

ČESKÁ REPUBLIKA
CZECH REPUBLIC

ŘÍZENÍ LETOVÉHO PROVOZU ČR, s.p.
Středisko AIM
AIR NAVIGATION SERVICES OF THE C.R.
AIM Centre

Navigační 787
252 61 Jeneč

AIP
AIRAC AMDT
01/25

PUBLICATION DATE: 12 DEC 24

+420 220 372 841
+420 220 372 702
aim@ans.cz
https://aim.rlp.cz

1) Datum účinnosti

Tato AIRAC AMDT nabývá účinnosti **0000 UTC** dne **23 JAN 25**. V tento den zařadte do AIP ČR příložené strany.

2) Tato AIP AIRAC AMDT obsahuje:

- GEN - postupy nastavení výškoměru;
- ENR - pravidla pro lety za viditelnosti, postupy nastavení výškoměru;
- Karlovy Vary (LKKV) - magnetická deklinace, revize postupů, přesun popisu SID STAR na zadní strany map.

1) Effective date

This AIRAC AMDT becomes effective at **0000 UTC** on **23 JAN 25**. Insert the attached pages into the AIP CR that day.

2) This AIP AIRAC AMDT includes:

- GEN - altimeter setting procedures;
- ENR - VFR flight procedures, altimeter setting procedures;
- Karlovy Vary (LKKV) - MAG VAR, procedures revision, SID STAR description moved to the back side of charts.

3) Zrušte následující strany

Destroy the following pages

GEN	GEN 1.7-5	05 OCT 23
	GEN 1.7-6	05 OCT 23
	GEN 1.7-7	05 OCT 23
	GEN 1.7-8	05 OCT 23
	GEN 1.7-26	05 OCT 23
	GEN 1.7-27	05 OCT 23
	GEN 1.7-28	05 OCT 23
ENR	ENR 1.2-7	18 APR 24
	ENR 1.2-8	18 APR 24
	ENR 1.2-9	18 APR 24
	ENR 1.7-2	28 NOV 24
	ENR 1.7-3	28 NOV 24
	-----	-----
AD	AD 2-LKKV-1-1	03 OCT 24
	AD 2-LKKV-1-5	03 OCT 24
	AD 2-LKKV-1-7	31 OCT 24
	AD 2-LKKV-1-8	28 NOV 24
	AD 2-LKKV-1-11	28 NOV 24
	AD 2-LKKV-1-12	28 NOV 24
	AD 2-LKKV-1-13	28 NOV 24
	AD 2-LKKV-1-14	28 NOV 24
	AD 2-LKKV-1-15	28 NOV 24
	AD 2-LKKV-1-16	28 NOV 24
	AD 2-LKKV-1-17	28 NOV 24
	AD 2-LKKV-1-18	28 NOV 24
	AD 2-LKKV-1-19	28 NOV 24
	AD 2-LKKV-1-20	28 NOV 24
	AD 2-LKKV-1-21	28 NOV 24
	LKKV AD 2-19	02 DEC 21
	LKKV AD 2-21	28 NOV 24
	LKKV AD 2-25	13 JUN 24
	AD 2-LKKV-RNAV SID RWY 29	24 MAR 22
	-----	-----
	AD 2-LKKV-RNAV SID RWY 11	19 MAY 22
	-----	-----
	LKKV AD 2-31	24 MAR 22
	AD 2-LKKV-RNAV STAR RWY 29	24 MAR 22
	-----	-----
	AD 2-LKKV-RNAV STAR RWY 11	24 MAR 22
	-----	-----
	LKKV AD 2-37-1	02 DEC 21

Zařadte následující strany

Insert the following pages

GEN	GEN 1.7-5	23 JAN 25
	GEN 1.7-6	23 JAN 25
	GEN 1.7-7	23 JAN 25
	GEN 1.7-8	23 JAN 25
	GEN 1.7-26	23 JAN 25
	GEN 1.7-27	23 JAN 25
	-----	-----
ENR	ENR 1.2-7	23 JAN 25
	ENR 1.2-8	23 JAN 25
	ENR 1.2-9	23 JAN 25
	ENR 1.7-2	23 JAN 25
	ENR 1.7-3	23 JAN 25
	ENR 1.7-4	23 JAN 25
AD	AD 2-LKKV-1-1	23 JAN 25
	AD 2-LKKV-1-5	23 JAN 25
	AD 2-LKKV-1-7	23 JAN 25
	AD 2-LKKV-1-8	23 JAN 25
	AD 2-LKKV-1-11	23 JAN 25
	AD 2-LKKV-1-12	23 JAN 25
	AD 2-LKKV-1-13	23 JAN 25
	AD 2-LKKV-1-14	23 JAN 25
	AD 2-LKKV-1-15	23 JAN 25
	AD 2-LKKV-1-16	23 JAN 25
	AD 2-LKKV-1-17	23 JAN 25
	AD 2-LKKV-1-18	23 JAN 25
	-----	-----
	-----	-----
	AD 2-LKKV-2-1	23 JAN 25
	AD 2-LKKV-2-3	23 JAN 25
	AD 2-LKKV-3-1	23 JAN 25
	AD 2-LKKV-5-1	23 JAN 25
	AD 2-LKKV-5-2	23 JAN 25
	AD 2-LKKV-5-3	23 JAN 25
	AD 2-LKKV-5-4	23 JAN 25
	AD 2-LKKV-5-5	23 JAN 25
	AD 2-LKKV-6-1	23 JAN 25
	AD 2-LKKV-6-2	23 JAN 25
	AD 2-LKKV-6-3	23 JAN 25
	AD 2-LKKV-6-4	23 JAN 25
	AD 2-LKKV-7-1	23 JAN 25

-----	-----	AD 2-LKKV-7-2	23 JAN 25
LKKV AD 2-37-3	02 DEC 21	AD 2-LKKV-7-3	23 JAN 25
LKKV AD 2-37-4	04 NOV 21	AD 2-LKKV-7-4	23 JAN 25
LKKV AD 2-37-5	02 DEC 21	AD 2-LKKV-7-5	23 JAN 25
-----	-----	AD 2-LKKV-7-6	23 JAN 25
LKKV AD 2-37-7	02 DEC 21	AD 2-LKKV-7-7	23 JAN 25
LKKV AD 2-37-8	04 NOV 21	AD 2-LKKV-7-8	23 JAN 25
LKKV AD 2-37-9	02 DEC 21	AD 2-LKKV-7-9	23 JAN 25
-----	-----	AD 2-LKKV-7-10	23 JAN 25
AD 2-LKKV-VFRC	24 MAR 22	AD 2-LKKV-8-1	23 JAN 25
-----	-----	AD 2-LKKV-8-2	23 JAN 25
LKKV AD 2-41	25 APR 96	AD 2-LKKV-8-3	23 JAN 25
LKKV AD 2-43	07 SEP 23	AD 2-LKKV-8-5	23 JAN 25

4) Ruční opravy: NIL

4) Hand amendments: NIL

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

5) Record this AIP AIRAC AMDT to GEN 0.2.

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

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

AIP SUP: NIL

AIP SUP: NIL

AIC: NIL

AIC: NIL

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

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

NOTAM: NIL

NOTAM: NIL

- KONEC -

- END -

Pouze ve výjimečných případech nemusí státní letadlo hlásit údaje uvedené pod bodem 3.2.5.2 c), a to když by tím pilot z důvodu rychlosti letu, složitosti pilotáže či uspořádání vzdušného prostoru ohrozil vlastní bezpečnost nebo neplnil povinnosti vůči stanovištím ATC, nebo v případě, kdy by byla činnost projednána s příslušným stanovištěm AFIS nebo se stanovištěm Poskytování informací známému provozu. Povinnost pilota zabraňovat srážkám není tímto dotčena.

3.2.5.4 Požadavky na provádění letu v noci, výcviku, výsadky nebo navijákového vzletu na neřízeném letišti

ČR: Pilot letadla, provádějící let v noci, letový výcvik k získání průkazu způsobilosti pilota v rámci místní letové činnosti, výsadky nebo navijákový vzlet na neřízeném letišti, smí provádět takovou činnost pouze v případě, že se na tomto letišti a v příslušné ATZ poskytuje AFIS nebo je zajištěno Poskytování informací známému provozu. Ustanovení o letech v noci se nevztahuje na lety letecké záchranné služby a státních letadel.

3.2.5.5 Požadavek na provádění leteckého veřejného vystoupení a letecké soutěže na neřízeném letišti

ČR: Pilot a/nebo odpovědná osoba provádějící letecké veřejné vystoupení a/nebo leteckou soutěž na neřízeném letišti smí provádět takovou činnost jen v případě, že se na tomto letišti a v příslušné ATZ poskytuje AFIS nebo je zajištěno poskytování informací známému provozu.

3.2.5.6 Koordinace příletu nebo odletu letadla nevybaveného radiostanicí

ČR: Pilot letadla nevybaveného radiostanicí, který má v úmyslu přiletět na neřízené letiště nebo z něho odletět, je povinen předem zkoordinovat přílet nebo odlet se stanovištěm AFIS, se stanovištěm Poskytování informací známému provozu nebo s provozovatelem letiště.

3.2.5.7 Požadavek na provádění místní činnosti na neřízeném letišti pro letadlo, které není vybaveno radiostanicí

ČR: Pilot letadla nevybaveného radiostanicí, který má v úmyslu provádět místní činnost na neřízeném letišti, musí zkoordinovat takovou činnost se stanovištěm AFIS, se stanovištěm Poskytování informací známému provozu nebo s provozovatelem letiště před jejím zahájením.

3.2.5.8 Koordinace při provádění letové činnosti z jiného místa v ATZ nebo zasahující do ATZ v provozní době letiště

ČR: Pilot provádějící letovou činnost z jiného místa v ATZ nebo zasahující do ATZ, v provozní době letiště, musí dohodnout a zkoordinovat zamýšlenou činnost se stanovištěm AFIS, se stanovištěm Poskytování informací známému provozu nebo s provozovatelem letiště před jejím zahájením, není-li stanoveno jinak v příslušné koordinační dohodě.

3.3.1.2 Předložení letového plánu

EU: Pokud jde o lety VFR, při kterých se mají přeletět mezinárodní hranice, doplňuje se následující požadavek:

- e) na kterýkoli let přes mezinárodní hranice, pokud není dotčnými státy předepsáno jinak.
Pokud jde o lety VFR a IFR, které mají být provedeny v noci, doplňuje se následující požadavek:
- f) na kterýkoli let, který má být proveden v noci, jestliže se při něm opouští blízkost letiště.

3.3.5.6 Hlášení o přistání

EU: Hlášení o přistání se nepožaduje po přistání na letišti, kde jsou letové provozní služby poskytovány za podmínky, že rádiové spojení nebo vizuální signály potvrdí, že přistání bylo zpozorováno.

Only in exceptional cases the state aircraft might not report information stated under para 3.2.5.2 c), namely when the pilot, due to flight speed, piloting complexity or airspace management, endangers his/her safety or does not fulfill the obligations towards the ATC units, or in case when the activity was discussed with the appropriate AFIS unit or unit Providing information to known traffic. The duty of the pilot to prevent collisions is not affected.

3.2.5.4 Requirements for conducting of night flights, training, airdrops or glider launch on an uncontrolled aerodrome

CR: A pilot of the aircraft conducting night flight, flight training to obtain pilot license for the airplanes and helicopters in the framework of local operations, airdrops or glider launch on an uncontrolled aerodrome is allowed to do so, only provided that AFIS or Providing information to known traffic is provided at the aerodrome and within respective ATZ. The provision about night flights is not applied to air rescue service and flights of state aircraft.

3.2.5.5 Requirement for performing air show and air competition on an uncontrolled aerodrome

CR: A pilot and/or person in charge of air show and/or air competition on an uncontrolled aerodrome is allowed to do so, only on condition that AFIS or Providing information to known traffic is provided at the aerodrome and within the respective ATZ.

3.2.5.6 Coordination of an arrival or a departure of an aircraft not equipped with a radio set

CR: The pilot of an aircraft not equipped with a radio set when intending to arrive at an uncontrolled aerodrome or depart from such an aerodrome, shall coordinate his/her arrival or departure with the AFIS unit, unit Providing information to known traffic or the aerodrome operator in advance.

3.2.5.7 Request for conducting local activity at an uncontrolled aerodrome with an aircraft not equipped with a radio set

CR: The pilot of an aircraft not equipped with a radio set when intending to conduct local activity at an uncontrolled aerodrome shall coordinate such an operation with the AFIS unit or unit Providing information to known traffic or the aerodrome operator in advance.

3.2.5.8 Coordination when conducting flight activity from another site inside the ATZ or passing into the ATZ within operational hours of an aerodrome

CR: The pilot of an aircraft when conducting a flight activity from another site inside the ATZ or when passes into the ATZ, within operational hours of an aerodrome, shall coordinate his / her intended activity with the AFIS unit or unit providing information to known traffic or with the aerodrome operator in advance, unless given otherwise in the appropriate letter of agreement.

3.3.1.2 Submission of a flight plan

EU: With regards to VFR flights planned to operate across international borders, with the addition as follows:

- e) any flight across international borders, unless otherwise prescribed by the States concerned.
With regard to VFR and IFR flights planned to operate at night, the following requirement is:
- f) any flight planned to operate at night, if leaving the vicinity of an aerodrome.

3.3.5.6 Submission of an arrival report

EU: Submission of an arrival report is not required after landing on an aerodrome where air traffic services are provided on condition that radio communication or visual signals indicate that the landing has been observed.

3.6.5.2.1 Ztráta spojení

Letí-li letadlo v meteorologických podmínkách pro let za viditelnosti, letadlo musí:

- a) nastavit odpovídač SSR na kód 7600, pokračovat v letu v meteorologických podmínkách pro let za viditelnosti, přistát na nejbližším vhodném letišti a ohlásit přistání nejrychlejšími prostředky příslušnému stanovišti řízení letového provozu;
- b) uváží-li za vhodné, dokončit let IFR v souladu s ust. 3.6.5.2.1.

3.6.5.2.2

Řízený let IFR letící se ztrátou spojení v podmínkách IMC, nebo když se nejví proveditelně pokračovat v souladu s ust. 3.6.5.2.1, musí:

- a) nastavit odpovídač SSR na kód 7600;
- b) udržovat po dobu 7 minut poslední přidělenou rychlost a hladinu nebo minimální letovou výšku, jestliže minimální letová výška je vyšší než poslední přidělená hladina. Interval 7 minut začíná:
 - 1) jestliže let probíhá na trati bez povinných hlásných bodů nebo byl instruován vynechat hlášení poloh:
 - i) v čase, kdy je dosažena poslední přidělená hladina nebo minimální letová výška; nebo
 - ii) v čase nastavení odpovídače na kód 7600; podle toho, který je pozdější; nebo
 - 2) jestliže let probíhá na trati s povinnými hlásnými body a nebyl instruován vynechat hlášení poloh:
 - i) v čase, kdy je dosažena poslední přidělená hladina nebo minimální letová výška; nebo
 - ii) v dříve oznámeném výpočtu pilota na povinný hlásný bod; nebo
 - iii) v čase, kdy nenastane hlášení polohy nad povinným hlásným bodem podle toho, který je pozdější;

Poznámka: Časové období 7 minut má umožnit provést nezbytná opatření v řízení a koordinaci letového provozu.

- c) následně udržovat hladinu a rychlost v souladu s FPL;
Poznámka: Vzhledem ke změnám hladin a rychlosti se použije podaný FPL, což je letový plán, který byl podán pilotem nebo určeným zástupcem na stanovišti ATS bez jakýchkoli dalších změn.
- d) jestliže je let vektorován radarem nebo letí na paralelní trati (offset) podle RNAV bez určené meze povolení, pokračuje nejrychleším možným způsobem na trať platného letového plánu tak, aby se připojil ne později než na nejbližším význačném bodě, přičemž musí brát v úvahu použitelnou minimální letovou výšku;
Poznámka: Ve vztahu ke změnám trati, která je letěna, nebo času zahájení klesání na přistání na letišti, musí být použit CPL, který obsahuje všechny následující povolení, včetně změn, pokud nějaké jsou.
- e) pokračuje po trati podle CPL na příslušné určené navigační zařízení, sloužící letišti příletu, a když je tak požadováno, aby se zajistil soulad s písm. f), vyčkává nad tímto zařízením až do zahájení klesání;
- f) zahájí klesání z navigačního zařízení specifikovaného v písm. e) v předpokládaném čase přiblížení (EAT) naposled přijatém a potvrzeném nebo co možná nejbliže, nebo jestliže EAT nebyl přijat a potvrzen, v předpokládaném čase příletu (ETA) vyplývajícím z CPL nebo co možná nejbliže;
- g) provede normální postup přiblížení podle přístrojů, který je specifikován pro určené navigační zařízení; a
- h) přistane, jestliže je to možné, do 30 minut po předpokládaném čase příletu (ETA), specifikovaném v písm. f) nebo posledním potvrzeném předpokládaném čase přiblížení (EAT), podle toho, který z nich je pozdější.

Poznámka 1: Piloti si musí uvědomit, že letadlo nemusí být v dosahu pokrytí sekundárním radarem.

3.6.5.2.1 Communication failure

If in visual meteorological conditions, the aircraft shall:

- a) set transponder to Code 7600, continue to fly in visual meteorological conditions, land at the nearest suitable aerodrome and report its arrival by the most expeditious means to the appropriate air traffic service unit;
- b) if considered advisable, complete an IFR flight in accordance with 3.6.5.2.2.

3.6.5.2.2

If a controlled IFR flight flying with communication failure in IMC or when it is inadvisable to continue the flight in accordance with 3.6.5.2.1, the aircraft shall:

- a) set the transponder to Code 7600;
- b) maintain the last assigned speed and level or minimum flight altitude if higher, for a period of 7 minutes. The interval starts:
 - 1) if an aircraft flies on a route without compulsory reporting points or omitting of position reporting was briefed:
 - i) at time when the last assigned level or minimum flight altitude is reached, or
 - ii) at time when transponder is set to Code 7600 whichever is later; or
 - 2) if an aircraft flies on a route with compulsory reporting points and omitting of position reporting was not briefed:
 - i) at time when the last assigned level or minimum flight altitude is reached, or
 - ii) at previously reported calculation of pilot to compulsory reporting point, or
 - iii) at time when position over compulsory reporting point is not reported whichever is later;

Note: 7 minutes interval has to make possible necessary actions for control and coordination of air traffic.

- c) thereafter maintain level and speed in accordance with FPL.
Note: Due to changes of levels and speed, a filled FPL, which is a flight plan submitted by the pilot or an assigned representative to an ATS unit without any other changes, is used.
- d) if the flight is radar vectored or flying RNAV on a parallel route (offset) without specified clearance limit, rejoin the current flight plan route by fastest possible way no later than over the next significant point, taking into consideration the applicable minimum flight altitude.

Note: In relation to changes of the route flown or time of commencement of descent for landing at an aerodrome, CPL, which contains all subsequent clearances including changes, if any, shall be used.

- e) proceed according to the CPL route to the appropriate designated radionavigation aid serving the destination aerodrome and, when required to ensure compliance with f) below, hold over this aid until commencement of descent.
- f) commence descent from the navigation aid specified in e) at, or as close as possible to, the expected approach time (EAT) last received and acknowledged, or, if no EAT has been received and acknowledged, at, or as close as possible to, the estimated time of arrival (ETA) resulting from the CPL.
- g) complete a normal instrument approach procedure as specified for the designated navigation aid; and
- h) land, if possible, within 30 minutes after the estimated time of arrival specified (ETA) in f) or the last acknowledged expected approach time (EAT), whichever is later.

Note 1: Pilots have to be aware that the aircraft may be out of the secondary surveillance radar coverage.

3.8 Zakročování

Výraz "v tísní" uvedený v kapitole 3 bodě 3.8 právní předpisy Unie neobsahují, a rozsah doprovodných letů se tedy rozšiřuje na jakýkoli druh letu, který takovou službu vyžaduje. Právní předpisy Unie dále neobsahují ustanovení obsažená v doplňku 2 bodech 1.1 až 1.3 včetně, a stejně tak ustanovení v dodatku A.

