vlevo / left 3° 20.0 m / 65.62 ft	NIL	15 m rozestup / spacing do / up to 2815 m: W VRB LIH 2815 - 3415 m: R/W VRB LIH 3415 - 3715 m: R VRB LIH	60 m rozestup / spacing do / up to 3115 m: W VRB LIH 3115 - 3715 m: Y VRB LIH	červená / red NIL	NIL	světelná zablesková soustava / flashing light system AVBL dráhová návěstidla jsou v provedení LED, s výjimkou koncových dráhových návěstidel / runway lights are LED-based, with the exception of RWY end lights přibližovací návěstidla jsou v provedení LED / approach lights are LED-based.
24	CAT II/III 900 m LIH	zelená / green zelená / green	PAPI vlevo / left 3° 20.1 m / 65.94 ft	900 m	15 m rozestup / spacing do / up to 2815 m: W VRB LIH 2815 - 3415 m: R/W VRB LIH 3415 - 3715 m: R VRB LIH	60 m rozestup / spacing do / up to 3115 m: W VRB LIH 3115 - 3715 m: Y VRB LIH	červená / red NIL	NIL	světelná zablesková soustava / flashing light system AVBL dráhová návěstidla jsou v provedení LED, s výjimkou prahových a koncových dráhových návěstidel / runway lights are LED-based, with the exception of threshold and RWY end lights přibližovací návěstidla nejsou v provedení LED / approach lights are not LED-based.
12	SALS 420 m LIH	zelená / green NIL	PAPI vlevo / left 3° 20.0 m / 65.62 ft	NIL	NIL	60 m rozestup / spacing do / up to 2650 m: W VRB LIH 2650 - 3250 m: Y VRB LIH	červená / red NIL	NIL	NIL
30	CAT I 900 m LIH	zelená / green zelená / green	PAPI vlevo / left 3° 20.0 m / 65.62 ft	NIL	NIL	60 m rozestup / spacing do / up to 2650 m: W VRB LIH 2650 - 3250 m: Y VRB LIH	červená / red NIL	NIL	světelná zablesková soustava / flashing light system AVBL

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

1	*Umístění a charakteristika ABN/IBN* *Provozní doba* *ABN/IBN location, characteristics* *Hours of operation*	NIL
2	*Umístění a osvětlení LDI* *Umístění a osvětlení anemometru* *LDI location and lighting* *Anemometer location and lighting*	NIL
3	*Pojezdová postranní návěstidla a pojezdové osové řady* *TWY edge lights, centre line lights*	Postranní a osová návěstidla pojezdových drah instalována, viz / TWY edge and centre line lights installed, see AD 2-LKPR-2-1.
4	*Náhradní zdroj elektrické energie / doba potřebná na přepnutí* *Secondary power supply / switch-over time*	Nezávislé přívody 22 kV s automatickým přepínáním, přepínací čas 15 SEC pro RWY 12/30. UPS pro postranní návěstidla a návěstidla koncových příček RWY 12/30. UPS pro RWY 06/24. UPS pro stanoviště ATS. Independent public supplies 22 kV with the automatic swich−over − 15 SEC average for RWY 12/30. UPS for RWY 12/30 edge lights and end lights. UPS for RWY 06/24. UPS for ATS units.
5	*Poznámky* *Remarks*	NIL

LKPR AD 2.16 PŘISTÁVACÍ PLOCHA PRO VRTULNÍKY
LKPR AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA

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

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

1	*Označení a vodorovné hranice* *Designation and lateral limits*	**CTR Ruzyně** 501402.98N 0141032.84E - 501322.33N 0141452.39E - 501032.03N 0143247.42E - 500916.15N 0143343.10E - 500653.26N 0142552.39E - 500428.41N 0142549.81E - 500310.23N 0142830.47E CWA o poloměru / with radius 8.5 NM se středem v / centred at DME OKL (500544.80N 0141555.81E) - 495933.96N 0142458.76E - 500006.17N 0142055.49E CWA o poloměru / with radius 6.5 NM se středem v / centred at DME OKL (500544.80N 0141555.81E) - 500142.19N 0140801.96E - 500038.81N 0140425.41E CWA o poloměru / with radius 9 NM se středem v / centred at DME OKL (500544.80N 500038.81N) - 500450.13N 0140201.36E - 500637.44N 0140757.06E - 500902.68N 0140254.89E CWA o poloměru / with radius 9 NM se středem v / centred at DME OKL (500544.80N 0141555.81E) - 501402.98N 0141032.84E
2	*Vertikální hranice* *Vertical limits*	3500 ft AMSL GND
3	*Klasifikace vzdušného prostoru* *Airspace classification*	D
4	*Volací znak stanoviště ATS* *Jazyk(y)* *ATS unit call sign* *Language(s)*	RUZYNĚ TOWER RUZYNĚ GROUND, RUZYNĚ DELIVERY pouze / only EN
5	*Převodní výška* *Transition altitude*	5000 ft AMSL
6	*Poznámky* *Remarks*	NIL

LKPR AD 2.18 SPOJOVACÍ ZAŘÍZENÍ LETOVÝCH PROVOZNÍCH SLUŽEB
LKPR AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES

Označení služby *Service designation*	*Volací značka* *Callsign*	*FREQ*	*Provozní doba* *Hours of operation*	*Poznámky* *Remarks*
1	*2*	*3*	*6*	*7*
APP	PRAHA RADAR	378.750 MHz	HO	Pouze státní letadla bez 8,33 kHz vybavení / State aircraft without 8,33 kHz equipment only (neřízené lety VFR takovýchto státních letadel / uncontrolled VFR flights of such state aircraft − viz / see **GEN 1.5 para 3.2**.)
		335.600 MHz	HO	
		120.530	H24	DEP letadla / aircraft
		127.580	H24	ARR letadla / aircraft
	RUZYNĚ RADAR	119.010	0700 - 2000 (0600 - 1900)	Mimo provozní dobu na / Outside hours of operation on FREQ 127.580
	RUZYNĚ RADAR	118.310		
		121.500 MHz	H24	Tísňový kmitočet / Emergency FREQ
		136.080	HX	Náhradní kmitočet / Supplementary FREQ
TWR	RUZYNĚ TOWER	378.750 MHz	HO	Pouze státní letadla bez 8,33 kHz vybavení / State aircraft without 8,33 kHz equipment only (neřízené lety VFR takovýchto státních letadel / uncontrolled VFR flights of such state aircraft − viz / see **GEN 1.5 para 3.2**) Pouze / Only EN
		335.600 MHz	HO	
		134.560	H24	Pouze / Only EN
	RUZYNĚ DELIVERY	120.060	0600 - 2100 (0500 - 2000)	Pouze / Only EN Mimo provozní dobu navažte spojení s / Outside of hours of operation contact RUZYNĚ TOWER 134.560 ATC povolení dostupné taktéž formou / clearance also available as DCL prostřednictvím / via ACARS
	RUZYNĚ GROUND	121.910	0600 - 2100 (0500 - 2000)	Pouze / Only EN Mimo provozní dobu navažte spojení s / Outside of hours of operation contact RUZYNĚ TOWER 134.560
		121.500 MHz	H24	Tísňový kmitočet / Emergency FREQ
		118.110	HX	Náhradní kmitočet / Supplementary FREQ
ATIS	RUZYNĚ ATIS	122.160	H24	Vysílání v anglickém jazyce / Broadcast in English language Informace ATIS lze získat na telefonním čísle / ATIS information can be obtained on telephone number ☎ +420 220 378 300 D−ATIS lze získat prostřednictvím / also available via ACARS pro / for ACFT vybavená / equipped with ACARS − MU
Hasičská záchranná služba / Fire Fighting Rescue Service	RUZYNĚ FIRE	121.610	Dostupná při asistenci hasičského vozidla u letadla na zemi v případě stavu nouze / Available if fire fighting vehicle assists an aircraft on the ground in case of emergency	Komunikace pouze v českém jazyce / Communication in Czech language only. Nejedná se o ATS frekvenci / It is not an ATS frequency.

LKPR AD 2.19 RADIONAVIGAČNÍ A PŘISTÁVACÍ ZAŘÍZENÍ
LKPR AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS

Druh zařízení, CAT ILS (VOR/ILS VAR) *Type of aid, CAT of ILS (VOR/ILS VAR)*	*ID*	*FREQ*	*Provozní doba* *Hours of operation*	*Zeměpisné souřadnice místa vysílací antény* *Position of transmitting antenna coordinates*	*Nadmořská výška vysílací antény DME* *Elevation of DME transmitting antenna*	*Poznámky* *Remarks*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*	*7*
DVOR/DME (MAG 5°E / 2022) (VOR 5°E)	OKL	112.600 MHz (CH 73X)	H24	DVOR: 500545.12N 0141556.19E DME ANT: 500544.80N 0141555.81E	1230 ft	Chráněný dosah 100 NM / nadmořská výška 50 000 ft Protection range 100 NM / altitude 50 000 ft
LOC 06 (CAT I/C/2) (MAG 5°E / 2022)	PH	111.150 MHz	HO	500702.68N 0141641.69E	-	LOC Course 060° MAG
GP 06	-	331.550 MHz	HO	500615.26N 0141349.23E	-	GP 3° ILS RDH 54.0 ft
DME 06	PH	111.150 MHz (CH 48Y)	H24	500615.26N 0141349.23E	1237 ft	Dosah 25 NM / Range 25 NM

Druh zařízení, CAT ILS (VOR/ILS VAR) *Type of aid, CAT of ILS (VOR/ILS VAR)*	*ID*	*FREQ*	*Provozní doba* *Hours of operation*	*Zeměpisné souřadnice místa vysílací antény* *Position of transmitting antenna coordinates*	*Nadmořská výška vysílací antény DME* *Elevation of DME transmitting antenna*	*Poznámky* *Remarks*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*	*7*
LOC 24 (ILS CAT III/E/4) (5°E / 2022)	PR	109.100 MHz	HO	500601.06N 0141316.17E	-	LOC Course 240° MAG
GP 24	-	331.400 MHz	HO	500656.74N 0141607.56E	-	GP 3° ILS RDH 54.1 ft
DME 24	PR	109.100 MHz (CH 28X)	H24	500656.93N 0141607.41E	1162 ft	Dosah 25 NM / Range 25 NM
LOC 30 (ILS CAT I/C/2) (MAG 5°E / 2022)	PG	109.500 MHz	HO	500636.48N 0141427.54E	-	LOC Course 302° MAG
GP 30	-	332.600 MHz	HO	500528.50N 0141633.88E	-	GP 3° ILS RDH 59.1 ft
DME 30	PG	109.500 MHz (CH 32X)	H24	500528.51N 0141633.93E	1284 ft	Dosah 25 NM / Range 25 NM
LOC 12 (ILS CAT I/C/2) (MAG 5°E / 2022)	PA	109.950 MHz	HO	500520.03N 0141705.68E	-	LOC Course 122° MAG
GP 12	-	333.650 MHz	HO	500620.03N 0141451.56E	-	GP 3° ILS RDH 54.1 ft
DME 12	PA	109.950 MHz (CH 36Y)	H24	500620.03N 0141451.56E	1211 ft	Dosah 25 NM / Range 25 NM
VDF	-	viz tabulka / see table 2.18	H24	500518.29N 0141550.75E	-	Třída zaměření / Class of bearing A

