LKTB AD 2.20 PRAVIDLA PRO MÍSTNÍ PROVOZ

2.20.1 ODBAVENÍ LETŮ

2.20.1.1 Kompletní odbavení letů zajišťuje LETIŠTĚ BRNO a.s.

2.20.1.2 Odbavení letů z/do destinací mimo Schengenský prostor.

Přílety i odlety z/do destinací mimo schengenský prostor jsou odbavovány pouze na odbavovacích plochách STŘED, ZÁPAD, VÝCHOD.

2.20.2 KOORDINACE LETIŠTĚ

Rezervováno

2.20.2.1 Koordinace výcvikových letů

2.20.2.1.1 Provozovatel letiště koordinuje výcvikové lety ve spolupráci s Řízením letového provozu ČR, s.p. formou sdílení a editace dat ze systému LARS (viz LKTB AD 2.20.7). Účtování výcvikových přistávacích poplatků viz GEN 4.3.4.

2.20.3 POJÍŽDĚNÍ A PARKOVÁNÍ LETADEL

2.20.3.1 Pohyby a rozmísťování letadel na parkovací místa na odbavovacích plochách (APN) řídí řídící odbavovací plochy. Každé letadlo, které vjíždí na APN za účelem parkování, smí na APN vstoupit pouze za asistence řídícího odbavovací plochy. V případě zaneprázdnění řídícího odbavovací plochy nechá TWR letadlo pojíždějící na příslušnou APN vyčkávat na:

APN Střed:
- TWY A v úrovni západní hrany APN M
- TWY A v úrovni východní hrany APN M
- mezilehlé vyčkávací místo TWY C

APN Západ:
- TWY A v úrovni západní hrany APN W
- TWY A v úrovni východní hrany APN W
- mezilehlé vyčkávací místo TWY B

APN Východ:
- TWY A v úrovni západní hrany APN E
- TWY A v úrovni východní hrany APN E

Při pojíždění na příslušnou odbavovací plochu očekávejte předávání mezi letištní řídící věží (TWR) a službou řízení provozu na odbavovací ploše (ŘOP) za výše uvedenými místy. Průjezd po TWY A bez odbočování na APN zůstává v odpovědnosti TWR.

2.20.3.2 Povolení k pojíždění vydané pracovištěm GROUND nebo letištní řídící věží nezbavuje pilota povinnosti řídit se pokyny řídícího odbavovací plochy. Zahájí-li pojíždění nebo pokračuje-li v pojíždění bez vedení řídícího odbavovací plochy, zodpovídá velitel letadla sám za vyhnutí se střetu s jinými letadly, vozidly, osobami nebo předměty na odbavovací ploše.

2.20.3.3 Pojíždění z odbavovacích ploch na RWY 08/26 je vedeno po betonových TWYs , RWY 09/27 a po travnaté TWY W. RWY 08/26 a část travnaté TWY W jsou umístěny v nouzovém pásu jižně od RWY 09/27.

2.20.3.4 V parkovacím areálu SEVER není poskytována služba řízení. TWY F je použitelná pouze pro letadla kódového písmene A.

LKTB AD 2.20 LOCAL TRAFFIC REGULATIONS

2.20.1 HANDLING OF FLIGHTS

2.20.1.1 Complete handling of flights is provided by LETISTE BRNO a.s.

2.20.1.2 Handling of flights from/to destinations outside Schengen area.

Arrivals and departures from/to destinations outside Schengen area are handled only on aprons MIDDLE, WEST, EAST.

2.20.2 AIRPORT COORDINATION

Reserved

2.20.2.1 Co-ordination of training flights

2.20.2.1.1 The aerodrome operator coordinates training flights in cooperation with Air Navigation Services of the CR by sharing and editing data from the LARS system (see LKTB AD 2.20.7). For charging of landing fees for training flights see GEN 4.3.4.

2.20.3 AIRCRAFT TAXIING AND PARKING

2.20.3.1 Authorised signalmen control the movement and assign apron (APN) parking positions. Any aircraft that enters the APN for the purpose of parking may enter the APN only with the assistance of the marshaller. In case the marshaller´s not available the TWR makes the aircraft taxiing to the relevant APN hold at:

APN Middle:
- TWY A at the level of the western edge of APN M
- TWY A at the level of the eastern edge of APN M
- intermediate holding position TWY C

APN West:
- TWY A at the level of the western edge of APN W
- TWY A at the level of the eastern edge of APN W
- intermediate holding position TWY B

APN East:
- TWY A at the level of the western edge of APN E
- TWY A at the level of the eastern edge of APN E

When taxiing to the appropriate apron, expect a handover between TWR and Ground Control beyond the above locations. Taxiing on TWY A without turning to APN remains TWR's responsibility.

2.20.3.2 Taxi clearance issued by the GROUND unit or TWR does not exempt the pilot from his duty to follow the signalman instructions. If the pilot-in-command begins or continues taxiing without the guidance of the signalman, he or she is responsible for avoiding collision with other aircraft, vehicles, persons or objects on the apron.

2.20.3.3 Taxiing from aprons to RWY 08/26 is led along concrete TWYs, RWY 09/27 and grassy TWY W . RWY 08/26 and part of grassy TWY W are located in the emergency strip south of RWY 09/27.

2.20.3.4 ATC service is not provided at the parking area NORTH. TWY F is serviceable only for code letter A aircraft.

2.20.3.5 Na odbavovacích plochách LKTB je zakázáno provádění motorových zkoušek. Motorové zkoušky je povoleno provádět pouze na místech určených provozovatelem letiště.

2.20.3.6 Pro zahájení pojíždění na odbavovacích plochách STŘED a ZÁPAD se z bezpečnostních důvodů musí používat pouze minimální výkon motorů.

2.20.3.7 Jestliže letadlo odbavované na odbavovacích plochách STŘED nebo ZÁPAD vyžaduje pro start motorů vzduchový startér (ASU) z důvodu nefunkčního záložního zdroje energie (APU), není povoleno na místě stání zvyšování volnoběžných otáček motoru. Z toho důvodu (pokud nelze jinak) po startu jednoho z motorů pomocí ASU je žádoucí výjezd letadla ze stání na přilehlou TWY A, otočení letadla do směru pojíždění a zastavení na TWY A, následně za asistence řídícího odbavovací plochy provést start dalšího motoru se zvýšeným režimem otáček již nastartovaného motoru. Postup startu motorů pomocí ASU musí být koordinován s handlingovým agentem, řídícím odbavovací plochy a před zahájením výjezdu (pojíždění) ze stání musí být navázáno spojení s TUŘANY GROUND (TUŘANY TWR).

2.20.3.8 TWY A mezi APN ZÁPAD a TWY C podél APN STŘED je použitelná pouze pro letadla kategorie A, B, C (do 36 m rozpětí). Pro letadla kategorie D je tato část TWY A použitelná pouze po schválení Řídícím odbavovací plochy a TWR a při průjezdu podél APN STŘED pod řízením Řídícího odbavovací plochy.

2.20.3.9 Stání pro letadla všeobecného letectví (STANDS GA) na odbavovací ploše ZÁPAD jsou použitelná pouze pro letadla kategorie A a B (do rozpětí 24 m).

