

LKKB AD 2.20 PRAVIDLA PRO MÍSTNÍ PROVOZ

LKKB AD 2.20 LOCAL TRAFFIC REGULATIONS

2.20.1 POSTUPY ATS

2.20.1 ATS PROCEDURES

Rezervováno

Reserved

2.20.2 PRAVIDLA PRO ORGANIZOVÁNÍ MÍSTNÍHO LETOVÉHO PROVOZU

2.20.2 LOCAL AIR TRAFFIC MANAGEMENT REGULATIONS

2.20.2.1 Časové relace organizování letového provozu

2.20.2.1 Air traffic management time schedule

S výjimkou letů letadel se speciálním vybavením pro létání v noci (NVG apod.) nebo s výjimkou udělenou MO ČR plánovat letová zaměstnání takto:

With the exception of flights of aircraft specially equipped for night flights (NVG etc.) or with an exemption granted by the Ministry of Defence of the Czech Republic, the flight operations shall be planned as follows:

Zimní období:

Winter season:

MON 0900 - 2200 UTC (1000 - 2300 LT)
TUE-THR 0500 - 2200 UTC (0600 - 2300 LT)
FRI 0500 - 1200 UTC (0600 - 1300 LT)

MON 0900 - 2200 UTC (1000 - 2300 LT)
TUE-THR 0500 - 2200 UTC (0600 - 2300 LT)
FRI 0500 - 1200 UTC (0600 - 1300 LT)

Letní období:

Summer season:

MON 0800 - 2100 UTC (1000 - 2300 LT)
TUE-THR 0400 - 2100 UTC (0600 - 2300 LT)
FRI 0400 - 1100 UTC (0600 - 1300 LT)

MON 0800 - 2100 UTC (1000 - 2300 LT)
TUE-THR 0400 - 2100 UTC (0600 - 2300 LT)
FRI 0400 - 1100 UTC (0600 - 1300 LT)

2.20.2.2 Pravidla létání hotovostních letadel

2.20.2.2 Rules for readiness aircraft flying

Rezervováno

Reserved

2.20.2.3 Pravidla létání vrtulníků SAR a HEMS

2.20.2.3 Rules for helicopters of SAR and HEMS

Rezervováno

Reserved

2.20.2.4 Místní omezení leteckého provozu

2.20.2.4 Local traffic restrictions

- 1) Zatačky po vzletu z RWY 06 a při přiblížení na tuto RWY se provádí doprava.
- 2) RWY 06 je pro přistání za VFR použitelná:
 - pro letouny: ve dne za dohlednosti 5 km a spodní hranici oblačnosti 400 m; v noci za dohlednosti 5 km a spodní hranici oblačnosti 500 m
 - pro vrtulníky: ve dne za dohlednosti 1 km a spodní hranici oblačnosti 150 m; v noci za dohlednosti 2 km a spodní hranici oblačnosti 250 m

- 1) Right turns are performed after TKOF from RWY 06 and during approach to this RWY.
- 2) RWY 06 can be used for a landing under VFR:
 - for airplanes: in the daytime with visibility higher than 5 km and with cloud ceiling higher than 400 m; at night with visibility higher than 5 km and with cloud ceiling higher than 500 m
 - for helicopters: in the daytime with visibility higher than 1 km and with cloud ceiling higher than 150 m; at night with visibility higher than 2 km and with cloud ceiling higher than 250 m

▮ Přiblížení je možné pouze s povolením S LPS.

▮ Approach must be cleared by S LPS.

LKKB AD 2.21 POSTUPY PRO OMEZENÍ HLUKU

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

2.21.2 OMEZENÍ LETOVÝCH POSTUPŮ**2.21.2.1 Vrtulníky**

2.21.2.1.1 Let po okruhu za VFR:

VFR okruhy ve dne i v noci provádět v nejnужnějším výcvikovém rozsahu. Po vzletu ve směru RWY 24 provádět první zatáčku v minimální výšce 1600 ft/490 m AMSL. Let po okruhu provádět ve výšce 2500 ft/760 m AMSL. Třetí zatáčku točit až po minutě obydlené oblasti obce Horní Počernice. Ukončení čtvrté zatáčky provádět ve výšce 1600 ft/490 m AMSL. Protihlukový postup VFR přiblížení na RWY 24 spočívá v dodržení minimálních výšek nad MM (K NDB 438) - minimálně 1450 ft/440 m AMSL a nad THR RWY 24 - minimálně 1250 ft/380 m AMSL, toto neplatí v případě přistání na RWY.