LKPR AD 2.20 PRAVIDLA PRO MÍSTNÍ PROVOZ

2.20.1 Koordinované letiště

2.20.1.1 Letiště PRAHA/Ruzyně je koordinované letiště. Proto pro všechny lety a jejich jakékoliv změny (vyjma letů při nouzovém přistání, letů souvisejících se záchranou lidského života, letů za účelem pátrání a záchrany) je nezbytné před uskutečněním letu žádat letištní slot pro přílet a odlet u koordinátora letiště na adrese:

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

Tel: 220 116 057
E-mail: PRGSP7X@prg.aero (zasílání žádosti o sloty - formát SCR, GCR)
slot.coord@prg.aero (ostatní komunikace)

Provozní doba: H 24

Poznámka: viz. ***GEN 1.2 para 1.8***

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

2.20.2 Řízení pohybu na odbavovacích plochách

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

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

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

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

LKPR AD 2.20 LOCAL TRAFFIC REGULATIONS

2.20.1 Co-ordinated airport

2.20.1.1 PRAHA/Ruzyně Airport is a co-ordinated airport. Therefore for all flights and whatever their changes (except emergency landing, flights connected with human life saving, search and rescue flights) the slots for arrival and departure shall be requested before realization of flight from the airport co-ordinator at the address:

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

Tel: +420 220 116 057
E-mail: PRGSP7X@prg.aero (sending slots requests - format SCR, GCR)
slot.coord@prg.aero (other communication)

Operational hours: H 24

Note: see ***GEN 1.2 para 1.8***

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

2.20.2 Control of movement on aprons

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

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

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

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

2.20.2.5 Vedení vozidly FOLLOW ME je při příletu poskytováno:

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

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

2.20.2.7 Služba řízení v místě stání je poskytována:

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

2.20.2.8 Vjezd letadla do stání na vlastní pohon je povolen:

– pokud je v provozu VDGS a nezobrazuje nápis “STOP”, nebo
– pokud je přítomna služba řízení v místě stání.

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

2.20.2.5 FOLLOW ME vehicle guidance is provided upon arrival:

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

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

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

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

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

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

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

2.20.3 Vizuální naváděcí systém (VDGS)

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

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

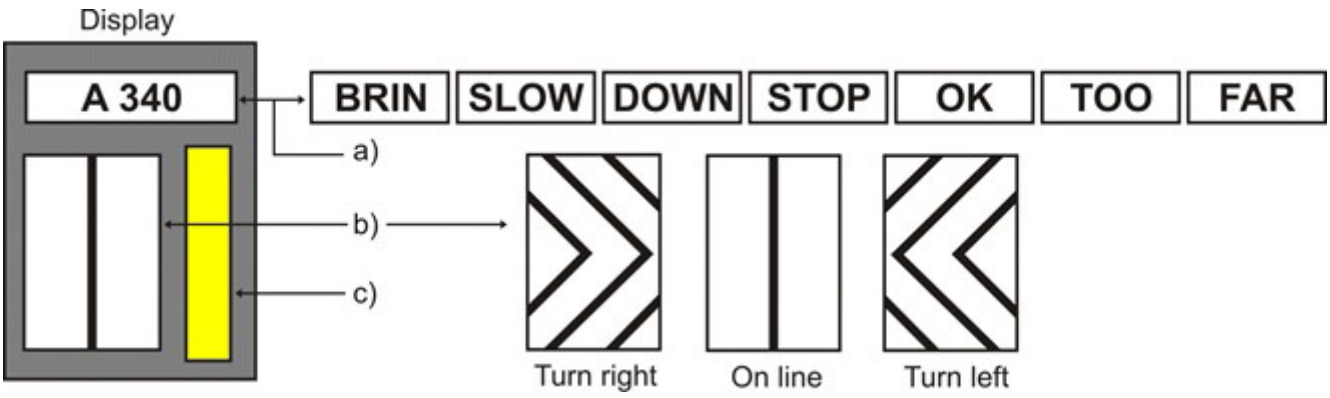
2.20.3 Visual Docking Guidance System (VDGS)

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

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

2.20.3.3 Zobrazení

2.20.3.3 Display



a) Displej zobrazující: Číslo stání, typ letadla, sérii letadla (v některých případech i počet dveří), číslo linky, “STOP/BRIN”, “SLOW/DOWN”, “STOP”, “O K”, “TOO/FAR”, vzdálenost k místu zastavení, plánovaný čas odletu, destinaci, TOBT a TSAT. Časy jsou uváděny v UTC.
b) Indikátor směrového vedení.
c) Indikace vzdálenosti: indikátor je celý žlutý je-li letadlo vzdáleno alespoň 15 m od místa zastavení.

a) Display indicating: Stand number, aircraft type, aircraft series (in some cases also number of doors), line number, “STOP/BRIN”, “SLOW/DOWN”, “STOP”, “OK”, “TOO/FAR”, distance to the stop position, estimated time of departure, destination, TOBT and TSAT. Times are in UTC.
b) Centre line beacon: side in guidance.
c) Closing rate indication. Fully yellow coloured closing rate indicator indicates that aircraft position is at least 15 m to stop position.

2.20.3.4 Pokyny

1) Zobrazuje-li display “STOP/BRIN”, “STOP/označení stání letadla” nebo “STOP” je vjezd letadla do stání zakázán.
2) Sledujte vjezdové značení a indikátor směrového vedení.
3) Zkontrolujte, zda bliká správný typ letadla.
4) Maximální rychlost pojíždění na stání je 11 km/h (6 kt). V případě vyšší rychlosti pojíždění není zaručena správná funkce systému pro navádění letadel na stání. Překročí-li rychlost pojíždějícího letadla 11 km/h (6 kt), displej zobrazí “SLOW/DOWN”.

2.20.3.4 Instructions

1) If “STOP/BRIN” is displayed, “STOP/aircraft stand designation” or “STOP” entry of aircraft to the stand is prohibited.
2) Follow lead-in line and the centre line beacon guidance.
3) Check correct aircraft type is flashing.
4) Maximum speed of taxiing to stand is 11 km/h (6 kt). If taxi speed is higher correct function of docking guidance system for aircraft parking is not guaranteed. If speed of taxiing aircraft exceeds 11 km/h (6 kt) the display shows “SLOW/DOWN”.

5) Indikátor vzdálenosti je celý žlutý, je-li letadlo vzdáleno alespoň 15 m od místa zastavení. Když je vzdálenost 13 m od místa zastavení, žlutá indikace vzdálenosti se začne od spodu zkracovat. Na displeji problikává pouze typ letadla.

6) POZOR: Jestliže předek letadla je na úrovni kabiny nástupního mostu a indikátor vzdálenosti neindikuje vzdálenost a současně problikává na displeji číslo linky, musí být letadlo okamžitě zastaveno.

7) POZOR: Zobrazí-li display "STOP" nebo zhasne-li indikátor směrového navádění nebo indikátor vzdálenosti, musí být letadlo okamžitě zastaveno.

8) Zpomalujte pohyb letadla tak, aby bylo letadlo zastaveno ve správné pozici.

9) Když je dosaženo místo zastavení, displej zobrazí "STOP"a následně "OK".

10) Překročí-li letadlo limit pro správné parkování, displej zobrazí "TOO/FAR". V takovém případě bude vyžádán posun letadla do správného místa zastavení.

11) Displej se automaticky vypne po zaparkování.

12) Směrové vedení je určeno pouze pro levou sedačku.

5) Fully yellow coloured closing rate indicator indicates that aircraft position is at least 15 m to stop position. When distance is 13 m to stop position the yellow coloured closing rate indication starts to shorten from the bottom. Only aircraft type is flashing on the display.

6) ATTENTION: If the nose of aircraft is at level of bridge cab and distance indicator does not indicate distance and at the same time line number flashing on the display, the aircraft shall be stopped immediately.

7) ATTENTION: If "STOP" sign is displayed or the centre line beacon or the closing rate indicator are gone out the aircraft must be stopped immediately.

8) Slow down the moving of aircraft to stop the aircraft in right position.

9) When stop position is reached, display indicates "STOP" and "OK" subsequently.

10) If aircraft overshoots the limit for correct parking, display indicates "TOO/FAR". In that case the shifting of aircraft to the right stop position will be requested.

11) Display automatically shuts down after parking.

12) Azimuth Guidance only for left seat AVBL.

2.20.4 Pojíždění

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

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

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

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

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

2.20.4.6 Na odbavovacích plochách je rychlost pojíždění omezena na max. 15 kt. Pro kritické typy letadel platí omezení dle odstavce **LKPR AD 2.20 para 5.6**.

2.20.4.7 Pro následující TWY platí omezení na maximální rozpětí letadla:

2.20.4 Taxiing

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

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

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

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

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

2.20.4.6 On aprons, taxiing speed is limited to a maximum of 15 kt. For critical aircraft types, restrictions according to LKPR AD 2.20 para 5.6 apply.

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

TWY	*kódové písmeno / code letter*	*MAX rozpětí / wingspan of ACFT*
AA	D	52 m
A1 mezi stáními / between stands 1 a / and 3	D	52 m
B1	C	36 m
B2	C	36 m
TWY H mezi / between TWY L a / and TWY B2	C	36 m
H1	C	36 m
J BLUE	C	36 m
J ORANGE	C	36 m
L1	C	36 m
Q mezi / between TWY Q1 a / and TWY Q5	D	44 m
Q mezi / between TWY Q1 a výjezdem ze stání / and stand exit S19	C	36 m
Q1 mezi / between TWY Q a stání / and stand S9	C	29 m
Q1 mezi stáním / between stand S9 a odbavovací plochou / and apron BELL	B	19.5 m
Q2	C	36 m
Q3	C	36 m
Q4	B	24 m

TWY	*kódové písmeno / code letter*	*MAX rozpětí / wingspan of ACFT*
Q5	C	29 m
S	C	36 m

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

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

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

2.20.4.11 Použití TWY J BLUE a TWY J ORANGE je povoleno za podmínek VIS ≥ 400 m.

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

2.20.4.13 TWY FF je uzavřena pro veškerý provoz letadel.

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

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

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

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

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

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

2.20.5 Provoz kritických typů letadel

2.20.5.1 Kritické typy letadel

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

2.20.5.2 RWY a postranní pásy RWY

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

2.20.5.3 TWY a postranní pásy TWY

Šířka TWY včetně zpevněných postranních pásů činí 44 m. Navazující plochy jsou nezpevněné s travnatým povrchem. Posádky čtyřmotorových letadel jsou povinny používat minimální tah vnějších pohonných jednotek a je-li to možné, provádět pojíždění s vypnutými vnějšími pohonnými jednotkami.

2.20.5.4 Trasy pojíždění pro kritické typy letadel

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

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

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

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

2.20.4.11 Usage of TWY J BLUE and TWY J ORANGE is allowed under the conditions VIS ≥ 400 m.

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

2.20.4.13 TWY FF is closed for all operation of aircraft.

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

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

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

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

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

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

2.20.5 Operations of critical aircraft types

2.20.5.1 Critical aircraft types

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

2.20.5.2 RWY and RWY shoulders

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

2.20.5.3 TWY and TWY shoulders

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

2.20.5.4 Taxi routes for critical aircraft types

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

2.20.5.5 Vedení vozidlem FOLLOW ME

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

2.20.5.5 Marshalling

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

2.20.5.6 Limit rychlosti pojíždění

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

2.20.5.6 Taxi speed limit

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

2.20.5.7 Vzdálenost konce křídla od překážek

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

2.20.5.7 Wingtip clearance

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

2.20.5.8 Nadjíždění v obloucích

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

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

2.20.5.8 Oversteering

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

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

2.20.5.10 Odmrazování

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

2.20.5.10 De-icing

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

2.20.6 Plnění paliva do letadla s cestujícími na palubě

2.20.6.1 Plnění nebo odčerpávání paliva s cestujícími na palubě je povoleno, pokud má provozovatel letadla zpracované postupy pro plnění nebo odčerpávání paliva s cestujícími na palubě, včetně nouzové evakuace. Provozovatel letadla musí určit kvalifikovanou osobu, která musí nepřetržitě dohlížet na proces plnění nebo odčerpávání paliva s cestujícími na palubě. V případě nutnosti zajištění požární jednotky přímo u letadla dle postupů provozovatele letadla může být za poplatek zajištěna požární asistence na stání (☎ +420 220 113 334).