2.20.3.10 Pojezdový pruh přes odbavovací plochu ZÁPAD mezi TWY A a stáním letadel všeobecného letectví je použitelný pouze pro letadla kategorie A a B (do rozpětí 24 m).

2.20.3.11 Vyčkávací místo RWY 08/26 na TWY W je totožné s vyčkávacím místem RWY 09/27

2.20.4 PROVOZ KRITICKÝCH TYPŮ LETADEL

2.20.4.1 Kritické typy letadel

Za níže uvedených podmínek je povolen provoz do velikosti typů Boeing 787-3, Boeing 787-8, Boeing 787-9, Boeing 777-300, Boeing 747-400, Airbus 330-200, Airbus 340-600, Airbus 350-800, Antonov 124 Ruslan, MD 11, Lockheed C5 A/B.

2.20.4.2 Únosnost (PCN) RWY, TWY, APN

Překročení PCN RWY, TWY, APN povoluje provozovatel letiště na žádost provozovatele letadla.

2.20.4.3 RWY

Šířka RWY je 60 m bez zřízených postranních pásů. Navazující plochy jsou nezpevněné s travnatým povrchem.

2.20.4.4 TWY a postranní pásy

Pro kritické typy letadel je použitelná TWY B a TWY A přilehlá k APN W. Šířka TWY B a TWY A přilehlé k APN W včetně zpevněného postranního pásu je 44 m. Navazující plochy jsou nezpevněné s travnatým povrchem. Posádky čtyřmotorových letadel jsou povinny používat minimální tah vnějších pohonných jednotek a je-li to možné, provádět pojíždění s vypnutými vnějšími pohonnými jednotkami.

2.20.3.5 No engine test runs are allowed on aprons of the airport.
Engine tests are allowed to be carried out only on places specified by AD operator.

2.20.3.6 For safety reasons only minimum engine power shall be used for commencement of taxiing on aprons MIDDLE and WEST.

2.20.3.7 If the aircraft being handled on aprons MIDDLE or WEST requires an air start unit (ASU) for start up of its engines due to unserviceability of auxiliary power unit (APU) it is not allowed to increase idle revolutions of the engine at the stand. For this reason (if not possible otherwise), after start up of one of the engines with assistance of ASU, the aircraft is desired to taxi from the stand to adjacent TWY A, turn into the direction of taxiing and to stop on TWY A, then with apron controller's assistance to carry out start up of the next engine with increased revolutions of the already started up engine. The procedure of engines start up with ASU shall be coordinated with handling agent, apron controller and communication with TURANY GROUND (TURANY TWR) shall be established prior to the beginning of taxiing.

2.20.3.8 TWY A between APN WEST and TWY C along APN MIDDLE is useable only for category A, B, C aircraft (up to a wingspan 36 m). This part of TWY A is useable for category D aircraft only after an approval of an authorized signalman and TWR and taxiing along APN MIDDLE shall be controled by the authorized signalman.

2.20.3.9 Parking stands for aeroplanes of general aviation (STANDS GA) on apron WEST are available for aeroplanes of category A and B (wigspan up to 24 m) only.

2.20.3.10 TWY strip through apron WEST between TWY A and general aviation stands is available for aeroplanes of category A and B (wigspan up to 24 m) only.

2.20.3.11 Holding point RWY 08/26 on TWY W is also dedicated as a holding point for RWY 09/27.

2.20.4 OPERATIONS OF CRITICAL AIRCRAFT TYPES

2.20.4.1 Critical aircraft types

Under conditions described below operation of aircraft up to size of Boeing 787-3, Boeing 787-8, Boeing 787-9, Boeing 777-300, Boeing 747-400, Airbus 330-200, Airbus 340-600, Airbus 350-800, Antonov 124 Ruslan, MD 11, Lockheed C5 A/B is allowed.

2.20.4.2 Strength (PCN) of RWY, TWY, APN

Exceeding of strength of RWY, TWY, APN can be allowed by the aerodrome operator based on the aircraft operator request.

2.20.4.3 RWY

RWY width is 60 m without paved RWY shoulders. The adjacent areas are unpaved with grass surface.

2.20.4.4 TWY and TWY shoulders

For critical types of aircraft TWY B and TWY A adjacent to APN W are useable. Width of TWY B and TWY A adjacent to APN W including paved TWY shoulders is 44 m. The adjacent areas are unpaved wirh grass surface. The crews of four-engines aircraft are obliged to use minimal thrust of outer engines and if possible to taxi with outer engines off.

2.20.4.5 Trasa pojíždění pro kritické typy letadel

Pro kritické typy letadel jsou použitelné plochy: RWY 09/27, TWY B, TWY A přilehlá k APN W a APN W, viz mapa LKTB AD 2-20.

2.20.4.6 Vedení vozidlem FOLLOW ME

Vedení vozem FOLLOW ME pro kritické typy letadel je povinné. Od hranice křižovatky TWY B s TWY A zajišťuje pro kritické typy letadel odstupové vzdálenosti alternativní osové značení oranžové barvy. Posádky kritických typů letadel jsou žádány, aby snížily standardní rychlosti pojíždění.

2.20.4.7 Nadjíždění v obloucích

Posádky letadel jsou žádány, aby v oblouku z/na RWY 09/27 na/z TWY B používaly techniku nadjíždění pro dodržení bezpečné vzdálenosti od okraje TWY. V oblouku z TWY B na TWY A zabezpečuje bezpečnou vzdálenost od okraje TWY aternativní osové značení oranžové barvy.

2.20.4.8 Vyčkávací místo RWY

Kritické typy letadel budou před vstupem na RWY vyčkávat přímo na místě stání na APN W. Povolení k pojíždění z místa stání na APN W bude vydáno současně s povolením ke vstupu na RWY.

2.20.4.9 Odmrazování

Odmrazování a protinámrazové ošetření letadla se provádí na APN W na místě parkování.

2.20.4.10 Kategorie letiště pro účely záchranné a požární služby

Provozovatel letiště na vyžádání poskytne vyšší kategorii letiště s možností navýšení až na kategorii 10.

2.20.4.11 Indikace PAPI

MEHT PAPI RWY 09 74,47 ft / 22,7 m.
MEHT PAPI RWY 27 45,0 ft /13,7 m.

2.20.5 PLNĚNÍ PALIVA DO LETADLA S CESTUJÍCÍMI NA PALUBĚ

2.20.5.1 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. Plnění paliva do letadla s cestujícími na palubě se dále řídí vnitřními předpisy poskytovatelů služeb.

2.20.6 ODLET ZA VFR BEZ FPL

2.20.6.1 Před odletem letadla za VFR bez letového plánu ve výškách do 1000 ft/300 m AGL je pilot povinen při žádosti o povolení k pojíždění předat rádiem pracovišti GROUND/TWR následující informace:

- identifikace letadla;
- typ letadla;
- výstupní bod z CTR;
- výšky letu.

2.20.4.5 Taxi route for critical types of aircraft

For critical types of aircraft useable areas are: RWY 09/27, TWY B, TWY A adjacent to APN W and APN W, see chart LKTB AD 2-20.