HLAVA 4 – PRAVIDLA PRO LET ZA VIDITELNOSTI

4.1.1 Zvláštní lety VFR

Zvláštní lety VFR se smí provádět na základě letového povolení pouze v řízeném okrsku. S výjimkou, kdy je to povoleno příslušným úřadem pro vrtulníky ve zvláštních případech, jako jsou, avšak nikoli výlučně, lety související s poskytováním záchranné lékařské péče, policejní, pátrací a záchranné práce a lety související s hašením požárů, musí být splněny následující další podmínky:

- a) tyto zvláštní lety VFR lze provádět pouze ve dne, pokud není příslušným úřadem povoleno jinak;
- b) ze strany pilota:
 - 1) let je prováděn mimo oblačnost a za dohlednosti země;
 - 2) letová dohlednost není menší než 1 500 m nebo u vrtulníků 800 m;
 - 3) let je prováděn při rychlosti 140 kt IAS nebo nižší, která poskytne přiměřenou možnost spatřit jiný provoz nebo překážky v čase, který dovolí vyhnout se srážce; a
- c) stanoviště řízení letového provozu letadlu nevydává povolení pro zvláštní let VFR vzletávat nebo přistávat na letišti v řízeném okrsku nebo vstupovat do letištního okruhu nebo letištní provozní zóny, jestliže oznámené meteorologické podmínky na tomto letišti jsou horší než následující minima:
 - 1) přízemní dohlednost nižší než 1 500 m nebo u vrtulníků nižší než 800 m;
 - 2) výška základny nejnižší význačné oblačné vrstvy nižší než 180 m (600 ft).

4.1.2 Zvláštní lety HEMS

ČR: Zvláštní lety VFR vrtulníkové letecké záchranné služby musí být prováděny v souladu s provozními požadavky pro vrtulníkovou leteckou zdravotnickou záchrannou službu (HEMS), včetně provozních minim.

4.4.2 Rozhodnutí o přidělení dočasně vyhrazeného nebo omezeného prostoru

ČR: Součástí rozhodnutí o přidělení dočasně vyhrazeného nebo omezeného prostoru může být stanovení dodatečných postupů a podmínek pro jeho využívání.

4.6 Let VFR nesmí být prováděn:

S výjimkou, kdy je to nezbytné pro vzlet a přistání nebo pokud tak povolí příslušný úřad, nesmí být let VFR prováděn:

- a) nad hustě zastavěnými oblastmi měst, vesnic a jiných obydlených míst nebo nad shromážděním osob na volném prostranství ve výšce nižší než 300 m (1 000 ft) nad nejvyšší překážkou v okruhu 600 m od letadla;
- b) kdekoli jinde, než je stanoveno v odstavci 1, ve výšce nižší než 150 m (500 ft) nad zemí nebo vodou nebo 150 m (500 ft) nad nejvyšší překážkou v okruhu 150 m (500 ft) od letadla.

4.11

ČR: Lety VFR letadel, která nejsou vybavena pro lety IFR, nebo jsou vybavena pro lety IFR, ale pilot nemá kvalifikaci pro lety IFR, musí být prováděny za stále viditelnosti země. Let nad oblačností může být proveden, není-li celkové pokrytí oblohy oblačností pod letadlem větší než 4/8 a je možné provádět let podle srovnávací navigace.

3.8 Interception

The words "in distress" of Chapter 3 Part 3.8, are not included in Union law, thus enlarging the scope of escort missions to any type of flight requesting such service. Furthermore the provisions contained in Appendix 2 Parts 1.1 to 1.3 inclusive as well as those found in Attachment A, are not contained in Union law.

CHAPTER 4 – VISUAL FLIGHTS RULES

4.1.1 Special VFR in control zones

Special VFR flights may be authorised to operate within a control zone, subject to an ATC clearance. Except when permitted by the competent authority for helicopters in special cases such as medical flights, search and rescue operations and fire-fighting, the following additional conditions shall be applied:

- a) such flights may be conducted during day only, unless otherwise permitted by the competent authority;
- b) by the pilot:
 - 1) clear of cloud and with the surface in sight;
 - 2) the flight visibility is not less than 1500 m or, for helicopters, not less than 800 m;
 - 3) at speed of 140 kt IAS or less to give adequate opportunity to observe other traffic and any obstacles in time to avoid a collision; and
- c) an air traffic control unit shall not issue a Special VFR clearance to aircraft to take-off or land at an aerodrome within a control zone, or enter the aerodrome traffic circuit or aerodrome traffic zone when the reported meteorological conditions at that aerodrome are below the following minima:
 - 1) the ground visibility is less than 1500 m or, for helicopters, less than 800 m;
 - 2) the ceiling is less than 180 m (600 ft).

4.1.2 Special flights of HEMS

CR: Special VFR flights of Helicopter Emergency Medical Service (HEMS) shall be conducted in accordance with the operational requirements for Helicopter Emergency Medical Service (HEMS), including operational minima.

4.4.2 Decision about allocation of temporary segregated or restricted area

CR: Additional procedures and conditions of the airspace use may be established together with the decision about allocation of temporary segregated area or restricted area.

4.6 VFR flight shall not be flown:

Except when necessary for take-off or landing, or except by permission from the competent authority, a VFR flight shall not be flown:

- a) over the congested areas of cities, towns or settlements or over an open-air assembly of persons at a height less than 300 m (1 000 ft) above the highest obstacle within a radius of 600 m from the aircraft;
- b) elsewhere than as specified in (1), at a height less than 150 m (500 ft) above the ground or water, or 150 m (500 ft) above the highest obstacle within a radius of 150 m (500 ft) from the aircraft.

4.11

CR: The flights of VFR aircraft not equipped for IFR flights, or equipped for IFR flights, but the pilot has no IFR rating, shall be operated so that continuous visual ground contact has to be maintained. Flights above the clouds can be conducted provided that cloud coverage below the aircraft is less than 4/8 and the aircraft is able to navigate by visual reference.

DODATEK 1 – SIGNÁLY

1.2 Tísňový signál

Následující signál použitý buď v kombinaci s jiným signálem nebo jednotlivě znamená, že letadlu hrozí vážné a bezprostřední nebezpečí a že požaduje okamžitou pomoc:

f) nastavení odpovídače do módu A, kód 7700.

4.2.5.1.1 Pozemní vizuální signál - přistávací T

ČR: Horizontální bílé nebo oranžové přistávací T s černým pruhem v ose dířku a příčky (Obr. 1.7.1) vyznačující směr, který mají letadla použít pro přistání a vzlet na drahách používaných pro letecké práce v zemědělství, lesním a vodním hospodářství.

4.2.9 Výsadky na letišti

Čtyři oranžové obdélníkové plochy sestavené do tvaru kříže s prázdným čtvercem uprostřed znamenají, že na letišti se provádějí výsadky.

DODATEK 2 – ZAKROČOVÁNÍ PROTI CIVILNÍM LETADLŮM

Činnost letadla proti kterému se zakročuje

2.1 c) ČR: V ČR se tísňový kmitočet 243 MHz neaplikuje.

DODATEK 3 – TABULKY CESTOVNÍCH HLADIN

Vzdušný prostor mimo RVSM - Stopy

Tabulka cestovních hladin týkající se ostatních prostorů, kde se jako primární měřicí jednotky nadmořské výšky používají stopy se v ČR neuplatňuje.

DOPLNĚK N – Pravidla pro výsadkové lety

ČR: Rezervováno

DOPLNĚK O – Podmínky pro VFR lety při provádění leteckých prací, akrobatických letů, leteckých veřejných vystoupení, leteckého výcviku, přezkušovacích letů a seznamovacích letů

ČR: Rezervováno

DOPLNĚK P – Pravidla letu pro kluzáky

ČR: Rezervováno

DOPLNĚK Q – Pravidla pro vlečení

ČR: Rezervováno

DOPLNĚK R – Podmínky pro provoz balónů bez pilota na palubě

ČR: Rezervováno

DOPLNĚK S – Doplnující podmínky pro lety VFR v noci

ČR: Rezervováno

DOPLNĚK X – Bezpilotní systémy

ČR: Rezervováno

APPENDIX 1 – SIGNALS

1.2 Emergency signal

The following signal, used either together with others or separately, mean that grave and imminent danger threatens, and immediate assistance is requested:

f) setting responder to mode A, code 7700.

4.2.5.1.1 Visual ground signal - landing T

CR: Horizontal white or orange landing T with a black stripe on the axis of a shaft and a top line (Picture 1.7.1) marking the direction, that aircraft shall use for landing and take-off on runways used for aerial work in agriculture, forest and water resource management.

4.2.9 Parachute jumping at an aerodrome

Four orange oblong areas composed in the shape of a cross with empty square in the middle indicate that parachute jumping at the aerodrome is being performed.

APPENDIX 2 – INTERCEPTION OF CIVIL AIRCRAFT

Action by intercepted aircraft

2.1 c) CR: The emergency frequency 243 MHz is not applied in the Czech Republic.

APPENDIX 3 – TABLES OF CRUISING LEVELS

Non-RVSM - Feet

The table of cruising levels in feet is not applied in the Czech Republic.

ATTACHMENT N– Rules for parachute jumping flights

CR: Reserved

ATTACHMENT O - Conditions for VFR flights executing aerial works, acrobatic flights, public air show, training flights, examination flights and familiarisation flights

CR: Reserved

ATTACHMENT P – Rules of flight for gliders

CR: Reserved

ATTACHMENT Q – Rules for towing

CR: Reserved

ATTACHMENT R – Conditions for operate unmanned balloons

CR: Reserved

ATTACHMENT S – Additional conditions for VFR flights at night

CR: Reserved

ATTACHMENT X – Unmanned systems

CR: Reserved

3.2.5 c)

c) řídit se publikovanými postupy a v řízeném okrsku instrukcemi ATC;

*Popis ustanovení: Provoz na letišti a v jeho blízkosti.
Letadlo pohybující se na letišti a v jeho blízkosti musí navíc splňovat podmínku dle písm. c).*

3.2.5.1

ČR:

Letadlo, které přilétává na neřízené letiště nebo z něho odlétává, je povinno používat pro vzlet a přistání dráhu podle následujícího:

- a) v provozní době letiště:
- podle informace získané od stanoviště AFIS nebo od stanoviště Poskytování informací známému provozu;
 - pilot musí žádat stanoviště AFIS nebo stanoviště Poskytování informací známému provozu o souhlas se změnou dráhy, nevyhovuje-li mu určená dráha v používání. Pilot letadla v nouzi musí oznámit úmysl použít jinou dráhu, než je dráha v používání, umožňují-li to okolnosti.

Poznámka: Stanovištěm Poskytování informací známému provozu se rozumí stanoviště dle Dodatku S k Předpisu L 11.

- b) mimo provozní dobu letiště:

EU:

~~i. viz ust. 3.2.5 c) tohoto předpisu; a/nebo~~

ČR:

- podle předcházející domluvy s provozovatelem letiště; a/nebo
- podle informací publikovaných v příslušné publikaci Letecké informační služby (LIS).

Popis ustanovení: Text uvozený "EU" představuje odkaz na text vycházející z nařízení č. 923/2012.

3.2.5.2

Letadlo, které je vybaveno radiostanicí, musí na neřízeném letišti a v ATZ, bez ohledu na to, zda se poskytuje AFIS nebo je zajištěno Poskytování informací známému provozu, hlásit na příslušném kmitočtu přiděleném a publikovaném pro jednotlivá letiště svoji polohu, nadmořskou výšku a zamýšlenou letovou nebo pozemní činnost způsobem a v rozsahu, který je uveden dále. Jiná letadla, nacházející se na neřízeném letišti nebo v ATZ, musí být na poslechu na příslušném kmitočtu a musí využít těchto informací k vyhnutí se srážkám.

Letadla musí hlásit:

- a) Odlétávající letadla
- zahájení pojíždění a činnost po vzletu;
 - úmysl křížovat dráhu nebo pojíždět zpět po dráze (i neaktivní);
 - vstup na dráhu;
 - vzlet;
(Piloti vrtulníků, kteří provádějí vzlet z místa stání, a piloti kluzáků na místě vzletu na dráze hlásí jen připravenost ke vzletu).
 - místo opuštění okruhu;
 - místo opuštění ATZ.
- b) Přilétávající letadla
- letiště vzletu (není-li totožné s letištem přistání);
 - polohu letadla před vstupem do ATZ;
 - místo zamýšleného vstupu do letištního okruhu;
 - polohu po větru;

3.2.5 c)

c) follow the published procedures and within the control zone comply with ATC instructions;

*Provision Description: Traffic on and in the vicinity of an aerodrome.
An aircraft operated on and in the vicinity of an aerodrome shall meet the requirement c).*

3.2.5.1

CR:

The aircraft arriving at an uncontrolled aerodrome or departing from such an aerodrome shall use runway as follows:

- a) within aerodrome operational hours:
- according to information received from an AFIS unit or from a unit Providing information to known traffic;
 - Pilot shall ask the AFIS unit or Providing information to known traffic for the acceptance to use different runway, if he/she cannot comply with the indicated runway in use. If circumstances allow, the aircraft pilot in emergency shall advise his/her intention to use other runway than runway in use.

Note: The unit Providing information to known traffic is a unit according to Appendix S of the regulation L 11.

- b) outside aerodrome operational hours:

EU:

~~i. see provision 3.2.5 a) of this regulation; and/or~~

EU:

- according to the previous coordination with the aerodrome operator; and/or
- according to information published in the appropriate publication of Aeronautical Information Service (AIS).

Provision Description: Text marked by "EU" is a reference to a text based on the regulation Nr. 923/2012.

3.2.5.2

Irrespective of the fact whether AFIS or Providing information to known traffic is provided, the aircraft equipped with radio set when operating on an uncontrolled aerodrome and within an ATZ shall report on the frequency assigned and published for the individual aerodrome its position, altitude and intended flight or ground activity in the way and within the scope listed below. Other aircraft operating on an uncontrolled aerodrome or within an ATZ, have to be listening to the appropriate frequency and shall use this information to avoid collisions.

The aircraft shall report:

- a) Departing aircraft:
- commencement of taxiing and activity after departure;
 - intention to cross or backtrack the runway (including inactive);
 - entering the runway;
 - take-off;
(Pilots of helicopters, departing from the stand and pilots of gliders on take-off position on the runway, report ready for departure only.)
 - position of leaving the aerodrome traffic circuit;
 - position of leaving an ATZ.
- b) Arriving aircraft:
- aerodrome of departure (if it is not the same as the aerodrome of destination);
 - the position of the aircraft prior entering an ATZ;
 - intended position of entry to the aerodrome traffic circuit;
 - downwind position;



- v. polohu před poslední zatáčkou (base leg);
(*Na požadavek stanoviště AFIS nebo stanoviště poskytovaní informací známému provozu mohou piloti vynechat hlášení poloh po větru a před poslední zatáčkou případně hlásit jiné polohy v ATZ. Polohy po větru a před poslední zatáčkou se nehlásí, provádí-li letadlo přímé přiblížení.*)
 - vi. polohu na konečném přiblížení – finále;
 - vii. nezdařené přiblížení (opakování okruhu);
 - viii. úmysl křížovat dráhu nebo pojíždět zpět po dráze (i neaktivní);
 - ix. uvolnění dráhy v noci, nebo je-li další známý provoz ve fázi konečného přiblížení – finále.
- c) Letadla prolétávající ATZ:
- i. místo a nadmořskou výšku zamýšleného vstupu do ATZ a výstupu z ATZ; nebo
 - ii. vzdálenost, zeměpisný směr od letiště, trať a nadmořskou výšku, která má být letěna uvnitř ATZ.

Pouze ve výjimečných případech nemusí státní letadlo hlásit údaje uvedené pod bodem 3.2.5.2 c), a to když by tím pilot z důvodu rychlosti letu, složitosti pilotáže či uspořádání vzdušného prostoru ohrozil vlastní bezpečnost nebo neplnil povinnosti vůči stanovištím ATC, nebo v případě, kdy by byla činnost projednána s příslušným stanovištěm AFIS nebo se stanovištěm Poskytování informací známému provozu. Povinnost pilota zabraňovat srážkám není tímto dotčena.

Popis ustanovení: Postupy hlášení informací na neřízeném letišti a v ATZ.

3.2.5.4

Pilot letadla, provádějící let v noci, letový výcvik k získání průkazu způsobilosti pilota v rámci místní letové činnosti, výsadky nebo navijákový vzlet na neřízeném letišti, smí provádět takovou činnost pouze v případě, že se na tomto letišti a v příslušné ATZ poskytuje AFIS nebo je zajištěno Poskytování informací známému provozu. Ustanovení o letech v noci se nevztahuje na lety letecké záchranné služby a státních letadel.

Popis ustanovení: Požadavky na provádění letu v noci, výcviku, výsadků nebo navijákového vzletu na neřízeném letišti.

3.2.5.5

Pilot a/nebo odpovědná osoba provádějící letecké veřejné vystoupení a/nebo leteckou soutěž na neřízeném letišti smí provádět takovou činnost jen v případě, že se na tomto letišti a v příslušné ATZ poskytuje AFIS nebo je zajištěno Poskytování informací známému provozu.

Popis ustanovení: Požadavek na provádění leteckého veřejného vystoupení a letecké soutěže na neřízeném letišti.

3.2.5.6

Pilot letadla nevybaveného radiostanicí, který má v úmyslu přiletět na neřízené letiště nebo z něho odletět, je povinen předem zkoordinovat přilet nebo odlet se stanovištěm AFIS, se stanovištěm poskytovaní informací známému provozu nebo s provozovatelem letiště.

Popis ustanovení: Koordinace přiletu nebo odletu letadla nevybaveného radiostanicí.

3.2.5.7

Pilot letadla nevybaveného radiostanicí, který má v úmyslu provádět místní činnost na neřízeném letišti, musí zkoordinovat takovou činnost se stanovištěm AFIS, se stanovištěm Poskytování informací známému provozu nebo s provozovatelem letiště před jejím zahájením.

Popis ustanovení: Požadavek na provádění místní činnosti na neřízeném letišti pro letadlo, které není vybaveno radiostanicí.

- v. base leg position;
(*If requested by an AFIS unit or by a unit Providing information to known traffic, pilots shall omit downwind and base leg position reports or shall report other positions in ATZ. Downwind and base leg positions are not reported when an aircraft is making straight-in approach.*)
 - vi. final;
 - vii. missed approach (next circuit);
 - viii. intention to cross or backtrack the runway (including inactive);
 - ix. vacating the runway in the night, or if there is another known traffic on the final.
- c) The aircraft transiting an ATZ:
- i. position and altitude of intended entry to an ATZ and exit from an ATZ; or
 - ii. distance, geographic direction from an aerodrome, track and altitude to be flown within an ATZ.

Only in exceptional cases the state aircraft might not report information stated under para 3.2.5.2 c), namely when the pilot, due to flight speed, piloting complexity or airspace management, endangers his/her safety or does not fulfill the obligations towards the ATC units, or in case when the activity was discussed with the appropriate AFIS unit or unit Providing information to known traffic. The duty of the pilot to prevent collisions is not affected.

Provision Description: Procedures to report information on an uncontrolled aerodrome and in ATZ.

3.2.5.4

A pilot of the aircraft conducting night flight, flight training to obtain pilot license for the airplanes and helicopters in the framework of local operations, airdrops or glider launch on an uncontrolled aerodrome is allowed to do so, only provided that AFIS or Providing information to known traffic is provided at the aerodrome and within respective ATZ. The provision about night flights is not applied to air rescue service and flights of state aircraft.

Provision Description: Requirements for conducting of night flights, training, airdrops or glider launch on an uncontrolled aerodrome.

3.2.5.5

A pilot and/or person in charge of air show and/or air competition on an uncontrolled aerodrome is allowed to do so, only on condition that AFIS or Providing information to known traffic is provided at the aerodrome and within respective ATZ.

Provision Description: Requirement for performing air show and air competition on an uncontrolled aerodrome.

3.2.5.6

A pilot of the aircraft not equipped with a radio set when intending to arrive at an uncontrolled aerodrome or depart from such an aerodrome, shall coordinate his/her arrival or departure with the AFIS unit, unit Providing information to known traffic or the aerodrome operator in advance.

Provision Description: Coordination of an arrival or a departure of an aircraft not equipped with a radio set.

3.2.5.7

A pilot of the aircraft not equipped with a radio set when intending to conduct local activity at an uncontrolled aerodrome shall coordinate such an operation with the AFIS unit or unit Providing information to known traffic or the aerodrome operator in advance.

Provision Description: Request for conducting local activity at an uncontrolled aerodrome with an aircraft not equipped with a radio set.

3.2.5.8

Pilot provádějící letovou činnost z jiného místa v ATZ nebo zasahující do ATZ, v provozní době letiště, musí dohodnout a zkoordinovat zamýšlenou činnost se stanovištěm AFIS, se stanovištěm Poskytování informací známému provozu nebo s provozovatelem letiště před jejím zahájením, není-li stanoveno jinak v příslušné koordinační dohodě.