2.20.6 Fuelling of aircraft with passenger on board

2.20.6.1 Fuelling or defuelling of an aircraft with passengers on board is permitted provided that the aircraft operator has established procedures for such operations, including procedures for emergency evacuation. The aircraft operator shall designate a qualified person to continuously supervise the fuelling or defuelling operation while passengers are on board. Where, in accordance with the aircraft operator's procedures, a fire-fighting unit is required to be positioned at the aircraft stand, fire-fighting assistance may be provided at the stand for a fee (☎ +420 220 113 334).

2.20.7 Multiple push-back

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

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

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

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

2.20.7 Multiple push-back

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

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

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

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

2.20.8 Odmrazování letadel

2.20.8.1 Organizace provádějícími odmrazování letadel jsou:

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

2.20.8 De-icing of aircraft

2.20.8.1 Companies carrying out aircraft de-icing:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.20.8.4 Provozní postupy

Posádka letadla musí oznámit žádost o odmrazování:

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

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

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

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

2.20.8.4 Operational procedures

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

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

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

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

2.20.9 Ice Shedding

2.20.9.1 Piloti, kteří mají v úmyslu provést před odletem postup Ice Shedding, musí o tomto záměru neprodleně informovat ATC. Postup Ice Shedding smí být proveden pouze na pokyn a na místě určeném ATC. Maximální výkon motorů je omezen na 70 % N1.

2.20.9 Ice Shedding

2.20.9.1 Pilots intending to perform Ice Shedding prior to departure shall inform ATC as soon as possible. Ice Shedding may be performed only when instructed and at a position assigned by ATC. Max power limited to 70 PCT N1.

2.20.10 High Intensity RWY Operations - HIRO

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

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

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

2.20.10 High Intensity RWY Operations - HIRO

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

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

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

2.20.10.4 Přílety

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

2.20.10.4 Arrival

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

TYPE CLASS		*RWY 24*		*RWY 06*		*RWY 30*	*RWY 12*	
MEDIUM-JET	TWY	Rapid Exit **TWY D**		Rapid Exit **TWY L**	Rapid Exit **TWY J**	**TWY G**	**TWY P**	**TWY R**
	LDA (m)	2075		1558	2060	2099	1690	2535
	Max. Exit Speed (kt)	50		50	50	N/A	N/A	N/A
MEDIUM-PROP	TWY	**TWY C**	Rapid Exit **TWY D**	Rapid Exit **TWY L**		**TWY G**	**TWY P**	
	LDA (m)	1309	2075	1558		2099	1690	
	Max. Exit Speed (kt)	N/A	50	50		N/A	N/A	

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

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

2.20.10.5 Odlety

2.20.10.5 Departure

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.20.11 Příčky zastavení na stáních

2.20.11 Stop lines on stands

2.20.11.1 Příčky zastavení na stáních jsou určeny pro zastavení letadla příďovým podvozkem na úrovni příčky.

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

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

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

LKPR AD 2.21 POSTUPY PRO OMEZENÍ HLUKU

LKPR AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

2.21.1 Omezení letů

2.21.1 Flight restrictions

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

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

2.21.1.1.1 Vzlety a přistání nejsou povoleny.

2.21.1.1.1 Take-offs and landings are not permitted.

2.21.1.2 Letadla certifikovaná dle ICAO Annex 16/I, část II, (mimo Hlavy 2)

2.21.1.2 Aircraft certified in accordance with ICAO Annex 16/I, Part II, (with exception of Chapter 2)

2.21.1.2.1 Vzlety a přistání letadel s MTOW větší než 45 t s výjimkou letadel, která byla zařazena do seznamu povolených typů letadel pro noční provoz, nejsou v době od 2100 (2000) do 0500 (0400) povoleny.

2.21.1.2.1 Take-offs and landings of aircraft with MTOW greater than 45 t except aircraft included in the list of aircraft types permitted for night operation are not permitted from 2100 (2000) to 0500 (0400).

2.21.1.2.2 Vzlety a přistání letadel o MTOW větší než 45 t, zařazených do seznamu povolených typů letadel pro noční provoz v době od 2100 (2000) do 0500 (0400) jsou povoleny. Konkrétní letadlo musí navíc splňovat kritéria pro zařazení do jedné z hlukových kategorií 1 až 9 dle **GEN 4.1 para 1.4**. Počet plánovaných letů je omezen provozním omezením pro noční provoz.

2.21.1.2.2 Take-offs and landings of aircraft with MTOW greater than 45 t which are listed in the list of aircraft types permitted for night operation from 2100 (2000) to 0500 (0400) are permitted. Each particular aircraft is obliged to comply with standards for being listed in one of noise categories from 1 to 9 in accordance with **GEN 4.1 para 1.4**. The number of planned flights is restricted by traffic regulation for night operation.

2.21.1.2.3 Vzlety a přistání letadel o MTOW menší nebo rovné 45 t, jsou v době od 2100 (2000) do 0500 (0400) povoleny. Konkrétní letadlo musí navíc splňovat kritéria pro zařazení do jedné z hlukových kategorií 1 až 9 dle **GEN 4.1 para 1.4**. Počet plánovaných letů je omezen provozním omezením pro noční provoz.

2.21.1.2.3 Take-offs and landings of aircraft with MTOW less or equal to 45 t are permitted from 2100 (2000) to 0500 (0400). Each particular aircraft is obliged to comply with standards for being listed in one of noise categories from 1 to 9 in accordance with **GEN 4.1 para 1.4**. The number of planned flights is restricted by traffic regulation for night operation.

2.21.1.2.4 Výjimku pro letadla, která splňují kritéria pro zařazení do jedné z hlukových katogorií 1 až 9 dle **GEN 4.1 para 1.4**, ale která nejsou zařazena v seznamu povolených typů letadel pro noční provoz, může na základě žádosti provozovatele letadla udělit pouze provozovatel letiště. V žádosti provozovatel letadla doloží dokumenty dle **GEN 4.1 para 1.4**. Žádost musí být zaslána na adresu dle **GEN 4.1 para 1.4.4**.

2.21.1.2.4 Exemption for aircraft which comply with standards for being listed in one of noise categories from 1 to 9 in accordance with **GEN 4.1 para 1.4**, which are not listed in the list of aircraft permitted for night operation, can by granted only by the aerodrome operator upon the aircraft operator request. The aircraft operator shall append the documents according to **GEN 4.1 para 1.4** to the request. The request shall be send to address according to **GEN 4.1 para 1.4.4**.

Seznam povolených typů letadel pro noční provoz je uveden na webu: https://www.prg.aero/en/movement-area, sekce Runway System

The list of aircraft types permitted for night operations is available on the website: https://www.prg.aero/en/movement-area, under the Runway System section.

2.21.1.3 Zpožděné vzlety a přistání

2.21.1.3.1 Provedení zpožděných vzletů a přistání letadel je povoleno do 2200 (2100).

2.21.1.3.2 Provedení zpožděných vzletů a přistání letadly, která jsou definována v bodech **LKPR AD 2.21 para 1.2.2**, **LKPR AD 2.21 para 1.2.3** a **LKPR AD 2.21 para 1.2.4** je povoleno H24.

2.21.1.4 Pravidla pro omezení nočních letů neplatí pro:

- letadla, která se vrátí na letiště pro poruchu nebo meteorologickou situaci a letadla nucená provést nouzové přistání;
- lety, které dokončují, nebo navazují na přerušený let z důvodu návratu pro poruchu nebo meteorologickou situaci na letiště PRAHA/Ruzyně a z důvodu nuceného nouzového přistání;
- lety, za účelem dopravy hlav států a vlád, členů královské rodiny a ministrů na jejich pracovních cestách;
- lety, za účelem pátrání a záchrany, autorizované kompetentním orgánem RCC;
- letadla provádějící lety letecké záchranné služby, včetně sekundárních a repatriačních letů a lety bezprostředně související se záchranou lidského života;
- letadla Úřadu pro civilní letectví;
- lety, které jsou uskutečněny výhradně za účelem kontroly nebo ověřování zařízení, používaných nebo určených k použití jako pozemní navigační zařízení, s výjimkou letů sloužících k přemístění letadel, provádějících tuto činnost.

2.21.1.5 Výcvikové lety v době od 2100 do 0500 (2000-0400) nejsou na LKPR povoleny.

2.21.1.3 Delayed arrivals and departures

2.21.1.3.1 The execution of delayed departures and arrivals of aircraft is permitted till 2200 (2100).

2.21.1.3.2 The execution of delayed departures and arrivals of aircraft which are specified in para **LKPR AD 2.21 para 1.2.2**, **LKPR AD 2.21 para 1.2.3** and **LKPR AD 2.21 para 1.2.4** is permitted H24.

2.21.1.4 The rules for night flight restrictions do not apply to:

- aircraft returning to the aerodrome due to a failure or meteorological conditions and aircraft forced to carry out an emergency landing;
- flights finishing or extending interrupted flight due to a forced return caused by a failure or meteorological conditions to the PRAHA/Ruzyně Airport and due to an emergency landing;
- flights for the purpose of transport of heads of states and governments, royalty and ministers on their official missions;
- flights for purposes of search and rescue authorized by RCC unit;
- aircraft conducting air rescue service flights including secondary and repatriation flights and flights directly related to human life rescue;
- Civil Aviation Authority flights;
- flights carried out solely for the purpose of checking or verifying equipment used or intended for use as ground navigation aid, except flights for the purpose of relocating aircraft carrying out such an activity.

2.21.1.5 The training flights are not permitted from 2100 to 0500 (2000-0400) at the AD LKPR.

2.21.2 Preference dráhového systému a omezení jednotlivých RWY

2.21.2.1 RWY v používání se určuje v následujícím pořadí:

RWY 24
RWY 06
RWY 30
RWY 12

2.21.2.2 RWY 12

2.21.2.2.1 V době od 0500 do 2100 (0400-2000) jsou vzlety proudových letadel o MTOW větší než 7 T zakázány, s výjimkou dle **LKPR AD 2.21 para 2.4** a **LKPR AD 2.21 para 2.5**.

2.21.2.2.2 V době od 2100 do 0500 (2000-0400) jsou vzlety a přistání letadel zakázány, s výjimkou dle **LKPR AD 2.21 para 2.4** a **LKPR AD 2.21 para 2.5**.

2.21.2.3 RWY 30

2.21.2.3.1 V době od 0500 do 2100 (0400-2000) jsou přistání letadel o MTOW větší než 7 T zakázána, s výjimkou dle **LKPR AD 2.21 para 2.4** a **LKPR AD 2.21 para 2.5**.

2.21.2.3.2 V době od 2100 do 0500 (2000-0400) jsou vzlety a přistání letadel zakázány, s výjimkou dle **LKPR AD 2.21 para 2.4** a **LKPR AD 2.21 para 2.5**.