2.20.4.6 Guidance provided by FOLLOW ME vehicle

Taxiing provided by the FOLLOW ME vehicle is mandatory for criticial types of aircraft. From the border of the intersection of TWY B with TWY A, an alternative axis marking of orange color ensures separation distances for critical types of aircraft. Crews of critical types of aircraft are requested to reduce the standard taxiing speed.

2.20.4.7 Oversteering

Crews of aicraft are requested to use oversteering technique in curve from/to RWY 09/27 to/from TWY B for keeping safe distance from TWY edge. In curve from TWY B to TWY A safe distance from TWY edge is ensured by aternative centre line marking of orange colour.

2.20.4.8 Holding point of RWY

Critical types of aircraft will be holding before entry to RWY directly on parking stand on APN W. The clearance for taxiing from parking stand on APN W will be issued together with a clearance for entry to RWY.

2.20.4.9 De-icing

De-icing and anti-icing treatment of aircraft is carried out on APN W on parking stand.

2.20.4.10 Aerodrome category for purpose of rescue and firefighting services

The aerodrome operator provides a higher category of the aerodrome on request with a possibility of increase up to category 10.

2.20.4.11 PAPI indication

MEHT PAPI RWY 09 74,47 ft / 22,7 m.
MEHT PAPI RWY 27 45,0 ft /13,7 m.

2.20.5 FUELLING OF AIRCRAFT WITH THE PASSANGERS ON BOARD

2.20.5.1 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. Aircraft fuelling with the passangers on board further adheres to internal regulations of service providers.

2.20.6 VFR DEPARTURES WITHOUT A FPL

2.20.6.1 Prior to VFR departure without a FPL at heights up to 1000 ft/300 m AGL, the pilot when requesting the taxi clearance shall submit by a radio the following information to the GROUND/TWR unit:

- aircraft identification;
- aircraft type;
- CTR exit point;
- height of the flight.

2.20.7 KOORDINACE MÍSTNÍ LETOVÉ ČINNOSTI SE STANOVIŠTĚM ATS

2.20.7.1 Místní letová činnost (MLČ)

Místní letovou činností (MLČ) se rozumí letové aktivity, vztahující se k opakovaným přistáním a vzletům, letmým 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 aplikace Letecké informační služby. Bez přihlášení není možné vytvářet ani spravovat žádné rezervace.

2.20.7.2 Piloti a provozovatelé letadel kategorie turbulence v úplavu STŘEDNÍ nebo TĚŽKÁ

Koordinaci místní letové činnosti letadel kategorie STŘEDNÍ nebo TĚŽKÁ se stanovištěm ATS provádí provozovatel letiště. Piloti a provozovatelé těchto letadel, zamýšlející provádět MLČ v CTR Tuřany, jsou povinni odeslat písemnou žádost o koordinaci provozovateli letiště na jeden z těchto kontaktů:

+420 545 216 346
handling@airport-brno.cz
SITA: BRQCZ7X

Při žádosti budou uvedeny následující údaje:

- poznávací značka (u letů podle FPL pole 7),
- typ letadla,
- MTOW,
- zahájení a předpokládané ukončení činnosti,
- u letů podle FPL letiště odletu a určení,
- EOBT,
- popis požadované MLČ.

2.20.7.3 Piloti a provozovatelé letadel

Piloti a provozovatelé letadel, zamýšlející provádět MLČ v CTR Tuřany, jsou povinni prostřednictvím formuláře na webové stránce https://lis.rlp.cz/lars vložit svůj požadavek na MLČ uvedením základních parametrů letu (pravidla letu, typ letadla, indentifikace 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 předpokládaná 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 LKTB 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 Tuřany. Za ukončení místní letové činnosti se považuje čas, kdy je zahájen odlet na letiště určení nebo čas přistání na LKTB.

2.20.7 COORDINATION OF LOCAL FLIGHT ACTIVITY WITH ATS UNIT

2.20.7.1 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.

2.20.7.2 Pilots and operators of aircraft wake turbulence category MEDIUM or HEAVY

Coordination of the intention to execute a local flight activity (LFA) with aircraft category MEDIUM or HEAVY with ATS unit is established by the aerodrome operator. Pilots and aircraft operators of aircraft category MEDIUM or HEAVY are obliged to communicate their intention to execute such an activity by written form with the aerodrome operator to one of that contact:

+420 545 216 346
handling@airport-brno.cz
SITA: BRQCZ7X

Their request shall contain following items:

- registration mark of the ACFT or aircraft identification according field 7 for flights with FPL,
- type of ACFT,
- MTOW,
- time of LFA beginning and termination,
- departure and destination aerodrome for flights with FPL,
- EOBT,
- description of requested LFA.

2.20.7.3 Pilots and aircraft operators

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

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

2.20.7.4 Náhradní postupy

V případě výpadku nebo poruchy LARS se MLČ v CTR Tuřany koordinuje se stanovištěm ATS na kmitočtu TWR, GND případně ACC Praha před spuštěním motorů nebo před vstupem do prostoru odpovědnosti daného ATS stanoviště.

LKTB AD 2.21 POSTUPY PRO OMEZENÍ HLUKU

2.21.1 OMEZENÍ LETŮ

2.21.1.1 Vzlety a přistání letadel certifikovaných dle ICAO Annex 16/I, část II, Hlava 2 nebo letadel bez certifikace dle ICAO Annex 16/I, část II, Hlava 2 nejsou povoleny. V případě letů výjimečné povahy je možno využít postup dle AIP GEN 1.2.1.12. Vzlety a přistání výše uvedených letadel v době od 2100 (2000) do 0500 (0400) jsou zakázány bez výjimky.

2.21.2 VÝCVIKOVÉ LETY

2.21.2.1 Z důvodu snížení hlukové zátěže je žádoucí neprovádět přelety a lety po okruhu nad zastavěnými částmi obcí Tuřany, Holásky, Dvorska, Kobylnice, Šlapanice, Slatina, pokud není službou ATC stanoveno jinak (např. za účelem zajištění rozstupu, vyhnutí se oblačnosti apod.).

2.21.2.2 Výška letu po okruhu je 1800 ft AMSL a platí pro všechny letouny včetně sportovních létajících zařízení a motorizovaných kluzáků.

2.21.2.3 Akrobatické lety lze provádět pouze mimo zástavbu a dle instrukcí služby ATC.

2.21.2.4 Výcvikové lety mezi 2100 (2000) UTC a 0500 (0400) UTC nejsou povolovány.

LKTB AD 2.22 LETOVÉ POSTUPY

2.22.1 VŠEOBECNĚ

2.22.1.1 Výška základny oblačnosti se udává vzhledem k nadmořské výšce THR RWY 27.

2.22.1.2 Travnatá dráha je označována podle směru pro přistání nebo vzletu jako:

- RWY 08 nebo
- RWY 26

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 LKTB 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.

2.20.7.4 Contingency procedures

In case of LARS outage or failure, LFA in CTR Turany shall be coordinated with ATC unit on frequency of TWR, GND or ACC Praha before starting the engines or before entering the area of responsibility of appropriate ATS units.

