

LKMT AD 2.20 PRAVIDLA PRO MÍSTNÍ PROVOZ

LKMT AD 2.20 LOCAL TRAFFIC REGULATIONS

2.20.1 ŘÍZENÍ LETADEL NA POHYBOVÉ PLOŠE

2.20.1 CONTROL OF AIRCRAFT ON MOVEMENT AREA

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.20.1.9 ODBAVENÍ LETŮ

2.20.1.9 HANDLING OF FLIGHTS

2.20.1.9.1 Kompletní odbavení letů zajišťuje společnost LETIŠTĚ OSTRAVA, a.s.

2.20.1.9.1 Complete handling of flights is provided by LETIŠTĚ OSTRAVA, a.s.

2.20.1.9.2 Odbavení letů z/do destinací mimo Schengenský prostor

2.20.1.9.2 Handling of flights from/to destinations outside Schengen area

Přílety i odlety z/do destinací mimo Schengenský prostor a EU jsou odbavovány pouze na odbavovacích plochách APN CENTRAL a APN JIH

Arrivals and departures from/to destinations outside Schengen area and EU are handled only on aprons APN CENTRAL and APN SOUTH.

2.20.2 PLNĚNÍ PALIVA DO LETADEL S CESTUJÍCÍMI NA PALUBĚ

2.20.2 FUELLING OF AIRCRAFT WITH PASSENGERS ON BOARD

2.20.2.1 Plnění paliva do letadel s cestujícími na palubě letadla (sedící, vystupující nebo nastupující) musí probíhat s požární asistencí. Velitel letadla je povinen informaci o přítomnosti cestujících na palubě letadla, v souvislosti s požární asistencí, sdělit svému handlingovému agentovi. Handlingový agent je pak povinen toto sdělit společnosti zajišťující plnění palivem.

2.20.2.1 Fire assistance is required for fuelling of aircraft with passengers on board (sitting, alighting or boarding). The pilot-in-command is obliged to report information about the presence of passenger on board of the aircraft, in connection with the fire assistance, to his handling agent. The handling agent is then obliged to pass the information to company providing fuelling.

2.20.3 VÝCVIKOVÉ LETY

2.20.3 TRAINING FLIGHTS

2.20.3.1 Výcvikové lety v TMA Ostrava/CTR Mošnov budou povoleny pouze letadlům vybaveným palubním odpovídačem SSR schopným odpovídat ve 4096 kódech na dotazy v módu A a C.

2.20.3.1 Training flights in TMA Ostrava/CTR Mošnov will be approved only to aircraft equipped with the SSR transponder capable to reply to mode A and C interrogations on 4096 codes.

2.20.3.2 Koordinace výcvikových letů mezi západem a východem slunce (noční výcvik)

2.20.3.2 Coordination of training flights between sunset and sunrise (night training)

2.20.3.2.1 O povolení výcvikového letu je provozovatel povinen požádat písemně nebo telefonicky nejpozději 2 hodiny před zahájením výcvikového letu provozovatele letiště na jednom z těchto kontaktů:

2.20.3.2.1 The aircraft operator is obliged to ask the aerodrome operator for a permission of training flight in written form or by telephone at least 2 hours before beginning of the training by one of these contacts:

☎ 597 471 137, 📠 597 471 121, SITA: OSRCZ7X
✉ handling@airport-ostrava.cz

☎ +420 597 471 137, 📠 +420 597 471 121, SITA: OSRCZ7X
✉ handling@airport-ostrava.cz

V oznámení i žádosti budou uvedeny následující údaje:

The announcement and the request shall contain the following information:

- specifikace provozovatele pro účtování
- imatrikulační značku, typ letadla, MTOW
- zahájení a předpokládané ukončení činnosti
- předpokládaná činnost

- aircraft operator specification for billing
- registration mark, aircraft type, MTOW
- beginning and expected end of activity
- planned activity

2.20.3.2.2 U nesmluvních partnerů jsou poplatky placeny ihned po ukončení činnosti.

2.20.3.2.2 Customers without contract with the aerodrome operator shall pay charges immediately after finishing of the activity.

2.20.4 PROVOZ KRITICKÝCH TYPŮ LETADEL

2.20.4 OPERATIONS OF CRITICAL AIRCRAFT TYPES

2.20.4.1 Použitelnost

2.20.4.1 Availability

LKMT je běžně použitelné pro letadla do velikosti kódového písmene D (RWY a všechny TWY) a také kódového písmene E (při použití RWY a TWY E). Za podmínek stanovených níže je možný pohyb letadel kódového písmene E po TWY jiných než TWY E a také typů Airbus A340, Airbus A380, Boeing B747, Boeing B777, Boeing B-52, Antonov An-124, Antonov An-225, Lockheed C5.

LKMT is available for aircraft of code letter D (RWY and all TWY) and code letter E (RWY and TWY E). Under conditions described below TWY other than TWY E are available for aircraft of code letter E and also Airbus A340, Airbus A380, Boeing B747, Boeing B777, Boeing B-52, Antonov An-124, Antonov An-225, Lockheed C5.

2.20.4.2 Trasy pro pojiždění

Pro letadla až do kódového písmene E je možný pohyb po TWY jiných než TWY E za podmínek stanovených níže. Pohyb letadel větších než kódové písmeno E není možný na TWY F v úseku TWY A až APN N1.

2.20.4.3 RWY a postranní pásy

Šířka RWY činí 63m. Po obou stranách dráhy jsou zřízeny zpevněné 7m postranní pásy. Navazující plochy jsou nezpevněné s travnatým povrchem.

2.20.4.4 TWY a postranní pásy

Šířka TWY včetně zpevněných postranních pásů činí 32m, v případě TWY E 44m. Navazující plochy jsou nezpevněné s travnatým povrchem. Posádky čtyřmotorových letadel jsou povinny používat minimální tah vnějších pohonných jednotek a je-li to možné, provádět pojiždění s vypnutými vnějšími pohonnými jednotkami.

2.20.4.5 Vedení vozidlem FOLLOW ME

Vedení vozem FOLLOW ME pro kritické typy letadel je povinné.

2.20.4.6 Limit rychlosti pojiždění

V obloucích TWY a na TWY v hranicích odbavovací plochy je rychlost pojiždění omezena na 10kt.

2.20.4.7 Vzdálenost konce křídla od překážek

Při pojiždění musí být zajištěna bezpečná vzdálenost konce křídla od jakékoli překážky min. 7,5 m.

2.20.4.8 Nadjiždění v obloucích

Posádky letadel jsou žádány, aby v obloucích v místech křížení drah používaly techniku nadjiždění. Bezpečná vzdálenost od okraje TWY je zajištěna v případě, kdy geometrický střed hlavního podvozku letadla pojíždí po osovém značení.

2.20.5 KOORDINACE MÍSTNÍ LETOVÉ ČINNOSTI SE STANOVIŠTĚM ATS

2.20.5.1 Místní letová činnost (MLČ)

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

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

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

2.20.5.2 Piloti a provozovatelé letadel

Piloti a provozovatelé letadel, zamýšlející provádět MLČ v TMA Ostrava / CTR Mošnov, jsou povinni prostřednictvím formuláře na webové stránce <https://lis.rlp.cz/lars> vložit svůj

2.20.4.2 Taxi routes

TWY other than TWY E are available for aircraft up to code letter E under conditions described below. Segment of TWY F limited by TWY A and APN N1 is not available for aircraft greater than aircraft of code letter E.