2.21.2.4 Výjimky pro stanovení dráhy v používání

Ustanovení **LKPR AD 2.21 para 2.2** a **LKPR AD 2.21 para 2.3** neplatí v případech, jestliže pro RWY 06/24 platí alespoň jedno z následujících:

- RWY 06/24 je mimo provoz;
- není v provozu ILS pro příslušnou RWY;
- jsou nepříznivě ovlivněny podmínky na povrchu dráhy (například sněhem, rozbředlým sněhem, ledem, vodou, bahnem, gumou, olejem nebo jinými látkami) a hodnota RWYCC je nižší než 5;

2.21.2 Runway system preference and restriction of particular RWY's

2.21.2.1 RWY in use will be determined in following order:

RWY 24
RWY 06
RWY 30
RWY 12

2.21.2.2 RWY 12

2.21.2.2.1 In time from 0500 to 2100 (0400-2000) departures of jet aircraft with MTOW more than 7 T are prohibited with the exception according to **LKPR AD 2.21 para 2.4** and **LKPR AD 2.21 para 2.5**.

2.21.2.2.2 In time from 2100 to 0500 (2000-0400) departures and arrivals of aircraft are prohibited with the exception according to **LKPR AD 2.21 para 2.4** and **LKPR AD 2.21 para 2.5**.

2.21.2.3 RWY 30

2.21.2.3.1 In time from 0500 to 2100 (0400-2000) arrivals of aircraft with MTOW more than 7 T are prohibited with the exception according to **LKPR AD 2.21 para 2.4** and **LKPR AD 2.21 para 2.5**.

2.21.2.3.2 In time from 2100 to 0500 (2000-0400) departures and arrivals of aircraft are prohibited with the exception according to **LKPR AD 2.21 para 2.4** and **LKPR AD 2.21 para 2.5**.

2.21.2.4 Exceptions for determination of RWY in use

Items **LKPR AD 2.21 para 2.2** and **LKPR AD 2.21 para 2.3** are not in force in case of one of the following items is valid for RWY 06/24:

- RWY 06/24 is out of service;
- ILS for the appropriate RWY is out of service;
- the conditions on RWY surface are affected adversely (e.g. by snow, slush, ice, water, mud, rubber, oil or other contaminants) and the RWYCC value is lower than 5;

– byl hlášen nebo předpovídán střih větru, nebo jsou očekávány bouřky, které by ovlivnily přiblížení nebo odlet;
– boční složka větru, včetně nárazů, překračuje 15 kt (28 km/h);
– zadní složka větru, včetně nárazů, překračuje 5 kt (9 km/h);
– je vysoké riziko střetu letadla s ptáky nebo volně žijícími zvířaty.

2.21.2.5 Výjimky na žádost velitele letadla

2.21.2.5.1 Ustanovení **LKPR AD 2.21 para 2.2** a **LKPR AD 2.21 para 2.3** neplatí v případech, jestliže:

– se jedná o let pro záchranu lidského života;
– se jedná o let pátrání a záchrany;
– se jedná o letadlo v nouzi;
– se jedná o letadlo Úřadu pro civilní letectví provádějící státní dozor;
– se jedná o letadlo provádějící letové ověření leteckých pozemních zařízení a postupů;
– při přistání na RWY 06/24 nastanou následující podmínky:
  – spodní základna oblačnosti je níže než 150 m (500 ft) nad výškou letiště, a/nebo je dohlednost menší než 1900 m;
  – přiblížení vyžaduje vertikální minima větší než 100 m (300 ft) nad výškou letiště, přičemž spodní základna oblačnosti je níže než 240 m (800 ft) nad výškou letiště, a/nebo je dohlednost menší než 3000 m;
– je při vzletu z RWY 06/24 dohlednost menší než 1900 m;

2.21.2.5.2 Velitel letadla může s ohledem na bezpečnost letu odmítnout dráhu přednostně nabízenou z hlukových důvodů. V takovém případě si provozovatel letiště vyhrazuje právo požádat provozovatele letadla dodatečně o zdůvodnění.

2.21.2.5.3 V případě neoprávněného odmítnutí hlukově výhodné dráhy v používání na žádost velitele letadla si provozovatel letiště vyhrazuje právo postupovat dle AIP ČR **GEN 4.1 para 1.6**.

2.21.3 Přílety

2.21.3.1 Přiblížení za viditelnosti země

2.21.3.1.1 Vizuální přiblížení jsou zakázána.

2.21.3.1.2 Výjimku z ustanovení **LKPR AD 2.21 para 3.1.1** tvoří případy kdy:

– se jedná o letadlo s MTOW 7000 kg nebo menší (kategorie light) v době od 0500 (0400) do 2100 (2000), které provádí vizuální přiblížení na RWY 06, 12, 30 a ze severní strany prodloužené osy RWY 24;
– se jedná o letadlo v nouzi;
– se jedná o let pro záchranu lidského života;
– se jedná o let pátrání a záchrany;
– se jedná o letadlo Úřadu pro civilní letectví provádějící státní dozor;
– nejsou v provozu systémy pro ostatní způsoby přiblížení;
– je hlášen nebo je předpovídán střih větru nebo se očekávají význačné meteorologické jevy (např. bouřky), které by mohly ovlivnit ostatní způsoby přiblížení;
– je postup vyžádán velitelem letadla z důvodů bezpečnosti provedení letu;
– se jedná o letadlo provádějící letové ověření leteckých pozemních zařízení a postupů.

2.21.3.1.3 Letadlo provádějící vizuální přiblížení na RWY 06, 12 a 24 nesmí sestoupit pod výšku 2500 ft / 762 m AMSL před nalétnutím prodloužené osy RWY.

2.21.3.1.4 Letadlo provádějící vizuální přiblížení na RWY 30 nesmí sestoupit pod výšku 3500 ft / 1067 m AMSL před nalétnutím prodloužení osy RWY.

2.21.3.1.5 Gradient klesání na trati konečného přiblížení nesmí být menší než 3° (5,2%).

– wind shear has been reported or forcast, or storms are expected, which could affect approach or departure;
– cross-wind component, including gusts, exceeds 15 kt (28 km/h);
– tail-wind component, including gusts, exceeds 5 kt (9 km/h);
– there is a high risk of a bird strike or a collision with a wild animal.

2.21.2.5 Exceptions on request by the pilot-in-command

2.21.2.5.1 Provisions **LKPR AD 2.21 para 2.2** and **LKPR AD 2.21 para 2.3** are not in force in case of:

– flights for human life saving;
– flights for search and rescue;
– aircraft in emergency;
– aircraft of Civil Aviation Authority conducting a state supervision;
– aircraft carrying out flight checking aeronautical ground facilities and flight procedures;
– following conditions occur when landing on RWY 06/24:
  – cloud base is below 150 m (500 ft) above the aerodrome elevation, and/or the visibility is below 1900 m;
  – approach requires vertical minima more than 100 m (300 ft) above aerodrome elevation, whereas the cloud base is below 240 m (800 ft) above aerodrome elevation, and/or the visibility is below 3000 m;
– visibility is below 1900 m when taking off from RWY 06/24;

2.21.2.5.2 The pilot-in-command, considering flight safety, can refuse the RWY preferentially offered due to noise reasons. In that case the aerodrome operator reserves the right to request subsequently the substantiation by the aircraft operator.

2.21.2.5.3 In case of unauthorised rejection of the noise convenient RWY in use by the request of the pilot-in-command, the aerodrome operator reserves the right to act according to AIP CR **GEN 4.1 para 1.6**.

2.21.3 Arrivals

2.21.3.1 Visual approach

2.21.3.1.1 Visual approaches are prohibited.

2.21.3.1.2 The exceptions from item **LKPR AD 2.21 para 3.1.1**:

– aircraft with MTOW 7000 kg or less (category light) in time from 0500 (0400) to 2100 (2000) carrying out visual approach to RWY 06, 12, 30 and from north side of extended centre line of RWY 24;
– aircraft in emergency;
– flights for human life saving;
– flights for search and rescue;
– aircraft of Civil Aviation Authority executing state supervision;
– systems for other ways of approach are out of service;
– wind shear is reported or forecasted or significant weather phenomena (e.g. thunderstorms) which could affect other ways of approach are expected;
– procedure is requested by pilot-in-command for reasons of safety flight execution.
– aircraft carrying out flight checking of aeronautical ground facilities and flight procedures

2.21.3.1.3 An aircraft performing visual approach to RWY 06, 12 and 24 shall not descend below 2500 ft / 762 m AMSL before establishing on extended centre line of RWY.

2.21.3.1.4 An aircraft performing visual approach to RWY 30 shall not descent below 3500 ft / 1067 m AMSL before establishing on extended centre line of RWY.

2.21.3.1.5 Descent gradient of final approach track shall not be less than 3° (5,2%).

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.

2.21.3.2 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 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 2.21 para 4.3 a LKPR AD 2.21 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.

2.21.4 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 untill 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 untill 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 2.21 para 4.3 and LKPR AD 2.21 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 klapek 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 40 minut 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 40 minutes.

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

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.

2.22.2 Letištní provozní minima

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

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

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

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

Posádka letadla musí:

- zadat identifikaci letadla, pokud je tato funkce k dispozici. Nastavení musí odpovídat identifikaci uvedené v poli 7 podaného letového plánu ICAO nebo poznávací značce letadla, pokud letový plán nebyl podán;
- nastavit kód 2000 Módu A, pokud ATC nestanoví jinak;
- aktivovat odpovídač (XPNDR nebo ekvivalentní volba, například ON) nebo AUTO, je-li k dispozici:
  - při žádosti o vytlačení nebo pojíždění, 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).

2.22.4 Postupy pro IFR lety

2.22.4.1 Vyčkávání

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

2.22.4.2 Přiblížení

2.22.4.2.1 Rychlostní omezení

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

Piloti mohou očekávat, že budou uplatňována následující omezení rychlosti:

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

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

LKPR AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

2.22.1 General

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

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

2.22.2 Aerodrome Operating Minima

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 Procedures for IFR flights

2.22.4.1 Holding

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

2.22.4.2 Approaches

2.22.4.2.1 Speed restriction

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

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

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

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

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 příletové 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 vysíláním ATIS.

2.22.4.2.8 Při přechodu z PRAHA RADAR na RUZYNĚ RADAR, z důvodů snížení zátěže na kmitočtu, omezte navázání spojení pouze na RUZYNĚ RADAR + volací znak. V případě zvláštní situace může PRAHA RADAR požadovat od pilotů při navázání spojení s RUZYNĚ 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 RUZYNĚ RADAR, initial contact shall be restricted to RUZYNĚ RADAR + CALL SIGN only in order to avoid frequency congestion. In specific situation PRAHA RADAR may request pilot to report additional information to RUZYNĚ 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 povinna 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)**

   Zadává 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 povinna 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 Doplňující 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 povinna monitorovat kmitočet, ne 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 obdrženém 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.

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 Schválení ke spouštění motorů

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

2.22.4.3.3 Start-up clearance

Flight crew shall request start-up approval at TSAT - 5 /+ 5 MIN on RUZYNĚ DELIVERY / RUZYNĚ 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 RUZYNĚ GROUND / RUZYNĚ TOWER frequency (according to its operational hours). No instruction for frequency change is issued by RUZYNĚ 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 Schválení k vytlačení a povolení k pojíždění

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

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

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

2.22.4.3.4 Pushback approval and taxi clearance

Flight crew shall request pushback approval and taxi clearance on RUZYNĚ GROUND / RUZYNĚ 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 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:

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:

Lokace pro vzdálené vyčkávání letadel

Location for a remote holding of aircraft

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 spuštěných 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 obdrženi 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).