LKTB AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

2.21.1 FLIGHT RESTRICTIONS

2.21.1.1 Take-offs and landings of aircraft certified in accordance with ICAO Annex 16/I, Part II, Chapter 2 or aircraft without certification in accordance with ICAO Annex 16/I, Part II, Chapter 2 are not permitted. In exceptional cases it is possible to use the procedure in accordance with AIP GEN 1.2.1.12. Take-offs and landing of the above mentioned aircraft from 2100 (2000) to 0500 (0400) are prohibited without exemption.

2.21.2 TRAINING FLIGHTS

2.21.2.1 For reason of noise abatement flights, including flights along traffic circuit, should not be carried out over built-up areas of villages Tuřany, Holásky, Dvorska, Kobylnice, Šlapanice, Slatina, unless otherwise stated by ATC service (for example for provision of separation, avoiding the clouds etc.).

2.21.2.2 The traffic circuit altitude is 1800 ft AMSL for all aircraft including sporting flying equipments and powered gliders.

2.21.2.3 Acrobatic flights may be carried out outside built-up areas only and according to ATC instructions.

2.21.2.4 Training flights between 2100 (2000) UTC and 0500 (0400) UTC are not permitted.

LKTB AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

2.22.1 GENERAL

2.22.1.1 Cloud base height is related to THR RWY 27 elevation.

2.22.1.2 Grass RWY is designated according to the direction of landing or take-off as:

- RWY 08 or
- RWY 26

2.22.1.3 RWY 08/26 je použitelná pouze ve dne pro lety VFR (a zvláštní lety VFR).

2.22.1.4 Ve vysílání ATIS nebude použití RWY 08/26 jako dráhy v používání samostatně vysíláno. Piloti jsou žádáni, aby úmysl použít RWY 08/26 pro přistání ohlásili po navázání spojení s ACC Praha nebo TWR a pro vzlet při žádosti o spuštění motorů nebo pojíždění. Údaje o stavu a použitelnosti RWY 08/26 se aktualizují NOTAMem a nejsou součástí vysílání ATIS.

2.22.1.5 Letadlo po přistání na RWY 08/26, pokud neobdrží povolení k pojíždění, musí tuto dráhu uvolnit na vyznačenou vyčkávací plochu nebo TWY W. Vyčkávací plocha a TWY W jsou vytyčeny jižně RWY 08/26. Uvolnění RWY 08/26 musí pilot ohlásit TWR.

2.22.1.6 Provoz záchranných vrtulníků, viz odst. 2.22.4.3

2.22.1.7 Výcvikové lety mohou být z důvodu vyšší hustoty letového provozu omezeny. Výcvikové lety do 2000 kg MTOW v době od 1030 do 1230 (0930 - 1130) mohou být na LKTB z důvodu nižší kapacity ATC výrazně omezovány.

2.22.1.8 Krátkodobé přerušení poskytovaní ATS stanovištěm TWR

Během publikované provozní doby Tuřany 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 vysíláním informace ATIS (131,105 MHz):

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

Během dočasného přerušení se letadlům zakazuje vstup do CTR Tuřany až do obnovení poskytování ATS, vyčkávání se provádí mimo CTR Tuřany. Podrobné informace o předpokládané délce přerušení poskytování ATS lze získat za letu na Praha Information (136,275 MHz), Praha Radar (127,350 MHz) nebo na AD LKTB (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 (IAC) - 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. Postupy platí i pro přílety na travnatou RWY.

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 příletové 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 příletové RNAV-1 trati musí informovat ATC při prvním navázání spojení a ATC bude letadlo monitorovat s

2.22.1.3 RWY 08/26 is available only HJ for VFR flights (and special VFR flights).

2.22.1.4 Information about availability of RWY 08/26 as "RWY in use" will not be particularly broadcasted in ATIS. Pilots who intend to use RWY 08/26 for landing are requested to report it on initial contact with ACC Praha or TWR and for take-off when requesting start-up or taxi clearance. Information about actual condition and availability of RWY 08/26 are disseminated by NOTAM and they are not included in ATIS information.

2.22.1.5 Aircraft after landing on the RWY 08/26, unless cleared to taxi, have to vacate RWY to marked holding bay or TWY W. Holding bay and TWY W are located south of RWY 08/26. Pilots have to report "RWY vacated" to TWR.

2.22.1.6 Operation of medical helicopters, see 2.22.4.3

2.22.1.7 Training flights can expect delays and restrictions in their intended local flight activity due to higher air traffic density. Training flights up to 2000 kg MTOW can expect extensive delays and restrictions in their intended local flight activity at LKTB in the period from 1030 to 1230 (0930 - 1130) due to limited ATC capacity.

2.22.1.8 Temporary suspension of ATS provision by TWR

Tuřany 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 (131,105 MHz):

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

During the temporary suspension of ATS provision, all aircraft shall avoid entering CTR Tuřany and wait outside the CTR Tuřany 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 (127,350 MHz) and aircraft positioned on AD may contact the handling office.

2.22.2 PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS

2.22.2.1 Holding

2.22.2.1.1 Holding procedures are shown on ICAO Instrument Approach Charts.

2.22.2.2 Approach

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. These procedures are valid for arrivals to grass RWY as well.

2.22.2.2.2 Pilots-in-command are requested to confirm ATIS information and read back its QNH when they 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

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.

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

2.22.2.2.7 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 odlet jsou popsány a zobrazeny na mapách SID.

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

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

Poznámka: Dostupnost signálu DME/DME není zaručena.

2.22.2.3.4 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.

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

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

2.22.2.3.7 Velitelé letadel musí navázat spojení s TUŘANY GROUND (TUŘANY TWR) za účelem získání schválení k spouštění motorů, předání údajů o letu podle ENR 1.2.1.10.2, obdržení letového povolení a schválení pojíždění.

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

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

2.22.2.3.9 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 pomoci SID není možný nebo žádoucí.

2.22.2.3.9.1 Vizuální odlety

Vizuální odlety jsou povoleny pouze ve dne.

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

K provedení vizuálního odletu

– musí vzletové výkonové charakteristiky letadla umožnit zahájení

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

2.22.2.2.7 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 and shown on SID charts.

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

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

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

2.22.2.3.4 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.

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

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

2.22.2.3.7 Pilots-in-command of aircraft shall establish radio contact with TUŘANY GROUND (TUŘANY TWR) for the purpose of obtain clearance for start up of engines, handover of information about flight according to ENR 1.2.1.10.2, obtaining of ATC clearance and taxi approval.

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

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

2.22.2.3.9 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.

2.22.2.3.9.1 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

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

2.22.2.3.9.2 Všesměrové odlety

Všesměrové odlety jsou povoleny ve dne i v noci.

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

2.22.2.4 Přiblížení okruhem

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

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

RWY 09 - pravý okruh
RWY 27 - levý okruh

2.22.3 PŘEHLEDOVÉ SLUŽBY ATS A POSTUPY

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

2.22.3.2 Snížené minimum rozstupu založeného na přehledových systémech ATS 3NM je aplikováno do vzdálenosti 32 NM VOR/DME BNO, 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 Tuřany, TMA Brno a přilehlé části CTA 2 Praha je přehledové krytí zajištěno v a nad minimálními nadmořskými výškami pro poskytování přehledových služeb ATC, viz mapa LKTB AD 2-43.