Popis ustanovení: Koordinace při provádění letové činnosti z jiného místa v ATZ nebo zasahující do ATZ v provozní době letiště.

4.1.2

Zvláštní lety VFR vrtulníkové letecké záchranné služby musí být prováděny v souladu s provozními požadavky pro vrtulníkovou leteckou zdravotnickou záchrannou službu (HEMS), včetně provozních minim.

Popis ustanovení: Provoz zvláštních letů VFR vrtulníkové letecké záchranné služby.

4.4.2.1

Lety VFR nad FL 195 do FL 285 včetně, musí být prováděny:

- uvnitř dočasně vyhrazeného nebo omezeného prostoru; nebo
- v souladu s povolením a podmínkami vydanými Řízením letového provozu ČR, s. p., nebo přímo PRAHA ACC.

Popis ustanovení: Podmínky provádění letů VFR nad FL 195 do FL 285 včetně.

4.4.2.2

Součástí rozhodnutí o přidělení dočasně vyhrazeného nebo omezeného prostoru může být stanovení dodatečných postupů a podmínek pro jeho využívání.

Popis ustanovení: Rozhodnutí o přidělení dočasně vyhrazeného nebo omezeného prostoru.

Dodatek 1, ust. 4.2.5.1.1

Horizontální bílé nebo oranžové přistávací T s černým pruhem v ose dřívku a příčky (Obr. 1.7.1) vyznačující směr, který mají letadla použít pro přistání a vzlet na drahách používaných pro letecké práce v zemědělství, lesním a vodním hospodářství.

Popis ustanovení: Pozemní vizuální signál - přistávací T.

Dodatek 1, ust. 4.2.9

Výsadky na letišti.

Čtyři oranžové obdélníkové plochy sestavené do tvaru kříže s prázdným čtvercem uprostřed znamenají, že na letišti se provádějí výsadky.

Popis ustanovení: Pozemní vizuální signál sloužící pro výsadky.

1.7.34 Data, která nesplňují požadavky na kvalitu

Délka úseků STAR

Pro všechna letiště uvedena délka úseků STAR s rozlišením 1/10 NM místo požadované 1/100 NM.

Výška elipsoidu WGS-84 v místě prahu dráhy pro přesné přiblížení

Níže uvedená letiště nesplňují požadované rozlišení 0,1 m / 0,1 ft:

3.2.5.8

A pilot of an aircraft when conducting a flight activity from another site inside the ATZ or when passes into the ATZ, within operational hours of an aerodrome, shall coordinate his/her intended activity with the AFIS unit or the unit Providing information to known traffic or with the aerodrome operator in advance, unless given otherwise in the appropriate letter of agreement.

Provision Description: Coordination when conducting flight activity from another site inside the ATZ or passing into the ATZ within operational hours of an aerodrome.

4.1.2

Special VFR flights of Helicopter Emergency Medical Service (HEMS) shall be conducted in accordance with the operational requirements for Helicopter Emergency Medical Service (HEMS), including operational minima.

Provision Description: Operation of special VFR flights of Helicopter Emergency Medical Service.

1.7.33.1 4.4.2.1

VFR flights above FL 195 up to and including FL 285 shall operate:

- within temporary segregated area or restricted area; or
- in accordance with the authorisation and conditions issued by Air Navigation Services of the Czech Republic or directly by PRAHA ACC.

Provision Description: Conditions for VFR flight operation above FL 195 up to FL 285 including.

4.4.2.2

Additional procedures and conditions of the airspace use may be established together with the decision about allocation of temporary segregated area or restricted area.

Provision Description: Decision about allocation of temporary segregated or restricted area.

Appendix 1, para 4.2.5.1.1

Horizontal white or orange landing T with a black stripe on the axis of a shaft and a top line (Picture 1.7.1) marking the direction, that aircraft shall use for landing and take-off on runways used for aerial work in agriculture, forest and water resource management.

Provision Description: Visual ground signal - landing T.

Appendix 1, para 4.2.9

Parachute jumps at the aerodrome.

Four orange rectangular areas assembled to form a cross with an empty square in the middle mean that parachute jumps are being performed at the aerodrome.

Provision Description: Visual ground signal used for parachute jumps.

1.7.34 Data that do not meet quality requirements

Length of STAR segments

For all segments the length of STAR segments is published with resolution 1/10 NM instead of required 1/100 NM.

WGS-84 geoid undulation at runway threshold, precision approaches

Bellow mentioned aerodromes do not meet required resolution 0.1 m / 0.1 ft:

Letiště / Aerodrome	Publikované rozlišení / Published resolution
Ostrava/Mošnov (LKMT)	1 ft / 0.1 m

Záměrně nepoužito
Intentionally Left Blank

*Poznámka: - * Ve výjimečných případech nemusí státní letadlo hlásit údaje uvedené pod bodem ENR 1.2 para 2.9.3 c), když by tím pilot z důvodu rychlosti letu, složitosti pilotáže či uspořádání vzdušného prostoru ohrozil vlastní bezpečnost nebo neplnil povinnosti vůči stanovištím ATC, případně, když byla činnost projednána se stanovištěm AFIS nebo Poskytování informací známému provozu. Povinnost pilota zabraňovat srážkám není tímto dotčena.*

*Note: - * In exceptional cases a state aircraft need not report data listed in ENR 1.2 para 2.9.3 c), when pilot due to speed of flight, difficulty of controlling the aircraft or division of the airspace should jeopardize his/her own safety or default on duty towards ATC units or when this activity has been coordinated with AFIS unit or Providing information to known traffic. This has no influence for obligation of the pilot to prevent collisions.*

1.2.2.9.4 Pilot letadla provádějící let v noci, letový výcvik k získání průkazu způsobilosti pilota letounů a vrtulníků v rámci místní letové činnosti, výsadky nebo navijákový vzlet na neřízeném letišti, smí provádět takovou činnost pouze v případě, že se na tomto letišti a v příslušné ATZ poskytuje AFIS nebo je zajištěno Poskytování informací známému provozu. Ustanovení o letu v noci se nevztahuje na lety letecké záchranné služby a státních letadel.

1.2.2.9.4 A pilot of the aircraft conducting night flight, flight training to obtain pilot licence for the airplanes and helicopters in the framework of local operations, airdrops or glider launch on an uncontrolled aerodrome is allowed to do so, only provided that AFIS or Providing information to known traffic is provided at the aerodrome and within respective ATZ. The provision about night flight is not applied to air rescue service flights and flights of state aircraft.

1.2.2.9.5 Pilot letadla a/nebo osoba odpovědná za veřejné letecké vystoupení a/nebo leteckou soutěž na neřízeném letišti, smí provádět takovou činnost jen v případě, že se na tomto letišti a v příslušné ATZ poskytuje AFIS nebo je zajišťováno Poskytování informací známému provozu.

1.2.2.9.5 A pilot of the aircraft and/or person in charge of air show and/or air competition on an uncontrolled aerodrome is allowed to do so, only on condition that AFIS or Providing information to known traffic is provided at the aerodrome and within respective ATZ.

1.2.2.9.6 Pilot letadla, nevybaveného radiostanicí, který má v úmyslu přiletět na neřízené letiště nebo z něho odletět, je povinen předem zkoordinovat svůj přílet nebo odlet se stanovištěm AFIS, Poskytování informací známému provozu nebo provozovatelem letiště.

1.2.2.9.6 A pilot of the aircraft not equipped with radio set when intending to arrive at an uncontrolled aerodrome or depart from such an aerodrome, shall coordinate his/her arrival or departure with the AFIS unit or unit Providing information to known traffic or the aerodrome operator in advance

1.2.2.9.7 Pilot letadla a/nebo odpovědná osoba, který má v úmyslu provádět místní činnost na neřízeném letišti, musí zkoordinovat takovou činnost se stanovištěm AFIS, se stanovištěm Poskytování informací známému provozu nebo provozovatelem letiště před jejím zahájením.

1.2.2.9.7 A pilot of the aircraft and/or person in charge when intending to conduct local activity at an uncontrolled aerodrome shall coordinate such an operation with AFIS or a unit providing information to known traffic or the aerodrome operator in advance.

1.2.2.9.8 Pilot letadla a/nebo odpovědná osoba, který má v úmyslu provádět místní letovou činnost z jiného místa v ATZ nebo zasahující do ATZ, v provozní době letiště, musí dohodnout a zkoordinovat zamýšlenou činnost se stanovištěm AFIS, se stanovištěm Poskytování informací známému provozu nebo provozovatelem letiště před jejím zahájením, není-li stanoveno jinak v příslušné koordinační dohodě.

1.2.2.9.8 A pilot of the aircraft and/or person in charge when intending to conduct a local flight operation from another site inside the ATZ or when passes into the ATZ, within operational hours of an aerodrome, shall coordinate his/her intended activity with the AFIS unit or unit Providing information to known traffic or the aerodrome operator in advance, unless given otherwise in the appropriate letter of agreement.

1.2.2.10 Oznámení o vzletu a přistání na neřízených letištích.

1.2.2.10 Announcement of Arrival and Departure on an uncontrolled aerodromes.

1.2.2.10.1 Pilot letadla (s výjimkou závěsného nebo padákového kluzáku), který přiletává na neřízené letiště v provozní době letiště musí, oznámit stanovišti AFIS nebo stanovišti Poskytování informací známému provozu, radiotelefonicky nebo osobně, poznávací značku letadla, čas přistání, jméno velitele letadla a celkový počet osob na palubě. Toto oznámení nenahrazuje hlášení o přistání na let, na který byl podán FPL.

1.2.2.10.1 Pilot of the aircraft (with exception of hang-glider or paraglider), arriving at an uncontrolled aerodrome within operational hours of an aerodrome, shall announce to the AFIS unit or unit Providing information to known traffic, by radiotelephony or personally, the registration mark of the aircraft, time of landing, name of the pilot in command and total number of persons on the board. This announcement does not replace Report of Arrival on a flight for which FPL has been submitted.

1.2.2.10.2 Pilot letadla (s výjimkou závěsného nebo padákového kluzáku), který odlétává z neřízeného letiště v provozní době letiště musí, oznámit stanovišti AFIS nebo stanovišti Poskytování informací známému provozu, radiotelefonicky nebo osobně, poznávací značku letadla, (předpokládaný) čas vzletu, jméno velitele letadla a celkový počet osob na palubě. Toto hlášení nenahrazuje hlášení o odletu na let, na který byl podán FPL.

1.2.2.10.2 Pilot of the aircraft (with exception of hang-glider or paraglider), departing from an uncontrolled aerodrome within operational hours of an aerodrome, shall announce to the AFIS unit or unit Providing information to known traffic, by radiotelephony or personally, the registration mark of the aircraft, (expected) time of departure, name of the pilot in command and total number of persons on the board. This announcement does not replace Report of Departure on a flight for which FPL has been submitted.

1.2.2.10.3 Při místní letové činnosti pilot oznamuje pouze čas prvního odletu a čas posledního přistání, u série letů konajících se v jeden den za podmínky, že se letadlo pokaždé navrací do stejného místa, interval mezi po sobě následujícími lety nepřesáhne 30 minut, není změněno jméno velitele letadla a/nebo celkový počet osob na palubě.

1.2.2.10.3 During the local flight activity the pilot announces only time of the first departure and time of the last landing at a series of flights held within one day, on condition that the aircraft returns each time to the same place, period between succeeding flights does not overreach 30 minutes, name of the pilot in command and/or total number of persons on the board is not changed.

1.2.3 POSTUPY PŘI PROVÁDĚNÍ VNITROSTÁTNÍCH POLICEJNÍCH LETŮ V ČR PODLE PRAVIDEL LETU ZA VIDITELNOSTI (VFR)

1.2.3.1 Při letu letadla ve službách policejních, při kterém v souvislosti s plněním úkolu dojde nebo může dojít k přeletu státní hranice v souladu s platnými dvoustrannými smlouvami, musí jeho posádka předat nejbližšímu vojenskému, případně civilnímu stanovišti ATS, poznávací značku letadla, typ letadla, místo a čas přeletu státní hranice, kód SSR a případně další údaje o letu. Při plnění úkolu na území sousedního státu postupuje posádka letadla v souladu s podmínkami stanovenými v AIP daného státu a podmínkami stanovenými příslušnými dvoustrannými smlouvami.

Civilní stanoviště ATS / Civil ATS units

Pořadové číslo Number	Stanoviště ATC ATC unit	Telefonní spojení Telephone contact
1.	Tuřany TWR	+420 548 424 875
2.	Praha FIC	+420 220 374 393
3.	Karlovy Vary TWR	+420 353 239 716
4.	Kunovice TWR	+420 572 817 620
5.	Mošnov TWR	+420 596 693 420

1.2.3 PROCEDURES FOR OPERATING DOMESTIC POLICE FLIGHTS IN THE CR ACCORDING TO VISUAL FLIGHT RULES (VFR)

1.2.3.1 In case the aircraft while on police duty crosses or may cross the state boundary in compliance with valid bilateral agreements, its crew shall pass to the nearest military or civil ATS unit registration mark of the aircraft, type of the aircraft, place and time of boundary crossing, SSR-code and further details about the flight in question. During a mission within the territory of the neighbouring state the crew acts in compliance with conditions given in the AIP of that state as well as with conditions set in relevant bilateral agreements.

Vojenská stanoviště ATS / Military ATS units

Pořadové číslo Number	Stanoviště ATC ATC unit	Telefonní spojení Telephone contact
1.	Čáslav MTWR	+ 420 973 376 952
2.	Kbely MTWR	+420 973 333 121, +420 973 333 120
3.	Náměšť MTWR	+420 973 438 410, +420 973 438 411
4.	Pardubice MTWR	+420 466 310 101, +420 973 242 230

1.2.4 LETY VFR V NOCI

Poznámka: lety VFR v noci jsou prováděné mezi koncem občanského soumraku a začátkem občanského svítání. Tabulky konce občanského soumraku (TE) a začátku občanského svítání (TB) pro 50× N a 15× E jsou uvedeny v GEN 2.7. Časy TE a TB pro jednotlivá letiště se vypočtou odečtením 4 minut na každý stupeň zeměpisné délky pro AD ležící na východ a přičtením 4 minut na každý stupeň zeměpisné délky pro AD ležící na západ od 15. poledníku.

1.2.4.1 Rozdělení letů podle druhu činnosti

Lety VFR v noci se rozdělují na letištní lety a traťové lety. Za letištní lety jsou považovány lety v blízkosti letiště. Všechny ostatní lety VFR v noci jsou považovány za traťové lety.

Poznámka: Letadlo je v blízkosti letiště, když je na letištním okruhu, vstupuje do něj nebo jej opouští. Pro účely nočních letů VFR se za let v blízkosti letiště považuje let v CTR a ATZ.

1.2.4.2 Noční lety VFR musí být prováděny podle následujících všeobecných podmínek:

- je-li to proveditelné, musí být u letadel, pro něž byl podán FPL, udržováno obousměrné radiové spojení na příslušném kmitočtu ATS;
- všechna letadla provádějící traťový let musí být vybavena a mít v provozu odpovídač SSR v módu A a C nebo módu S;
- musí být dodržena minima uvedená v Tabulce 2.

1.2.4.3 Provozní podmínky

1.2.4.3.1 Letištní lety v noci

- Na letištní lety VFR v noci prováděné z řízeného letiště musí provozovatel letadla nebo pilot předat údaje o letu příslušnému stanovišti ATS a tato činnost musí být s příslušným stanovištěm ATS předem dohodnuta.
- Na letištní lety VFR v noci prováděné z neřízeného letiště musí provozovatel nebo pilot předložit plán činnosti stanovišti AFIS nebo stanovišti Poskytování informací známému provozu. V plánu činnosti se musí uvést počet a typ letadel, druh činnosti, upřesnění prostoru činnosti, max. hladina letu, čas zahájení a ukončení činnosti.

1.2.4 NIGHT VFR FLIGHTS

Note: Night VFR flights are conducted between the end of civil twilight and beginning of civil morning twilight. Tables with ends of civil twilight (TE) and beginnings of civil morning twilight (TB) for 50× N and 15× E are promulgated in GEN 2.7. TE and TB for a particular aerodrome can be calculated by subtracting 4 minutes per each degree of longitude for AD located on the east, adding 4 minutes per each degree of longitude for AD located on the west from the 15th meridian.

1.2.4.1 Classification of flights according to nature of their activities

Night VFR flights are classified into aerodrome flights and en-route flights. Flights in the vicinity of an aerodrome are considered to be aerodrome flights. All other night VFR flights are considered to be en-route flights.

Note: Aircraft is in vicinity of an aerodrome when it is in, is entering or leaving an aerodrome traffic circuit. For purposes of night VFR flight, flight in a CTR and ATZ are considered a flight in the vicinity of an aerodrome.

1.2.4.2 Night VFR flights shall be conducted according to the following general conditions:

- when practicable, an aircraft with a submitted FPL shall maintain two-way radiocommunication on the appropriate ATS frequency;
- all aircraft conducting en-route flight shall be equipped and have operational SSR Mode A and C or Mode S transponder;
- prescribed minima in Table 2 shall be maintained.

1.2.4.3 Operational conditions

1.2.4.3.1 Aerodrome flights at night-time

- For aerodrome night VFR flights conducted from controlled aerodrome the aircraft operator or pilot shall provide information on the flight and this activity shall be negotiated with the relevant ATS unit in advance.
- For aerodrome night VFR flights conducted from uncontrolled aerodrome the operator or pilot shall submit a plan of activities to the relevant AFIS unit or to the unit Providing information to known traffic. In the plan of activities there shall be given the number and type of aircraft, nature of activity, description of area of activity, maximum level of the flight, time of beginning and termination of activities.

- c) Minimální hladina u letištních letů VFR v noci musí být 1300 ft AGL a na okruhu 1000 ft AAL.
- d) Při letištních letech VFR v noci prováděných z řízeného letiště, nebo z neřízeného letiště do řízeného prostoru třídy C a D, musí být získáno letové povolení a letadlo musí být stále na spojení s příslušným stanovištěm ATC. Při letištních letech VFR v noci prováděných z neřízeného letiště, musí být letadlo stále na spojení se stanovištěm AFIS nebo stanovištěm Poskytování informací známému provozu nebo s příslušným stanovištěm ATC tam, kde let vstoupí do prostoru třídy C nebo D není-li při koordinaci mezi stanovišti ATC a AFIS nebo Poskytování informací známému provozu dohodnuto jinak.
- e) Na letištích, na kterých probíhají letištní lety VFR v noci, musí být poskytována služba ATC/AFIS nebo Poskytování informací známému provozu. Tyto služby nebo Poskytování informací známému provozu mohou být ukončeny až po ukončení všech letů.
- c) The minimum level of the flight of aerodrome night VFR flights shall be 1300 ft AGL and 1000 ft AAL on the aerodrome traffic circuit.
- d) For aerodrome night VFR flights conducted from controlled aerodrome, or uncontrolled aerodrome into class C and D airspace, ATC clearance shall be obtained and the aircraft shall continuously maintain radio contact with the appropriate ATC unit. For aerodrome night VFR flights provided from uncontrolled aerodrome the aircraft shall continuously maintain radio contact with the AFIS unit or the unit Providing information to known traffic or appropriate ATC unit where the flight enters into the class C or D airspace unless otherwise agreed in coordination between ATC and AFIS units or units Providing information to known traffic.
- e) At aerodromes, where aerodrome night VFR flights are conducted, ATC/AFIS or Providing information to known traffic shall be provided. Such services or Providing information to known traffic may be discontinued only after all aerodrome flights have been terminated.

1.2.4.3.2 Traťové lety

Poznámka: Za traťové lety jsou považovány všechny lety mimo lety v blízkosti letiště.