2.20.4.3 RWY and RWY shoulders

RWY width is 63m. Paved RWY shoulders (width of 7m) are along both sides of RWY. The adjacent areas are unpaved with grass surface.

2.20.4.4 TWY and TWY shoulders

TWY width is 32 m including paved shoulders. TWY E width is 44m. 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.

2.20.4.5 Marshalling

Marshalling is obligatory for critical aircraft types.

2.20.4.6 Taxi speed limit

In TWY curves and on TWY at apron taxi speed is limited to 10 kt.

2.20.4.7 Wingtip clearance

Safe wingtip clearance 7,5 m from an obstacle applies for taxiing.

2.20.4.8 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.

2.20.5 COORDINATION OF LOCAL FLIGHT ACTIVITY WITH ATS UNIT

2.20.5.1 Local flight activity (LFA)

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

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

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

2.20.5.2 Pilots and aircraft operators

Pilots and aircraft operators intending to execute a LFA in TMA Ostrava / CTR Mosnov are obliged to submit their requirement by filling of the form on webpage <https://lis.rlp.cz/>

požadavek na MLČ uvedením základních parametrů letu (pravidla letu, typ letadla, identifikace letu, kontakt na pilota, požadované časové rozmezí pro provedení MLČ) a popisem požadované MLČ.

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

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

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

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

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

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

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

2.20.5.3 Náhradní postupy

V případě výpadku nebo poruchy LARS se MLČ v TMA Ostrava / CTR Mošnov koordinuje se stanovištěm ATS telefonicky na čísle ☎ +420 596 693 420 nejpozději 2 hodiny před zamýšleným zahájením MLČ.

LKMT AD 2.21 POSTUPY PRO OMEZENÍ HLUKU

2.21.1 Omezení letů

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

2.21.1.1.1 Vzlety a přistání nejsou povoleny. V případě letů výjimečné povahy je možno využít postup dle AIP GEN 1.2.1.12.

2.21.2 Motorové zkoušky na všech odbavovacích plochách povoleny pouze se souhlasem provozovatele a o povolení ke spouštění motorů se žádá TWR.

lars together with the basic flight parameters (flight rules, type of flight, flight identification, contact to the pilot, requested LFA time period) and with the description of requested LFA.

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

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

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

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

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

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

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

2.20.5.3 Contingency procedures

In case of LARS outage or failure, LFA in TMA Ostrava / CTR Mosnov shall be coordinated with ATC unit by phone ☎ +420 596 693 420, not less than 2 hours prior LFA beginning.

LKMT AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

2.21.1 Flight restrictions

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

2.21.1.2 Take-offs and landing are not permitted. In exceptional cases it is possible to use the procedure in accordance with AIP GEN 1.2.1.12.

2.21.2 Engine test runs on all aprons can be carried out only with the agreement of the operator. TWR to be requested for the start-up clearance.

LKMT AD 2.22 LETOVÉ POSTUPY

2.22.1 VŠEOBECNĚ

2.22.1.1 Velitelé letadel, kteří mají v úmyslu provádět před vzletem zahřátí motorů, musí před zahájením pojiždění o toto požádat TWR Mošnov.

2.22.1.2 V CTR Mošnov je umístěn velkosklad pohonných hmot vymezený kružnicí o poloměru 0,16 NM (300 m) se středem v poloze 49 40 14 N 018 06 44 E (1,08 NM východně od THR RWY 04). Minimální použitelná výška pro přelet objektu je 1000 ft AGL.

2.22.1.3 Krátkodobé přerušení poskytování ATS stanovištěm TWR

Během publikované provozní doby Mošnov TWR může docházet ke krátkodobému přerušení poskytování ATS stanovištěm TWR (zpravidla do 10 minut). Lety VFR, zejména provádějí-li se bez podaného letového plánu, mohou očekávat zdržení při vydávání letových povolení. Dočasné přerušení poskytování ATS se oznamuje vysláním informace ATIS (118,055 MHz):

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

Během dočasného přerušení se letadlům zakazuje vstup do CTR Mošnov až do obnovení poskytování ATS, vyčkávání se provádí mimo CTR Mošnov. Podrobné informace o předpokládané délce přerušení poskytování ATS lze získat za letu na Praha Information (136,275 MHz), Praha Radar (119,375 MHz) nebo na AD LKMT (pracovišti odbavení letů).

2.22.2 POSTUPY PRO IFR LETY

2.22.2.1 Vyčkávání

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

2.22.2.2 Přiblížení

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

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

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

Poznámka: Dostupnost signálu DME/DME není zaručena.

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

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

LKMT AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

2.22.1 GENERAL

2.22.1.1 Pilots-in-command of the aircraft intending to warm up engines before take-off shall request relevant clearance from TWR Mošnov.

2.22.1.2 There is a fuel depot located within the circle with radius 0,16 NM (300 m) centred on 49 40 14 N 018 06 44 E (1,08 NM east of THR RWY 04) in CTR Mošnov. Minimum usable height to overfly the depot is 1000 ft AGL.

2.22.1.3 Temporary suspension of ATS provision by TWR

Mošnov TWR provision of ATS may be interrupted with short notice during published operational hours of TWR (usually up to 10 minutes). VFR flights, especially when operated without flight plan, may expect delay in issuing ATC clearances. Temporary suspension of ATS provision is announced by broadcasting information by means of ATIS (118,055 MHz):

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

During the temporary suspension of ATS provision, all aircraft shall avoid entering CTR Mošnov and wait outside the CTR Mošnov for reopening of ATS provision. For detailed information about duration of the ATS provision suspension, inflight aircraft may contact Praha Information (136,275 MHz), Praha Radar (119,375 MHz) and aircraft positioned on AD may contact the handling office.

2.22.2 IFR FLIGHT PROCEDURES

2.22.2.1 Holding

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

2.22.2.2 Approaches

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

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

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

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

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

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

2.22.2.2.6 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.

2.22.2.3 Odlety

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

2.22.2.3.2 Lety s letovým plánem žádají TWR o povolení ke spuštění motorů.

Spouštění motorů a ATC povolení se žádá na kmitočtu MOŠNOV VĚŽ / MOŠNOV DELIVERY (dle instrukcí ve vysílání ATIS). Současně s žádostí je nutno:

- oznámit polohu letadla;
- potvrdit příjem informace ATIS a zopakovat QNH;
- ohlásit úmysl provést odmrazení letadla před odletem, pokud má probíhat až po spuštění motorů.

2.22.2.3.3 Pro schválení k vytlačení letadla a/nebo pojíždění musí velitel letadla navázat spojení na kmitočtu MOŠNOV VĚŽ.

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

Poznámka: Dostupnost signálu DME/DME není zaručena.

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

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

2.22.2.3.7 Piloti odlétávajících letadel podle IFR z letiště Mošnov musí ihned po vzletu navázat spojení na příslušném kmitočtu PRAHA RADAR uvedeném v textovém popisu SID. TWR Mošnov nebude zvlášť předávat pokyny k přechodu na příslušný kmitočet.

2.22.2.3.8 Odlety po tratích jiných než SID

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

2.22.2.3.8.1 Vizualní odlety

Vizuální odlety jsou povoleny pouze ve dne.