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 tratí (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 turbovrtulovými pohonnými jednotkami do CAT B včetně a kategorie turbulence v úplavu Lehká letadla s pístovými a turbohřídelovými 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 turboschaft 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 redukovaným tahem.

2.22.4.3.12.2 Všesměrové odlety

a) **Všesměrové odlety za účelem vyhnutí se význačné oblačnosti**

Všesměrové 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) **Všesměrové odlety za účelem zvýšení kapacity letiště**

Všesměrové odlety za účelem zvýšení kapacity letiště jsou povoleny pouze pro letadla s pístovými a jednomotorovými turbovrtulovými 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.

Všesměrové 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 všesměrového 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 redukovaným 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 turboschaft 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:

a) Provozuschopnost stop příček před RWY 06/24;
b) Provozuschopnost náhradního zdroje elektrické energie RWY 06/24;
c) Nenarušení perimetru letiště a ochranné zóny RWY 06/24;
d) Provozuschopnost letištního monitorovacího systému LPZ.
e) 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

a) 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.
b) 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.
c) Zablesková 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:

a) Functionality of stop bars at RWY 06/24;
b) Functionality of backup power source for RWY 06/24;
c) No breach of the airport perimeter or RWY 06/24 protected area;
d) Functionality of the airport monitoring system (LPZ).
e) 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

a) 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.
b) 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.
c) 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:

Porucha nebo výpadek zařízení / Malfunction or failure of device	*Degradace / Downgrade*
Stop příčka před / Stop bar in front of RWY 06/24	Provoz LVP není k dispozici. Odlety a přílety 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	
LOC 24	NPA, Řízený vzlet není povolen / Guided take-off is not permitted
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 RUZYNĚ RADAR), frází "ŽÁDÁM CVIČNÉ PŘIBLÍŽENÍ 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 RUZYNĚ 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 pojíždění zpět po dráze, přičemž tento postup lze aplikovat pouze za denního světla od 30 minut po místním východu slunce do 30 minut před místním západem slunce.

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

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

2.22.4.6 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 měřícího cyklu meteorologického radaru.

2.22.5.4.2 Aplikace služeb

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

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

2.22.6 Postupy pro VFR lety

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

2.22.6.1 Přílety

2.22.6.1.1 Přílety do LKPR

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

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

Piloti musí:

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

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

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

– předat údaje o letu v souladu s AIP ČR **ENR 1.2 para 1.10.2** (Předání údajů o letu VFR);

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 **RUZYNĚ RADAR 118.310** in accordance with AIP ČR **ENR 1.2 para 1.10.1** (Handover of information about VFR flight). Outside hours of operation establish communication on FREQ of **PRAHA RADAR 127.580** in accordance with AIP CR **LKPR AD 2.18** (ATS Communication Facilities, Hours of operation);

– hand over information about flight in accordance with AIP CR **ENR 1.2 para 1.10.2** (Handover of information about VFR flight);

– potvrdit platnou informaci ATIS a zopakovat údaj QNH;
– v případě přijetí instrukce k přechodu na **Ruzyně TWR** navázat pouze spojení. **Údaje o letu se nepředávají**.

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

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

2.22.6.1.1.1 Zkrácené přistání VFR letů na RWY 30

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

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

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

2.22.6.1.1.2 Přílety do místa v CTR Ruzyně mimo LKPR

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

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

  *Poznámka: Piloti jsou žádáni, aby oznámili případné udělení výjimky z požadavku na vybavení odpovídačem v Módu S ELS dle AIP ČR **GEN 1.5 para 1.3.3** (Výjimky).*
– navázat spojení na FREQ **RUZYNĚ RADAR 118.310** v souladu s AIP ČR **ENR 1.2 para 1.10.1** (Předání údajů o letu VFR). Mimo provozní dobu navázat spojení na FREQ **PRAHA RADAR 127.580** v souladu s AIP ČR **LKPR AD 2.18** (Spojovací zařízení, provozní doba);
– předat údaje o letu v souladu s AIP ČR **ENR 1.2 para 1.10.2** (Předání údajů o letu VFR);
– potvrdit platnou informaci ATIS a zopakovat údaj QNH;
– v případě přijetí instrukce k přechodu na **Ruzyně TWR** navázat pouze spojení. **Údaje o letu se nepředávají**.
– 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 **RUZYNĚ RADAR 118.310** in accordance with AIP ČR **ENR 1.2 para 1.10.1** (Handover of information about VFR flight). Outside hours of operation establish communication on FREQ of **PRAHA RADAR 127.580** in accordance with AIP CR **LKPR AD 2.18** (ATS Communication Facilities, Hours of operation);
– hand over information about flight in accordance with AIP CR **ENR 1.2 para 1.10.2** (Handover of information about VFR flight);
– confirm current ATIS information with QNH read back;
– when the instruction to transfer to **Ruzyně TWR** recieved, establish communication only. **Information about flight are not handed over**.

2.22.6.1.1.1 Short landing of VFR flights on RWY 30

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

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

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

2.22.6.1.1.2 Arrivals to destination in CTR Ruzyně outside LKPR

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

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

  *Note: Pilots are urged to report an exemption from the requirement to carry Mode S ELS, if granted, according to AIP CR **GEN 1.5 para 1.3.3** (Exemptions).*
– establish communication on FREQ of **RUZYNĚ 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;
– in case the instruction to transfer to **Ruzyně TWR** recieved, 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 **RUZYNĚ RADAR 118.310** v souladu s AIP ČR **ENR 1.2 para 1.10.1** (Předání údajů o letu VFR). Mimo provozní dobu navázat spojení na FREQ **PRAHA RADAR 127.580** v souladu s AIP ČR **LKPR AD 2.18** (Spojovací zařízení, provozní doba);
– předat údaje o letu v souladu s AIP ČR **ENR 1.2 para 1.10.2** (Předání údajů o letu VFR);
– potvrdit platnou informaci ATIS a zopakovat údaj QNH;
– po přijetí instrukce k přechodu na **Ruzyně TWR** navázat pouze spojení. **Údaje o letu se nepředávají**;
– 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**.

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

2.22.6.2.1 Odlety z LKPR

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

Pokud není službou ATC instruováno jinak, piloti musí:

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

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

  Poznámka 2: Schválení spouštění pohonných jednotek není součástí ATC povolení pro odlétávající letadla.
– předat údaje o letu v souladu s AIP ČR **ENR 1.2 para 1.10.2** (Předání údajů o letu VFR);
– potvrdit platnou informaci ATIS a zopakovat údaj QNH;
– nastavit kód odpovídače SSR a dodržovat pravidla podle AIP ČR **LKPR AD 2.22 para 3** (Provoz palubních odpovídačů módu S).

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

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

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

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

Piloti musí:

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

2.22.6.2.2 Odlety z CTR Ruzyně mimo LKPR

Pokud není službou ATC instruováno jinak, piloti musí:

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

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 **RUZYNĚ 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 **RUZYNĚ GROUND 121.910** to obtain a taxi clearance. Instruction for frequency change to RUZYNĚ GROUND is not being issued.

Unless otherwise stated by ATC, departure is provided in accordance with AIP 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 **RUZYNĚ 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 **RUZYNĚ 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** (Přílety), 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, přílet a/nebo odlet musí být prováděn podle AIP ČR AD 2-LKPR-8-1 (Příletové 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 airborn.

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 **RUZYNĚ 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 airborn.

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

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

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

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

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 SID)

2.22.8 RNAV Standard Instrument Departure Routes (RNAV 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 *BALTU 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

(RNAV SID) RWY 30

DUE TO NOISE ABATEMENT MNM ASC FROM RWY 30 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*
BALTU4B *BALTU FOUR BRAVO DEPARTURE*	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (302°) na / to PR815 (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.
DOBEN5B *DOBEN FIVE BRAVO DEPARTURE*	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (302°) na / to PR813 (fly -by); točit doleva tratí / turn left track 212° na / to PR814 (fly-by); točit doleva tratí / turn left track 174° na / to PR817 (fly-by); točit doprava tratí / turn right track 230° 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.
VENOX4B *VENOX FOUR BRAVO DEPARTURE*	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (302°) na / to PR815 (fly -by); točit doprava tratí / turn right track 352° na / to PR816 (fly-by); točit doprava tratí / turn right track 021° na / to VENOX.			
ARTUP5B *ARTUP FIVE BRAVO DEPARTURE*	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (302°) na / to PR815 (fly -by); točit doprava tratí / turn right track 352° na / to PR816 (fly-by); točit doprava tratí / turn right track 074° na / to PR818 (fly-by); pokračovat tratí / continue track 074° na / to PR819 (fly-by); točit doleva tratí / turn left track 027° na / to ARTUP.			
VOZ4B *VOŽICE FOUR BRAVO DEPARTURE*	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (302°) na / to PR813 (fly -by); točit doleva tratí / turn left track 212° na / to PR814 (fly-by); točit doleva tratí / turn left track 151° 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.			
VOZ5N *VOŽICE FIVE NOVEMBER DEPARTURE*	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (302°); v / at 1700 ft AMSL točit doleva na / turn left to PR807 (fly-by); točit doleva tratí / turn left track 122° na / to PR808 (fly-by); pokračovat tratí / continue on track 129° na / to VOZ VOR/DME.			Použitelné pouze pro vrtulová letadla v době / Only for propeller driven aircraft between 0500-2100 (0400-2000) UTC
VENOX5N *VENOX FIVE NOVEMBER DEPARTURE*	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (302°); v / at 1700 ft AMSL točit doprava / turn right (direct to fix) na / to PR840 (fly-by); točit doleva tratí / turn left track 340° na / to PR818 (fly-by); pokračovat tratí / continue on track 348° 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 9% do / up to 4000 ft AMSL pro přestoupání / to overfly CTR Vodochody / TMA Vodochody. Pokud nejste schopni, oznamte ATC nejpozději před vstupem na dráhu / If unable advice ATC before entering the RWY at the latest.
ARTUP4N *ARTUP FOUR NOVEMBER DEPARTURE*	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (302°); v / at 1700 ft AMSL točit doprava / turn right (direct to fix) na / to PR840 (fly-by); točit doleva tratí / turn left track 340° na / to PR818 (fly-by); točit doprava tratí / turn right track 074° na / to PR819 (fly-by); točit doleva tratí / turn left track 027° na / to ARTUP.			