- a) Na traťové lety VFR v noci musí být předložen před letem letový plán.
- b) Traťové lety musí být plánovány a prováděny tak, aby letadlo letělo, kromě vzletu, přistání a nezbytného stoupání a klesání, vždy ve výšce 2000 ft AGL nebo výše. Vrtulníky pro leteckou záchrannou službu musí dodržovat výšku nejméně 500 ft AGL v horizontální vzdálenosti 600 m od překážek a v místě zásahu minimálně 150 ft AGL nebo nad překážkou za předpokladu dostatečného osvětlení prostoru přistání.
- c) Pro vzlet a přistání při traťových letech mohou být využívána pouze letiště schválená pro noční provoz. Vrtulníky pro leteckou záchrannou službu mohou vzletat i přistávat mimo schválená letiště a heliporty za předpokladu, že jsou vybaveny v souladu s předpisem JAR-OPS 3
- d) Při traťových letech VFR v noci musí být stanoveno náhradní letiště.
- e) Při traťových letech musí mít letadlo navigační zásobu pohonných hmot a oleje jako při letu IFR.
- f) Letadlo musí mít nejméně jedno radionavigační zařízení, které je v letadle pevně zastavěno, schváleno a které je v činnosti (ADF, VOR, GPS).
- g) Na každý traťový let do prostoru třídy C a D musí být získáno letové povolení a letadlo musí být během letu v těchto prostorech na spojení s příslušným stanovištěm ATC.
- h) Na letištích vzletu, přistání a na náhradním letišti musí být v době odletu nebo příletu letadla poskytována služba ATC/AFIS nebo musí být zajištěno Poskytování informací známému provozu. Tyto služby nebo Poskytování informací známému provozu na takovýchto letištích mohou být ukončeny až po ukončení všech traťových letů.
- a) For en-route flights at night, a flight plan shall be submitted before the flight.
- b) En-route flights shall be planned and conducted so that they are flown at a height of 2000 ft AGL or more, except for take off, landing and necessary climb and descent. Helicopters of aeronautical rescue service shall maintain at least 500 ft AGL at a horizontal distance 600 m from obstacles. On the place of intervention the height shall be at least 150 ft AGL or above an obstacle provided the landing site is sufficiently lit.
- c) Take-off and landing of en-route flights can be conducted only at aerodromes approved for night operations. Helicopters of aeronautical rescue service can lift-off and land elsewhere than at approved aerodromes and heliports provided they are equipped in accordance with JAR-OPS 3.
- d) For night VFR en-route flights an alternate airport shall be designated.
- e) For en-route flights the aircraft shall have navigational reserve of fuel and oil as for an IFR flight.
- f) Aircraft shall have at least one certified and operational built-in radio navigation aid (ADF, VOR, GPS).
- g) For every en-route flight into class C and D airspace ATC clearance shall be obtained and during the flight the aircraft shall maintain radio contact with appropriate ATC unit.
- h) At aerodromes of departure, destination and at alternate aerodromes ATC/AFIS or Providing information to known traffic shall be provided in times of departure or arrival of the aircraft. Such services or Providing information to known traffic at these aerodromes can be discontinued only after all en-route flights have been terminated.

Tabulka 2 - Přehled požadavků pro noční lety VFR

Table 2 - Overview of night VFR flights requirements

Lety dle druhu činnosti Flight classification		Minimální výška letu Minimum flight height	Minimální základna nejnižší oblačné vrstvy Minimum lowest layer of clouds	Minimální dohlednost Minimum visibility	Minimální vzdálenost od oblačnosti Minimum cloud distance
Letištní / Aerodrome		1300 ft AGL	2300 ft AGL	letová a přízemní / flight and ground 5 km	1,5 km horizontální / horizontal, 1000 ft vertikální / vertical
	okruhy / circuits	1000 ft AAL/AGL*	2000 ft AAL/AGL*		
Traťové / En-route		2000 ft AGL	3000 ft AGL	letová / flight 8 km	
Letecká záchranná služba Aeronautical Rescue Service	lety do výšky / flights below 1000 ft AGL	500 ft AGL a / and 600 m od překážek nebo za předpokladu dostatečného osvětlení prostoru přistání 150 ft AGL nebo nad překážkou v místě zásahu HEMS / from obstacles or if the landing site is sufficiently lit 150 ft AGL or above an obstacle in the area of HEMS intervention	1500 ft AGL (1 pilot)	letová a přízemní / flight and ground 3 km (1 pilot)	mimo oblačnost za viditelnosti země (světla na zemi) clear of clouds in sight of surface (lights on ground)
	lety nad / flights above 1000 ft AGL		1000 ft AGL (2 piloti / pilots)	letová a přízemní / flight and ground 2,5 km (2 piloti / pilots)	
			1000 ft nad výškou letu / above flight height	letová / flight 5 km	1,5 km horizontální / horizontal, 1000 ft vertikální / vertical

* podle toho, která z hodnot je vyšší

* whichever value is greater

1.2.4.4 Letiště

Všechna letiště schválená pro provádění letů VFR v noci jsou uvedena ve VFR příručce České republiky.

1.2.4.4 Aerodromes

All aerodromes approved for night VFR flights are listed in VFR manual of the Czech Republic.

1.2.4.5 Doplňující ustanovení pro provoz volných obsazených balonů**1.2.4.5 Additional provisions for operation of free manned balloons**

1.2.4.5.1 Vybavení balónu protisrážkovými světly

1.2.4.5.1 Balloon equipment with anticollision lights

Protisrážková světla musí být zkonstruovaná tak, aby byla zavěšena pod košem balónu a umístěna tak, aby ve vzdálenosti 5 m pod košem blikalo světlo bílé a ve vzdálenosti dalších 5 m blikalo světlo červené. Bílá světla mohou být dvě s tím, že druhé bílé světlo je umístěné ve vzdálenosti dalších 5 m pod červeným světlem. Červené a bílé (bílé) světlo (světla) blikají v opačné frekvenci, tj. svítí bílé (bílé) světlo (světla) a červené je zhasnuto a opačně. Frekvence záblesků nesmí být menší než 40 a ne větší než 100 za minutu. Minimální svítivost světla je 20 kandel.

Anticollision lights shall be designed so as to be hinged below the balloon basket and located so that a white light flashes at the distance of 5 m from the basket and a red light flashes at the distance of another 5 m. There can be two white lights, provided that the second white light flashes at the distance of another 5 m below the red light. The red light and the white light(s) shall flash in opposite frequency, i.e. when the white light(s) is (are) illuminated the red light is to be turned off and vice versa. The frequency of flashes shall not be less than 40 and greater than 100 per minute. The minimum intensity of the lights is 20 candles.

Protisrážková světla musí být zapnuta po celou dobu letu v noci.

The anticollision lights shall be turned on during all the night flight time.

1.2.4.5.2 Činnost přístrojového vybavení při přistávání balónu

1.2.4.5.2 Operation of instrument equipment during landing of the balloon

Od okamžiku, kdy pilot zahájí přistání, nejdříve však ve výšce 100 m / 300 ft AGL, může být povinné přístrojové vybavení balónu, včetně protisrážkových světla, vypnuto a uloženo v koši.

Since the moment when the pilot has initiated landing, but not higher than 100 m / 300 ft AGL, the required instrument equipment of the balloon including anticollision lights can be turned off and located in the basket.

1.2.4.5.3 Přistání balónu v noci

1.2.4.5.3 Night landing of the balloon

Přistání balónu lze provést pouze v denní době. Přistání v noci je z bezpečnostních důvodů zakázáno. Pokud balón přistane v noci, je to považováno za incident podléhající podání hlášení v souladu s Hlavou 4 předpisu L 13.

Balloons may land in daytime only. Night landing is forbidden due to safety reasons. If a balloon lands in night time it is considered as an incident that is to be reported according to Chapter 4 of the L 13 requirements.

1.2.5 SKUPINOVÉ FREKVENCE**1.2.5 GROUP FREQUENCIES**

1.2.5.1 Skupinové frekvence mohou být použity pouze v případě, že bude současně splněna povinnost udržovat nepřetržitě oboustranné spojení se stanovišti letových provozních služeb vždy, kdy je tak požadováno.

1.2.5.1 Group frequencies can be used only if the duty to maintain continuous two-way communication with the ATC units whenever required is simultaneously fulfilled.

ENR 1.7 POSTUPY PRO NASTAVENÍ VÝŠKOMĚRU

ENR 1.7 ALTIMETER SETTING PROCEDURES

1.7.1 ÚVOD

Používané postupy pro nastavení výškoměru všeobecně odpovídají postupům obsaženým v dokumentu L 8168.

1.7.1 INTRODUCTION

The altimeter setting procedures in use generally conform to those contained in ICAO Doc 8168.

1.7.2 ZÁKLADNÍ POSTUPY PRO NASTAVENÍ VÝŠKOMĚRU

1.7.2 BASIC ALTIMETER SETTING PROCEDURES

1.7.2.1 Všeobecně

Tyto postupy se vztahují na všechny lety. Výjimky a podmínky mohou být stanoveny příslušným stanovištěm ATS.

1.7.2.1 General

These procedures apply to all flights. Exceptions and conditions may be determined by the appropriate ATS unit.

Tyto postupy popisují metodu zajišťování příslušného vertikálního rozstupu mezi letadly a zajištění požadované vzdálenosti od terénu během všech fází letu. Tato metoda je založena na následujících ustanoveních:

These procedures describe the method for providing adequate vertical separation between aircraft and for providing required terrain clearance during all phases of the flight. This method is based on the following provisions:

1.7.2.2 Převodní nadmořská výška

1.7.2.2 Transition altitude

1.7.2.2.1 Převodní nadmořská výška je nadmořská výška, ve které nebo pod níž se vertikální poloha letadla řídí nadmořskými výškami, vyjma případů ENR 1.7 para 2.5 c). Převodní nadmořská výška v celém FIR je 5000 ft (1500 m) AMSL, s výjimkou případu uvedeného v ENR 1.7 para 2.2.2 a ENR 1.7 para 2.2.3.

1.7.2.2.1 Transition altitude is the altitude at or below which the vertical position of an aircraft is controlled by reference to altitudes except as stated in ENR 1.7 para 2.5 c). The transition altitude within all FIR is 5000 ft (1500 m) AMSL, except as stated in ENR 1.7 para 2.2.2 and ENR 1.7 para 2.2.3.

1.7.2.2.2 Mimo TMA, na tratích ATS, kde je publikovaná minimální letová nadmořská výška vyšší než 5000 ft AMSL, se převodní nadmořská výška pro lety IFR zvyšuje na hodnotu shodnou s touto minimální letovou nadmořskou výškou.

1.7.2.2.2 Outside a TMA on ATS routes where the published minimum flight altitude exceeds 5000 ft AMSL, the transition altitude for IFR flights is increased to the value identical with this minimum flight altitude.

1.7.2.2.3 Mimo TMA v horských oblastech, kde je terén vyšší než 4000 ft (1200 m) AMSL se převodní nadmořská výška pro všechny lety VFR a pro lety IFR letící mimo tratě ATS zvyšuje na nadmořskou výšku, která odpovídá výšce 1000 ft (300 m) AGL.

1.7.2.2.3 Outside a TMA in mountainous areas where terrain exceeds 4000 ft (1200 m) AMSL, the transition altitude for all VFR flights and for IFR flights outside ATS routes is increased to an altitude identical to the height 1000 ft (300 m) AGL.

1.7.2.3 Převodní hladina

1.7.2.3 Transition level

1.7.2.3.1 Převodní hladina je nejnižší použitelná letová hladina, nacházející se alespoň 1000 ft (300 m) nad převodní nadmořskou výškou.

1.7.2.3.1 Transition level is the lowest flight level available for use, located at least 1000 ft (300 m) above the transition altitude.

1.7.2.4 Převodní vrstva

1.7.2.4 Transition layer

1.7.2.4.1 Vzdušný prostor mezi převodní nadmořskou výškou a převodní hladinou se nazývá převodní vrstva. Horizontální let v převodní vrstvě není povolen vyjma zvláště povolených činností. (viz. ENR 1.7 para 2.1)

1.7.2.4.1 The airspace between the transition level and the transition altitude is called the transition layer. Level flight is not permitted within the transition layer except especially approved activities. (see ENR 1.7 para 2.1)

1.7.2.4.2 Minimální tloušťka převodní vrstvy je v souladu s ICAO Doc. 7030/5 stanovena na 1000 ft.

1.7.2.4.2 Minimum depth of transition layer is set to 1000 ft in accordance with ICAO Doc. 7030/5.

1.7.2.5 Vyjadřování vertikální polohy letadla

1.7.2.5 References to the vertical position

Vertikální polohy letadel musí být vyjadřovány:

The vertical position of aircraft shall be expressed in terms of:

- letovými hladinami u letu v nebo nad převodní hladinou;
- nadmořskými výškami při letu v nebo pod převodní nadmořskou výškou;
- výškami nad zemí při traťovém letu do 1000 ft (300 m) nad zemí;

- flight levels for flights at or above the transition level;
- altitudes for flights at or below transition altitude;
- heights above the ground for en-route flights up to 1000 ft (300 m) above ground;

Při průletu převodní vrstvou musí být vertikální poloha letadla vyjadřována:

While passing through the transition layer, vertical positions shall be expressed in term of:

- letovými hladinami při stoupání; a
- nadmořskými výškami při klesání.

- flight levels when climbing; and
- altitude when descending.

1.7.2.5.1 Jakmile bylo vydáno povolení na přiblížení a bylo zahájeno klesání na přistání, může být vertikální poloha letadla vyjadřována nadmořskou výškou (QNH) za předpokladu, že se neočekává horizontální let nad převodní nadmořskou výškou.

1.7.2.5.1 When a clearance for approach has been issued and the descent for landing has been started, the vertical position of an aircraft can be expressed in terms of altitude (QNH), provided, that no horizontal flight is expected above the transition altitude.

1.7.2.6 Změna z nadmořské výšky na letové hladiny a naopak

1.7.2.6 The change in reference from altitude to flight levels and vice versa

Změna z nadmořské výšky na letové hladiny a naopak se provádí:

The change in reference from altitude to flight levels and vice versa is made:

- v převodní nadmořské výšce při stoupání; a

- at the transition altitude when climbing; and



b) v převodní hladině při klesání.

b) at the transition level when descending.

1.7.3 Popis oblasti pro nastavení výškoměru

Při letu v nebo pod převodní nadmořskou výškou musí být na výškoměrech nastaven pro následující prostory tento tlak:

1.7.3 Description of altimeter setting region

During a flight at or below the transition altitude the following pressure shall be set on altimeters for the areas listed below:

v CTR within the CTR	QNH příslušného řízeného letiště QNH of the applicable controlled aerodrome
v TMA a půdorysně pod TMA within the TMA or below the TMA	QNH stanoveného letiště QNH of the specified aerodrome
v ATZ jejíž horní hranici nebo její část tvoří spodní hranice TMA within the ATZ whose upper limits or its part is identical with lower limit of TMA	QNH stanoveného letiště QNH of the specified aerodrome
v ATZ ležící kompletně nebo i částečně pod TMA, ale přímo se TMA nedotýkající within the ATZ laying completely or partially below a TMA, but without a direct border with the TMA	QNH příslušného neřízeného letiště * jinak QNH stanoveného letiště QNH of the applicable uncontrolled aerodrome * otherwise QNH of the specified aerodrome
v ostatních ATZ in other ATZ	QNH příslušného neřízeného letiště * jinak regionální QNH QNH of the applicable uncontrolled aerodrome * otherwise regional QNH
v ostatních případech in other cases	regionální QNH regional QNH

„QNH stanoveného letiště“ ve vztahu k TMA se rozumí:

"QNH of the specified aerodrome" for the purpose of TMA is:

TMA Brno	QNH LKTB
TMA České Budějovice	QNH LKCS
TMA Karlovy Vary	QNH LKKV
TMA Ostrava	QNH LKMT
TMA Praha	QNH LKPR
TMA Vodochody	QNH LKVO
MTMA Čáslav	QNH LKCV
MTMA Kbely	QNH LKKB
MTMA Náměšť	QNH LKNA
MTMA Pardubice	QNH LKPD

V případě překryvu více TMA nad sebou použije pilot letící pod TMA QNH patřící letišti jehož TMA je nejnižší.

In case of more overlapping TMAs, pilot flying below such TMAs shall use the QNH of the lowest TMA.

*Poznámka: * V provozní době stanoviště AFIS anebo stanoviště poskytování informací známému provozu.*

*Note: * If the "AFIS" or the "information to known traffic" units are operational.*

1.7.4 Postupy pro provozovatele a pro piloty

1.7.4.1 Informace o letištním QNH, teplotě a převodní hladině v koncové řízené oblasti jsou uvedeny ve vysíláních ATIS nebo předávány příslušným stanovištěm ATS. Regionální QNH je uvedeno v meteorologických vysíláních a na žádost je k dispozici na stanovištích ATS.

1.7.4 Procedures for operators and pilots

1.7.4.1 Information on the aerodrome QNH, temperature and transition level in a TMA is provided in ATIS broadcasts or transmitted by the appropriate ATS unit. Regional QNH is provided in MET broadcasts and is available on request from the ATS units.

1.7.4.2 Hodnoty QNH jsou uváděny v hektopascalech. Na vyžádání se poskytuje QNH v milimetrech Hg. Údaje o minimálních letových nadmořských výškách jsou uvedeny na příslušných mapách.

1.7.4.2 QNH values are given in hectopascals. QNH in millimetres Hg is provided on request. Minimum flight altitudes are published on appropriate charts.

1.7.4.3 Lety VFR do nadmořské výšky 5000 ft (1500 m) AMSL nebo do výšky 1000 ft (300 m) nad zemí (AGL), v případě, že je tato hladina výše než 5000 ft (1500 m) AMSL, musí mít na výškoměru nastaveno QNH v souladu s **ENR 1.7 para 3**.

1.7.4.3 VFR flights up to an altitude of 5000 ft (1500 m) AMSL or up to a height of 1000 ft (300 m) AGL, if this level exceeds 5000 ft (1500 m) AMSL, shall set the altimeter to the QNH in accordance with **ENR 1.7 para 3**.

1.7.4.4 Pilot je odpovědný za korekce nastavení výškoměru jak jsou popsány v L 8168. Jestliže je letadlo povoleno ATC do nadmořské výšky, kterou velitel letadla shledá neakceptovatelnou z důvodu nízké teploty nebo jakéhokoliv jiného důvodu, potom musí požadovat náhradní nadmořskou výšku. Jestliže taková žádost není přijata, ATC bude považovat povolení za akceptované a předpokládat že podle něho bude postupováno.

1.7.4.4 The pilot is responsible for corrections to altimeter settings as described in ICAO Doc 8168 (PANS-OPS). If an aircraft is cleared by ATC to an altitude which the pilot-in-command finds unacceptable due to low temperature or any other operational requirement then the pilot-in-command shall request an alternative altitude. If such a request is not received ATC will consider that the clearance has been accepted and will be complied with.



1.7.4.5 Když je let IFR vektorován za pomoci přehledového systému ATS, nejnižší hladinou přidělitelnou ATC je minimální nadmořská výška pro poskytování přehledových služeb ATC (ATCSMA), která vždy zajistí požadovanou bezpečnou výšku nad překážkami, a to i s ohledem na efekt nízké teploty, je-li to žádoucí.

1.7.4.5 When an IFR flight is being vectored by means of the ATS surveillance system, the minimum level assignable by ATC is the ATC surveillance minimum altitude (ATCSMA), which always ensures the required obstacle clearance and whenever necessary, with respect to the low temperature effect.

1.7.4.6 Vertikální rozstupy

1.7.4.6 Vertical separations

1.7.4.6.1 Vertikální rozstup se zajišťuje přidělováním rozdílných hladin v souladu s předpisy Letové provozní služby (L 11) a Postupy pro letové navigační služby – Uspořádání letového provozu (L 4444).

1.7.4.6.1 Vertical separation is provided by assignment of different levels in accordance with ICAO Annex 11 (Air Traffic Services) and ICAO Doc 4444 Procedures for Air Navigation Services – Air Traffic Management.

1.7.4.6.2 Pod převodní nadmořskou výškou jsou přidělovány nadmořské výšky vztažené k tlaku přepočítanému na střední hladinu moře (QNH).

1.7.4.6.2 Below the transition altitude shall be assigned altitudes which are referenced to the calculated mean sea level pressure (QNH).

1.7.4.6.3 Nad převodní nadmořskou výškou jsou přidělovány letové hladiny podle tabulky cestovních hladin Dodatku 3 k předpisu Pravidla létání (L 2).

1.7.4.6.3 Above the transition altitude shall be assigned cruising levels in accordance with ICAO Annex 2 (Rules of the Air) Appendix 3.

1.7.4.7 Plánování

1.7.4.7 Flight planning

Hladiny letu se v letovém plánu vyjadřují:

Levels at which a flight is to be conducted shall be specified in a flight plan:

- letovými hladinami u letu v nebo nad nejnižší použitelnou letovou hladinou nebo nad převodní nadmořskou výškou;
- nadmořskými výškami při letu v převodní nadmořské výšce nebo pod ní, nebo při letu pod nejnižší použitelnou letovou hladinou;
- zkratkou VFR pro neřízené lety VFR.