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

K provedení vizuálního odletu

- musí vzletové výkonové charakteristiky letadla umožnit zahájení zatáčky co nejdříve po vzletu;
- musí meteorologické podmínky ve směru vzletu a následného stoupání umožnit dodržení viditelnosti země až do minimální sektorové nadmořské výšky (MSA) nebo

2.22.2.2.6 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.

2.22.2.3 Departures

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

2.22.2.3.2 The flights with flight plans request TWR for start-up clearance.

Start-up and ATC clearances are issued on frequency MOSNOV TOWER / MOSNOV DELIVERY (according to current ATIS information). Pilots-in-command are requested to:

- report position,
- confirm ATIS information and read back its QNH,
- inform about de-icing intention, if it should be done after engine start-up.

2.22.2.3.3 For push back and/or taxi approval pilot-in-command has to establish radio contact on the frequency MOSNOV TWR.

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

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

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

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

2.22.2.3.7 Pilots of aircraft departing according to IFR from aerodrome Mošnov shall establish radio contact on the respective frequency PRAHA RADAR, referred to SID text description, immediately after take-off. TWR Mošnov will not individually give any instruction for change to relevant frequency.

2.22.2.3.8 Departures other than via SID

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

2.22.2.3.8.1 Visual departures

Visual departures are permitted during daytime only.

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

To execute a visual departure

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

- do minimální nadmořské výšky pro poskytování přehledových služeb (ATCSMA) podle toho, jak bude stanoveno v ATC povolení;
- je pilot odpovědný za dodržení bezpečné výšky nad překážkami až do takto stanovené nadmořské výšky;
 - musí pilot před vzletem s tímto postupem souhlasit;
 - letová posádka by s ohledem na charakter vizuální fáze odletového postupu měla zvážit vhodnost použití techniky vzletu s redukováním tahem.

2.22.2.3.8.2 Všesměrové odlety

Všesměrové odlety jsou povoleny ve dne i v noci.

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

2.22.2.4 Přiblížení okruhem

2.22.2.4.1 OCA pro RWY 04/22 - viz mapy přiblížení podle přístrojů - ICAO.

2.22.2.5 POSTUPY ZA NÍZKÉ DOHLEDNOSTI (LVP)

2.22.2.5.1 Popis zařízení

2.22.2.5.1.1 Dráha 22 je vybavena ILS a je schválena pro provoz za meteorologických podmínek CAT II a III a pro vzlety za nízké dohlednosti (LVTO).

2.22.2.5.1.2 Pro vzlety za nízké dohlednosti (LVTO) je použitelná také RWY 04.

2.22.2.5.2 Kritéria pro zahájení a ukončení postupů za nízké dohlednosti (LVP)

2.22.2.5.2.1 Postupy LVP budou zahájeny, jestliže je RVR TDZ a/nebo MID a/nebo END 600 m a nižší a/nebo CLD base je 200 ft a nižší.

2.22.2.5.2.2 Postupy LVTO budou zahájeny, jestliže je RVR TDZ a/nebo MID a/nebo END 600 m a nižší.

2.22.2.5.2.3 Postupy LVP budou ukončeny, jestliže je RVR nad 600 m a současně základna oblačnosti nad 200 ft s trvalou vzestupnou tendencí.

2.22.2.5.2.4 Postupy LVTO budou ukončeny, jestliže je RVR nad 600 m.

2.22.2.5.3 Podrobnosti o uvolnění RWY

2.22.2.5.3.1 Letadla přistávající na RWY 22 mohou použít pro uvolnění RWY jakoukoli TWY (TWY A, B, C, D, E).

2.22.2.5.3.2 TWY E pro uvolnění RWY 22 je vybavena zeleno/žlutě kódovanými osovými pojezdovými návěstidly označující hranici ochranného prostoru LOC.

2.22.2.5.4 Podrobnosti o použitelných vyčkávacích místech

2.22.2.5.4.1 Odlétávající letadla musí pro vzlet z RWY 04 nebo RWY 22 používat vyčkávací místo CAT II/III na TWY A, B, C, D, E.

Surveillance Minimum Altitude (ATCSMA) stated in ATC clearance;

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

2.22.2.3.8.2 Omnidirectional departures

Omnidirectional departures are permitted during daytime and nighttime.

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

2.22.2.4 Visual manoeuvring (circling)

2.22.2.4.1 OCA for RWY 04/22 - see Instrument Approach Charts - ICAO.

2.22.2.5 LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)

2.22.2.5.1 Description of facilities

2.22.2.5.1.1 Runway 22 is equipped with ILS and is approved for Low Visibility Procedures (LVP) CAT II and III and for Low Visibility Take-Off (LVTO).

2.22.2.5.1.2 RWY 04 is usable for Low Visibility Take-off (LVTO).

2.22.2.5.2 Criteria for the initiation and termination of Low Visibility Procedures (LVP)

2.22.2.5.2.1 Low Visibility Procedures will be initiated if the RVR TDZ and/or MID and/or END is 600 m or less and/or CLD base 200 ft or less.

2.22.2.5.2.2 Low Visibility Take-Off phase will be initiated if the RVR TDZ and/or MID and/or END is 600 m or less.

2.22.2.5.2.3 Low Visibility Procedures will be terminated when the RVR is greater than 600 m together with the cloud base over 200 ft and the continuous improvement is expected.

2.22.2.5.2.4 The Low Visibility Take-Offs phase will be terminated when RVR is greater than 600 m.

2.22.2.5.3 Details of runway exits

2.22.2.5.3.1 Aircraft landing on RWY 22 may vacate the RWY via any TWY (TWY A, B, C, D, E).

2.22.2.5.3.2 Runway exit via TWY E for RWY 22 is equipped with green/yellow coded taxiway centre line lights indicating the boundary of the localiser sensitive area.

2.22.2.5.4 Details of holding points to be used

2.22.2.5.4.1 Aircraft departing from RWY 04 or RWY 22 shall use the CAT II/III holding points on TWY A, B, C, D, E.

Poznámka: Během LVP je vyčkávací místo na TWY A zároveň určené CAT II/III vyčkávací místo.

2.22.2.5.4.2 Piloti musí před vjezdem na odbavovací plochu na kmitočtu TWR oznámit, že mají vozidlo FOLLOW ME v dohledu.

2.22.2.5.5 Řízení letadel na APN

2.22.2.5.5.1V případě provozu za nízké dohlednosti je letadlo na odbavovací ploše zavedeno na příslušné stání vozidlem FOLLOW ME a bude mu poskytnuta služba řízení v místě stání.

2.22.2.5.6 Popis LVP

2.22.2.5.6.1 CAT II/III Přiblížení a Přistání

- Piloti budou vysíláním ATIS nebo RTF informováni o zahájení provozu Postupů LVP nebo LVTO
- Letadlo bude vektorováno do ILS minimálně ve vzdálenosti 3 NM před bodem FAF.
- Ochranná zóna ILS bude chráněna, jestliže je přistávající letadlo ve vzdálenosti 2 NM a méně od bodu dotyku. Pro tyto účely bude ATC zajišťovat odpovídající rozstupy mezi letadly na konečném přiblížení. Předpokládá se, že provoz LVP/CAT II/III bude dostatečný rozstup 8 NM.

2.22.2.5.7 Degradace kategorie přesného přiblížení

2.22.2.5.7.1 Přesná přiblížení CAT II/III budou degradována na CAT I v případě výpadku měření RVR z kteréhokoliv bodu Ref AIP Czech Republic, část AD 1.1, ust 1.1.3.6.1.2 bod b)

2.22.2.5.8 Další informace

2.22.2.5.8.1 Řízený vzlet za nízké dohlednosti není povolen.