(RNAV SID) RWY 06

DUE TO NOISE ABATEMENT MNM ASC FROM RWY 06 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*
BALTU8E *BALTU EIGHT ECHO DEPARTURE*	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (060°) na / to PR631 (fly -by); točit doleva tratí / turn left track 322° na / to PR632 (fly-by); točit doleva tratí / turn left track 240° na / to PR621 (fly-by); pokračovat tratí / continue track 240° na / to PR634 (fly-by); pokračovat tratí / continue track 234° 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.
DOBEN8E *DOBEN EIGHT ECHO DEPARTURE*	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (060°) na / to PR631 (fly -by); točit doleva tratí / turn left track 322° na / to PR632 (fly-by); točit doleva tratí / turn left track 240° na / to PR621 (fly-by); pokračovat tratí / continue track 240° na / to PR634 (fly-by); točit doleva tratí / turn left track 185° 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.
VENOX4E *VENOX FOUR ECHO DEPARTURE*	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (060°) na / to PR631 (fly -by); točit doleva tratí / turn left track 322° na / to PR632 (fly-by); pokračovat tratí / continue track 322° na / to VENOX.			
ARTUP5E *ARTUP FIVE ECHO DEPARTURE*	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (060°) na / to PR637 (fly -by); točit doleva tratí / turn left track 007° na / to ARTUP.			
VOZ4E *VOŽICE FOUR ECHO DEPARTURE*	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (060°) na / to PR633 (fly -by); točit doprava tratí / turn right track 168° na / to PR635 (fly-by); pokračovat tratí / continue on track 158° na / to VOZ VOR/DME.			
VOZ5D *VOŽICE FIVE DELTA DEPARTURE*	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (060°) na / to PR625 (fly -by); točit doprava tratí / turn right track 168° na / to PR626 (fly-by); pokračovat tratí / continue track 158° na / to PR627 (fly-by); točit doleva tratí / turn left track 117° na / to VOZ VOR/DME.			Použitelné pouze pro vrtulová letadla / Only for propeller driven aircraft Minimální gradient stoupání / Minimum climb gradient 7% do / up to 4000 ft AMSL pro přestoupání / to overfly MCTR Kbely / MTMA Kbely. Pokud nejste schopni, oznamte ATC nejpozději před vstupem na dráhu / If unable advice ATC before entering the RWY at the latest.
VENOX7D *VENOX SEVEN DELTA DEPARTURE*	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (060°) na / to PR619 (fly -by); točit doleva tratí / turn left track 322° na / to PR621 (fly-by); pokračovat tratí / continue track 322° na / to PR622 (fly-by); točit doprava tratí / turn right track 004° na / to VENOX.			Použitelné pouze pro vrtulová letadla / Only for propeller driven aircraft Minimální gradient stoupání / Minimum climb gradient 10% do / up to 4000 ft AMSL pro přestoupání / to overfly CTR Vodochody / TMA Vodochody. Pokud nejste schopni, oznamte ATC nejpozději před vstupem na dráhu / If unable advice ATC before entering the RWY at the latest.
DOBEN7D *DOBEN SEVEN DELTA DEPARTURE*	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (060°) na / to PR619 (fly -by); točit doleva tratí / turn left track 322° na / to PR621 (fly-by); točit doleva tratí / turn left track 240° na / to PR634 (fly-by); točit doleva tratí / turn left track 185° na / to DOBEN.			
BALTU7D *BALTU SEVEN DELTA DEPARTURE*	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (060°) na / to PR619 (fly -by); točit doleva tratí / turn left track 322° na / to PR621 (fly-by); točit doleva tratí / turn left track 240° na / to PR634 (fly-by); pokračovat tratí / continue on track 234° na / to BALTU.			

(RNAV SID) RWY 12

DUE TO NOISE ABATEMENT MNM ASC FROM RWY 12 8% 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*
BALTU6H *BALTU SIX HOTEL DEPARTURE*	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (122°) na / to PR626 (fly -by); točit doleva tratí / turn left track 032° na / to PR856 (fly-by); točit doleva tratí / turn left track 330° na / to UTORO (fly-by); pokračovat tratí / continue track 330° na / to PR858 (fly-by); točit doleva tratí / turn left track 254° na / to PR634 (fly-by); točit doleva tratí / turn left track 234° na / to BALTU.	5000 ft AMSL	Po pokynu kontaktujte When instructed contact PRAHA RADAR 120.530	Na UTORO očekávejte FL 140 nebo vyšší. 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. UTORO expect at FL 140 or above. Aircraft proceeding after BALTU to VARIK, OKG or RAPET and climbing to FL 280 or higher, must reach FL 280 by these points.
DOBEN6H *DOBEN SIX HOTEL DEPARTURE*	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (122°) na / to PR626 (fly -by); točit doleva tratí / turn left track 032° na / to PR856 (fly-by); točit doleva tratí / turn left track 330° na / to UTORO (fly-by); pokračovat tratí / continue track 330° na / to PR858 (fly-by); točit doleva tratí / turn left track 254° na / to PR634 (fly-by); točit doleva tratí / turn left track 185° na / to DOBEN.			Na UTORO očekávejte FL 140 nebo vyšší. Letadla pokračující po DOBEN na RUDAP a stoupající do FL 280 nebo vyšší, musí nejpozději nad tímto bodem dosáhnout FL 280. UTORO expect at FL 140 or above. Aircraft proceeding after DOBEN to RUDAP and climbing to FL 280 or higher, must reach FL 280 by this point.
VENOX4H *VENOX FOUR HOTEL DEPARTURE*	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (122°) na / to PR626 (fly -by); točit doleva tratí / turn left track 032° na / to PR856 (fly-by); točit doleva tratí / turn left track 330° na / to UTORO (fly-by); pokračovat tratí / continue track 330° na / to PR858 (fly-by); točit doleva tratí / turn left track 308° na / to VENOX.			Na UTORO očekávejte FL 140 nebo vyšší. UTORO expect at FL 140 or above.
ARTUP4H *ARTUP FOUR HOTEL DEPARTURE*	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (122°) na / to PR860 (fly -by); točit doleva tratí / turn left track 032° na / to PR861 (fly-by); točit doleva tratí / turn left track 001° na / to ARTUP.			
VOZ4H *VOŽICE FOUR HOTEL DEPARTURE*	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (122°) na / to PR626 (fly -by); točit doprava tratí / turn right track 147° na / to PR412 (fly-by); pokračovat tratí / continue on track 147° na / to VOZ VOR/DME.			
VOZ5G *VOŽICE FIVE GOLF DEPARTURE*	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (122°); v / at 1700 ft AMSL točit doprava na / turn right to PR411 (fly-by); točit doleva tratí / turn left track 145° na / to PR404 (fly-by); točit doleva tratí / turn left track 117° na / to PR627 (fly-by); pokračovat tratí / continue on track 117° na / to VOZ VOR/DME.			Pouze pro vrtulová letadla v době / Only for propeller driven aircraft between 0500-2100 (0400-2000) UTC.
DOBEN4G *DOBEN FOUR GOLF DEPARTURE*	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (122°); v / at 1700 ft AMSL točit doprava na / turn right to PR854 (fly-by); pokračovat tratí / continue on track 249° na / to PR855 (fly-by); pokračovat tratí / continue on track 233° na / to DOBEN.			
VOZ5Q *VOŽICE FIVE QUEBEC DEPARTURE*	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (122°); v / at 1700 ft AMSL točit doprava na / turn right 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.			Pouze pro vrtulová letadla v době mezi 0500-2100 (0400-2000) UTC, je-li v používání RWY 24 Only for propeller driven aircraft between 0500-2100 (0400-2000) UTC, when RWY 24 is in use.
VOZ1L *VOŽICE ONE LIMA DEPARTURE*	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead (122°) na / to PR626 (fly -by); točit doprava tratí / turn right track 158° na / to PR627 (fly-by); točit doleva tratí / turn left track 117° na / to VOZ VOR/DME.			Pouze pro vrtulová letadla v době mezi 0500-2100 (0400-2000) UTC, je-li v používání RWY 06 Only for propeller driven aircraft between 0500-2100 (0400-2000) UTC, when RWY 06 is in use.

2.22.9 Všesměrové odlety | **2.22.9 Omnidirectional departures**

RWY	*Textový popis / Textual description*	*Po vzletu / After take off* *Spojení / Communication*	*Poznámky / Remarks*
1	*2*	*3*	*4*
24 **30** **06** **12**	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead Minimální výška zatáčky / Minimum turn altitude 1700 ft AMSL.	Po pokynu kontaktujte When instructed contact PRAHA RADAR 120.530	1) Minimální gradient stoupání / Minimum climb gradient 5% do / up to 3200 ft AMSL. 2) Po vzletu stoupat tak rychle, jak je to možné alespoň do / After take off climb as rapidly as practicable to at least 2800 ft AMSL. 3) Technika vzletu s redukovaným tahem není doporučena. / Reduce thrust take-off technique not recommended.

2.22.10 RNAV standardní přístrojové příletové tratě (RNAV STAR) | **2.22.10 RNAV standard instrument arrival routes (RNAV STAR)**

(RNAV STAR) RWY 24

Označení tratě *Route designation*	*Význačné body* *Significant points*	*MAG* *trať / track*	*Vzdálenost / Distance* *NM*	*MNM IFR ALT* *ft*	*Poznámky / Remarks*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*
LOMKI8S *LOMKI EIGHT SIERRA ARRIVAL*	LOMKI				Pokud neobdržíte jiné instrukce po ERASU pokračujte tratí 060° pro vektorování. Unless otherwise instructed, after ERASU continue on track 060°, vectoring will be provided.
		089°	9.4	5000	
	PR511				
		048°	17.5	5000	
	PR512				
		060°	14.9	4000	
	PR513				
		060°	5.0	4000	
	PR518				
		060°	7.3	4000	
	ERASU				
APRAQ2S *APRAQ TWO SIERRA ARRIVAL*	APRAQ				Pokud neobdržíte jiné instrukce po RATEV pokračujte tratí 060° pro vektorování. Unless otherwise instructed, after RATEV continue on track 060°, vectoring will be provided.
		006°	22.2	5000	
	PR521				
		060°	7.9	4000	
	PR574				
		060°	7.3	4000	
	RATEV				
GOLOP4S *GOLOP FOUR SIERRA ARRIVAL*	GOLOP				Pokud neobdržíte jiné instrukce po ERASU pokračujte tratí 060° pro vektorování. Unless otherwise instructed, after ERASU continue on track 060°, vectoring will be provided.
		169°	12.7	5000	
	PR516				
		240°	11.7	4000	
	PR517				
		150°	5.0	4000	
	PR518				
		060°	7.3	4000	
	ERASU				
VLM5S *VLAŠIM FIVE SIERRA ARRIVAL*	VLM DME				Pokud neobdržíte jiné instrukce po RATEV pokračujte tratí 060° pro vektorování. Unless otherwise instructed, after RATEV continue on track 060°, vectoring will be provided.
		303°	11.0	5000	
	PR522				
		346°	11.0	4000	
	PR571				
		331°	5.0	4000	
	PR572				
		240°	11.7	4000	
	PR573				
		330°	5.0	4000	
	PR574				
		060°	7.3	4000	
	RATEV				

(RNAV STAR) RWY 30

Označení tratě *Route designation*	*Význačné body* *Significant points*	*MAG* *trať / track*	*Vzdálenost / Distance* *NM*	*MNM IFR ALT* *ft*	*Poznámky / Remarks*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*
LOMKI9R *LOMKI NINE ROMEO ARRIVAL*	LOMKI				Pokud neobdržíte jiné instrukce po ARVEG pokračujte tratí 122° pro vektorování. Unless otherwise instructed, after ARVEG continue on track 122°, vectoring will be provided.
		089°	9.4	5000	
	PR511				
		048°	17.5	5000	
	PR512				
		075°	21.8	5000	
	PR914				
		122°	8.5	5000	
	PR915				
		122°	5.5	5000	
	ARVEG				
GOLOP5R *GOLOP FIVE ROMEO ARRIVAL*	GOLOP				
		208°	11.1	5000	
	BAGRU				
		168°	17.7	5000	
	PR914				
		122°	8.5	5000	
	PR915				
		122°	5.5	5000	
	ARVEG				
APRAQ2R *APRAQ TWO ROMEO ARRIVAL*	APRAQ				
		007°	13.1	5000	
	PR901				
		059°	9.1	5000	
	PR902				
		123°	6.3	5000	
	PR913				
		122°	13.4	5000	
	PR903				
		033°	5.0	5000	
	PR904				
		302°	5.9	5000	
	KENOK				
VLM6R *VLAŠIM SIX ROMEO ARRIVAL*	VLM DME				
		303°	9.2	5000	
	PR904				
		302°	5.9	5000	
	KENOK				