2.21.2.1.2 Výcvikové IFR lety

Výcvikové IFR lety ve dne i v noci provádět metodou "velkého okruhu" ve směru přístrojové RWY 24 na výšce 3000 ft/910 m AMSL s následným klesáním standardním sestupovým úhlem.

2.21.2.2 Dopravní letouny

2.21.2.2.1 Vzlet z RWY 24

2.21.2.2.1.1 Po vzletu z RWY 24 zahájit první zatáčku v minimální výšce 1600 ft/490 m AMSL (650 ft/200 m AAL).

2.21.2.2.2 Odletový postup pro vrtulová letadla

2.21.2.2.2.1 Stoupání do 2000 ft/610 m AMSL provádět na vzletový výkon, stoupat s maximálním gradientem při zachování letové bezpečnosti. Na výšce 2000 ft/610 m AMSL snížit výkon na maximální normální výkon pro stoupání. Od 2000 ft/610 m AMSL do 4000 ft/1220 m AMSL stoupat s maximálním gradientem se sníženým výkonem, udržovat stálou rychlost. Od 4000 ft/1220 m AMSL plynule zvýšit rychlost pro traťové stoupání.

2.21.2.2.3 Odletový postup pro proudová letadla

2.21.2.2.3.1 Stoupání do 2500 ft/760 m AMSL provádět na vzletový výkon, klapky v poloze pro vzlet, stoupání V2 + 10 KT (nebo s maximálním úhlem pro stoupání); ve výšce 2500 ft/760 m AMSL snížit výkon zajišťující stoupání; od 2500 ft/760 m AMSL do 4000 ft/1220 m AMSL stoupat rychlostí V2 + 10 KT (nebo s maximálním úhlem pro stoupání); od 4000 ft/1220 m AMSL udržovat normální rychlost a traťovou konfiguraci pro stoupání.

2.21.2.2.4 Přílety na RWY 06

2.21.2.2.4.1 Přílet do třetí zatáčky okruhu provést ve výšce 980 ft/300 m AGL. Čtvrtou zatáčku zahajovat ve výšce 820 ft/250 m AGL a ukončovat ji ve výšce 650 ft/200 m AGL.

LKKB AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

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

2.21.2 FLIGHT PROCEDURES RESTRICTION**2.21.2.1 Helicopters**

2.21.2.1.1 VFR traffic circuit flight:

Carry out VFR circuits in day or at night in the most necessary training extent. After take-off in direction of RWY 24 make the crosswind turn at minimum altitude 1600 ft/490 m AMSL. Carry out a flight on circuit at altitude 2500 ft/760 m AMSL. The base turn shall be completed after passing the housing area of Horni Pocernice. Final turn shall be completed in altitude 1600 ft/490 m AMSL. A noise abatement procedure for VFR approach on RWY 24 relies on maintaining of minimum altitude above MM (K NDB 438) - minimum 1450 ft/440 m AMSL and above THR RWY 24 - minimum 1250 ft/380 m AMSL. This is not applied in case of landing on the RWY.

2.21.2.1.2 Training IFR flights

Carry out training IFR flights in day or at night using method of great circuit in the direction of instrument RWY 24 at altitude 3000 ft/910 m AMSL followed by descending at a standard descent angle.

2.21.2.2 Transport aircrafts

2.21.2.2.1 Take-off from RWY 24

2.21.2.2.1.1 After TKOF from RWY 24 the first turn shall be carried out not lower than 1600 ft/490 m AMSL (650 ft/200 m AAL).