2.22.4 POSTUPY PRO VFR LETY

2.22.4.1 Všeobecně

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

– 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).

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

2.22.2.3.9.2 Omnidirectional departures

Omnidirectional departures are permitted during daytime and nighttime.

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

2.22.2.4 Visual manoeuvring (circling)

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

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

RWY 09 - right circuit
RWY 27 - left circuit

2.22.3 ATS SURVEILLANCE SERVICES AND PROCEDURES

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

2.22.3.2 Reduced ATS surveillance systems separation minimum 3 NM VOR/DME BNO is applied to a distance 32 NM VOR/DME BNO 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 Tuřany, TMA Brno and adjacent part of CTA 2 Praha the surveillance coverage is ensured at and above of the ATC surveillance minimum altitudes, see chart LKTB AD 2-43.

2.22.4 PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS

2.22.4.1 General

2.22.4.1.1 For VFR flights entering CTR from class G or E airspace the pilots 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 on a discrete code by ATS unit, and pass on the following information:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Označení / Designation	Poloha / Location	Souřadnice / Coordinates	
NOVEMBER	Kuřim (železniční přejezd jihovýchodně od města/railway crossing SE of town)	49 17 32 N 016 33 37 E	vstupní / entry
ECHO	Rousínov (kostel/church)	49 12 13 N 016 53 10 E	vstupní / entry
SIERRA	Klobouky u Brna	48 59 52 N 016 51 44 E	vstupní / entry
WHISKY	Ořechov (kostel/church)	49 06 39 N 016 31 15 E	vstupní / entry
ZULU	Velké Němčice křížení dálnice a silnice nižší třídy severovýchodně od města/ Velké Němčice intersection of the highway and minor road NE of the city	48 59 47 N 016 41 20 E	vstupní / entry
ALFA	Sokolnice (železniční přejezd/railway crossing)	49 07 03 N 016 42 12 E	vyčkávací / holding
BRAVO	Podolí (dálniční nadjezd/highway overbridge)	49 10 54 N 016 42 45 E	vyčkávací / holding

2.22.4.3 Postupy pro odlety záchranných vrtulníků z brněnských nemocnic.

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

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

2.22.4.3 Procedures for departures of medical helicopters from Brno hospitals.

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

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

2.22.4.4 Postupy pro lety balónů v CTR Tuřany

2.22.4.4.1 Před vzletem balónu z místa uvnitř CTR Tuřany je pilot balónu povinen vyžádat si letové povolení od TWR Tuřany telefonicky na ☎ +420 548 424 875.

2.22.4.4.2 Před vzletem balónu z místa mimo CTR Tuřany v případě, kdy let následně vstoupí do CTR, je pilot balónu povinen projednat předpokládaný čas vstupu do CTR, nadmořskou výšku letu a předpokládanou trať letu s TWR Tuřany ☎ +420 548 424 875.

2.22.4.4.3 Před vstupem do CTR Tuřany za letu je pilot balónu povinen vyžádat si letové povolení u TWR Tuřany s časovým předstihem tak, aby byl v případě odmítnutí schopen bezpečně přistát mimo CTR Tuřany.

2.22.4.4 Procedures for balloon flights in CTR Tuřany

2.22.4.4.1 Prior to take-off from a place inside CTR Tuřany, a pilot of balloon shall request ATC clearance from TWR Tuřany by phone ☎ +420 548 424 875.

2.22.4.4.2 Prior to take-off from a place outside CTR Tuřany, if the balloon subsequently enters the CTR, a pilot of balloon is obliged to negotiate estimated time of entry the CTR, flight altitude and expected route with TWR Tuřany, ☎ +420 548 424 875.

2.22.4.4.3 Prior to entering the CTR Tuřany, a pilot of balloon in flight is obliged to request ATC clearance from TWR Tuřany in advance, so that in case of refusal he/she might be able to land safely outside the CTR Tuřany.

2.22.4.4.4 Podmínky vstupu do CTR Tuřany jsou následující:

- obousměrné rádiové spojení,
- obdržení letového povolení od TWR Tuřany a dohodnutí postupů pro případ ztráty spojení.

2.22.4.4.5 Lety balónů mohou být výrazně omezeny, je-li to nutné k udržení požadované míry bezpečnosti, plynulosti a hospodárnosti letů v CTR Tuřany a to zejména v případě, kdy předpokládaná trajektorie letu balónů je konfliktní s provozem v prostoru vzletu a přistání.

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 09 a RWY 27.

Snížená minima rozstupu na dráze smí být použita:

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

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

2.22.5.3 Podmínky pro použití snížení minima rozstupu na dráze.

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

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

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

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

2.22.4.4.4 The conditions for entering the CTR Tuřany are as follows:

- two-way radio communication,
- receipt of ATC clearance from TWR Tuřany and agreeing on procedures for the event of loss of communication.

2.22.4.4.5 Balloons flights may be considerably restricted if necessary to maintain the required level of safety, fluency and efficiency of flights in CTR Tuřany, especially when the intended flight path of balloons is conflicting with the traffic in the area of take-off and landing.

2.22.5 Reduced Runway Separation Minima

2.22.5.1 Reduced runway separation minima between two aircraft using the same RWY can be applied for RWY 09 and RWY27.

Reduced runway separation minima shall be applied:

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

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

2.22.5.3 Conditions for reduced runway separation minima.

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

- visibility is at least 5 km and ceiling (BKN or OVC) is not lower than 1000 ft,
- tailwind component is not more than 5 kt,
- the braking action shall not be adversely affected by runway contaminants such as ice, slush, snow and water,
- following aircraft will receive information about preceding aircraft.
  Example od phraseology: "OKXXX, departing/vacating traffic C172, runway 27 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 Reduced runway separation minima shall be applied between Category 1 aircraft only (single-engine propeller aircraft with a maximum certificated take-off mass of 2000 kg or less).

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

2.22.5.5.1 Přistávající letadla:

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

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

2.22.5.5.2 Odlétávající letadla:

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

2.22.5.5.1 Landing aircraft:

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

2.22.5.5.2 Departing aircraft:

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

2.22.6 Seznam traťových bodů

2.22.6 Waypoint list

Seznam traťových bodů / Way-point list		
TB101	49 08 47,32 N	016 44 58,70 E
TB102	49 17 19,36 N	016 39 28,00 E
TB103	49 08 37,12 N	016 46 55,68 E
TB106	49 22 37,76 N	016 13 17,10 E
TB200	49 09 22,96 N	016 38 06,78 E
TB202	49 09 58,84 N	016 31 07,22 E
TB203	49 14 56,05 N	016 32 06,08 E
TB204	49 12 36,84 N	016 58 46,71 E
TB205	49 03 20,67 N	016 41 27,78 E
TB400	48 58 49,13 N	017 18 04,51 E
TB401	49 12 21,59 N	017 01 37,86 E
TB402	49 13 45,05 N	016 45 51,60 E
TB403	49 14 21,32 N	016 38 52,27 E
TB404	49 15 53,75 N	016 31 20,03 E
TB405	49 17 05,94 N	016 25 24,78 E
TB410	49 02 27,72 N	016 59 34,69 E
TB411	49 03 22,94 N	016 49 11,05 E
TB412	49 05 06,35 N	016 29 12,31 E
TB413	49 05 36,89 N	016 23 10,21 E
TB418	49 19 28,63 N	016 10 19,29 E
TB419	49 13 44,71 N	016 21 18,98 E
TB432	49 04 27,74 N	016 36 44,75 E
TB501	49 03 22,94 N	016 49 11,05 E
TB502	49 02 27,72 N	016 59 34,69 E
TB503	49 01 47,13 N	017 07 06,28 E
TB510	49 13 45,05 N	016 45 51,60 E
TB511	49 12 21,59 N	017 01 37,86 E
TB512	49 11 40,84 N	017 09 10,90 E
TB514	49 06 44,00 N	017 08 08,48 E
TB520	49 13 01,92 N	016 54 03,75 E