(RNAV STAR) RWY 06

Označení tratě *Route designation*	*Význačné body* *Significant points*	*MAG* *trať / track*	*Vzdálenost / Distance* *NM*	*MNM IFR ALT* *ft*	*Poznámky / Remarks*
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*
LOMKI8T *LOMKI EIGHT TANGO ARRIVAL*	LOMKI				
		089°	12.2	5000	
	PR707				
		060°	7.1	5000	
	BAROX				
APRAQ2T *APRAQ TWO TANGO ARRIVAL*	APRAQ				Pokud neobdržíte jiné instrukce po AKEVA pokračujte tratí 240° pro vektorování. Unless otherwise instructed, after AKEVA continue on track 240°, vectoring will be provided.
		038°	16.0	5000	
	PR718				
		338°	6.9	4000	
	PR719				
		302°	5.7	4000	
	PR521				
		240°	8.0	4000	
	AKEVA				

Označení tratě Route designation	Význačné body Significant points	MAG trať / track	Vzdálenost / Distance NM	MNM IFR ALT ft	Poznámky / Remarks
1	2	3	4	5	6
VLM6T *VLAŠIM SIX TANGO ARRIVAL*	VLM DME				Pokud neobdržíte jiné instrukce po AKEVA pokračujte tratí 240° pro vektorování. Unless otherwise instructed, after AKEVA continue on track 240°, vectoring will be provided.
		303°	5.6	5000	
	PR721				
		333°	6.5	5000	
	PR722				
		333°	13.5	5000	
	PR723				
		261°	15.4	4000	
	PR523				
		240°	5.7	4000	
	PR521				
		240°	8.0	4000	
	AKEVA				
GOLOP4T *GOLOP FOUR TANGO ARRIVAL*	GOLOP				Pokud neobdržíte jiné instrukce po KUVIX pokračujte tratí 240° pro vektorování. Unless otherwise instructed, after KUVIX continue on track 240°, vectoring will be provided.
		150°	13.2	5000	
	PR711				
		210°	7.6	5000	
	PR712				
		240°	14.3	4000	
	PR513				
		240°	10.9	4000	
	KUVIX				

(RNAV STAR) RWY 12

Označení tratě Route designation	Význačné body Significant points	MAG trať / track	Vzdálenost / Distance NM	MNM IFR ALT ft	Poznámky / Remarks
1	2	3	4	5	6
LOMKI7P *LOMKI SEVEN PAPA ARRIVAL*	LOMKI				Pokud neobdržíte jiné instrukce po SOMIS pokračujte tratí 302° pro vektorování. Unless otherwise instructed, after SOMIS continue on track 302°, vectoring will be provided.
		089°	12.2	5000	
	PR707				
		053°	11.6	5000	
	PR956				
		053°	11.0	4000	
	PR954				
		302°	4.5	4000	
	SOMIS				
APRAQ2P *APRAQ TWO PAPA ARRIVAL*	APRAQ				Pokud neobdržíte jiné instrukce po SOMIS pokračujte tratí 302° pro vektorování. Unless otherwise instructed, after SOMIS continue on track 302°, vectoring will be provided.
		014°	21.0	5000	
	PR953				
		302°	12.0	4000	
	PR954				
		302°	4.5	4000	
	SOMIS			0	
VLM6P *VLAŠIM SIX PAPA ARRIVAL*	VLM DME				Pokud neobdržíte jiné instrukce po EVEMI pokračujte tratí 302° pro vektorování. Unless otherwise instructed, after EVEMI continue on track 302°, vectoring will be provided.
		314°	11.3	5000	
	PR950				
		314°	13.2	5000	
	PR951				
		302°	9.8	4000	
	PR952				
		302°	9.5	4000	
	PR958				
		302°	7.0	4000	
	EVEMI				

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

LKPR AD 2.23 DOPLŇUJÍCÍ INFORMACE

2.23.1 Výskyt ptactva na/v blízkosti letiště

2.23.1.1 Určení tahů, představujících ohrožení letového provozu:

a) Jarní tahy ptactva probíhají od poloviny února do začátku května.

b) Podzimní tahy probíhají od konce srpna do konce listopadu.

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

2.23.2 Postupy pro provádění letů nad Prahou

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

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

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

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

2.23.3.1 Tabulka certifikačních odchylek:

LKPR AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

2.23.1 Bird concentrations on/in the vicinity of airport

2.23.1.1 Determination of migrations with potential hazard to air traffic:

a) Spring migration period of birds is from the middle of February until the beginning of May.

b) Autumn migration period is from the end of August until the end of November.

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

2.23.2 Procedures for executing of flights over Praha

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

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

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

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

2.23.3.1 Certification deviation table:

Specifikace *Specification*	*Popis odchylky* *Deviation description*	*Typ odchylky* *Deviation type*
CS ADR-DSN.B.165 Objekty na pásech RWY Objects on RWY strips	Nedostatečné ošetření vertikálních ploch pod povrchem země u objektů umístěných v pásu RWY 06/24. Insufficient treatment of vertical surfaces below the ground surface for objects located on the strip RWY 06/24.	DAAD 01
	Nedostatečné ošetření vertikálních ploch pod povrchem země u objektů umístěných v pásu RWY 12/30. Insufficient treatment of vertical surfaces below the ground surface for objects located on the strip RWY 12/30.	
CS ADR-DSN.D.245 Šířka pojezdových drah Width of taxiways	TWY F mezi TWY G a TWY H1 svou šířkou 22 m neodpovídá provozovaným letadlům s OMGWS od 9 m až do, ale ne včetně 15 m. TWY F between TWY G and TWY H1 with its width 22 m does not correspond to the operated aircraft with OMGWS from 9 m up to but not including 15 m.	DAAD 04
CS ADR-DSN.D.250 Oblouky pojezdových drah Taxiways curves	TWY Z - určená pro kritické typy letadel. Předepsané bezpečné vzdálenosti vnějšího okraje hlavního podvozku letadel kódového písmene E a F k okraji TWY (4 m) je možné dosáhnout pouze pomocí oversteeringu. TWY Z - designed for critical types of aircraft. Required safe distances of the outer edge of the main landing gear of code E and code F aircraft to the edge of TWY (4 m) can only be achieved by oversteering.	DAAD 05

Specifikace *Specification*	*Popis odchylky* *Deviation description*	*Typ odchylky* *Deviation type*
CS ADR-DSN.D.255 Napojení a křižovatky pojezdových drah Junction and intersection of taxiways	Vzdálenost 4 m mezi vnějším kolem hlavního podvozku a okrajem TWY v křížení TWY F x TWY L je možné dosáhnout pouze pomocí oversteeringu. A distance of 4 m between the outer wheel of main undercarriage and the edge of TWY at TWY F x TWY L intersection can only be achieved by oversteering.	DAAD 06
	Vzdálenost 4 m mezi vnějším kolem hlavního podvozku a okrajem TWY v křížení TWY Z x APN EAST je možné dosáhnout pouze pomocí oversteeringu. A distance of 4 m between the outer wheel of main undercarriage and the edge of TWY at TWY Z x APN EAST intersection can only be achieved by oversteering.	
CS ADR-DSN.D.340 Umístění vyčkávacích ploch, vyčkávacích míst RWY, mezilehlých vyčkávacích míst a vyčkávacích míst na komunikacích Location of holding bays, runway-holding positions, intermediate holding positions, and road-holding positions CS ADR-DSN.J.480 Runway pro přesné přiblížení Precision approach runway	ACFT na vyčkávacím místě CAT I RWY 24 na TWY Z penetruje přibližovací plochu RWY 24. ACFT in holding position CAT I RWY 24 on TWY Z penetrates approach area RWY 24.	DAAD 08
CS ADR-DSN.M.630 Světelná soustava pro přesné přiblížení I. kategorie Approach lighting system for precision approach CAT I	RWY 12 není vybavena ALS CAT I ale pouze SALS, která je nestandardně vybavena LIH. RWY 12 is not equipped ALS CAT I but only SALS, which is non-standardly equipped with LIH.	DAAD 10
	RWY 06 není vybavena ALS CAT I délky 900 m, ale pouze 480 m LIH. RWY 06 is not equipped ALS CAT I with length 900 m but only 480 m LIH.	DAAD 11
CS ADR-DSN.M.655 Ochranné plochy pro PAPI Obstacle protection surface for PAPI	ACFT na vyčkávacím místě CAT I RWY 24 penetruje ochrannou plochu pro PAPI 24. ACFT in holding position CAT I RWY 24 penetrates PAPI 24 protection area.	DAAD 12
CS ADR-DSN.M.710 Osová návěstidla pojezdové dráhy Taxiway centre line lights	TWY G mezi RWY 30 a TWY L není vybavena osovými návěstidly. TWY G between RWY 30 and TWY L is not equipped with centre line lights.	DAAD 13
	TWY L mezi TWY F a TWY Q není vybavena osovými návěstidly. TWY L between TWY F and TWY Q is not equipped with centre line lights.	
	TWY P není vybavena osovými návěstidly. TWY P is not equipped with centre line lights.	
	TWY Q mezi TWY P a TWY Q2 není vybavena osovými návěstidly. TWY Q between TWY P and TWY Q2 is not equipped with centre line lights.	
	TWY Q1 není vybavena osovými návěstidly. TWY Q1 is not equipped with centre line lights.	
	TWY S není vybavena osovými návěstidly. TWY S is not equipped with centre line lights.	
CS ADR-DSN.L.520 Všeobecně - barva a zvýraznění General - color and conspicuity	Osové značení TWY J BLUE a J ORANGE neodpovídá předpisovým požadavkům. A centre line markings of TWY J BLUE and J ORANGE do not comply with regulation requirements.	ELOS 07
	Poznávací značení stání letadla svou modrou barvou neodpovídá předpisovým požadavkům. The aircraft stand identification in its blue color does not comply with the regulation requirements.	
	Osové přerušované značení bílé barvy určené pro přetahy letadel neodpovídá předpisovým požadavkům. The white dashed centerline markings intended for aircraft towing do not meet regulatory requirements.	
CS ADR-DSN.L.535 Prahové značení Threshold marking	Prahové značení RWY 12 neodpovídá předpisovým požadavkům. Threshold markings RWY 12 does not comply with regulation requirements.	ELOS 08
CS ADR-DSN.L.590 Značení stání letadla Aircraft stand marking	Příčky zastavení s délkou 2,2 m neodpovídají předpisovým požadavkům. Stop bars with the length of 2,2 m are not in accordance with regulation requirements.	ELOS 09
	Značení DE-ICING není v souladu s požadavky na značení stání, konkrétně příčky zastavení. The DE-ICING marking does not comply with the requirements for stand markings, specifically the stop bars.	
CS ADR-DSN.L.605 Příkazové značení Mandatory instruction marking	Značení “RWY AHEAD” je instalováno za všemi bližšími vyčkávacími místy u RWY 06/24 a RWY 12/30. “RWY AHEAD” markings are installed behind all closer holding positions at RWY 06/24 and RWY 12/30.	ELOS 11