2.21.2.2.2 Propeller aircraft departure procedure

2.21.2.2.2.1 From take-off to 2000 ft/610 m AMSL take-off power, climb with maximum rate of climb considering flight safety. At 2000 ft/610 m AMSL reduce engine thrust to the maximum normal climb power and/or thrust. From 2000 ft/610 m AMSL to 4000 ft/1220 m AMSL climb with maximum rate of climb with reduced power and/or thrust, maintain the airspeed constant. Above 4000 ft/1220 m AMSL accelerate gradually to en-route climb airspeed.

2.21.2.2.3 Jet aircraft departure procedure

2.21.2.2.3.1 From take-off to 2500 ft/760 m AMSL take-off power, take-off flaps, climb at V2 + 10 KT (or as limited by the body angle). At 2500 ft/760 m AMSL reduce engine thrust to not less than climb power and/or thrust. From 2500 ft/760 m AMSL to 4000 ft/1220 m AMSL climb at V2 + 10 KT (or as limited by the body angle). Above 4000 ft/1220 m AMSL normal airspeed and en-route climb configuration.

2.21.2.2.4 Arrivals on RWY 06

2.21.2.2.4.1 Base leg turn perform at 980 ft/300 m AGL and final turn start at 820 ft/ 250 m AGL and finish at 650 ft/ 200 m AGL.

2.21.3 OMEZENÍ ZKOUŠEK LETECKÉ TECHNIKY

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

2.21.3 GROUND TESTING RESTRICTION

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

LKKB AD 2.22 LETOVÉ POSTUPY

2.22.1 VŠEOBECNĚ

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

2.22.2 POSTUPY PRO IFR LETY

2.22.2.1 Vyčkávání

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

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

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

2.22.2.2 Přiblížení

2.22.2.2.1 Rychlostní omezení

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

- 1) MAX 190 KT / 352 km/h IAS při vstupu do TMA I Kbely při příletu od IAF SULOV;
- 2) MAX 160 KT / 295 km/h IAS po usazení na trati konečného přiblížení až do přeletu KD NDB, nebo odpovídající vzdálenosti;
- 3) Přesnost dodržení rychlosti musí být do 10 KT / 18 km/h. Není-li pilot schopen dodržet omezení rychlosti musí tuto skutečnost ohlásit ATC.

2.22.2.2.2 Postupy pro standardní přístrojové přílety k bodům IAF jsou uvedeny na následujících stranách a zobrazeny na mapách STAR (viz. LKKB AD 2-35-1).

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

2.22.2.2.4 Postupy pro počáteční, střední, konečné a nezdařené přiblížení, tj. od bodu IAF, jsou zobrazeny na mapách přístrojového přiblížení (IAC), viz LKKB AD 2-37-1 a 2-37-3.

2.22.2.2.5 Nezdařené přiblížení

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

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

2.22.2.2.6 Radarové vektorování

2.22.2.2.6.1 Minimální výšky pro poskytování přehledových služeb ATC v prostoru MCTR a MTMA Kbely jsou uvedeny na mapě LKKB AD 2-43.

LKKB AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

2.22.1 GENERAL

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

2.22.2 PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS

2.22.2.1 Holding

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

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

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

2.22.2.2 Approaches

2.22.2.2.1 Speed limits

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

- 1) MAX 190 KT / 352 km/h IAS at TMA I Kbely when approach from IAF SULOV;
- 2) MAX 160 KT / 295 km/h IAS after being established on track until crossing the KD NDB or the matching distance;
- 3) The speed accuracy must be of 10 KT / 18 km/h. If the aircraft is not able to comply with the speed limit the ATC must be notified of this fact.

2.22.2.2.2 Standard instrument approach procedures to IAFs are described on the following pages and shown on STAR charts (see LKKB AD 2-35-1).

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

2.22.2.2.4 Initial, intermediate, final and missed approach procedures from IAFs are shown on Instrument Approach Charts (IAC), see LKKB AD 2-37-1 a 2-37-3.

2.22.2.2.5 Missed approach

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

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

2.22.2.2.6 Radar approach

2.22.2.2.6.1 ATC surveillance minimum altitudes within airspace of MCTR and MTMA Kbely are depicted on LKKB AD 2-43 chart.