2.22.7 RNAV STANDARDNÍ PŘÍSTROJOVÉ ODLETOVÉ TRATĚ (SID)

2.22.7 RNAV STANDARD DEPARTURE ROUTES - INSTRUMENT (SID)

(RNAV SID) - RWY 09

DUE TO NOISE ABATEMENT MNM ASC FM RWY 09 5% up to 3000 ft

Označení Designation	Trať Track	Po vzletu / After take off		Poznámky Remarks
		Stoupat do Climb to	Spojení Communication	
1	2	3	4	5
MIKOV 4D MIKOV FOUR DELTA DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu na TB103 (fly-over); točit doprava (direct to fix) na TB205 (fly-by); točit doleva tratí 185° na MIKOV. Climb straight ahead to TB103(fly-over); turn right direct to TB205 (fly-by); turn left track 185° to MIKOV.	Dle povolení ATC / According to ATC clearance	Zůstat na FREQ TUŘANY VĚŽ až do pokynu k přechodu na / Remain on FREQ TUŘANY TOWER until instruction for change to PRAHA RADAR 127,350 MHz	Rychlost v zatáčce na TB103 omezena na MAX 210 kt IAS. Turn speed at TB103 limited to MAX 210 kt IAS.
ODNEM 1D ODNEM ONE DELTA DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu na TB103 (fly-over); točit doprava (direct to fix) na ODNEM. Climb straight ahead to TB103 (fly-over); turn right direct to ODNEM.			
UPLAV 1D UPLAV ONE DELTA DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu na BUKAP (fly-by); točit doleva tratí 055° na UPLAV. Climb straight ahead to BUKAP (fly-by); turn left track 055° to UPLAV.			
TUMKA 2D TUMKA TWO DELTA DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu na TB101 (fly-over); točit doleva (direct to fix) na TB102 (fly-by); točit doleva tratí 283° na TB106 (fly-by); točit doleva tratí 275° na TUMKA. Climb straight ahead to TB101 (fly-over); turn left direct to TB102 (fly-by); turn left track 283° to TB106 (fly-by); turn left track 275° to TUMKA.			TB101 minout v 1300 ft nebo výše. Rychlost v zatáčce na TB101 omezena na MAX 210 kt IAS. Pass TB101 at or above 1300 ft. Turn speed at TB101 limited to MAX 210 kt IAS.

(RNAV SID) - RWY 27

DUE TO NOISE ABATEMENT MNM ASC FM RWY 27 5% up to 3000 ft

Označení Designation	Trať Track	Po vzletu / After take off		Poznámky Remarks
		Stoupat do Climb to	Spojení Communication	
1	2	3	4	5
MIKOV 2A MIKOV TWO ALPHA DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu na TB200 (fly-over); točit doleva (direct to fix) na TB205 (fly-by); točit doprava tratí 185° na MIKOV. Climb straight ahead to TB200 (fly-over); turn left direct to TB205 (fly-by); turn right track 185° to MIKOV.	Dle povolení ATC / According to ATC clearance	Zůstat na FREQ TUŘANY VĚŽ až do pokynu k přechodu na / Remain on FREQ TUŘANY TOWER until instruction for change to PRAHA RADAR 127,350 MHz	TB200 minout v 1300 ft nebo výše. Rychlost v zatáčce na TB200 omezena na MAX 200 kt IAS. Pass TB200 at or above 1300 ft. Turn speed at TB200 limited to MAX 200 kt IAS.
ODNEM 3A ODNEM THREE ALPHA DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu na TB200 (fly-over); točit doleva (direct to fix) na TB205 (fly-by); pokračovat tratí 118° na ODNEM. Climb straight ahead to TB200 (fly-over); turn left direct to TB205 (fly-by); continue on track 118° to ODNEM.			TB200 minout v 1300 ft nebo výše. Rychlost v zatáčce na TB200 omezena na MAX 200kt IAS. Pass TB200 at or above 1300 ft. Turn speed at TB200 limited to MAX 200 kt IAS.
UPLAV 1B UPLAV ONE BRAVO DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu na TB200 (fly-over); točit doleva (direct to fix) na TB205 (fly-by); točit doleva tratí 060° na UPLAV. Climb straight ahead to TB200 (fly-over); turn left direct to TB205 (fly-by); turn left track 060° to UPLAV.			TB200 minout v 1300 ft nebo výše. Rychlost v zatáčce na TB200 omezena na MAX 200 kt IAS. Pass TB200 at or above 1300 ft. Turn speed at TB200 limited to MAX 200 kt IAS.
TUMKA 3A TUMKA THREE ALPHA DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu na TB202 (fly-by); točit doprava tratí 303° na BITSI (fly-by); pokračovat tratí 293° na TUMKA . Climb straight ahead to TB202 (fly-by); turn right track 303° to BITSI (fly-by); continue on track 293° to TUMKA.			
UPLAV 1A UPLAV ONE ALPHA DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu na TB202 (fly-by); točit doprava tratí 003° na TB203 (fly-by); točit doprava tratí 093° na TB204 (fly-by); točit doleva tratí 068° na UPLAV. Climb straight ahead to TB202 (fly-by); turn right track 003° to TB203 (fly-by); turn right track 093° to TB204 (fly-by); turn left track 068° to UPLAV.			Rychlost v zatáčce na TB202 omezena na MAX 230 kt IAS. Turn speed at TB202 limited to MAX 230 kt IAS.