- flight levels for flights at or above the lowest usable flight level or above transition altitude;
- altitudes for flights at transition altitude or below, or for flights below the lowest usable flight level;
- abbreviation VFR for uncontrolled VFR flights.

1.7.5 Tabulka cestovních hladin

1.7.5 Table of cruising levels

1.7.5.1 Všechny traťové lety se musí uskutečnit v cestovních hladinách, které odpovídají letěné trati podle Tabulky cestovních hladin.

1.7.5.1 All en-route flights shall be operated in cruising levels corresponding to the flown track according to Table of cruising levels.

TABULKA CESTOVNÍCH HLADIN

TABLE OF CRUISING LEVELS

MAGNETICKÁ TRÁŤ / MAGNETIC TRACK											
Od 000° do 179° / from 000° to 179°						Od 180° do 359° / from 180° to 359°					
IFR			VFR			IFR			VFR		
FL	m	ft	FL	m	ft	FL	m	ft	FL	m	ft
-	900	3000	-	1050	3500	-	1200	4000	-	1350	4500
50	1500	5000	55	1700	5500	60	1850	6000	65	2000	6500
70	2150	7000	75	2300	7500	80	2450	8000	85	2600	8500
90	2750	9000	95	2900	9500	100	3050	10000	105	3200	10500
110	3350	11000	115	3500	11500	120	3650	12000	125	3800	12500
130	3950	13000	135	4100	13500	140	4250	14000	145	4400	14500
150	4550	15000	155	4700	15500	160	4900	16000	165	5050	16500
170	5200	17000	175	5350	17500	180	5500	18000	185	5650	18500
190	5800	19000	195	5950	19500	200	6100	20000	205	6250	20500
210	6400	21000	215	6550	21500	220	6700	22000	225	6850	22500
230	7000	23000	235	7150	23500	240	7300	24000	245	7450	24500
250	7600	25000	255	7750	25500	260	7900	26000	265	8100	26500
270	8250	27000	275	8400	27500	280	8550	28000	285	8700	28500
290	8850	29000				300	9150	30000			
310	9450	31000				320	9750	32000			
330	10050	33000				340	10350	34000			
350	10650	35000				360	10950	36000			
370	11300	37000				380	11600	38000			
390	11900	39000				400	12200	40000			
410	12500	41000				430	13100	43000			
450	13700	45000				470	14350	47000			
490	14950	49000				510	15550	51000			

MAGNETICKÁ TRÁŤ / MAGNETIC TRACK											
Od 000° do 179° / from 000° to 179°						Od 180° do 359° / from 180° to 359°					
IFR			VFR			IFR			VFR		
FL	m	ft	FL	m	ft	FL	m	ft	FL	m	ft
atd.	atd.	atd.	atd.	atd.	atd.	atd.	atd.	atd.	atd.	atd.	atd.
etc..	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.

FL 50 a FL 55 je použitelná při QNH \geq 1051 hPa

FL 60 a FL 65 je použitelná při QNH \geq 1014 hPa

FL 70 a FL 75 je použitelná při QNH \geq 978 hPa

FL 50 and FL 55 available at QNH \geq 1051 hPa

FL 60 and FL 65 available at QNH \geq 1014 hPa

FL 70 and FL 75 available at QNH \geq 978 hPa

Převodní hladiny podle platného QNH

Transition levels according to the current QNH

QNH v hPa / QNH in hPa	Převodní hladina / Transition level
\geq 1051	50
1014 - 1050	60
978 - 1013	70
\leq 977	80

Mimo TMA, tam kde je minimální letová nadmořská výška výše než 5000 ft AMSL, je převodní hladina pro lety IFR nejnižší použitelná letová hladina. Nejnižší použitelná letová hladina na tratích ATS je na vyžádání k dispozici na příslušných stanovištích ATS.

Outside of a TMA where there is the minimum flight altitude higher than the altitude 5000 ft AMSL, the transition level for IFR flights is the lowest flight level available for use. The lowest flight level available for use on ATS routes may be obtained on request from the appropriate ATS units.



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

LKKV - KARLOVY VARY

Veřejné mezinárodní letiště
Public International Aerodrome

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

1	Zeměpisné souřadnice vztahného bodu letiště a jeho umístění ARP coordinates and site at AD	501211N 0125454E
2	Směr a vzdálenost letiště od (města) Direction and distance from city	4,5 km SE Karlovy Vary
3	Nadmořská výška / vztažná teplota Elevation / Reference temperature	1989 ft / 606 m / 23,8 °C (AUG)
4	MAG deklinace / Roční změna Magnetic Variation / Annual Change	5°E (2024) / 0.168°E
5	Provozovatel letiště Aerodrome operator	Letiště Karlovy Vary s.r.o. / Airport Karlovy Vary
	Adresa: Address	Letiště Karlovy Vary s.r.o. / Airport Karlovy Vary K Letišti 132 360 01 Karlovy Vary
	Telefon: Telephone	+420 353 360 610 ředitel / director +420 353 360 611 ústředna, handling / operator, handling +420 731 195 004 handling při diverzích / handling for diversions +420 353 360 614 dispečink Záchraně a požární služby / Rescue and firefighting service unit +420 353 360 618 Bezpečnostní dispečink (H24) / Security unit (H24) +420 731 195 016 provozní dispečer (zimní údržba) / traffic controller (winter maintenance)
	Telefax:	+420 353 360 636
	SITA:	KLVCZXH
	E-mail:	handling@airport-k-vary.cz
6	Povolený druh provozu (IFR/VFR) Type of Traffic permitted (IFR/VFR)	IFR/VFR
7	Poznámky Remarks	NIL

LKKV AD 2.3 PROVOZNÍ DOBY
LKKV AD 2.3 OPERATIONAL HOURS

1	Správa letiště AD Operator	V období platnosti / In period of: Středoevropského letního času (letní období) / Central European Summer Time validity (summer season): MON - SUN (06:00 - 17:00) (UTC) Středoevropského času (zimní období) / Central European Time validity (winter season): MON - SUN (07:00 - 15:00) (UTC)
2	Celní a pasová služba Customs and immigration	Jako správa AD / As AD Administration.
3	Zdravotní a sanitární služba Health and sanitation	Jako správa AD / As AD Administration.
4	Letištní letecká informační služba AIS Briefing Office	H 24; Selfbriefing pomocí webového rozhraní IBS / via IBS system web interface (http://ibs.rlp.cz)
5	Ohlašovací letových provozních služeb (ARO) ATS Reporting Office (ARO)	H 24; CARO Praha ☎+420 220 372 735
6	Meteorologická služba MET Briefing Office	Jako správa AD / As AD Administration.
7	Letové provozní služby ATS	Jako správa AD / As AD Administration.
8	Plnění Fuelling	Jako správa AD / As AD Administration.
9	Odbavení letů Handling	Jako správa AD / As AD Administration.
10	Bezpečnostní složky Security	H 24
11	Odstraňování námrazy De-icing	Jako správa AD / As AD Administration.



12	Poznámky Remarks	Změna provozní doby pro sérii letů viz. / Change of operational hours for series of flights see LKKV AD 2.20
----	---------------------	--

LKKV AD 2.4 SLUŽBY A ZAŘÍZENÍ PRO POZEMNÍ ODBAVENÍ LETADEL

LKKV AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES

1	Zařízení pro odbavení nákladu Cargo-handling facilities	2 vysokozdvizné vozíky (3,2 t), vlečné vozíky, pásové dopravníky (8 m, 150 kg) 2 fork-lift truck (3,2 t), towing trucks, conveyor belts (8 m, 150 kg)
2	Druhy paliv a olejů Fuel/oil types	Paliva / Fuels: JET A1, AVGAS 100 LL Oleje / Oils: Total AERO D 100, Total AERO D 80, Total AERO DM 15W50
3	Zařízení pro plnění palivem/kapacita Fuelling facilities/capacity	Letecký petrolej / Aviation kerosene Jet-A1: 1 x 16 000 L, 1 x 20 000 L; AVGAS 100 LL: cisterna / tank truck 1 x 2 400 L; čerpací stanice / fuel station 1 x 20 000 L
4	Zařízení pro odstraňování námrazy De-icing facilities	Zařízení / Odmrazovací kapalina Koncentrace / De-icing facility / de-icing fluid Concentration VESTERGAARD ELEPHANT SIGMA / Type I 50/50, Type II 100/0 POLYNIA STALDER MERCEDES / Type I 50/50, Type II 100/0 Kapaliny / Fluids: Type I - Safewing MP I 1938 Eco; Type II - Safewing MP II Flight
5	Hangárovací prostor pro cizí letadla Hangar space for visiting aircraft	K dispozici na vyžádání u provozovatele letiště / Available on request at AD operator ☎+420 353 360 611
6	Opravní služby pro cizí letadla Repair facilities for visiting aircraft	NIL
7	Poznámky Remarks	NIL

LKKV AD 2.5 ZAŘÍZENÍ PRO CESTUJÍCÍ

LKKV AD 2.5 PASSENGER FACILITIES

1	Hotely Hotels	Ve městě / In the city.
2	Restaurace Restaurants	Provozovna rychlého občerstvení ve veřejné hale, snack bar v odletovém prostoru terminálu - pouze v době odbavení pravidelných a charterových letů. Fast food in public terminal, snack bar in departure area of terminal - available only during check-in of scheduled and chartered flights.
3	Dopravní prostředky Transportation	Městská doprava, taxi, soukromí dopravci / Municipal traffic, taxi, private carrier.
4	Zdravotní služba Medical facilities	První pomoc na AD, nemocnice ve městě / First aid treatment on AD, hospital in the city (7 km).
5	Banka a pošta Bank and Post Office	Ve městě / In the city.
6	Cestovní kancelář Tourist Office	Ve městě / In the city.
7	Poznámky Remarks	NIL

LKKV AD 2.6 ZÁCHRANNÉ A POŽÁRNÍ SLUŽBY

LKKV AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

1	Kategorie letiště pro účely záchranné a požární služby AD category for fire fighting	CAT 4 v provozní době letiště / during aerodrome operational hours. CAT 7 zajištěna pro pravidelné a nepravidelné lety uvedené v letovém řádu letiště. Mimo tyto lety CAT 5-7 na vyžádání minimálně 24H předem v provozní době letiště. / is provided for regular and irregular flights listed in the aerodrome flight schedule. For other flights CAT 5-7 is provided on request only, send minimally 24H in advance during AD operational hours
2	Vyprošťovací zařízení Rescue equipment	Hydraulické nůžky LUCAS, rozbrušovací motorová pila, motorová řetězová pila. Hydraulic shears LUCAS, abrasive saw, power chainsaw.
3	Možnosti odstranění nezpůsobilých letadel Capability for removal of disabled aircraft	K dispozici na vyžádání u provozovatele letiště po předchozím schválení provozního ředitele / Available on request at AD operator upon prior approval from Operations Director ☎ +420 353 360 610. Vyprošťování letadel do velikosti / Aircraft rescue up to A321.
4	Poznámky Remarks	Odstraňování nezpůsobilých letadel je zajištěno smluvně prostřednictvím LKPR. Disabled aircraft removal is ensured contractually by LKPR.



6	Letová dokumentace Používaný jazyk(y) Flight documentation Language(s) used	Viz řádek / See line 5 Anglický, český / English, Czech (viz / see GEN 3.5.4).
7	Mapy a další informace k dispozici pro briefing nebo konzultaci Charts and other information available for briefing or consultation	Všechny standardní W/T, SW mapy, mapy relativní vlhkosti a produkty z WAFS, dále mapy W/T 2000 ft a W/T 3000 ft, SWL mapa, OPMET data. All standard WAFS charts (W/T, SW, Relative humidity) and products, plus W/T 2000 ft, W/T 3000 ft, and SWL chart, OPMET data.
8	Pomocné vybavení k dispozici pro poskytování informací Supplementary equipment available for providing information	NIL
9	Stanoviště ATS kterým jsou informace poskytovány ATS units provided with information	ACC PRAHA, TWR
10	Doplňující informace (omezení služby atd.) Additional information (limitation of service, etc.)	Karlovy Vary ☎ +420 353 331 104 PRAHA ☎ +420 220 372 140, ☎ +420 220 372 141, ☎ +420 220 372 143, ☎ +420 220 372 144

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

Označení Designations RWY NR	Zeměpisný a magnetický směr TRUE & MAG BRG	Rozměry RWY Dimensions of RWY (m)	Únosnost (PCN) a povrch RWY a SWY Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	Zeměpisné souřadnice THR Zvlnění geoidu THR coordinates Geoid undulation	HR ELEV a nejvyšší ELEV TDZ RWY pro přesné přiblížení THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APP RWY
1	2	3	4	5	6
29	293° GEO 288° MAG	2150 x 30	PCN 54/F/A/X/T asfalto-beton / asphaltic- concrete	50 11 57,326 N 012 55 44,304 E 151,1 ft / 46,1 m	THR 1984,9 ft / 605,0 m TDZ 1988 ft / 606,1 m
11	113° GEO 108° MAG			50 12 22,846 N 012 54 11,057 E 150,9 ft / 46,0 m	THR 1987,7 ft / 605,8 m
30	293° GEO 288° MAG	800 x 18 (RWY 12/30 leží uvnitř pásu RWY 11/29. / RWY 12/30 is located inside of the strip RWY 11/29.)	5600 kg (0,7 MPa) tráva / grass	50 12 06,845 N 012 55 12,759 E 152,3 ft / 46,4 m	THR 1982,2 ft / 604,2 m
12	113° GEO 108° MAG			50 12 17,012 N 012 54 35,531 E 152,3 ft / 46,4 m	THR 1969,3 ft / 600,2 m

Označení Designations RWY NR	Sklon RWY-SWY Slope of RWY-SWY	Rozměry SWY dimensions (m)	Rozměry CWY dimensions (m)	Rozměry vzletového a přistávacího pásu Strip dimensions (m)	Rozměry RESA RESA dimensions (m)	Prostor bez překážek OFZ	Poznámky Remarks
	7	8	9	10	11	12	13
29	+0,32% / -0,56% / -0,27% / +1,13% / -1,21% 310 m / 500 m / 805 m / 415 m / 120 m	NIL	140 x 178	2270 x 178	100 x 60	NIL	
11	+1,21% / -1,13% / +0,27% / +0,56% / -0,32% 120 m / 415 m / 805 m / 500 m / 310 m	NIL	200 x 178	2270 x 178	240 x 60	NIL	THR posunut o 140 m. THR shifted by 140 m.

LKKV AD 2.13 VYHLÁŠENÉ DÉLKY
LKKV AD 2.13 DECLARED DISTANCES

Označení RWY RWY Designator	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5	6
29	2010	2150	2010	2010	NIL
11	2150	2350	2150	2010	NIL
30	800	800	800	800	NIL
12	800	800	800	800	NIL

2.13.1 VZLET Z KŘIŽOVATKY
2.13.1 INTERSECTION TAKE-OFF

Označení RWY RWY Designator	Od From	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5	6
11	TWY D	1958	2158	1958	NIL
	TWY C	1521	1721	1521	NIL
	TWY B	1284	1484	1284	NIL
29	TWY A	1824	1964	1824	NIL
	TWY B	749	889	749	NIL



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

Označení RWY RWY Designator	APCHLGT typ / type LEN INTST	THR LGT barva / colour WBAR	VASIS (MEHT) PAPI	TDZ LGT LEN	RCLL LEN rozestupy / spacing barva / colour INTST	REDL LEN rozestupy / spacing barva / colour INTST	RENL barva / colour WBAR	SWY LGT LEN (m) barva / colour	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
29	PALS CAT I 900 m LIH	VRB zelená / green LIH	PAPI vlevo / left 3° MEHT 55,51 ft / 16,92 m	NIL	NIL	2010 m / 60 m bílá / white VRB, LIH LAST 460 m YCZ	červená / red	140 m žlutá / yellow	600 m záblesková návěstidla / discharge lights
11	SALS 300 m LIH	VRB zelená / green LIH poznávací záblesková světla bílá / flashing identification lights white	PAPI vlevo / left 3° MEHT 40,19 ft / 12,25 m	NIL	NIL	2010 m / 60 m bílá / white VRB, LIH LAST 600 m YCZ	červená / red	NIL	NIL

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

1	Umístění a charakteristika ABN/IBN Provozní doba ABN/IBN location, characteristics Hours of operation	NIL
2	Umístění a osvětlení LDI Umístění a osvětlení anemometru LDI location and lighting Anemometer location and lighting	LDI NIL Pouze WDI umístěný u bodu dotyku (viz ICAO mapa LKKV AD 2-19), osvětlen. Only WDI situated by touchdown point (see ICAO Chart LKKV AD 2-19), lighted.
3	Pojezdová postranní návěstidla a pojezdové osové řady a dorazy (pokud existují) TWY edge lights, centre line lights and stop bars (if any)	Pouze postranní návěstidla pojezdových drah TWY B, D, E. Edge lights of TWYs B, D, E only.
4	Náhradní zdroj elektrické energie/ doba potřebná na přepnutí Secondary power supply/ switch-over time	Nezávislé přívozy 22 kV s automatickým přepínáním, přepínací čas do 15 s. UPS zdroje pro zařízení I kategorie RWY 29. UPS pro stanoviště ATS. Secondary power supply 22 kV with the automatic switch-over, switch-over time 15 s. UPS for RWY 29 Category I facilities. UPS for ATS unit.
5	Poznámky Remarks	NIL

LKKV AD 2.16 PŘÍSTÁVACÍ PLOCHA PRO VRTULNÍKY
LKKV AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA

1	Zeměpisné souřadnice TLOF nebo THR FATO Coordinates TLOF or THR of FATO	NIL
2	Nadmořská výška TLOF a/nebo FATO (ft/m) TLOF and / or FATO elevation (ft/m)	NIL
3	Rozměry TLOF a FATO, povrch, únosnost, značení TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	NIL
4	Zeměpisný a magnetický směr FATO True and MAG BRG of FATO	NIL
5	Použitelné vyhlášené délky Declared distance available	NIL
6	Světelný systém pro APCH a FATO APP and FATO lighting	NIL
7	Poznámky Remarks	NIL



LKKV AD 2.17 VZDUŠNÝ PROSTOR LETOVÝCH PROVOZNÍCH SLUŽEB

LKKV AD 2.17 ATS AIRSPACE

1	Označení a vodorovné hranice Designation and lateral limits	CTR Karlovy Vary 50 19 18,00 N 012 43 29,00 E - 50 11 52,37 N 013 10 37,24 E - 50 06 11,71 N 013 06 49,26 E - 50 07 44,98 N 013 01 10,78 E - CWA o poloměru / with radius 6 NM se středem v / centred at ARP AD LKKV (501211N 0125454E) - 50 12 01,21 N 012 45 33,90 E - 50 13 36,29 N 012 39 43,54 E - 50 19 18,00 N 012 43 29,00 E
2	Vertikální hranice Vertical limits	3500 ft AMSL / GND
3	Klasifikace vzdušného prostoru Airspace classification	D
4	Volací znak stanoviště ATS Jazyk(y) ATS unit call sign Language(s)	VARY VĚŽ / VARY TOWER CZ, EN
5	Převodní výška Transition altitude	5000 ft AMSL
6	Poznámky Remarks	Mimo provozní dobu TWR Karlovy Vary se CTR a TMA Karlovy Vary neuplatňuje, klasifikace vzdušného prostoru se mění na třídu E a G. Informace o statusu TWR Karlovy Vary jsou vysílány ATIS (127.640) v anglickém jazyce. Informace ATIS lze získat také na ☎+420 353 239 798. Bez informace o statusu poskytování ATC je nutné považovat CTR a TMA Karlovy Vary za aktivní. Outside operational hours of TWR Karlovy Vary the CTR and TMA Karlovy Vary is not applied and the airspace classification is changing to class E and G. Information about status of TWR Karlovy Vary is broadcasted by ATIS (127.640) in English language. ATIS information can be obtained also on ☎+420 353 239 798. Without information about ATC provision status CTR and TMA Karlovy Vary shall be considered as active.