2.22.2.2.7 Přiblížení okruhem (Circling)

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

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

2.22.2.3 Odlety

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

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

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

2.22.2.3.3 Letadla odlétávající směrem na OKG, RAPET, VARIK nebo RUDAP a stoupající do letové hladiny FL 280 nebo vyšší, musí nejpozději nad uvedenými body dosáhnout letovou hladinu FL 280.

2.22.2.4 Radarové postupy

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

- radarové sledování,
- navigační pomoc,
- radarové vektorování,
- zajištění radarových rozstupů,
- přiblížení přesným přibližovacím radarem na RWY 24 - pouze pro MIL ACFT,
- informace o konfliktním provozu,
- informace o provozu.

2.22.2.4.2 Minimum radarového rozstupu v TMA/CTR Kbely je 5,6 km (3NM).

2.22.2.4.3 Radarové přiblížení na RWY 06 se neprovádí. Radarové přiblížení na RWY 24 končí 0,4 NM/740 m od bodu dotyku.

2.22.2.5 Standardní přístrojové odlety (SID)

2.22.2.5.1 Trati pro standardní přístrojové odlety (SID) nejsou stanoveny. Odlety se provádí podle pokynů ATC (viz. 2.22.2.3.1 výše).

2.22.2.6 Standardní přístrojové přílety (STAR)

Poznámka: Letadla neschopná PRNAV musí být na STAR vektorována.

2.22.2.2.7 Visual manoeuvring (circling)

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

2.22.2.3 Departures

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

2.22.2.3.2 Unless otherwise standed by ATC, pilots-in-command performing departures shall comply with the following speed restriction below FL 100:

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

2.22.2.3.3 Aircraft departing towards OKG, RAPET, VARIK or RUDAP and climbing to flight level FL 280, or above, must achieve FL 280 by aforesaid points.

2.22.2.4 Radar procedures

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

- radar watch,
- navigation assistance,
- radar vectoring,
- radar separation,
- PAR precision approach on RWY 24 - only for MIL ACFT,
- conflicting traffic information,
- traffic information.

2.22.2.4.2 Horizontal radar separation minimum within Kbely TMA/ CTR is 5,6 km (3 NM).

2.22.2.4.3 Radar approach to RWY 06 is not provided. Radar approach to RWY 24 terminates 0,4 NM/740 m from touchdown.

2.22.2.5 Standard instrument departure (SID)

2.22.2.5.1 Standard instrument departure routes (SID) have not been established. Departures are performed according to ATC instructions (see para 2.22.2.3.1 above).

2.22.2.6 Standard instrument arrivals (STAR)

Remark: Non PRNAV aircraft shall be vectored on STAR.

2.22.2.6.1 STAR RWY 24

2.22.2.6.1 STAR RWY 24

Význačné body Significant points	MAG trať/track	Vzdálenost/Distance NM	MNM IFR výška/altitude ft	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5
LOMKI 5W LOMKI FIVE WHISKY ARRIVAL				
LOMKI				
PR511	089°	9,4	5000	495402,32N 0132855,38E
PR512	048°	17,5	5000	500438,03N 0135024,45E
PR513	060°	14,9	4000	501058,18N 0141123,04E
PR518	060°	5,0	4000	501304,78N 0141826,23E
ERASU	060°	7,3	4000	
SULOV	060°	3,8	4000	
GOLOP 4W GOLOP FOUR WHISKY ARRIVAL				
GOLOP				
PR516	169°	12,7	5000	502231,71N 0143144,85E
PR517	240°	11,7	4000	501736,46N 0141508,94E
PR518	150°	5,0	4000	501304,78N 0141826,23E
ERASU	060°	7,3	4000	
SULOV	060°	3,8	4000	
APRAQ 2W APRAQ TWO WHISKY ARRIVAL				
APRAQ				
PR582	040°	8,1	5000	494440,86N 0141606,55E
ELPON	046°	17,4	4000	
EKROT	047°	13,3	3000	
VLM 5W VLASIM FIVE WHISKY ARRIVAL				
VLM VOR/DME				
PR522	303°	11,0	5000	494857,20N 0145036,19E
EKROT	002°	14,9	3000	