2.22.2.5.8.2 Záblesková návěstidla pro RWY 22 jsou při provozu LVP zapínána pouze na vyžádání.

2.22.2.5.8.3 Současný vstup na RWY 22 při provozu LVP nebo LVTO není povolen.

2.22.2.6 Provoz palubních odpovídačů Módu S a/nebo Módu A/C, je-li letadlo na zemi

2.22.2.6.1 Na letišti Ostrava/Mošnov je nainstalován letištní přehledový systém využívající odpovědi palubních odpovídačů Módu S a Módu A/C.

2.22.2.6.2 Provozovatelé letadel využívající letiště Ostrava/Mošnov by měli zajistit, aby palubní odpovídače Módu S byly schopné provozu, když je letadlo na zemi a v případě, že není letadlo vybaveno Módem S, ponechat zapnutý odpovídač Módu A/C.

2.22.2.6.3 Posádka letadla by měla nastavit XPNDR nebo ekvivalentní formu, AUTO je-li k dispozici, nikoli OFF nebo STDBY a nastavit přidělený kód A:

- při žádosti o push back, nebo pojiždění, podle toho co nastane dříve,
- po přistání do té doby než je letadlo zaparkováno na stání.

Note: Holding point on TWY A is also used as a dedicated CAT II/III holding point during LVP.

2.22.2.5.4.2 Pilots shall report on TWR frequency that they have got FOLLOW ME car in sight before entering to apron.

2.22.2.5.5 Control of aircraft on APN

2.22.2.5.5.1 In case of Low Visibility Operation the aircraft on the apron is led by FOLLOW ME car to the appropriate stand and the control service will be provided to the aircraft in position of the stand.

2.22.2.5.6 Description of LVP

2.22.2.5.6.1 CAT II/III Approach and Landing

- Pilots will be informed by ATIS or RTF broadcasting about initiation of operation of LVP or LVTO procedures
- Aircraft will be vectored to intercept the ILS at least 3 NM before FAF
- The localiser sensitive area will be protected when a landing aircraft is within 2 NM from touchdown. For these purposes ATC will provide appropriate separation between aircraft on final approach. For LVP/CAT II/III operations the separation of 8 NM is supposed to be sufficient.

2.22.2.5.7 Downgrading of the precision approach category

2.22.2.5.7.1 The CAT II/III precision approach will be downgraded to CAT I in the case of the failure of any RVR measuring equipment.
Ref AIP Czech Republic, part AD 1.1, para 1.1.3.6.1.2 item b)

2.22.2.5.8 Other information

2.22.2.5.8.1 Guided take offs is not permitted in LVTO.

2.22.2.5.8.2 Strobe lighting for RWY 22 is turned on, when CAT II and III operations are in progress, only on request.

2.22.2.5.8.3 Simultaneous line-up RWY 22 is not permitted in LVP or LVTO.

2.22.2.6 Operation of Mode S and/or Mode A/C transponders when the aircraft is on the ground

2.22.2.6.1 Ostrava/Mošnov Airport has installed an improved surface surveillance system, using Mode S and Mode A/C multilateration.

2.22.2.6.2 Aircraft operators intending to use Ostrava/Mošnov airport should ensure that the Mode S transponders are able to operate when the aircraft is on the ground, and in case when the aircraft is not equipped with Mode S, let switch on Mode A/C transponder.

2.22.2.6.3 The flight crew should select XPNDR, or the equivalent according to specific installation, AUTO if available, not OFF or STDBY, and the assigned Mode A code:

- when requesting push back or taxi, whichever is earlier,
- after landing, continuously until the aircraft is fully parked on stand.

2.22.2.6.4 Posádka letadla vybaveného odpovídačem s možností nastavení identifikace by měla tuto identifikaci také nastavit. Nastavení odpovídá identifikaci letadla podle pole 7 letového plánu (např. BAW123, CSA456).

2.22.2.6.5 Identifikace letadla by měla být nastavena od žádosti o push back nebo pojíždění, podle toho co nastane dříve, pomocí FMS nebo ovládacího panelu odpovídače.

2.22.2.6.6 Během parkování musí posádka letadla nastavit Mode A kód 0000 a následně nastavit odpovídač Módu S a/ nebo Módu A/C do polohy OFF.

2.22.3 PŘEHLEDOVÉ SLUŽBY ATS A POSTUPY

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

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

2.22.3.3 Přehledové systémy ATS

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

2.22.3.4 V CTR Mošnov, TMA Ostrava a přilehlé části CTA 2 Praha je přehledové krytí zajištěno v a nad minimálními nadmořskými výškami pro poskytování přehledových služeb ATC, viz mapa LKMT AD 2-43.

2.22.4 POSTUPY PRO VFR LETY

2.22.4.1 Před odletem za VFR bez letového plánu je pilot povinen nastavit kód A2000 podle ENR 1.6.2.4.5, je-li letadlo vybaveno provozuschopným odpovídačem SSR, navázat spojení na kmitočtu MOŠNOV VĚŽ / MOŠNOV DELIVERY (dle instrukcí ve vysílání ATIS) a předat následující informace:

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

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

2.22.4.2 Před odletem za VFR s letovým plánem je pilot povinen nastavit kód A2000 na odpovídači SSR podle ENR 1.6.2.4.5, je-li letadlo vybaveno provozuschopným odpovídačem SSR, navázat spojení na kmitočtu MOŠNOV VĚŽ / MOŠNOV DELIVERY (dle instrukcí ve vysílání ATIS) a předat následující informace:

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

2.22.2.6.4 The flight crew of aircraft equipped with Mode A and Mode S having an aircraft identification feature should also set the aircraft identification. This setting is the aircraft identification specified in item 7 of the ICAO ATC flight plan (e.g. BAW123, CSA456).

2.22.2.6.5 The aircraft identification should be entered from request for push back or taxi, whichever is earlier, through the FMS or the Transponder Control Panel.

2.22.2.6.6 During parking the flight crew has to set up Mode A code 0000 and subsequently set up Mode S and/or Mode A/C transponder position OFF.

2.22.3 ATS SURVEILLANCE SERVICES AND PROCEDURES

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

2.22.3.2 Reduced ATS surveillance systems separation minimum 3NM is applied to a distance 32 NM VOR/DME OTA and within FIR Praha only.

2.22.3.3 ATS Surveillance Systems

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

2.22.3.4 In CTR Mošnov, TMA Ostrava and adjacent part of CTA 2 Praha the surveillance coverage is ensured at and above of the ATC surveillance minimum altitudes, see chart LKMT AD 2-43.