LKKV AD 2.18 SPOJOVACÍ ZAŘÍZENÍ LETOVÝCH PROVOZNÍCH SLUŽEB

LKKV AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES

Označení služby Service designation	Volací značka Callsign	FREQ	Provozní doba Hours of operation	Poznámky Remarks
1	2	3	6	7
APP	PRAHA RADAR	118.650 MHz	H24	SSR k dispozici / AVBL.
		121.500 MHz	H24	Tísňový kmitočet / Emergency FREQ.
		124.050 MHz		Náhradní kmitočet / Supplementary FREQ.
TWR	VARY VĚŽ / VARY TOWER	121.230	Jako správa AD.	VDF k dispozici / AVBL. SSR k dispozici / AVBL.
		121.500 MHz	As AD Administration.	Poznámka / Note: viz / see 2.22.4.5 Tísňový kmitočet / Emergency FREQ.
ATIS	KARLOVY VARY ATIS	127.640	H24*	Vysílání v anglickém jazyce / Broadcast in English language. Informace ATIS lze získat i na / ATIS information can be obtained also on ☎+420 353 239 798. * Mimo provozní dobu TWR Karlovy Vary se vysílají pouze informace o statusu poskytování ATC a hlášení METAR/SPECI / Outside OPR HR TWR Karlovy Vary the information about ATC provision status and METAR/SPECI report is included. Viz také / see also LKKV AD 2.17.

LKKV AD 2.19 RADIONAVIGAČNÍ A PŘÍSTÁVACÍ ZAŘÍZENÍ

LKKV AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS

Druh zařízení, CAT ILS (VOR/ILS VAR) Type of aid, CAT of ILS (VOR/ILS VAR)	ID	FREQ	Provozní doba Hours of operation	Zeměpisné souřadnice místa vysílací antény Position of transmitting antenna coordinates	Nadmořská výška vysílací antény DME Elevation of DME transmitting antenna	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5	6	7
DME 29	KVY	111.550 MHz (CH 52Y)	H24	501204.39N 0125533.43E	2038 ft	Dosah / Range 25 NM
LOC 29 (CAT I/C/2) (MAG: 5°E/2024)	KVY	111.550 MHz	H24	501225.37N 0125401.80E	-	LOC Course 288° MAG LOC pokrytí / coverage: 18 NM v rozmezí / in scope ± 10° 10 NM v rozmezí / in scope ± 35°
GP 29	-	332.750 MHz	H24	501204.39N 0125533.43E	-	GP 3° ILS RDH 54,1 ft
MM 29	tečka, čárka dot, dash	75 MHz	H24	501144.77N 0125629.89E	-	0,53 NM k / to THR RWY 29



Druh zařízení, CAT ILS (VOR/ILS VAR) Type of aid, CAT of ILS (VOR/ILS VAR)	ID	FREQ	Provozní doba Hours of operation	Zeměpisné souřadnice místa vysílací antény Position of transmitting antenna coordinates	Nadmořská výška vysílací antény DME Elevation of DME transmitting antenna	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5	6	7
L (MAG: 5°E/2024)	L (VRATA)	365 kHz	H24	501144.84N 0125630.07E	-	0,53 NM k / to THR RWY 29 Dosah / Range: 25 NM
VDF	-	Viz tabulka / see table 2.18.	H0	501150.47N 0125519.22E	-	

LKKV AD 2.20 PRAVIDLA PRO MÍSTNÍ PROVOZ

2.20.1 Piloti letadel o MTOM nad 5700 kg ve dne a všech letadel v noci jsou povinni využít pro vzlet celou délku RWY 11/29 použitelnou pro rozjezd (TORA).

Otáčení letadel kódového písmene C na RWY 11/29 není žádoucí z důvodu extrémního namáhání asfaltového povrchu v místě vnitřního hlavního podvozku.

Z tohoto důvodu je vyžadováno dodržování standardních postupů pro otáčení letadel, tj. použití obratiště RWY 29 a/nebo TWY D a TWY E, v maximální možné míře.

2.20.2 V prostoru 1,5 km vlevo od osy RWY 29 a 7 km před THR RWY 29 se provádí těžba hornin spojená s odstělem.

2.20.3 Pohyby a rozmístování letadel na odbavovací stání na odbavovacích plochách APN M a APN E řídí řídicí odbavovací plochy. Na stání na APN W a APN S zajišťují velitel letadla sám, služba řídicího odbavovací plochy se na APN W a APN S poskytuje pouze na vyžádání.

Každé letadlo, které vjíždí na APN M nebo APN E, smí na přidělené odbavovací stání vstoupit pouze za asistence řídicího odbavovací plochy. Letištní řídicí věž (TWR) informuje posádku o přiděleném stání, na základě informace od řídicího odbavovací plochy. TWR zajišťuje pohyb letadla po provozní ploše až na hranici odbavovacího stání, kde odpovědnost za pohyb letounu přebírá řídicí odbavovací plochy. Řídicí odbavovací plochy zajišťuje bezpečné navedení letadel na přidělené stání. V případě zaneprázdnění řídicího odbavovací plochy nechá TWR letadlo pojíždějí na APN M nebo APN E vyčkávat tak, aby co nejméně bránilo ostatnímu letištnímu provozu.

Při pojíždění na příslušnou odbavovací plochu očekávejte předání mezi TWR a řídicí odbavovací plochy na hranici mezi pojezdovou dráhou a stáním letadla – viz mapa LKKV AD 2-21.

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

2.20.5 Posádky letadel jsou povinny setrvat u letadla do příjezdu vozidla provozovatele letiště. Z bezpečnostních důvodů je zakázáno se pohybovat po odbavovacích plochách bez souhlasu provozovatele letiště.

2.20.6 Kompletní odbavení letů zajišťuje společnost Letiště Karlovy Vary s.r.o..

2.20.7 Provozovatelé letadel jsou povinni písemně žádat provozovatele letiště o změnu provozní doby letiště pro sérii letů (t. j. pravidelně se opakujících letů), která bude uskutečněna mimo původně vy publikovanou provozní dobu letiště, 30 dní předem, nejpozději do 15. dne měsíce před měsícem konání prvního letu a pro jednotlivé lety 24 hodin předem.

Ref AIP AD 2 LKKV AD 2.3.

2.20.8 Kromě ustanovení v části **GEN 4.3.1.2** je vyžadován následující postup pro denní a noční výcvikové VFR lety mimo publikovanou provozní dobu (se službou TWR/APP nebo Poskytováním informací známému provozu):

- Žádost o tyto lety je nutno podat písemně provozovateli letiště v pracovní den minimálně 24 hodin předem.
- Žádost musí obsahovat:

LKKV AD 2.20 LOCAL TRAFFIC REGULATIONS

2.20.1 Pilots of aircraft with MTOW over 5700 kg in the daytime and all aircraft at night shall use all the take-off run available (TORA) distance of RWY 11/29 for take-off.

Turning around of the aircraft with code letter C on RWY 11/29 is not eligible due to extreme stress on the asphalt pavement in the area around the inner main landing gear.

Hence, the adherence to standard procedures for turning around, i.e. use of RWY 29 turn pad and / or TWY D and TWY E, is requested as far as possible.

2.20.2 Rock mining (quarry) connected with blasting is carried out in the area 1.5 km left of RWY 29 centre line and 7 km in front of THR RWY 29.

2.20.3 The movements and positioning of aircraft on the stands on the APN M and APN E are controlled by the marshaller. On the stands on APN W and APN S, the pilot-in-command maneuvers independently. On APN W and APN S marshaller's services are provided only upon request.

Any aircraft entering APN M or APN E may approach its assigned stand only under the guidance of the marshaller. The aerodrome control tower (TWR) informs the crew of the assigned stand based on information from the marshaller. TWR manages the movement of the aircraft across the movement area up to the boundary of the stand area, where responsibility for the aircraft's movement is then taken over by the marshaller. The marshaller ensures the safe guidance of aircraft to their assigned stands. In case the marshaller is not available, TWR will have the aircraft taxiing to APN M or APN E hold a position so that minimally obstructs other airport operations.

When taxiing to the appropriate apron, expect a handover between the TWR and the marshaller at the boundary between the taxiway and the aircraft stand - see LKKV chart AD 2-21.

2.20.4 Taxi clearance issued by TWR does not relieve the pilot of the duty to follow the instructions of the marshaller. If the pilot begins or continues taxiing without guidance from the marshaller, he/she is solely responsible for avoiding collisions with other aircraft, vehicles, persons, or objects on the apron.

2.20.5 Aircraft crews are required to remain with the aircraft until the arrival of an airport operator vehicle. For safety reasons, it is prohibited to move around the aprons without the consent of the airport operator.

2.20.6 Complete handling services of flights are provided by company Airport Karlovy Vary.

2.20.7 Aircraft operators are obliged to present a written request for a change in AD operational hours for a series of flights (regularly repeated flights), which will be performed outside of the published aerodrome operational hours, 30 days in advance, not later than the 15th day of the month preceding the month when the first flight of the series is executed. For single flights 24 hours in advance.

Ref AD 2 LKKV AD 2.3.

2.20.8 In addition to the provision in **GEN 4.3.1.2** the following procedure is required for day and night training VFR flights out of the published operational hours (with TWR / APP service or the unit providing information to known traffic):

- A request for these flights shall be submitted in a writing to AD operator in working day at least 24 hours in advance.
- The request shall include:



2.22.1.5 Během dočasného přerušení se letadlům zakazuje vstup do CTR Karlovy Vary až do obnovení poskytování ATS, vyčkávání se provádí mimo CTR Karlovy Vary. Podrobné informace o předpokládané délce přerušení poskytování ATS lze získat za letu na Praha Information (126,100 MHz), Praha Radar (118.650 MHz) nebo na AD LKKV (pracovišti odbavení letů).

2.22.1.5 During the temporary suspension of ATS provision, all aircraft shall avoid entering CTR Karlovy Vary and wait outside the CTR Karlovy Vary for reopening of ATS provision. For detailed information about duration of the ATS provision suspension, inflight aircraft may contact Praha Information (126,100 MHz, Praha Radar (118.650 MHz) and aircraft positioned on AD may contact the handling office.

2.22.2 POSTUPY PRO IFR LETY

2.22.2 PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS

2.22.2.1 Vyčkávání

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

2.22.2.1 Holding

2.22.2.1.1 Holding procedures are shown on Instrument Approach Charts - 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 mapě STAR. Postupy pro počáteční, střední, konečné a nezdařené přiblížení, t.j. od bodu IAF jsou zobrazeny na mapě přiblížení podle přístrojů (IAC) - ICAO.

2.22.2.2 Approaches

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

2.22.2.2.2 Je-li letadlu povoleno službami řízení letového provozu klesat na IAF BALTU do FL 60, provede velitel letadla přímé přiblížení od IAF BALTU. V opačném případě mu bude přidělena STAR BALTU 2P na IAF DONAD.

2.22.2.2.2 If the aircraft is cleared by ATS, descend to IAF BALTU to FL 60, the pilot-in-command will perform a straight-in approach from IAF BALTU. In the opposite case he / she will be assigned to STAR BALTU 2P to IAF DONAD.

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

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

Poznámka: Dostupnost signálu DME/DME není zaručena.

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

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 využitím přehledových systémů, za účelem vyloučení navigačních chyb.

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

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

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

2.22.2.3 Přiblížení okruhem

Výšky OCA pro RWY 11/29 - viz mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO.

2.22.2.3 Visual manoeuvring (circling)

OCA for RWY 11/29 - see Instrument Approach Charts - ICAO.

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

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

RWY 11 - pravý okruh

RWY 11 - right circling

RWY 29 - levý okruh.

RWY 29 - left circling.

2.22.2.4 Odlety

2.22.2.4 Departures

2.22.2.4.1 Řídicí letového provozu nevydá povolení k odletu z RWY 29, pokud meteorologické podmínky neumožní jednoznačnou identifikaci překážky Vítkův vrch, 2214 ft / 675 m AMSL, 500 m za odletovým koncem dráhy 29 vlevo.

2.22.2.4.1 Air traffic controller will not clear an aircraft for take off from RWY 29 if the meteorological conditions do not allow a clear identification of the obstacle Vítkův vrch, 2214 ft / 675 m AMSL, 500 m behind RWY 29 end on the left.

(Ref. AD 2 - LKKV - RNAV SID RWY 29, Close in obstacle)

(Ref. AD 2 - LKKV - RNAV SID RWY 29, Close in obstacle)

2.22.2.4.2 Postupy pro odlet jsou popsány na následujících stranách a zobrazeny na mapách SID.

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

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

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

Poznámka: Dostupnost signálu DME/DME není zaručena.

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

2.22.2.4.4 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.

2.22.2.4.4 Aircraft which are 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.

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

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



2.22.2.4.6 Piloti odlétávajících letadel musí po vzletu zůstat na kmitočtu TWR Karlovy Vary až do obdržení instrukce k přechodu na příslušný kmitočet stanoviště odpovědného za odlétávající letadla. Tato instrukce obsahuje pouze volací znak stanoviště (PRAHA RADAR). Příslušný kmitočet je součástí postupů pro odlet publikovaných v mapách (SID a OMNIDIRECTIONAL). V případě, kdy je z jakéhokoliv důvodu nutné použít jiný než publikovaný kmitočet, bude příslušný kmitočet oznámen v instrukci TWR k přechodu na spojení. Piloti jsou žádáni, aby po navázání spojení ohlásili:

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

2.22.2.5 Odlety po tratích jiných než SID

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

2.22.2.5.1 Vizualní odlety

Vizualní odlety za účelem vyhnutí se význačné oblačnosti v prostoru po vzletu a počátečního stoupání jsou povoleny pro všechna letadla.

Vizualní odlety za účelem zvýšení kapacity letiště jsou povoleny pro všechna letadla s ohledem na omezení uvedená v **LKKV AD 2.21** Postupy pro omezení hluku.

Vizualní odlety jsou povoleny pouze ve dne.

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

K provedení vizualního 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 nadmožské výšky (MSA) nebo do minimální nadmožské 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 nadmožské výšky;
- musí pilot před vzletem s tímto postupem souhlasit;
- letová posádka by s ohledem na charakter vizualní fáze odletového postupu měla zvážit vhodnost použití techniky vzletu s redukováním tahem.

2.22.2.5.2 Všesměrové odlety

Všesměrové odlety za účelem vyhnutí se význačné oblačnosti v prostoru po vzletu a počátečního stoupání jsou povoleny pro všechna letadla.

Všesměrové odlety za účelem zvýšení kapacity letiště jsou povoleny pro všechna letadla s ohledem na omezení uvedená v **LKKV AD 2.21** Postupy pro omezení hluku.

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.

K provedení všesměrového odletu z RWY 11

- může být první zatáčka po vzletu doprava jižně od prodloužené osy RWY zahájena nejdříve po dosažení 3000 ft AMSL;
- může být první zatáčka po vzletu doleva severně od prodloužené osy RWY zahájena nejdříve po dosažení 3300 ft AMSL;
- musí být dodržen minimální gradient stoupání 5% do 3300 ft AMSL;
- musí být po průletu 3300 ft AMSL udržován minimální gradient 3,3% do 5800 ft AMSL;
- je pilot odpovědný za dodržení takto vydaného ATC povolení;
- pilot musí před vzletem s tímto postupem souhlasit;
- letová posádka by s ohledem na předepsané gradienty stoupání měla zvážit vhodnost použití techniky vzletu s redukováním tahem.

2.22.2.4.6 When airborne, pilots of departing aircraft shall remain on frequency of TWR Karlovy Vary until they receive an instruction to transfer communication to relevant frequency of the unit responsible for departing aircraft. This instruction contains unit call sign only (PRAHA RADAR). The relevant frequency is then a part of charted departure procedures (SID and OMNIDIRECTIONAL). In case it is necessary, for any reason, to use frequency other than the published one, the relevant frequency will be thereafter included in frequency change instruction obtained from TWR. After establishing contact, pilots are requested to report:

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

2.22.2.5 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.

2.22.2.5.1 Visual departures

Visual departures for the purpose of adverse weather avoidance during take-off and initial climb-out are allowed for all aircraft.

Visual departures for the purpose of airport capacity are allowed for all aircraft in respect of restrictions stated in **LKKV AD 2.21** Noise abatement procedures.

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 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.

2.22.2.5.2 Omnidirectional departures

Omnidirectional departures for the purpose of adverse weather avoidance during take-off and initial climb-out are allowed for all aircraft.

Omnidirectional departures for the purpose of airport capacity are allowed for all aircraft in respect of restrictions stated in **LKKV AD 2.21** Noise abatement procedures.

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.

To execute an omnidirectional departure from RWY 11

- the first turn after take-off to the right to south of RWY centre line can be executed after reaching 3000 ft AMSL as the earliest;
- the first turn after take-off to the left to north of RWY centre line can be executed after reaching 3300 ft AMSL as the earliest;
- a minimum climb gradient of 5% shall be maintained until 3300 ft AMSL;
- after passing 3300 ft AMSL a minimum climb gradient of 3.3% shall be maintained until 5800 ft AMSL;
- the pilot shall be responsible for adherence to such obtained ATC clearance;
- the pilot, prior to take-off, agree to execute this procedure;
- with regard to the projected climb gradient of an omnidirectional departure procedure, the flight crew should consider the suitability of the use of reduced take-off technique.



K provedení všesměrového odletu z RWY 29

- může být první zatáčka po vzletu doleva jižně od prodloužené osy RWY zahájena nejdříve po dosažení 3000 ft AMSL;
- může být první zatáčka po vzletu doprava severně od prodloužené osy RWY zahájena nejdříve po dosažení 3300 ft AMSL;
- musí být dodržen minimální gradient stoupání 5% do 3300 ft AMSL;
- musí být po průletu 3300 ft AMSL udržován minimální gradient 3,3% do 5800 ft AMSL;
- je pilot odpovědný za dodržení takto vydaného ATC povolení;
- pilot musí před vzletem s tímto postupem souhlasit;
- letová posádka by s ohledem na předepsané gradienty stoupání měla zvážit vhodnost použití techniky vzletu s redukováným tahem.

To execute an omnidirectional departure from RWY 29

- the first turn after take-off to the left to south of RWY centre line can be executed after reaching 3000 ft AMSL as the earliest;
- the first turn after take-off to the right to north of RWY centre line can be executed after reaching 3300 ft AMSL as the earliest;
- a minimum climb gradient of 5% shall be maintained until 3300 ft AMSL;
- after passing 3300 ft AMSL a minimum climb gradient of 3.3% shall be maintained until 5800 ft AMSL;
- the pilot shall be responsible for adherence to such obtained ATC clearance;
- the pilot, prior to take-off, agree to execute this procedure;
- with regard to the projected climb gradient of an omnidirectional departure procedure, the flight crew should consider the suitability of the use of reduced take-off technique.

2.22.3 PŘEHLEDOVÉ SLUŽBY ATS A POSTUPY

2.22.3.1 V CTR, TMA Karlovy Vary a přilehlé části CTA 2 PRAHA jsou poskytovány přehledové služby ATS pouze letadlům vybaveným odpovídačem SSR. Radarová přiblížení se neprovádějí.

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

2.22.3.3 Přehledové systémy ATS

SSR, WAM využity jakožto zdroje přehledové informace.

2.22.3.4 V TMA a CTR Karlovy Vary je přehledové krytí zajištěno v a nad minimálními nadmořskými výškami pro poskytování přehledových služeb ATC, viz mapa **LKKV AD 2-43**.

2.22.3 ATS SURVEILLANCE SERVICES AND PROCEDURES

2.22.3.1 In CTR, TMA Karlovy Vary and adjacent part of CTA 2 PRAHA the ATS surveillance services are provided for SSR transponder equipped aircraft only. Radar approaches are not conducted.

2.22.3.2 A reduced ATS surveillance systems separation minimum 3 NM is applied to a distance of 32 NM DME KVV and within FIR PRAHA only.

2.22.3.3 ATS Surveillance systems

SSR, WAM used as the surveillance information sources.

2.22.3.4 In the TMA and CTR Karlovy Vary the surveillance coverage is ensured at and above of the ATC surveillance minimum altitudes, see chart **LKKV AD 2-43**.

2.22.4 POSTUPY PRO VFR LETY**2.22.4.1 Přílety**

2.22.4.1.1 Piloti letadel letících podle VFR v hladinách do 3500 ft AMSL včetně, musí nejméně 3 minuty před vstupem do CTR navázat spojení na kmitočtu VARY TWR 121.230, nastavit kód A2000 podle ENR 1.6.2.4.5, jsou-li vybaveny odpovídači SSR a pokud předtím nedostali od stanoviště ATS pokyn k nastavení diskrétního kódu, a předat údaje o letu podle **ENR 1.2.1.10**.