2.22.2.7 Postupy při ztrátě spojení

2.22.2.7.1 Postupy při oboustranné ztrátě spojení při přiblížení PAR

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

2.22.2.7.1.1 IMC

Za IMC při oboustranné ztrátě spojení velitel letadla vždy

2.22.2.7 Radio Communication Failure Procedures

2.22.2.7.1 Two-way radio communication failure during PAR approach

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

2.22.2.7.1.1 IMC

In case of two-way radiocommunication failure in the IMC the

přeruší přiblížení PAR a provede postup nezdařeného přiblížení (viz mapa IAC Kbely NDB RWY 24 - str. LKKB AD 2-37-3). V případě trvání RCF pokračuje velitel letadla na IAF EKROT, kde zahájí vyčkávání v rozsahu minimálně jednoho vyčkávacího obrazce. Pokud po celou dobu nenaváže rádiové spojení s příslušným stanovištěm ATC, provede samostatně přístrojové přiblížení (NDB, ILS) v případě, že daná RWY, pozemní navigační vybavení anebo letadlo toto přiblížení umožňuje, s následným přistáním na stejnou RWY jako při přerušeném přiblížení PAR. V případě, že toto přiblížení neumožňuje, provede velitel letadla odlet na záložní letiště.

2.22.2.7.1.2 VMC

Za VMC a při vizuální referenci se zemí/ RWY přejde velitel letadla na vizuální přiblížení a pokud obdrží (signálním světlem zelené barvy/ signální raketou zelené barvy) či již obdržel (radiotelefonicky před RCF) povolení k přistání, provede přistání. Pokud velitel letadla neobdrží povolení k přistání, provede postup nezdařeného přiblížení (viz mapa IAC Kbely NDB RWY 24 - str. LKKB AD 2-37-3) s následným přístrojovým přiblížením okruhem (circling) na stejnou RWY jako při přerušeném PAR přiblížení. Pokud velitel letadla nemá vizuální referenci se zemí/RWY, provede postup nezdařeného přiblížení a dále postupuje dle článku 2.22.2.7.1.1.

PIC always cancels PAR approach and performs a missed approach procedure (see IAC Kbely NDB RWY 24 - page LKKB AD 2-37-3). In case of the RCF the PIC shall continue to EKROT IAF to start holding with at least one full holding pattern flown. If during the whole time the radiocommunication with the relevant ATC unit is not established, an independent instrument approach (NDB, ILS) shall be performed in case the particular RWY, the ground navigation equipment or the aircraft allow to perform such an approach with the subsequent landing to the same RWY as the one used for the cancelled PAR approach. If such approach is not possible, the pilot-in-command shall divert to an alternate aerodrome.

2.22.2.7.1.2 VMC

In VMC with a visual contact with surface/ RWY the pilot-in-command shall change to a visual approach and if landing clearance is received (by means of a green signal light/ green signal rocket) or has already been received (through radio before RCF), the pilot-in-command shall land. If the landing clearance is not received, the pilot-in-command performs a missed approach procedure (see IAC Kbely NDB RWY 24 - page LKKB AD 2-37-3) with the subsequent circling approach to the same RWY as the one used for the cancelled PAR approach. With no visual contact with surface/RWY, the missed approach procedure shall be performed and then according to 2.22.2.7.1.1.

2.22.3 POSTUPY PRO VFR LETY

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

VFR vstupní a výstupní body do/z MCTR Kbely / VFR entry and exit significant points to/from MCTR Kbely		
Označení / Designation	Poloha (objekt) / Location (object)	Souřadnice / Coordinates
MIKE	NE of Stara Boleslav (křížení železnice a dálnice / railway crossing highway)	50 12 27 N 014 41 47 E
LIMA	S of Lysa nad Labem (silniční most přes řeku / river road bridge)	50 10 38 N 014 51 19 E
UNIFORM	E of Úvaly (osamělá čerpací stanice / lonely petrol station)	50 04 18 N 014 46 24 E
ROMEO	SW of Říčany (mimoúrovňová křižovatka dálnic / flyover highways crossing)	49 58 51 N 014 36 22 E

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

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

2.22.3.3 Nestanoví-li služba ŘLP jinak, jsou velitelé letadel vstupující do MCTR Kbely povinni v MCTR dodržovat 1000 ft/300 m AGL.