2.22.4 PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS

2.22.4.1 For VFR departure without flight plan pilot is obliged to establish radio contact on frequency MOSNOV TWR / MOSNOV DELIVERY (according to current ATIS information), select the code A2000 according to ENR 1.6.2.4.5, when the aircraft is equipped with operational SSR transponder, and to pass on the following information:

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

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

2.22.4.2 For VFR departure with flight plan pilot is obliged to select the SSR code A2000 according to ENR 1.6.2.4.5, when the aircraft is equipped with operational SSR transponder, establish radio contact on frequency MOSNOV TWR / MOSNOV DELIVERY (according to current ATIS information) to pass on the following information:

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

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

2.22.4.3 Při letech VFR vstupujících do CTR z prostoru třídy G nebo E musí pilot nejméně 3 minuty před vstupem do CTR navázat spojení s TWR, nastavit kód A2000 na odpovídači SSR podle ENR 1.6.2.4.5, je-li letadlo vybaveno provozuschopným odpovídačem SSR a pokud předtím nedostal od stanoviště ATS pokyn k nastavení diskretního kódu a předat následující údaje:

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

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

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

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

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

2.22.5 Snížená minima rozstupu na dráze

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

Snížená minima rozstupu na dráze smí být použita:

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

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

2.22.5.3 Podmínky pro použití snížení minima rozstupu na dráze

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

- dohlednost je 5 km nebo vyšší a výška základny oblačnosti (BKN nebo OVC) nesmí být nižší než 1000 ft,
- zadní složka větru není více než 5 kt,

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

2.22.4.3 For VFR flights entering CTR from class G or E airspace the pilot shall establish radio contact with TWR at least 3 minutes before entering CTR, select the SSR code A2000 according to ENR 1.6.2.4.5, when the aircraft is equipped with operational SSR transponder and unless have been instructed to set a discrete code by an ATS unit, and pass on the following information:

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

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

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

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

2.22.5 Reduced Runway Separation Minima

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

Reduced runway separation minima shall be applied:

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

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

2.22.5.3 Conditions for reduced runway separation minima.

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

- visibility is at least 5 km and ceiling (BKN or OVC) is not lower than 1000 ft,
- tailwind component is not more than 5 kt

- brzdicí účinky na dráze nejsou negativně ovlivněny ledem, sněhem, rozbředlým sněhem a vodou,
 - následující letadlo obdrží informaci o předcházejícím letadle. Příklad frazeologie: "OKXXX, odlétávající/ uvolňující provoz C172, dráha 22 přistání/vzlet povolen, vítr 230 stupňů 6 uzlů".
 - za denního světla od 30 minut po místním východu Slunce do 30 minut před místním západem Slunce,
 - musí být uplatňována minima rozstupu podle turbulence v úplavu,
 - minimum rozstupu nadále existuje mezi dvěma odlétávajícími letadly okamžitě po vzletu druhého letadla,
 - pro určení bezpečné vzdálenosti mezi předcházejícím a následujícím letadlem využívá letištní řídicí letového provozu minutí příslušných dráhových křižovatek.
- the braking action shall not be adversely affected by runway contaminants such as ice, slush, snow and water,
 - following aircraft will receive information about preceding aircraft. Example of phraseology: "OKXXX, departing/ vacating traffic C172, runway 22 cleared to land/cleared for take-off, wind 230 degrees, 6 knots",
 - the daylight, from 30 minutes after sunrise till 30 minutes before sunset,
 - wake turbulence minima are applied,
 - minimum separation continues to exist between two departing aircraft immediately after take-off of the second aircraft,
 - tower controller shall use the runway intersection as suitable landmarks for determination of the safe distance between preceding and succeeding aircraft.

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

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

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

2.22.5.5.1 přistávající letadla:

- 1) následující přistávající letadlo kategorie 1 může minout práh RWY, jestliže předcházející letadlo je kategorie 1 nebo 2 a:
 - a přistálo a minulo bod nejméně 600 m od prahu RWY, je v pohybu a uvolní RWY bez pojiždění zpět po dráze; nebo
 - b provedlo vzlet a minulo bod nejméně 600 m od prahu RWY;
- 2) následující přistávající letadlo kategorie 2 může minout práh RWY, jestliže předcházející letadlo je kategorie 1 nebo 2 a:
 - a přistálo a minulo bod nejméně 1500 m od prahu RWY, je v pohybu a uvolní RWY bez pojiždění zpět po dráze; nebo
 - b provedlo vzlet a minulo bod nejméně 1500 m od prahu RWY;
- 3) následující přistávající letadlo může minout práh RWY, jestliže předcházející letadlo kategorie 3:
 - a přistálo a minulo bod nejméně 2400 m od prahu RWY, je v pohybu a uvolní RWY bez pojiždění zpět po dráze; nebo
 - b provedlo vzlet a minulo bod nejméně 2400 m od prahu RWY;

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

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

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

2.22.5.5.1 landing aircraft:

- 1) a succeeding landing Category 1 aircraft may cross the runway threshold when the preceding aircraft is a Category 1 or 2 aircraft which either:
 - a has landed and has passed a point at least 600 m from the threshold of the runway, is in motion and will vacate the runway without backtracking; or
 - b is airborne and has passed a point at least 600 m from the threshold of the runway;
- 2) a succeeding landing Category 2 aircraft may cross the runway threshold when the preceding aircraft is a Category 1 or Category 2 aircraft which either:
 - a has landed and has passed a point at least 1500 m from the threshold of the runway, is in motion and will vacate the runway without backtracking; or
 - b is airborne and has passed a point at least 1500 m from the threshold of the runway;
- 3) a succeeding landing aircraft may cross the runway threshold when the preceding Category 3 aircraft:
 - a has landed and has passed a point at least 2400 m from the threshold of the runway, is in motion and will vacate the runway without backtracking; or
 - b is airborne and has passed a point at least 2400 m from the threshold of the runway;

2.22.5.5.2 odlétávající letadla:

- 1) letadlu kategorie 1 může být povolen vzlet, jestliže předcházející odlétávající letadlo je kategorie 1 nebo 2, je po vzletu a minulo bod ve vzdálenosti 600 m nebo větší od polohy následujícího letadla;
- 2) letadlu kategorie 2 může být povolen vzlet, jestliže předcházející odlétávající letadlo je kategorie 1 nebo 2, je po vzletu a minulo bod ve vzdálenosti 1500 m nebo větší od polohy následujícího letadla; a
- 3) letadlu může být povolen vzlet, jestliže předcházející odlétávající letadlo kategorie 3 je po vzletu a minulo bod ve vzdálenosti 2400 m nebo větší od polohy následujícího letadla.

2.22.5.5.2 departing aircraft:

- 1) a Category 1 aircraft may be cleared for take-off when the preceding departing aircraft is a Category 1 or 2 aircraft which is airborne and has passed a point at least 600 m from the position of the succeeding aircraft;
- 2) a Category 2 aircraft may be cleared for take-off when the preceding departing aircraft is a Category 1 or 2 aircraft which is airborne and has passed a point at least 1500 m from the position of the succeeding aircraft; and
- 3) an aircraft may be cleared for take-off when a preceding departing Category 3 aircraft is airborne and had passed a point at least 2400 m from the position of the succeeding aircraft.