2.22.8 VŠESMĚROVÉ ODLETY

2.22.8 OMNIDIRECTIONAL DEPARTURES

RWY	Textový popis / Textual description	Poznámky / Remarks
1	2	3
RWY 09	Stoupat ve směru vzletu (093°). Minimální výška pro zatáčku 1500 ft AMSL. Climb straight ahead (093°). Minimum turn altitude 1500 ft AMSL.	Z hlukových důvodů je gradient stoupání zvýšen na 5 % do 3000 ft AMSL. Due to noise abatement MNM ASC 5% up to 3000 ft AMSL
RWY 27	Stoupat ve směru vzletu (273°). Minimální výška pro zatáčku 1500 ft AMSL. Climb straight ahead (273°). Minimum turn altitude 1500 ft AMSL.	Z hlukových důvodů je gradient stoupání zvýšen na 5 % do 3000 ft AMSL. Due to noise abatement MNM ASC 5% up to 3000 ft AMSL

2.22.9 RNAV STANDARDNÍ PŘÍSTROJOVÉ PŘÍLETOVÉ TRATĚ (STAR)

2.22.9 RNAV STANDARD ARRIVAL ROUTES - INSTRUMENT (STAR)

(RNAV STAR) - RWY 09

Význačné body Significant points	MAG trať / track	Vzdálenost / Distance NM	MNM IFR výška / altitude ft	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5
UPLAV 1R UPLAV ONE ROMEO ARRIVAL				
UPLAV				
	246°	20,9	3000	
TB401				
	273°	10,4	3000	
TB402				
	273°	4,6	3000	
TB403				
	283°	5,2	3000	
TB404				
	283°	4,1	3000	
TB405				
	214°	4,3	3000	
TB419				
	145°	3,7	3000	
ROGAD				
MAVOR 3R MAVOR THREE ROMEO ARRIVAL				
MAVOR				
	311°	13,4	4000	
TB400				
	300°	25,9	3000	
TB402				
	273°	4,6	3000	
TB403				
	283°	5,2	3000	
TB404				
	283°	4,1	3000	
TB405				
	214°	4,3	3000	
TB419				
	145°	3,7	3000	
ROGAD				
LEDVA 2R LEDVA TWO ROMEO ARRIVAL				
LEDVA				
	359°	19,7	3000	
TB411				
	344°	10,6	3000	
TB402				
	273°	4,6	3000	
TB403				
	283°	5,2	3000	
TB404				
	283°	4,1	3000	
TB405				
	214°	4,3	3000	
TB419				
	145°	3,7	3000	
ROGAD				

(RNAV STAR) - RWY 09

Význačné body Significant points	MAG trať / track	Vzdálenost / Distance NM	MNM IFR výška / altitude ft	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5
TUMKA 3R TUMKA THREE ROMEO ARRIVAL				
TUMKA				
	115°	10,1	3500	
TB418				
	124°	9,2	3000	
TB419				
	145°	3,7	3000	
ROGAD				
MAVOR 4Q MAVOR FOUR QUEBEC ARRIVAL				
MAVOR				
	311°	13,4	4000	
TB400				
	282°	12,7	3000	
TB410				
	273°	6,9	3000	
TB411				
	273°	8,3	3000	
TB432				
	273°	5,0	3000	
TB412				
	273°	4,0	3000	
TB413				
	003°	5,0	3000	
ROGAD				
LEDVA 3Q LEDVA THREE QUEBEC ARRIVAL				
LEDVA				
	359°	19,7	3000	
TB411				
	273°	8,3	3000	
TB432				
	273°	5,0	3000	
TB412				
	273°	4,0	3000	
TB413				
	003°	5,0	3000	
ROGAD				

(RNAV STAR) - RWY 27

Význačné body Significant points	MAG trať / track	Vzdálenost / Distance NM	MNM IFR výška / altitude ft	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5
UPLAV 1C UPLAV ONE CHARLIE ARRIVAL				
UPLAV				
	226°	20,0	3000	
TB514				
	273°	5,0	3000	
BUKAP				
MAVOR 3C MAVOR THREE CHARLIE ARRIVAL				
MAVOR				
	311°	13,4	4000	
TB400				
	316°	10,3	3000	
TB514				
	273°	5,0	3000	
BUKAP				
LEDVA 2C LEDVA TWO CHARLIE ARRIVAL				
LEDVA				
	359°	19,7	3000	
TB501				
	093°	6,9	3000	
TB502				
	093°	5,0	3000	
TB503				
	003°	5,0	3000	
TB514				
	273°	5,0	3000	
BUKAP				
TUMKA 4C TUMKA FOUR CHARLIE ARRIVAL				
TUMKA				
	104°	33,8	3500	
TB510				
	093°	5,4	3000	
TB520				
	093°	5,0	3000	
TB511				
	093°	5,0	3000	
TB512				
	183°	5,0	3000	
TB514				
	273°	5,0	3000	
BUKAP				

LKTB AD 2.23 DOPLŇUJÍCÍ INFORMACE

2.23.1 VÝSKYT PTACTVA NA/V BLÍZKOSTI LETIŠTĚ

2.23.1.1 Určení tahů, představujících ohrožení letového provozu:

2.23.1.1.1 Jarní tahy ptactva probíhají od poloviny února do poloviny května po celý den.

2.23.1.1.2 Podzimní tahy probíhají od poloviny srpna do začátku listopadu po celý den.

2.23.1.2 Denní intervaly zvýšeného výskytu:

LKTB AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

2.23.1 BIRD CONCENTRATIONS ON/IN THE VICINITY OF AIRPORT

2.23.1.1 Determination of migrations with potential hazard to air traffic:

2.23.1.1.1 Spring migration period of birds is from the middle of February until the middle of May, whole day.

2.23.1.1.2 Autumn migration period is from the middle of August until the beginning of November, whole day.

2.23.1.2 Day intervals of increased incidence:

Intenzivní výskyt v prostoru AD Intensive incidence within AD area	JAN - MAR	APR - JUN	JUL - SEP	OCT - DEC
0000-1200 UTC 1200-2400 UTC	0500-1100 1200-1700	0400-1100 1200-1800	0400-1100 1200-1800	0500-1100 1200-1700
migrující ptáci	havrani, racci, dravci, husy holubi	havrani, racci, čejky, dravci, holubi	holubi, racci, čejky, vlaštovky, špačci, čápi	havrani, racci, husy, dravci, holubi
Migrating birds	rooks, gulls, birds of prey, geese, pigeons	rooks, gulls, lapwings, birds of prey, pigeons	pigeons, gulls, lapwings, swallows, starlings, storks	rooks, gulls, geese, birds of prey, pigeons

2.23.1.3 Průměrná výška letu ptactva ve dne je přibližně 300 m AGL a v noci přibližně 500 m AGL.

2.23.1.4 Místa největšího ohrožení způsobená přelety ptáků jsou vyznačena na mapě LKTB AD 2-41 Oblasti výskytu ptactva.

2.23.1.3 Average height of bird concentration is approximately 300 m AGL in the daytime and approximately 500 m AGL at night.

2.23.1.4 Localities with the greatest hazard form the bird movements are indicated in chart LKTB AD 2-41 Bird Hazard Concentration Areas.