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 Piloti letadel letících podle VFR v hladinách nad 3500 ft AMSL, musí nejméně 3 minuty před vstupem do TMA navázat spojení na kmitočtu PRAHA RADAR 118.650 MHz, nastavit kód A2000 na odpovídači SSR podle ENR 1.6.2.4.5, pokud předtím nedostali od stanoviště ATS pokyn k nastavení diskrétního kódu, a předat údaje o letu podle **ENR 1.2.1.10**.

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.

2.22.4.1.3 Piloti letadel přilétávajících na LKKV musí dodržet posloupnost bodů znázorněných na Mapě příletů a odletů za VFR na hladině ne vyšší než 3500 ft AMSL, pokud neobdrželi jiné instrukce od ATC. Pokud pilot nezíská povolení k pokračování na přiblížení k letišti, musí zahájit vyčkávání:

- Severně od bodu ALFA
- Jižně od bodu BRAVO

až do obdržení dalších instrukcí od ATC.

Poznámka: v závislosti na provozních podmínkách mohou piloti obdržet instrukce od ATC, aby pokračovali od vstupního bodu co nejkratší trasou přímo na zařazení se do příslušné polohy na letištnímu okruhu oznámeného ATC.

2.22.4 PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS**2.22.4.1 Arrivals**

2.22.4.1.1 Pilots of aircraft flying under VFR at levels up to and including 3500 ft AMSL, shall establish radio contact with VARY TWR on 121.230 at least 3 minutes before entering CTR, select the code A2000 according to ENR 1.6.2.4.5, when equipped with operational SSR transponder and unless have been instructed to set a discrete code by an ATS unit, and pass information about the flight according to **ENR 1.2.1.10**.

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 of aircraft flying under VFR at levels above 3500 ft AMSL, shall establish radio contact with PRAHA RADAR on 118.650 MHz at least 3 minutes before entering TMA, select the SSR code A2000 according to ENR 1.6.2.4.5, unless have been instructed to set a discrete code by an ATS unit, and pass information about the flight according to **ENR 1.2.1.10**.

The pilot notifies the ATC unit, 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.

2.22.4.1.3 The pilot is expected on arrivals to follow waypoint sequence shown on VFR Arrivals and Departures Chart at a maximum altitude of 3500 ft AMSL unless otherwise instructed by ATC. If no other ATC instructions are received prior passing respective holding point, commence holding:

- North of point ALFA
- South of point BRAVO

until further ATC instructions.

Note: depending on the traffic conditions, pilots can be instructed by ATC to proceed by the most direct route from an entry point to aerodrome traffic circuit to join at any position according the ATC instruction.

2.22.4.2 Odlety

2.22.4.2.1 Piloti odlétávajících letadel VFR musí nastavit kód A2000 na odpovídači podle ENR 1.6.2.4.5, je-li letadlo vybaveno provozuschopným odpovídačem SSR a navázat spojení na kmitočtu VARY TWR 121.230 za účelem předání údajů o letu podle **ENR 1.2.1.10** a obdržení letového povolení.

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.

2.22.4.2.2 Při pojiždění na RWY 12/30 musí pilot zastavit na vyznačených vyčkávacích místech a vyžádat si povolení ke křížování RWY 11/29.

2.22.4.2.3 Při pojiždění z RWY 12/30 na stojánku si musí pilot před křížováním RWY 11/29 vyžádat povolení.

2.22.4.2.4 Piloti po vzletu musí pokračovat na výstupní bod z CTR co nejkratší trati na hladině letu ne výše než 3500 ft AMSL, pokud neobdrželi jiné instrukce od ATC.

2.22.4.3 VFR vstupní a výstupní body do/z CTR Karlovy Vary jsou znázorněny na Mapě přeletů a odletů za VFR.

2.22.4.2 Departures

2.22.4.2.1 Pilots of departing VFR aircraft shall 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 with VARY TWR 121.230 to pass information about flight according to **ENR 1.2.1.10** and obtain ATC clearance..

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.

2.22.4.2.2 When taxiing to RWY 12/30 the pilot has to stop on marked holding positions and request clearance for crossing RWY 11 / 29.

2.22.4.2.3 When taxiing from RWY 12/30 to the apron the pilot has to request clearance before crossing RWY 11/29.

2.22.4.2.4 After take-off, pilots shall proceed to exit points at a maximum altitude of 3500 ft AMSL by the most direct route unless otherwise instructed by ATC.

2.22.4.3 VFR entry and exit points to / from CTR Karlovy Vary are shown on VFR Arrivals and Departures Chart.

VFR vstupní/výstupní body do/z CTR a vyčkávací body / VFR entry/exit significant points to/from CTR and holding points:

Označení / Designation	Poloha / Location	Souřadnice / Coordinates	
NOVEMBER	Rybník / Pond Velká Nejsa	50 16 54 N 012 56 19 E	vstupní / výstupní / entry / exit
ECHO	Žlutice (hráz přehrady / reservoir dam)	50 05 03 N 013 07 36 E	vstupní / výstupní / entry / exit
SIERRA	Bečov	50 05 02 N 012 50 24 E	vstupní / výstupní / entry / exit
WHISKY	Loket	50 11 22 N 012 45 29 E	vstupní / výstupní / entry / exit
ALFA	Parkoviště u hotelu Hubertus / Parking lot at Hotel Hubertus	50 14 16 N 012 55 44 E	vyčkávací / holding
BRAVO	Stanovice (severní břeh přehrady / north bank of the dam)	50 10 15 N 012 53 30 E	vyčkávací / holding

2.22.4.4 Je žádoucí, aby letadla letící po okruhu nepřelétávala, je-li to proveditelné, obydlená území obcí Olšová Vrata, Kolová a Pila, a dle možností daných výkonnostními charakteristikami letadla, sledovala letištní okruhy znázorněné v AD 2-LKKV-VFRC, a to v souladu s instrukcemi TWR Karlovy Vary.

2.22.4.5 Letové posádky letů VFR jsou žádány, aby před vstupem do prostorů CTR/TMA Karlovy Vary mimo publikovanou provozní dobou stanovišť ATS Karlovy Vary voláním kmitočtu VARY VĚŽ 121.230 ověřily aktivaci těchto prostorů. Postup je odůvodněn možnou změnou provozní doby letiště a služeb ATS, kdy z časových důvodů již není možné vydat příslušný NOTAM.

2.22.4.4 It is desirable that aircraft flying along the traffic circuit do not overfly the populated areas of villages Olšová Vrata, Kolová and Pila if practicable, and follow aerodrome traffic circuits according ATC instructions depicted on AD 2-LKKV-VFRC whenever the aircraft performance enables it.

2.22.4.5 Crew of VFR flights are required to call VARY TWR on 121.230 before entering CTR/TMA Karlovy Vary outside the operational hours of the KARLOVY VARY ATS units to verify the activation of these areas. This is because there may be a change to aerodrome / ATS operational hours at a short notice when due to time constraints an appropriate NOTAM could not be issued.

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 11 a RWY 29.

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, odlétající/uvolňující provoz C172, RWY 29 přistání/vzlet povolen, vítr 230 stupňů 6 uzlů".

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 11 and RWY 29.

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 of phraseology: "OKXXX, departing / vacating traffic C172, RWY 29 cleared to land / cleared for take-off, wind 230 degrees, 6 knots"



- 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 křižovek a/nebo prahu dráhy.

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

Přistávající letadla:

- 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 poježdění zpět po dráze; nebo
- b) provedlo vzlet a minulo bod nejméně 600 m od prahu RWY

Odlétávající letadla:

- 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.

Poznámka: Postupy pro snížení minima rozstupu u následujícího letadla kategorie 2 nebo 3 se neaplikují.

- 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 and / or runway threshold as a suitable landmarks for determination of the safe distance between preceding and succeeding aircraft.

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

Landing aircraft:

- succeeding landing Category 1 aircraft may cross the runway threshold when the preceding aircraft is a Category 1 aircraft or Category 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.

Departing aircraft:

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

Note: Reduced runway separation minima are not applied to succeeding aircraft category 2 and 3.

2.22.6 SEZNAM TRAŤOVÝCH BODŮ

2.22.6 WAYPOINT LIST

Seznam traťových bodů / Waypoint list	
Název / Designation	Souřadnice / Coordinates
KV110	501655.30N 0125327.59E
KV111	502117.57N 0123721.03E
KV112	500651.26N 0125038.07E
KV113	501018.28N 0123757.20E
KV114	501214.76N 0123046.22E
KV116	501026.78N 0130114.35E
KV118	500511.68N 0125711.32E
KV119	502110.33N 0125920.67E
KV123	500833.88N 0132607.96E
KV291	500155.29N 0131035.25E
KV292	500656.23N 0131356.91E
KV293	501955.70N 0130033.36E
KV294	502037.67N 0132134.18E
KV296	501334.82N 0124947.45E
KV297	501555.15N 0124111.24E
KV298	502011.15N 0124542.80E
KV299	500808.00N 0124801.50E

2.22.7 Všesměrové odlety

2.22.7 Omnidirectional departures

RWY	Textový popis / Textual description	Poznámky / Remarks
1	2	3
RWY 11	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead. Minimální výška pro zatáčku / Minimum turn altitude 3000 ft AMSL. Zatáčky doleva severně od prodloužené osy dráhy nesmí být prováděny pod / No turns left north of RWY center line below 3300 ft AMSL.	MNM ASC 5% do / to 3300 ft.
RWY 29	Stoupat ve směru vzletu / Climb straight ahead. Minimální výška pro zatáčku / Minimum turn altitude 3000 ft AMSL. Zatáčky doprava severně od prodloužené osy dráhy nesmí být prováděny pod / No turns right north of RWY center line below 3300 ft AMSL.	MNM ASC 5% do / to 3300 ft. Z hlukových důvodů nesmí letadla kategorie C a D točit doprava severně od prodloužené osy dráhy dříve než po minutě 4,0 NM DME KVVY. Due to noise abatement procedures, aircraft category C and D are not allowed to turn right north of RWY center line sooner than after passing 4.0 NM DME KVVY.



LKKV AD 2.23 DOPLŇUJÍCÍ INFORMACE

LKKV AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

2.23.1 VÝSKYT PTACTVA NA/V BLÍZKOSTI LETIŠTĚ

2.23.1.1 Výskyt ptactva není uváděn. Intenzita výskytu nepředstavuje ohrožení letového provozu.

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

2.23.1 BIRD CONCENTRATIONS ON / IN THE VICINITY OF THE AIRPORT

2.23.1.1 Bird concentration does not present hazard to air traffic and therefore bird concentration is not reported.

2.23.1.2 Localities with the greatest hazard from the bird movements are indicated in **AD 2-41** Bird Concentrations.

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	Typ odchylky Deviation type	Platnost Validity
CS ADR-DSN.B.060 Podélné sklony na RWY Longitudinal slopes of runways	Od začátku RWY 11, ve vzdálenosti cca 0-44 m, je podélný sklon +1.88% místo požadovaných 1.5%, nicméně ve vzdálenosti 0-140 je posunutý THR RWY. Longitudinal slope from beginning of RWY 11, at distance 0-44 m, is + 1.88% instead of required 1.5%, nevertheless there is a displaced THR at distance 0-140 m.	Zvláštní podmínka Special Condition	Trvalá Permanent
CS ADR-DSN.B.065 Změny podélného sklonu na RWY Longitudinal slope changes on RWY	Od THR RWY 11 v úseku 0-285 m nedodržen minimální poloměr zakružovacího oblouku při přechodu jednoho podélného sklonu do druhého - poloměr R = 7 422 m, místo požadovaných 15 000 m, překročen stupeň změny -0.4% na 30 m místo požadovaných 0.2%. From THR RWY 11, at distance 0-285 m, a minimum curvature radius between two consecutive slopes has been exceeded (7422 m instead of required 15000 m), rate of change exceeded (-0.4% per 30 m instead of 0.2%).	Zvláštní podmínka Special Condition	Trvalá Permanent
CS ADR-DSN.B.075 Vzdálenost mezi změnami sklonů na RWY Distance between slope changes on runways	Nedodržení vzdálenosti mezi vrcholy tečen dvou následujících zakružovacích oblouků mezi změnami podélných sklonů (649 m, místo 864 m vypočítaných dle GM1 CS ADR-DSN.B.075). Distance between the points of intersection of two successive curves exceeded 649 m instead of 864 m calculated according to GM1 CS ADR-DSN.B.075.	Zvláštní podmínka Special Condition	Trvalá Permanent
CS ADR-DSN.B.080 Příčné sklony na RWY Transverse slopes on runways	Překročení příčných sklonů RWY 11/29: na úseku 0-44 m od začátku RWY 11 1.57-1.73%, 220-285 m 1.53-1.70%, 448-770 m 1.53-1.70% místo požadovaných 1.5%. Transverse slopes exceeded on RWY 11/29: at distance 0-44 m from beginning of RWY 11 1.57-1.73 %, 220-285 m 1.53-1.70 %, 448-770 m 1.53-1.70 % instead of required 1.5 %.	Zvláštní podmínka Special Condition	Trvalá Permanent
CS ADR-DSN.B.160 Šířka pásu RWY Width of runway strip	Šířka pásu RWY 11/29 je 178 m (89 m na každou stranu od osy RWY) místo požadovaných 280 m (140 m na každou stranu od osy RWY). Width of RWY 11/29 strip is 178 m (89 m on each side of RWY centre line) instead of required 280 m (140 m on each side of RWY centre line).	Dokument o schválení odchylky a opatřeních Deviation Acceptance and Action Document	31.12.2024
CS ADR-DSN.B.180 Podélné sklony na pásech RWY Longitudinal slopes on runway strips	Překročeny podélné sklony na některých částech pásu RWY 11/29 od -1.86% do -2.74% a od +1.92 do +2.75% místo požadovaných 1.75%. Překročení -5.93% se nachází v krátkém úseku na konci jižního okraje upravené části pásu ve směru RWY 11. Longitudinal slopes on some parts of RWY 11/29 strip exceeded from -1.86% to -2.74% and from +1.92% to +2.75% instead of required 1.75%. Maximum exceeding of -5.93 % exists on short part at the edge of southern corner of graded part of the strip in RWY 11 direction.	Dokument o schválení odchylky a opatřeních Deviation Acceptance and Action Document	31.12.2024
CS ADR-DSN.B.185 Příčné sklony na pásech RWY Transverse slopes on RWY strips	Překročeny příčné sklony na některých částech pásu RWY 11/29 od -2.57% do -4.24% a od +2.57% do +4.93%, místo požadovaných 2.5%. Transverse slopes on some parts of RWY 11/29 strip exceeded from -2.57% to -4.24% and from +2.57% to + 4.93% instead of required 2.5%.	Dokument o schválení odchylky a opatřeních Deviation Acceptance and Action Document	31.12.2024
CS ADR-DSN.D.260 Min. vzdálenosti pojezdových drah Taxiway minimum separation distance	Vzdálenost mezi osou pojezdové dráhy TWY A a osou RWY 11/29 je 109 m, mezi osou TWY E a osou RWY 11/29 je 89 m místo požadovaných 158 m. The separation distance between centre line of TWY A and centre line of RWY 11/29 is 109 m, between centre line of TWY E and RWY 11/29 is 89 m instead of required 158 m.	Rovnocenná úroveň bezpečnosti Equivalent level of safety	Trvalá Permanent
CS ADR-DSN.D.265 Podélné sklony pojezdových drah Longitudinal slopes on taxiways	Překročeny podélné sklony na některých částech TWY D od -2.03% až do -2.3% a TWY E od -2.58% až do -4.88% a od +2.92% až do +3.21%, místo požadovaných 1.5%. Longitudinal slopes exceeded on some parts of TWY D from -2.03% to -2.3% and TWY E from -2.58% to -4.88% and from +2.92% to +3.21% instead of required 1.5%.	Zvláštní podmínka Special Condition	Trvalá Permanent



Specifikace Specification	Popis odchylky Deviation description	Typ odchylky Deviation type	Platnost Validity
CS ADR-DSN.D.270 Změny podélných sklonů pojezdových drah Longitudinal slope changes on taxiways	Překročen stupeň změny podélných sklonů na některých částech pojezdových drah při přechodu z jednoho sklonu do druhého. TWY A -1.24% až -1.78%, TWY C -2.26%, +1.99% místo požadovaného 1% na 25 m, TWY D -4.67% a +1.63%, TWY E od -1,63% až do +3,48%, místo požadovaného 1% na 30 m. Rate of change of longitudinal slopes on some parts of taxiways exceeded at transition from one slope to another. TWY A from -1.24% to -1.78%, TWY C -2.26%, +1.99% instead of required 1% per 25 m, TWY D -4.67% and +1.63%, TWY E from +1.63% to +3.48% instead of required 1% per 30 m.	Zvláštní podmínka Special Condition	Trvalá Permanent
CS ADR-DSN.D.280 Příčné sklony pojezdových drah Transverse slopes on taxiways	Překročeny příčné sklony na některých částech pojezdových drah. TWY A od +2.27% až do +2.92%, TWY C -2.33% místo požadovaných 2%, TWY E od -1.69% až do -1.82%, místo požadovaných 1.5%. Transverse slopes on some parts of taxiways exceeded. TWY A from +2.27% to +2.92%, TWY C -2.33% instead of required 2%, TWY E from -1.69% to 1.82% instead of required 1.5%.	Zvláštní podmínka Special Condition	Trvalá Permanent
CS ADR-DSN.D.305 Postranní pásy pojezdové dráhy Taxiway shoulders	Celková šířka TWY B s postranními pásy je v přímých částech 21 m (15 m TWY B a postranní pásy 3 m na každé straně), místo požadované šířky 25 m. Overall width of TWY B and its shoulders on straight portions is 21 m (15 m TWY B and 3 m taxiway shoulders on both sides) instead of the required width of 25 m.	Dokument o schválení odchylky a opatření Deviation Acceptance and Action Document	31.12. 2024
CS ADR-DSN.J.475 RWY pro nepřesné přístrojové přiblížení Non-precision approach runways	Některé stávající objekty penetrují kuželovou, vnitřní vodorovnou, přibližovací a přechodové překážkové plochy RWY 11. Změna délky vnitřního okraje přibližovací plochy z 300 m na 280 m. Some existing objects penetrate conical, inner horizontal, approach and transitional obstacle limitation surfaces of RWY 11. Change of length of inner edge for approach obstacle surface to 280 m.	Dokument o schválení odchylky a opatření Deviation Acceptance and Action Document	31.12. 2024
CS ADR-DSN.J.480 RWY pro přesné přiblížení Precision approach runways	Některé stávající objekty penetrují přibližovací, přechodové plochy a plochu nezdařeného přiblížení RWY 29. Změna délky vnitřního okraje přibližovací plochy z 300 m na 280 m. Some existing objects penetrate approach, transitional and balked landing obstacle limitation surfaces of RWY 29. Change of length of inner edge for approach obstacle surface to 280 m.	Dokument o schválení odchylky a opatření Deviation Acceptance and Action Document	31.12. 2024
CS ADR-DSN.J.485 RWY pro vzlety Runways meant for take-off	Některé stávající objekty penetrují vzletovou plochu pro RWY 11 a RWY 29. Some existing objects penetrate take-off climb obstacle limitation surface for RWY 11 and RWY 29.	Dokument o schválení odchylky a opatření Deviation Acceptance and Action Document	31.12. 2024
CS ADR-DSN.M.626 Jednoduché přibližovací světelné soustavy Simple approach lighting systems	Jednoduchá přibližovací světelná soustava pro RWY 11 pro nepřesné přístrojové přiblížení instalována v rámci Fáze 1 ve zkrácené délce 300 m. Instalace SALS 11 v plné délce 420 m bude provedena ve Fázi 2. Simple approach lighting system for non-precision instrument approach RWY 11 installed in Phase 1 at the length of 300 m. SALS 11 in full length of 420 m will be installed in Phase 2.	Dokument o schválení odchylky a opatření Deviation Acceptance and Action Document	31.12. 2024
CS ADR-DSN.M.750 Plošné osvětlení odbavovací plochy Apron floodlighting	Plošné osvětlení odloučeného stání, zajišťované osvětlovacími balóny, nesplňuje požadavky na poměry rovnoměrnosti průměrného osvětlení 4:1. Naměřené hodnoty poměrů rovnoměrnosti vodorovného osvětlení činí 5.7:1, svislého osvětlení 4.5:1 a 6:1. The floodlighting of isolated aircraft parking stand, ensured by the floodlighting balloons, does not meet requirements for uniformity ratio of average illuminance. Measured value of uniformity ratio for horizontal illuminance is 5.7:1, for vertical illuminance 4.5:1 and 6:1 instead of required ration of 4:1.	Dokument o schválení odchylky a opatření Deviation Acceptance and Action Document	31.12. 2024