2.22.6 SEZNAM TRAŤOVÝCH BODŮ

2.22.6 WAYPOINT LIST

Název/Designation	Souřadnice/Coordinates
MT511	49 39 15,38 N 018 02 35,54 E
MT512	49 46 48,73 N 017 52 12,99 E
MT521	49 35 06,70 N 017 55 56,03 E
MT522	49 30 47,16 N 018 02 18,29 E
MT523	49 28 47,77 N 018 09 09,11 E
MT602	49 44 30,58 N 017 57 38,49 E
MT603	49 36 15,10 N 017 46 40,55 E
MT604	49 32 39,25 N 017 52 00,00 E
MT702	49 47 14,64 N 018 15 31,33 E
MT703	49 51 34,92 N 018 09 08,19 E
MT705	49 50 20,12 N 018 20 33,59 E
MT706	49 55 33,73 N 018 11 46,71 E
MT708	49 42 57,43 N 018 32 06,45 E
MT709	49 40 19,71 N 018 36 12,05 E
MT712	49 42 58,19 N 018 21 46,61 E
MT713	49 37 29,81 N 018 23 12,84 E
MT714	49 33 11,02 N 018 16 13,60 E
MT715	49 36 52,54 N 018 12 06,62 E
MT716	49 28 19,92 N 017 58 22,29 E
MT718	49 32 09,39 N 017 52 44,09 E
MT804	49 54 19,91 N 017 46 33,70 E
MT805	49 43 36,42 N 018 09 36,81 E
MT806	49 51 32,73 N 017 57 53,35 E
MT807	49 47 56,37 N 018 03 13,58 E
MT821	49 54 08,55 N 018 13 16,88 E
MT823	49 45 27,22 N 018 26 01,91 E
MT825	49 49 48,05 N 018 19 39,97 E
MT827	49 49 21,95 N 018 20 18,26 E

2.22.7 RNAV STANDARDNÍ PŘÍSTROJOVÉ
ODLETOVÉ TRATĚ (RNAV SID)

2.22.7 RNAV STANDARD DEPARTURE ROUTES -
INSTRUMENT (RNAV SID)

(RNAV SID) RWY 04

Označení Designation	Trať Track	Po vzletu/After take off		Poznámky Remarks
		Stoupat do Climb to	Spojení Communication	
1	2	3	4	5
UPLAV 3H UPLAV THREE HOTEL DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (041°) na MT702 (fly-by); točit doprava tratí 131° na MT712 (fly-by); točit doprava tratí 220° na MT715 (fly-by); pokračovat tratí 221° na MT716 (fly-by); točit doprava tratí 238° na UPLAV. Climb straight ahead (041°) to MT702 (fly-by); turn right track 131° to MT712 (fly-by); turn right track 220° to MT715 (fly-by); continue track 221° to MT716 (fly-by); turn right track 238° to UPLAV.	Die povolení ATC / According to ATC clearance	PRAHA RADAR 119,375 MHz	
BAXEV 4H BAXEV FOUR HOTEL DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (041°) na MT702 (fly-by); točit doleva tratí 311° na MT703 (fly-by); točit doleva tratí 275° na MT804 (fly-by); točit doleva tratí 256° na BAXEV. Climb straight ahead (041°) to MT702 (fly-by); turn left track 311° to MT703 (fly-by); turn left track 275° to MT804 (fly-by); turn left track 256° to BAXEV.			
BAVOK 3H BAVOK THREE HOTEL DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (041°) na MT705 (fly-by); točit doleva tratí 307° na MT706 (fly-by); točit doprava tratí 354° na BAVOK. Climb straight ahead (041°) to MT705 (fly-by); turn left track 307° to MT706 (fly-by); turn right track 354° to BAVOK.			
NETIR 3H NETIR THREE HOTEL DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (041°) na MT705 (fly-by); točit doprava tratí 129° na MT708 (fly-by); pokračovat na MT709 (fly-by); točit doleva tratí 066° na NETIR. Climb straight ahead (041°) to MT705 (fly-by); turn right track 129° to MT708 (fly-by); continue to MT709 (fly-by); turn left track 066° to NETIR.			
BILNA 5H BILNA FIVE HOTEL DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (041°) na MT702 (fly-by); točit doprava tratí 131° na MT712 (fly-by); točit doprava tratí 165° na MT713 (fly-by); pokračovat na BILNA. Climb straight ahead (041°) to MT702 (fly-by); turn right track 131° to MT712 (fly-by); turn right track 165° to MT713 (fly-by); continue to BILNA.			Minout MT713 v 5600 ft AMSL nebo výše. MT713 pass at 5600 ft AMSL or above.
REGLI 3H REGLI THREE HOTEL DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (041°) na MT702 (fly-by); točit doleva tratí 311° na MT703 (fly-by); točit doprava tratí 324° na REGLI. Climb straight ahead (041°) to MT702 (fly-by); turn left track 311° to MT703 (fly-by); turn right track 324° to REGLI.			

(RNAV SID) RWY 22

Označení Designation	Trať Track	Po vzletu/After take off		Poznámky Remarks
		Stoupat do Climb to	Spojení Communication	
1	2	3	4	5
UPLAV 2F UPLAV TWO FOXTROT DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu na POLOM; pokračovat tratí 220° na UPLAV. Climb straight ahead to POLOM; continue on track 220° to UPLAV.	Die povolení ATC / According to ATC clearance	PRAHA RADAR 119,375 MHz	
BAXEV 4F BAXEV FOUR FOXTROT DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (221°) na MT511 (fly-over); točit doprava (direct to fix) na MT512 (fly-by); pokračovat tratí 329° na MT804 (fly-by); točit doleva tratí 256° na BAXEV. Climb straight ahead (221°) to MT511 (fly-over); turn right direct to MT512 (fly-by); continue on track 329° to MT804 (fly-by); turn left track 256° to BAXEV.			
REGLI 3F REGLI THREE FOXTROT DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (221°) na MT511 (fly-over); točit doprava (direct to fix) na MT512 (fly-by); točit doprava tratí 012° na REGLI. Climb straight ahead (221°) to MT511 (fly-over); turn right direct to MT512 (fly-by); turn right track 012° to REGLI.			
BAVOK 3F BAVOK THREE FOXTROT DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (221°) na MT511 (fly-over); točit doprava (direct to fix) na MT512 (fly-by); točit doprava tratí 038° na BAVOK. Climb straight ahead (221°) to MT511 (fly-over); turn right direct to MT512 (fly-by); turn right track 038° to BAVOK.			
BILNA 4F BILNA FOUR FOXTROT DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (221°) na MT521 (fly-by); točit doleva tratí 131° na MT522 (fly-by); točit doleva tratí 109° na MT523 (fly-by); pokračovat tratí 109° na BILNA. Climb straight ahead (221°) to MT521 (fly-by); turn left track 131° to MT522 (fly-by); turn left track 109° to MT523 (fly-by); continue on track 109° to BILNA.			Minout MT521 v 2600 ft AMSL nebo výše. Minout MT523 v 4900 ft AMSL nebo výše. MT521 pass at 2600 ft AMSL or above. MT523 pass at 4900 ft AMSL or above.
NETIR 3F NETIR THREE FOXTROT DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (221°) na MT521 (fly-by); točit doleva tratí 131° na MT522 (fly-by); točit doleva tratí 109° na MT523 (fly-by); točit doleva tratí 054° na NETIR. Climb straight ahead (221°) to MT521 (fly-by); turn left track 131° to MT522 (fly-by); turn left track 109° to MT523 (fly-by); turn left track 054° to NETIR.			Minout MT521 v 2600 ft AMSL nebo výše. Minout MT523 v 4900 ft AMSL nebo výše. MT521 pass at 2600 ft AMSL or above. MT523 pass at 4900 ft AMSL or above.