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

2.23.2.1 Tabulka certifikačních odchylek

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

2.23.2.1 Certification deviation table:

Specifikace Specification	Popis odchylky Deviation description	Technické specifikace Technical specifications	Typ odchylky Deviation type	Platnost Validity
CS ADR-DSN.D.265 Podélné sklony pojezdových drah Longitudinal slopes on taxiways	Maximální hodnota podélného sklonu TWY C = -2,64% Maximum value of longitudinal slope of TWY = -2,64%	Podélný sklon TWY C postupně překračuje 1,5% a ve vzdálenosti 104 m (od křižovatky s TWY A) dosahuje v podélném sklonu hodnoty až -2,64%. V průběhu TWY C se nenachází žádný významný zlom a změny v podélném sklonu jsou pozvolné. Zkušenosti z provozu ukazují, že v lokálních podmínkách LKTB nemá zvýšený podélný sklon TWY C vliv na manévrovatelnost a bezpečné zastavení letadla na vyčkávacím místě. Odchylka nemá vliv na běžné postupy posádek při využití letiště. The longitudinal slope of TWY C gradually exceeds 1,5% and in the distance of 104 m (from the intersection with TWY A) reaches the value up to -2,64% in the longitudinal slope. There is no significant break in the course of TWY C and changes in the longitudinal slope are gradual. Operational experience shows that in local LKTB conditions, the increased longitudinal slope of TWY C does not affect the manoeuvrability and safe stopping of the aircraft at the holding area. The deviation does not affect the normal procedures of crews when using the aerodrome.	Zvláštní podmínka Special Condition (SC)	Bez omezení No restriction

Specifikace Specification	Popis odchylky Deviation description	Technické specifikace Technical specifications	Typ odchylky Deviation type	Platnost Validity
CS ADR-DSN.B.165 Objekty na pásech RWY Objects on RWY strips CS ADR-DSN.B.195 Předpolí Clearways CS ADR-DSN.T.910 Požadavky na křehkost vybavení Equipment frangibility requirements CS ADR-DSN.T.915 Umístění zařízení a instalací na provozních plochách Siting of equipment and installation on operational areas	Hranice pohybové plochy je narušena oplocením a částí obvodové komunikace. Movement area edge is partially disrupted by perimeter fence and peripheral road.	Do vnějších rohů stripu RWY 09/27 zasahují části oplocení (překážka č.257, 271) na samotném okraji (ve výšce 1,3 a 1,7 m). Zásah plotu do Přechodové a Přibližovací plochy je zanedbatelný, nachází se mimo osovou část využívanou ke vzletu/přistání a nepřesahuje 0,9 m. Samotná obvodová komunikace netvoří výškovou překážku, neboť její povrch je zcela zarovnán s terénem a není vybavena vyvýšenými okraji. Odchylka nemá vliv na běžné postupy posádek při využití letiště. Parts of the fencing (obstacle no. 257, 271) on the very edge (at a height of 1,3 and 1,7 m) extend into the outer corners of the RWY 09/27 strip. The encroachment of the fence into the Transition and Approach Area is negligible, it is located outside the axial part used for take-off/landing and does not exceed 0.9 m. The perimeter road itself does not create a height obstacle, as its surface is completely level with the terrain and is not equipped with raised edges. The deviation does not affect the normal procedures of crews when using the aerodrome.	Zvláštní podmínka Special condition (SC)	Bez omezení No restriction
CS ADR-DSN.L.520 Značení všeobecně - barva a zvýraznění Markings generally - color and conspicuity CS ADR-DSN.L.610 Informační značení Information marking	Osové značení TWY B orange pro nadlimitní typy A/C na APN W je provedeno oranžovou reflexní barvou s černým lemováním. Centre line TWY B orange dedicated to higher code letter A/C on APN W is made in orange reflexive colouring with black background.	NIL	Rovnocenná úroveň bezpečnosti Equivalent level of safety (ELOS)	Bez omezení No restriction

LKTB AD 2.24 MAPY VZTAHUJÍCÍ SE K LETIŠTI

LKTB AD 2.24 CHARTS RELATED TO THE AERODROME

Strana / Page	Název mapy / Chart name
LKTB AD 2-19-1	Letištní mapa - ICAO Aerodrome chart - ICAO
LKTB AD 2-19-2	Letištní mapa - ICAO - Značení na provozní ploše Aerodrome chart - ICAO - Markings on manoeuvring area
LKTB AD 2 - 20	Trasy pojíždění pro kritické typy letadel Taxi Routes for Critical Aircraft Types
LKTB AD 2-21-1	Mapa stání a pojíždění letadel na odbavovací ploše STŘED BRNO/Tuřany Parking Stands and Taxiing on Apron MIDDLE BRNO/Tuřany
LKTB AD 2-21-3	Mapa stání a pojíždění letadel všeobecného letectví na odbavovací ploše ZÁPAD BRNO/Tuřany General Aviation Stands and Taxiing on Apron WEST BRNO/Tuřany
AD 2 LKTB-RNAV SID RWY 27	Mapa RNAV standardních přístrojových odletů (RNAV SID) - ICAO RWY 27 RNAV Standard Departure Chart - Instrument - (RNAV SID) - ICAO RWY 27
AD 2 LKTB-RNAV SID RWY 09	Mapa RNAV standardních přístrojových odletů (RNAV SID) - ICAO RWY 09 RNAV Standard Departure Chart - Instrument - (RNAV SID) - ICAO RWY 09
LKTB AD 2-31	Mapa všesměrových odletů Omnidirectional departures chart
AD 2 LKTB-RNAV STAR RWY 27	Mapa RNAV standardních přístrojových příletů (RNAV STAR) - ICAO RWY 27 RNAV Standard Arrival Chart - Instrument - (RNAV STAR) - ICAO RWY 27
AD 2 LKTB-RNAV STAR RWY 09	Mapa RNAV standardních přístrojových příletů (RNAV STAR) - ICAO RWY 09 RNAV Standard Arrival Chart - Instrument - (RNAV STAR) - ICAO RWY 09
LKTB AD 2-37-1	Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO ILS RWY 27 Instrument Approach Chart - ICAO ILS RWY 27
LKTB AD 2-37-3	Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO RNP RWY 27 Instrument Approach Chart - ICAO RNP RWY 27
LKTB AD 2-37-4	RNP RWY 27 - Seznam a posloupnost traťových bodů; SBAS FAS Data Block. RNP RWY 27 - List and sequence of way points; SBAS FAS Data Block.
LKTB AD 2-37-5	Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO VOR RWY 27 Instrument Approach Chart - ICAO VOR RWY 27
LKTB AD 2-37-7	Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO NDB RWY 27 Instrument Approach Chart - ICAO NDB RWY 27
LKTB AD 2-37-9	Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO RNP RWY 09 Instrument Approach Chart - ICAO RNP RWY 09
LKTB AD 2-37-10	RNP RWY 09 - Seznam a posloupnost traťových bodů; SBAS FAS Data Block. RNP RWY 09 - List and sequence of way points; SBAS FAS Data Block.
LKTB AD 2-37-11	Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO VOR RWY 09 Instrument Approach Chart - ICAO VOR RWY 09
LKTB AD 2-37-13	Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO NDB RWY 09 Instrument Approach Chart - ICAO NDB RWY 09
AD 2-LKTB-VFRC	Mapa příletů a odletů za VFR VFR Arrivals and Departures Chart
LKTB AD 2-41	Oblasti s nebezpečnou koncentrací ptactva Bird Hazard Concentration Areas
LKTB AD 2-43	Mapa minimálních nadmořských výšek pro poskytování přehledových služeb ATC v prostoru CTR Tuřany, TMA Brno a části CTA 2 Praha ATC Surveillance Minimum Altitude Chart within CTR Tuřany and TMA Brno and part of CTA 2 Praha

Záměrně nepoužito

Intentionally Left Blank