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

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

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

2.22.3 PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS

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

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

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

2.22.3.3 Pilots of aircraft entering MCTR Kbely shall maintain height 1000 ft/300 m AGL in MCTR unless otherwise stated by ATC.

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

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

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

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

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

2.22.3.5.4 Podmínky vstupu do CTR Ruzyně/MCTR Kbely:

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

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

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

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

2.22.3.5.3 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.

2.22.3.5.4 Conditions of entry to CTR Ruzyně/MCTR Kbely:

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

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

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

2.22.4 LETIŠTNÍ PROVOZNÍ MINIMA

2.22.4 AERODROME OPERATING MINIMA

RWY	RVR (m)	
	vzlet / take-off	přistání / landing
24	800	550
06	800	1,7 km (VIS)*

* Přístrojové přiblížení okruhem

* Instrument circling approach

Poznámka:

Note:

- OCA/OCH dle standardů ICAO pro přistání jsou publikovány na mapách přístrojových přiblížení pro daný způsob přiblížení a kategorie letadla v AIP ČR, AD LKKB. Minima dle EU-OPS a kritérií CENOR, včetně minimálních dohledností, jsou publikována v CENOR FLIP.
- Státní letištní provozní minima (SPLM) pro ČR jsou publikována v AIP ČR, část AD 1.1.4 v tabulkách ustanovení 1.1.4.9 a 1.1.4.10.

- OCA/OCH according to ICAO standards for landing are published on instrument approach charts for given type of approach and aircraft category in AIP CR, AD LKKB. Minima according to EU-OPS and CENOR standards, including minima of visibility, are published in CENOR FLIP.
- Aerodrome operating minima (AOM) for CR are published in AIP CR, part AD 1.1.4 in tables of paragraph 1.1.4.9 and 1.1.4.10.

LKKB AD 2.23 DOPLŇUJÍCÍ INFORMACE

2.23.1 ORNITOLOGICKÁ SITUACE

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

2.23.1.2 Denní intervaly zvýšeného výskytu ptáků:

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

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

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

2.23.1.5 V době ohrožení letů je zajištěno plašení ptactva.

2.23.2 POSTUPY PRO PROVÁDĚNÍ LETŮ NAD PRAHOU

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

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

2.23.2.1.2 Navíc byl zřízen prostor LK R9 s omezeným režimem vstupu, konstruovaný tak, aby v případě vysazení pohonné jednotky za letu prováděném v jeho horní hranici bylo možné bezpečně dosáhnout plochy mimo hustě zastavěná obydlí.

LKKB AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

2.23.1 ORNITOLOGICAL SITUATION

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

2.23.1.2 Daily intervals of bird increased incidence:

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

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

2.23.1.5 Bird flushing is arranged when possibility of hazard occurs.

2.23.2 PROCEDURES FOR FLIGHTS ABOVE PRAGUE

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

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

2.23.2.1.2 The LK R9 area with a restricted entry system was also established. It is designed so that in case of engine failure occurring in the course of a flight conducted in the upper limit of the airspace the surfaces outside the congested areas of the city could be reached.

LKKB AD 2.24 MAPY VZTAHUJÍCÍ SE K LETIŠTI

LKKB AD 2.24 CHARTS RELATED TO THE
AERODROME

Strana / Page	Název mapy / Chart name
LKKB AD 2-19	Letištní mapa - ICAO Aerodrome chart - ICAO
AD 2-LKKB-RNAV STAR RWY 24	Mapa RNAV standardních přístrojových příletů (RNAV STAR) - ICAO RWY 24 RNAV Standard Arrival Chart - Instrument (RNAV STAR) - ICAO RWY 24
LKKB AD 2-37-1	Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO ILS RWY 24 Instrument Approach Chart - ICAO ILS RWY 24
LKKB AD 2-37-3	Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO NDB RWY 24 Instrument Approach Chart - ICAO NDB RWY 24
AD 2-LKKB-VFRC	Mapa příletů a odletů za VFR VFR Arrivals and Departures Chart
LKKB AD 2-43	Mapa minimálních nadmořských výšek pro poskytování přehledových služeb ATC ATC Surveillance Minimum Altitude Chart