2.22.8 VŠESMĚROVÉ ODLETY

2.22.8 OMNIDIRECTIONAL DEPARTURES

RWY	Textový popis / Textual description	Poznámky / Remarks
1	2	3
RWY 04	Stoupat ve směru vzletu (041°). Minimální výška pro zatáčku 2000 ft AMSL. Climb straight ahead (041°). Minimum turn altitude 2000 ft AMSL.	MNM ASC 5% do / up to 4500 ft AMSL.
RWY 22	Stoupat ve směru vzletu (221°). Minimální výška pro zatáčku 2000 ft AMSL. Climb straight ahead (221°). Minimum turn altitude 2000 ft AMSL.	MNM ASC 5% do / up to 4500 ft AMSL.

2.22.9 RNAV STANDARDNÍ PŘÍSTROJOVÉ
PŘÍLETOVÉ TRATĚ (RNAV STAR)

2.22.9 RNAV STANDARD ARRIVAL ROUTES -
INSTRUMENT (RNAV STAR)

(RNAV STAR) RWY 04

Význačné body Significant points	MAG trať/track	Vzdálenost Distance NM	MNM IFR výška MNM IFR altitude ft	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5
UPLAV 2W UPLAV TWO WHISKEY ARRIVAL UPLAV POLOM	040°	16,0	4000	
BAXEV 4W BAXEV FOUR WHISKEY ARRIVAL BAXEV MT804 MT602 ODRAN	076° 138° 211°	13,1 12,2 6,0	3700 3500 3500	
REGLI 3W REGLI THREE WHISKEY ARRIVAL REGLI MT602 ODRAN	179° 211°	17,4 6,0	3500 3500	
BAVOK 2W BAVOK TWO WHISKEY ARRIVAL BAVOK MT602 ODRAN	205° 211°	18,1 6,0	3500 3500	
TUSIN 2W TUSIN TWO WHISKEY ARRIVAL TUSIN MT715 MORUV	221° 221°	20,1 7,4	4000 4000	
BILNA 3W BILNA THREE WHISKEY ARRIVAL BILNA MT714 MT715 MORUV	319° 319° 221°	11,8 4,6 7,4	5500 4500 4000	

(RNAV STAR) RWY 22

Význačné body Significant points	MAG trať/track	Vzdálenost Distance NM	MNM IFR výška MNM IFR altitude ft	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5
UPLAV 2T UPLAV TWO TANGO ARRIVAL				
UPLAV				
MT716	057°	19,6	4000	
MT715	041°	12,4	4000	
EKMIT	041°	9,5	3500	
BAXEV 4T BAXEV FOUR TANGO ARRIVAL				
BAXEV				
MT804	076°	13,1	3700	
MT807	115°	12,6	3300	
BOGTU	041°	6,0	3000	
REGLI 3T REGLI THREE TANGO ARRIVAL				
REGLI				
MT806	182°	10,4	3200	
MT807	131°	5,0	3000	
BOGTU	041°	6,0	3000	
BAVOK 3T BAVOK THREE TANGO ARRIVAL				
BAVOK				
MT806	221°	12,4	3000	
MT807	131°	5,0	3000	
BOGTU	041°	6,0	3000	
TUSIN 3T TUSIN THREE TANGO ARRIVAL				
TUSIN				
MT805	240°	17,6	3500	
MT807	311°	6,0	3000	
BOGTU	041°	6,0	3000	

(RNAV STAR) RWY 22

Význačné body Significant points	MAG trať/track	Vzdálenost Distance NM	MNM IFR výška MNM IFR altitude ft	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5
BILNA 4T BILNA FOUR TANGO ARRIVAL				
BILNA	319°	11,8	5500	
MT714	319°	4,6	4500	
MT715	041°	9,5	3500	
EKMIT				

LKMT AD 2.23 DOPLŇUJÍCÍ INFORMACE

LKMT AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

2.23.1 VÝSKYT PTACTVA NA/V BLÍZKOSTI LETIŠTĚ

2.23.1 BIRD CONCENTRATIONS ON/IN THE VICINITY OF AIRPORT

2.23.1.1 Určení tahů, představujících ohrožení letového provozu:

2.23.1.1 Determination of migration with potential hazard to air traffic:

2.23.1.2 Jarní tahy ptactva probíhají od března do května v ranních a večerních hodinách.

2.23.1.2 Spring migration period of birds is from March to May during the morning and evening hours.

2.23.1.3 Podzimní tahy ptactva probíhají od srpna do října v ranních a večerních hodinách.

2.23.1.3 Autumn migration period of birds is from August to October during the morning and evening hours.

2.23.1.4 Intenzivní výskyt ptactva a migrace v prostoru letiště:

2.23.1.4 The intensive bird concentration and migration within airport area:

Intenzivní výskyt v prostoru AD Intensive incidence within AD area	JAN - MAR	APR - JUN	JUL - SEP	OCT - DEC
Intenzivní výskyt ptáků	havrani	racci, poštolky	racci, vlaštovky, jiřičky	havrani
Intensive bird concentration	rooks	gulls, kestrels	gulls, swallows, martins	rooks
migrující ptáci	havrani, racci, čejky, špačci, skřivani	holubi	špačci, skřivani, vlaštovky	havrani, racci, čejky, skřivani, špačci
migrating birds	rooks, gulls, lapwings, starlings, skylarks	pigeons	starlings, skylarks, swallows	rooks, gulls, lapwings, skylarks, starlings

2.23.1.5 Průměrná výška letu ptactva je přibližně 500 m AGL.

2.23.1.5 Average height of bird concentration is approximately 500 m AGL.

2.23.1.6 Místa největšího ohrožení způsobená přelety ptáků jsou vyznačena v LKMT AD 2-41 - Koncentrace ptactva.

2.23.1.6 Localities with the greatest hazard from the bird movements are indicated in LKMT AD 2-41 - Bird Concentration Areas.

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

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

2.23.2.1 Tabulka certifikačních odchylek:

2.23.2.1 Certification deviation table:

Specifikace Specification	Popis odchylky Deviation description	Technická specifikace Technical specifications	Typ odchylky Deviation type	Platnost Validity
CS ADR-DSN.B.080 Příčné sklony na RWY Transverse slopes on RWY	Není splněn požadavek na příčný sklon ne méně než 1% a ne více než 1,5%. The requirement for the transverse slope ranging between 1% and 1.5% is not met.	Příčný sklon dosahuje menšího sklonu téměř po celé délce RWY. V provozní praxi nebyly pozorovány žádné problémy s nedostatečným odvodem vody z RWY. Odchyłka nemá vliv na běžné provozní postupy. Transverse slope reaches a smaller slope almost along the entire length of the runway. In operational practice, no problems with insufficient drainage of water from the runway were observed. The deviation does not affect normal operating procedures.	Zvláštní podmínka Special Condition (SC)	Bez omezení No restriction
CS ADR-DSN.B.130 Sklony postranních pásů RWY Slopes on RWY shoulders	Není splněn požadavek na sklon postranních pásů RWY, který by neměl přesáhnout 2,5%. The requirement for the slope on RWY shoulders which should not exceed 2.5% is not met.	V některých místech lokálně překračuje sklon předpisem stanovenou hodnotu 2,5%. Maximální odchylka je 0,7%. V provozní praxi nebyly pozorovány žádné problémy a rizika při pohybech letadel na RWY. Odchyłka nemá vliv na běžné provozní postupy. In some places, the slope locally exceeds the value of 2,5% given by the regulation. The maximum deviation is 0,7%. In operational practice, no problems and risks were observed during aircraft movements on the runway. The deviation does not affect normal operating procedures.	Zvláštní podmínka Special Condition (SC)	Bez omezení No restriction