Specifikace *Specification*	*Popis odchylky* *Deviation description*	*Typ odchylky* *Deviation type*
CS ADR-DSN.S.880 Systémy zdrojů elektrické energie Electrical power supply systems	Chybějící sekundární zdroj napájení osvětlení odbavovacích ploch, přes které procházejí cestující. Missing secondary power source for lighting the aprons through which passengers pass.	ELOS 12
CS ADR-DSN.L.610 Informační značení Information marking	Značení MAX SPAN sloužící k informování o omezení dané TWY s cílem zamezit vjezdu letadlům s rozpětím křídel větším, než je maximální povolené rozpětí křídel na příslušné pojezdové dráze či její části. MAX SPAN marking used to inform about the restriction of a given TWY in order to prevent entry of aircraft with a wingspan greater than the maximum permitted wingspan on the relevant taxiway or part thereof.	ELOS 13
CS ADR-DSN.B.060 Podélné sklony na RWY Longitudinal slopes on RWY	Podélné sklony RWY 24 v poslední čtvrtině a RWY 30 v první a poslední čtvrtině délky RWY přesahují předpisový požadavek 0,8%. Longitudinal slopes of RWY 24 in its final quarter and RWY 30 in initial and final quarter of RWY length exceed the regulation requirement of 0,8%.	SC 01
CS ADR-DSN.B.065 Změny podélného sklonu na RWY Longitudinal slope changes on RWY	Minimální poloměr oblouku 30 000 m není splněn na RWY 06/24 (v křížení s TWY L a RWY 12) a na RWY 12/30 (v křížení s TWY R). Minimum curve radius of 30 000 m is not met on RWY 06/24 (in intersection with TWY L and RWY 12) and on RWY 12/30 (in intersection with TWY R).	SC 02
CS ADR-DSN.B.075 Vzdálenost mezi změnami sklonů na RWY Distance between slope changes on RWY	Vzdálenost mezi změnami sklonů je v jednom případě každé RWY menší, než je vyžadováno předpisem. A distance between slope changes is in one case per each RWY shorter than required by the regulation.	SC 03
CS ADR-DSN.B.080 Příčné sklony na RWY Transverse slopes on RWY	Příčné sklony na části RWY 12/30 neodpovídají předpisové toleranci 1,0 % až 1,5 %. Transverse slopes on part of RWY 12/30 are not in accordance with required tolerance 1,0% to 1,5%.	SC 04
CS ADR-DSN.B.130 Sklony postranních pásů RWY Slopes on RWY shoulders	V některých místech RWY 12/30 překračuje předpisem stanovenou hodnotu 2,5 %. In some parts of RWY 12/30 the value 2,5% required by the regulation is exceeded.	SC 05
CS ADR-DSN.C.230 Sklony koncových bezpečnostních ploch Slopes on RWY end safety areas	Menší část terénu v RESA u všech RWYs mírně penetruje přibližovací plochu. Způsobeno přirozenou topografií terénu. Minor part of terrain in RESA within all RWYs slightly penetrates the approach area. It is caused by the natural terrain topography.	SC 06
CS ADR-DSN.D.265 Podélné sklony pojezdových drah Longitudinal slopes on taxiways	Podélné sklony TWY L a TWY Q1 překračují předpisem stanovenou hodnotu 1,5 %. Longitudinal slopes of TWY L and TWY Q1 exceed 1,5% required by the regulation.	SC 07
CS ADR-DSN.D.280 Příčné sklony pojezdových drah Transverse slopes on taxiways	Příčné sklony TWY L, P, Q a Q1 překračují předpisem stanovenou hodnotu 1,5 %. Transverse slopes of TWY L, P, Q and Q1 exceed 1,5% required by the regulation.	SC 08
CS ADR-DSN.D.330 Sklony pásů pojezdových drah Slopes on taxiway strips	Sklony pásů pojezdových drah na TWY L, P, Q a Q1 překračují předpisem stanovenou hodnotu. Slopes on taxiways strips on TWY L, P, Q and Q1 exceed the value required by the regulation.	SC 09
CS ADR-DSN.E.360 Sklony odbavovacích ploch Slopes on aprons	Sklon na stání 24B a na odbavovací ploše JIH překračuje předpisem stanovenou hodnotu 1%. Slope on stand 24B and on apron SOUTH exceed 1% required by the regulation.	SC 10
CS ADR-DSN.B.205 Provozní plocha radiovýškoměru Radio altimeter operating area	Některé části RAOA obou dvou RWYs mají svahy mírně vyšší, než je požadováno. Some parts of RAOA for both RWYs have its slopes slightly higher than required.	SC 11

LKPR AD 2.24 MAPY VZTAHUJÍCÍ SE K LETIŠTI **LKPR AD 2.24 CHARTS RELATED TO THE AERODROME**

Název mapy / Chart name	*Strana / Page*
Letištní mapa - ICAO Aerodrome chart - ICAO	AD 2-LKPR-2-1
Letištní mapa - ICAO - Kritické body Aerodrome chart - ICAO - Hot spots	AD 2-LKPR-2-2
Trasy pojíždění pro A340-600, A350-1000, A380, AN124, B747-8, B777-300/300ER, C5 Taxi Routes for A340-600, A350-1000, A380, AN124, B747-8, B777-300/300ER, C5	AD 2-LKPR-2-3
Mapa pro stání / zajíždění letadla - ICAO Aircraft Parking / Docking Chart - ICAO	AD 2-LKPR-2-5

Název mapy / Chart name	*Strana / Page*
Mapa pro stání / zajíždění letadla - ICAO - INC souřadnice pro stání letadel Aircraft Parking / Docking Chart - ICAO - INC coordinates for aircraft stands	AD 2-LKPR-2-6
Mapa pro stání a pojíždění letadel na APN Jih Parking Stands and Taxiing on Apron South	AD 2-LKPR-2-7
Mapa pro stání a pojíždění letadel na APN Východ Parking Stands and Taxiing on Apron East	AD 2-LKPR-2-9
Mapa pro stání a pojíždění letadel na APN Bell Helicopter Parking Stands and Taxiing on Apron of Bell Helicopter	AD 2-LKPR-2-11
Letištní překážková mapa - ICAO Typ A RWY 24 Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A RWY 24	AD 2-LKPR-3-1
Letištní překážková mapa - ICAO Typ A RWY 30 Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A RWY 30	AD 2-LKPR-3-3
Letištní překážková mapa - ICAO Typ A RWY 12 Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A RWY 12	AD 2-LKPR-3-5
Terénní mapa pro přesné přiblížení - ICAO RWY 24 Precision Approach Terrain Chart - ICAO RWY 24	AD 2-LKPR-4-1
Terénní mapa pro přesné přiblížení - ICAO RWY 30 Precision Approach Terrain Chart - ICAO RWY 30	AD 2-LKPR-4-3
Mapa standardních přístrojových odletů (SID) - ICAO RNAV SID RWY 24 Standard Departure Chart - Instrument (SID) - ICAO RNAV SID RWY 24	AD 2-LKPR-5-1
Mapa standardních přístrojových odletů (SID) - ICAO RNAV SID RWY 30 Standard Departure Chart - Instrument (SID) - ICAO RNAV SID RWY 30	AD 2-LKPR-5-3
Mapa standardních přístrojových odletů (SID) - ICAO RNAV SID RWY 06 Standard Departure Chart - Instrument (SID) - ICAO RNAV SID RWY 06	AD 2-LKPR-5-5
Mapa standardních přístrojových odletů (SID) - ICAO RNAV SID RWY 12 Standard Departure Chart - Instrument (SID) - ICAO RNAV SID RWY 12	AD 2-LKPR-5-7
Mapa všesměrových a vizuálních odletů Omnidirectional and visual departures chart	AD 2-LKPR-5-9
Mapa standardních přístrojových příletů (STAR) - ICAO RNAV STAR RWY 24 Standard Arrival Chart - Instrument (STAR) - ICAO RNAV STAR RWY 24	AD 2-LKPR-6-1
Mapa standardních přístrojových příletů (STAR) - ICAO RNAV STAR RWY 30 Standard Arrival Chart - Instrument (STAR) - ICAO RNAV STAR RWY 30	AD 2-LKPR-6-3
Mapa standardních přístrojových příletů (STAR) - ICAO RNAV STAR RWY 06 Standard Arrival Chart - Instrument (STAR) - ICAO RNAV STAR RWY 06	AD 2-LKPR-6-5
Mapa standardních přístrojových příletů (STAR) - ICAO RNAV STAR RWY 12 Standard Arrival Chart - Instrument (STAR) - ICAO RNAV STAR RWY 12	AD 2-LKPR-6-7
Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO ILS RWY 24 Instrument Approach Chart - ICAO ILS RWY 24	AD 2-LKPR-7-1
Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO RNP RWY 24 Instrument Approach Chart - ICAO RNP RWY 24	AD 2-LKPR-7-3
RNP RWY 24 - Seznam a posloupnost trať ových bodů; SBAS FAS Data Block RNP RWY 24 - List and sequence of way points; SBAS FAS Data Block	AD 2-LKPR-7-4
Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO ILS RWY 30 Instrument Approach Chart - ICAO ILS RWY 30	AD 2-LKPR-7-5
Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO RNP RWY 30 Instrument Approach Chart - ICAO RNP RWY 30	AD 2-LKPR-7-7
RNP RWY 30 - Seznam a posloupnost trať ových bodů; SBAS FAS Data Block RNP RWY 30 - List and sequence of way points; SBAS FAS Data Block	AD 2-LKPR-7-8
Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO VOR RWY 30 Instrument Approach Chart - ICAO VOR RWY 30	AD 2-LKPR-7-9
Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO ILS RWY 06 Instrument Approach Chart - ICAO ILS RWY 06	AD 2-LKPR-7-11
Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO RNP RWY 06 Instrument Approach Chart - ICAO RNP RWY 06	AD 2-LKPR-7-13
RNP RWY 06 - Seznam a posloupnost trať ových bodů; SBAS FAS Data Block RNP RWY 06 - List and sequence of way points; SBAS FAS Data Block	AD 2-LKPR-7-14
Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO ILS RWY 12 Instrument Approach Chart - ICAO ILS RWY 12	AD 2-LKPR-7-15
Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO RNP RWY 12 Instrument Approach Chart - ICAO RNP RWY 12	AD 2-LKPR-7-17
RNP RWY 12 - Seznam a posloupnost trať ových bodů; SBAS FAS Data Block RNP RWY 12 - List and sequence of way points; SBAS FAS Data Block	AD 2-LKPR-7-18

Název mapy / Chart name	*Strana / Page*
Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO VOR RWY 12 Instrument Approach Chart - ICAO VOR RWY 12	AD 2-LKPR-7-19
Mapa příletů a odletů za VFR VFR Arrivals and Departures Chart	AD 2-LKPR-8-1
Mapa příletů a odletů za VFR - Zadní strana VFR Arrivals and Departures Chart - Back side	AD 2-LKPR-8-2
Oblasti s nebezpečnou koncentrací ptactva Bird Hazard Concentration Areas	AD 2-LKPR-8-3
Mapa minimálních nadmořských výšek pro poskytování přehledových služeb ATC v prostoru CTA1 Praha, CTR Ruzyně a TMA Praha ATC Surveillance Minimum Altitude Chart within CTA1 Praha, CTR Ruzyně and TMA Praha	AD 2-LKPR-8-5

LKPR AD 2.25 NARUŠENÍ PLOCHY ÚSEKU VIZUÁLNÍHO PŘIBLÍŽENÍ (VSS)

Není aplikováno

LKPR AD 2.25 VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION

Not applied

Záměrně nepoužito

Intentionally Left Blank