Specifikace Specification	Popis odchytky Deviation description	Technická specifikace Technical specifications	Typ odchytky Deviation type	Platnost Validity
CS ADR-DSN.D.330 Sklony pásů pojezdových drah Slopes on TWY strips	Není splněn požadavek, aby příčný sklon upravené části nepřesahoval ve stoupání 2,5% a v klesání 5%. The requirement that the transverse slope of the adjusted part does not exceed 2,5% in the ascent and 5% in the descent is not met.	V některých místech pojezdových drah TWY F a TWY C překračuje příčný sklon pásu pojezdové dráhy v klesání hodnotu 5%, maximální hodnota na TWY F je 5,7%, na TWY C je 7,2%. Lokální odchytky ve sklonu jsou velmi malé a jejich vliv během nechtěného vyjetí z pojezdové dráhy je zanedbatelný. V provozní praxi bylo ověřeno, že pás umožňuje bezpečné použití těchto ploch složkami záchranné a hasičské služby. Odchytky nemá vliv na běžné provozní postupy. In some places of the TWY F and TWY C, the transverse slope of the taxiway strip in the descent exceeds the value of 5%, the maximum value on TWY F is 5,7%, on TWY C it is 7,2%. Local deviations in the slope are very small and their influence during an unwanted departure from the taxiway is negligible. In operational practice, it has been verified that the strip enables safe use of these areas by the rescue and fire service. The deviation does not affect normal operating procedures.	Zvláštní podmínka Special Condition (SC)	Bez omezení No restriction
CS ADR-DSN.B.185 Příčné sklony na pásech RWY Transverse slopes on RWY strips	Není splněn požadavek na sklony 2,5%, s výjimkou prvních 3 m od okraje RWY, postranního pásu nebo dojezdové dráhy, kde by měl být pro usnadnění odtoku vody sklon měřený ve směru od RWY negativní a může být až 5%. The requirement for slopes of 2,5% is not met, with the exception of the first 3 m from the edge of the runway, the strip or the stopway, where the slope measured in the direction of the runway should be negative and can be up to 5% to facilitate water drainage.	V prvních 3 m od kraje RWY je sklon místy až kladný 2,9%. V ostatních částech pásu je sklon max. 1,9%. V provozní praxi nebyly zjištěny negativní účinky spojené s hromaděním vody na povrchu. Odchytky nemá vliv na běžné provozní postupy. In the first 3 m from the edge of the runway, the slope is in some parts up to a positive 2,9%. In other parts of the strip, the slope is a maximum of 1,9%. In operational practice, no negative effects associated with the accumulation of water on the surface were detected. The deviation does not affect normal operating procedures.	Zvláštní podmínka Special Condition (SC)	Bez omezení No restriction
CS ADR-DSN.L.550 Postranní dráhové značení RWY side strip marking	Není splněn požadavek, aby v případě RWY širší než 60 m byly umístěny pruhy značení ve vzdálenosti 30 m na každou stranu od osy RWY. The requirement that, in the case of a runway wider than 60 m, marking strips be placed at a distance of 30 m on each side of the runway axis is not met.	Značením vyznačená šířka RWY je 63 m. V provozní praxi bylo ověřeno, že při takto malé odchylce je změna obrazce zanedbatelná a takto vyznačená šířka RWY umožňuje bezpečný provoz na RWY. Odchytky nemá vliv na běžné provozní postupy. The width of the runway indicated by the marking is 63 m. In operational practice, it has been verified that with such a small deviation, the change in shape is negligible and the width of the runway marked in this way enables safe operation on the runway. The deviation does not affect normal operating procedures.	Dokument o schválení odchytky a opatřeních Deviation Acceptance and Action Document (DAAD)	Do 31.12.2026 Until 31.12.2026

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

Strana / Page	Název mapy / Chart name
LKMT AD 2-19-1	Letištní mapa - ICAO Aerodrome Chart - ICAO
LKMT AD 2-19-2	Letištní mapa - ICAO - Značení na provozní ploše Aerodrome Chart - ICAO - Markings on manoeuvring area
LKMT AD 2-21-1	Mapa pro stání a pojiždění letadel na APN Centralní Parking Stands and Taxiing on Apron Central
LKMT AD 2-21-3	Mapa pro stání a pojiždění letadel na APN Jižní 3 Parking Stands and Taxiing on Apron South 3
LKMT AD 2-25	Letištní překážková mapa - ICAO Typ A Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A
LKMT AD 2-27-1	Terénní mapa pro přesné přiblížení - ICAO RWY 22 Precision Approach Terrain Chart - ICAO RWY 22
AD 2-LKMT-RNAV SID RWY 22	Mapa RNAV standardních přístrojových odletů (RNAV SID) - ICAO RWY 22 RNAV Standard Departure Chart - Instrument (RNAV SID) - ICAO RWY 22
AD 2-LKMT-RNAV SID RWY 04	Mapa RNAV standardních přístrojových odletů (RNAV SID) - ICAO RWY 04 Standard Departure Chart - Instrument (RNAV SID) - ICAO RWY 04
LKMT AD 2-31	Mapa všesměrových odletů Omnidirectional departures chart
AD 2-LKMT-RNAV STAR RWY 22	Mapa RNAV standardních přístrojových příletů (RNAV STAR) - ICAO RWY 22 RNAV Standard Arrival Chart - Instrument (RNAV STAR) - ICAO RWY 22
AD 2-LKMT-RNAV STAR RWY 04	Mapa RNAV standardních přístrojových příletů (RNAV STAR) - ICAO RWY 04 RNAV Standard Arrival Chart - Instrument (RNAV STAR) - ICAO RWY 04
LKMT AD 2-37-1	Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO ILS RWY 22 Instrument Approach Chart - ICAO ILS RWY 22
LKMT AD 2-37-3	Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO RNP RWY 22 Instrument Approach Chart - ICAO RNP RWY 22
LKMT AD 2-37-4	RNP RWY 22 - Seznam a posloupnost traťových bodů; SBAS FAS Data Block. RNP RWY 22 - List and sequence of way points; SBAS FAS Data Block.
LKMT AD 2-37-5	Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO VOR RWY 22 Instrument Approach Chart - ICAO VOR RWY 22
LKMT AD 2-37-7	Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO NDB RWY 22 Instrument Approach Chart - ICAO NDB RWY 22
LKMT AD 2-37-9	Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO RNP RWY 04 Instrument Approach Chart - ICAO RNP RWY 04
LKMT AD 2-37-10	RNP RWY 04 - Seznam a posloupnost traťových bodů; SBAS FAS Data Block. RNP RWY 04 - List and sequence of way points; SBAS FAS Data Block.
LKMT AD 2-37-11	Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO VOR RWY 04 Instrument Approach Chart - ICAO VOR RWY 04
LKMT AD 2-37-13	Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO NDB RWY 04 Instrument Approach Chart - ICAO NDB RWY 04
AD 2-LKMT-VFRC	Mapa příletů a odletů za VFR VFR Arrivals and Departures Chart
LKMT AD 2-41	Oblasti s nebezpečnou koncentrací ptactva Bird Hazard Concentration Areas
LKMT AD 2-43	Mapa minimálních nadmořských výšek pro poskytování přehledových služeb ATC v prostoru CTR Mošnov, TMA Ostrava a části CTA 2 Praha ATC Surveillance Minimum Altitude Chart within CTR Mošnov, TMA Ostrava and part of CTA 2 Praha