LKKV AD 2.24 MAPY VZTAHUJÍCÍ SE K LETIŠTI

LKKV AD 2.24 CHARTS RELATED TO THE AERODROME

Název mapy / Chart name	Strana / Page
Letištní mapa - ICAO Aerodrome Chart - ICAO	AD 2-LKKV-2-1
Mapa pro stání a pojíždění letadel na APN Parking Stands and Taxiing on Apron	AD 2-LKKV-2-3
Letištní překážková mapa - ICAO Typ A Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A	AD 2-LKKV-3-1
Mapa standardních přístrojových odletů (SID) - ICAO RNAV SID RWY 29 Standard Departure Chart - Instrument (SID) - ICAO RNAV SID RWY 29	AD 2-LKKV-5-1
RNAV SID RWY 29 - Doporučené kódování RNAV SID RWY 29 - Recommended coding	AD 2-LKKV-5-2
Mapa standardních přístrojových odletů (SID) - ICAO RNAV SID RWY 11 Standard Departure Chart - Instrument (SID) - ICAO RNAV SID RWY 11	AD 2-LKKV-5-3
RNAV SID RWY 11 - Doporučené kódování RNAV SID RWY 11 - Recommended coding	AD 2-LKKV-5-4
Mapa všesměrových odletů Omnidirectional departures chart	AD 2-LKKV-5-5
Mapa standardních přístrojových přiletů (STAR) - ICAO RNAV STAR RWY 29 Standard Arrival Chart - Instrument (STAR) - ICAO RNAV STAR RWY 29	AD 2-LKKV-6-1
RNAV STAR RWY 29 - Doporučené kódování; RNAV vyčkávání RNAV STAR RWY 29 - Recommended coding; RNAV holding	AD 2-LKKV-6-2
Mapa standardních přístrojových přiletů (STAR) - ICAO RNAV STAR RWY 11 Standard Arrival Chart - Instrument (STAR) - ICAO RNAV STAR RWY 11	AD 2-LKKV-6-3
RNAV STAR RWY 11 - Doporučené kódování; RNAV vyčkávání RNAV STAR RWY 11 - Recommended coding; RNAV holding	AD 2-LKKV-6-4
Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO ILS RWY 29 Instrument Approach Chart - ICAO ILS RWY 29	AD 2-LKKV-7-1
ILS RWY 29 - Počáteční přiblížení ILS RWY 29 (Doporučené kódování), ILS nebo LOC přiblížení RWY 29 ILS RWY 29 - Initial approach ILS RWY 29 (Recommended coding); ILS or LOC approach RWY 29	AD 2-LKKV-7-2
Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO RNP RWY 29 Instrument Approach Chart - ICAO RNP RWY 29	AD 2-LKKV-7-3
RNP RWY 29 - Přiblížení RNP RWY 29 (Doporučené kódování); RNAV vyčkávání; SBAS FAS Data Block RNP RWY 29 - Approach RNP RWY 29 (Recommended coding); RNAV holding; SBAS FAS Data Block	AD 2-LKKV-7-4
Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO NDB RWY 29 Instrument Approach Chart - ICAO NDB RWY 29	AD 2-LKKV-7-5
NDB RWY 29 - Počáteční přiblížení NDB RWY 29 (Doporučené kódování); Přiblížení NDB RWY 29 NDB RWY 29 - Initial approach NDB RWY 29 (Recommended coding); Approach NDB RWY 29	AD 2-LKKV-7-6
Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO RNP RWY 11 Instrument Approach Chart - ICAO RNP RWY 11	AD 2-LKKV-7-7
RNP RWY 11 - Přiblížení RNP RWY 11 (Doporučené kódování); RNAV vyčkávání; SBAS FAS Data Block RNP RWY 11 - Approach RNP RWY 11 (Recommended coding); RNAV Holding; SBAS FAS Data Block	AD 2-LKKV-7-8
Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO NDB RWY 11 Instrument Approach Chart - ICAO NDB RWY 11	AD 2-LKKV-7-9
NDB RWY 11 - Přiblížení NDB RWY 11 NDB RWY 11 - Approach NDB RWY 11	AD 2-LKKV-7-10
Mapa přiletů a odletů za VFR VFR Arrivals and Departures Chart	AD 2-LKKV-8-1
Mapa přiletů a odletů za VFR - Posloupnost traťových bodů VFR Arrivals and Departures Chart - Waypoint sequence	AD 2-LKKV-8-2
Oblasti s nebezpečnou koncentrací ptactva Bird Hazard Concentrations Areas	AD 2-LKKV-8-3
Mapa minimálních nadmožských výšek pro poskytování přehledových služeb ATC v prostoru CTR a TMA Karlovy Vary ATC Surveillance Minimum Altitude Chart within CTR and TMA Karlovy Vary	AD 2-LKKV-8-5



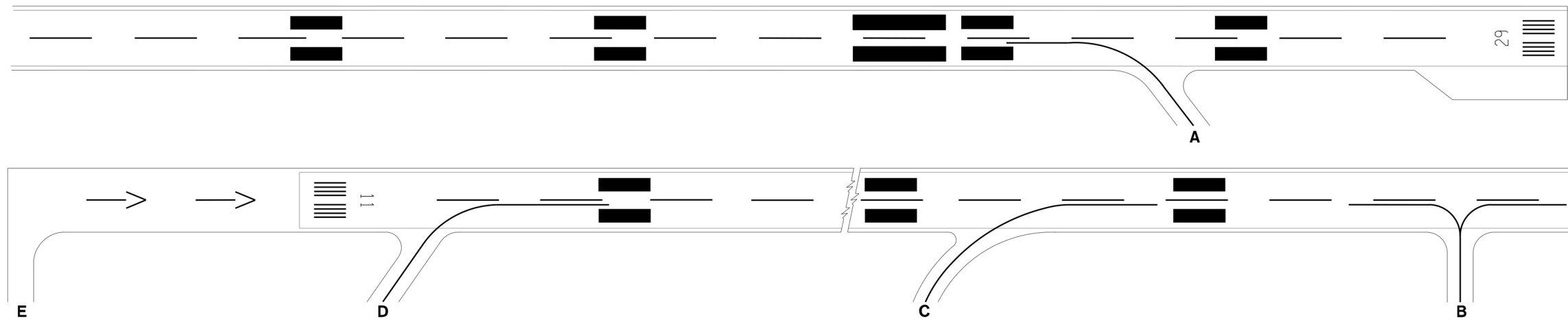
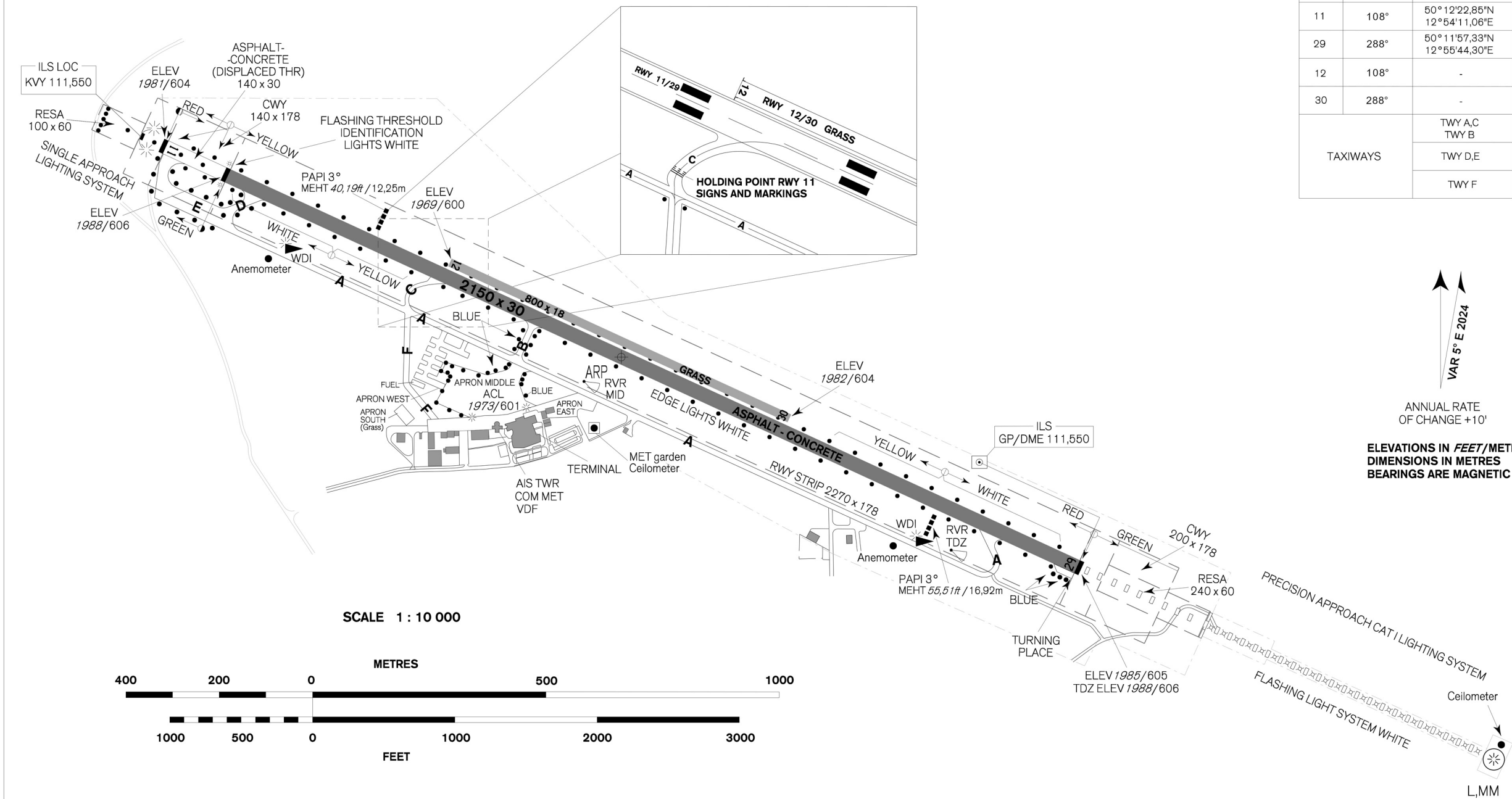
ARP 50°12'11"N
012°54'54"E

VARY TWR 121,230
121,500

ELEV 1989 ft / 606 m

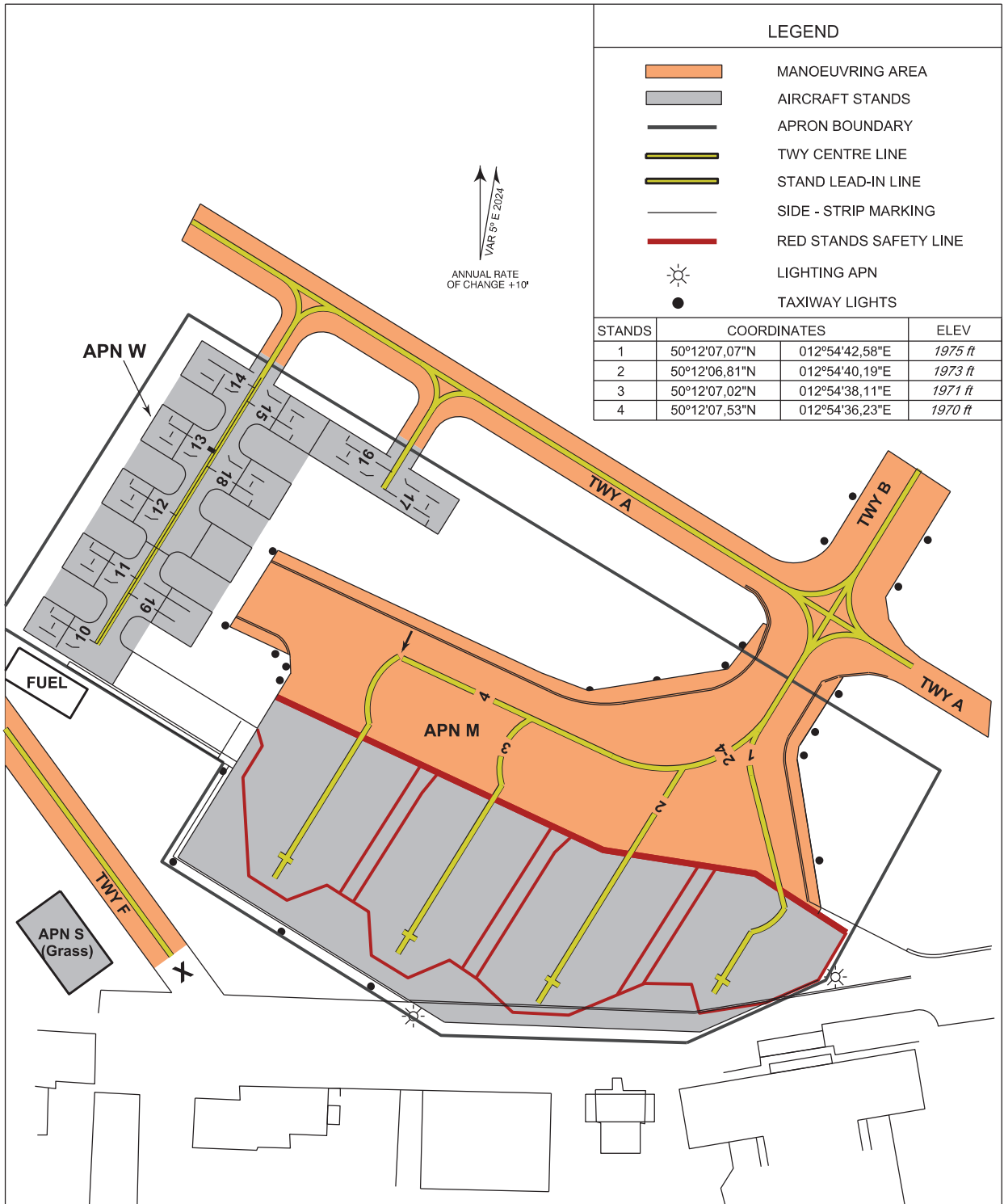
AERODROME CHART - ICAO KARLOVY VARY

RWY	DIRECTION	THR	BEARING STRENGTH
11	108°	50°12'22,85"N 12°54'11,06"E	PCN 54/F/A/X/T
29	288°	50°11'57,33"N 12°55'44,30"E	
12	108°	-	
30	288°	-	5600 kg (0,70 MPa)
TAXIWAYS	TWY A,C	TWY B	PCN 27/F/B/X/T
	TWY D,E		PCN 43/F/C/X/T
	TWY F		5600 kg/0,70 MPa



change: VAR, RWY 11/29, 12/30 MAG directions

PARKING STANDS AND TAXIING ON APRON KARLOVY VARY

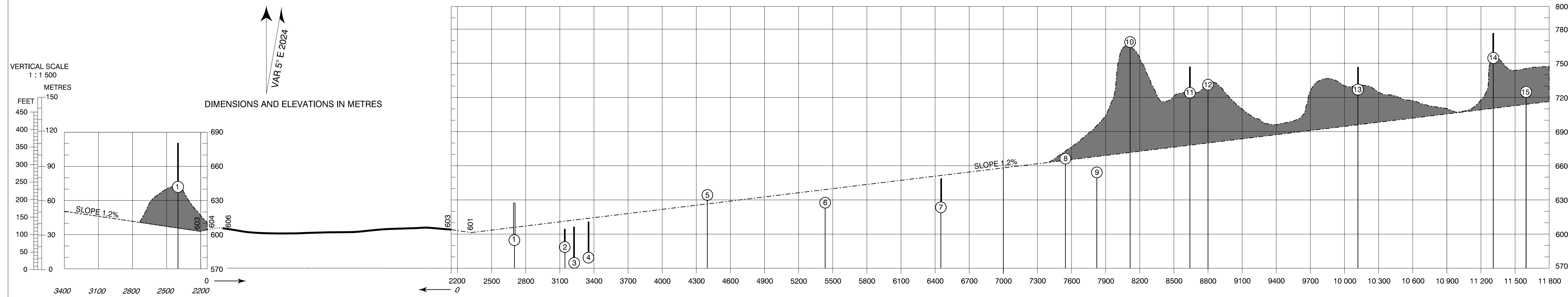


change: VAR

AERODROME OBSTACLE CHART - ICAO

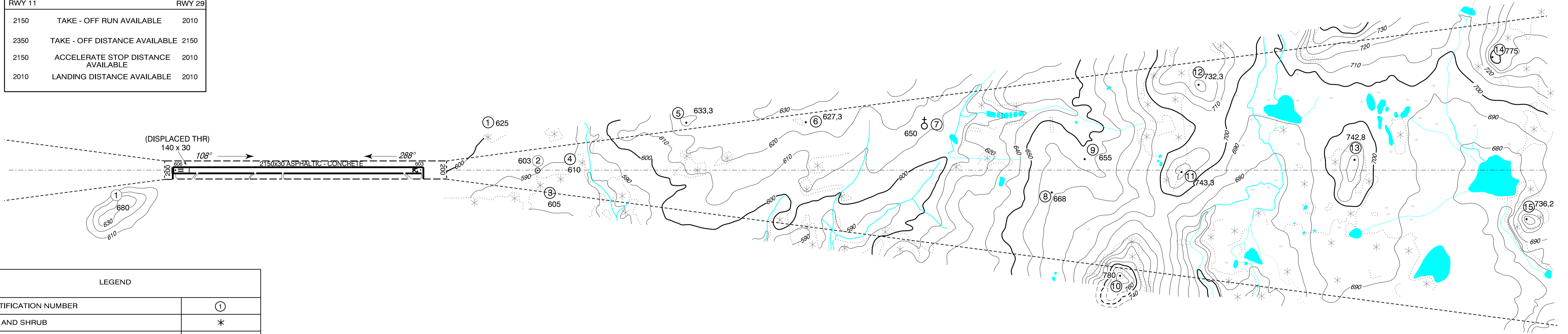
TYPE A (OPERATING LIMITATIONS)

KARLOVY VARY

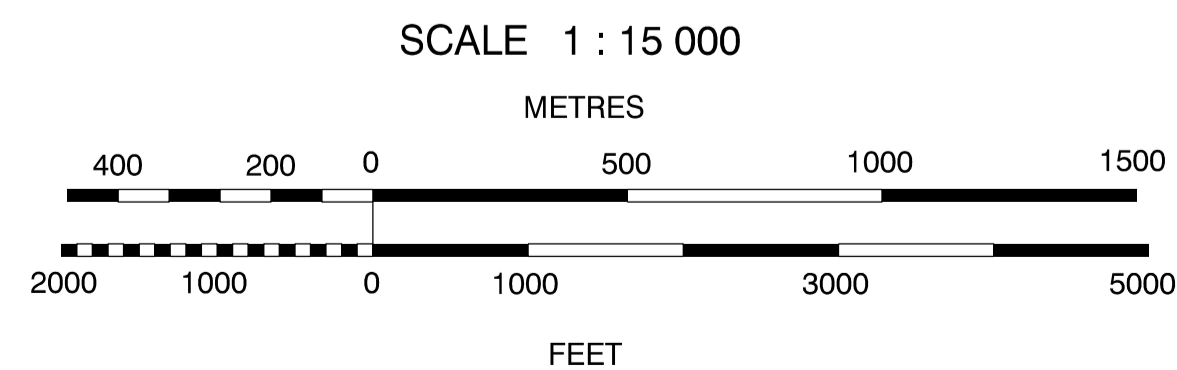


RWY 11/29

DECLARED DISTANCES		
RWY 11		RWY 29
2150	TAKE - OFF RUN AVAILABLE	2010
2350	TAKE - OFF DISTANCE AVAILABLE	2150
2150	ACCELERATE STOP DISTANCE AVAILABLE	2010
2010	LANDING DISTANCE AVAILABLE	2010



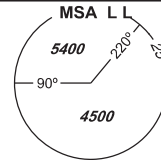
LEGEND	
IDENTIFICATION NUMBER	①
TREE AND SHRUB	*
TOWER SPIRE, ANTENNA	⊙
BUILDING	■
CHURCH	⊕
ROAD	══
TRANSMISSION LINE	— T — T —
CONTOUR	~ 600 ~
TERRAIN PENETRATING OBSTRUCTION PLANE	▲
FOREST	⊖
HYDROGRAPHY	■



change: VAR, RWY 11/29 MAG directions

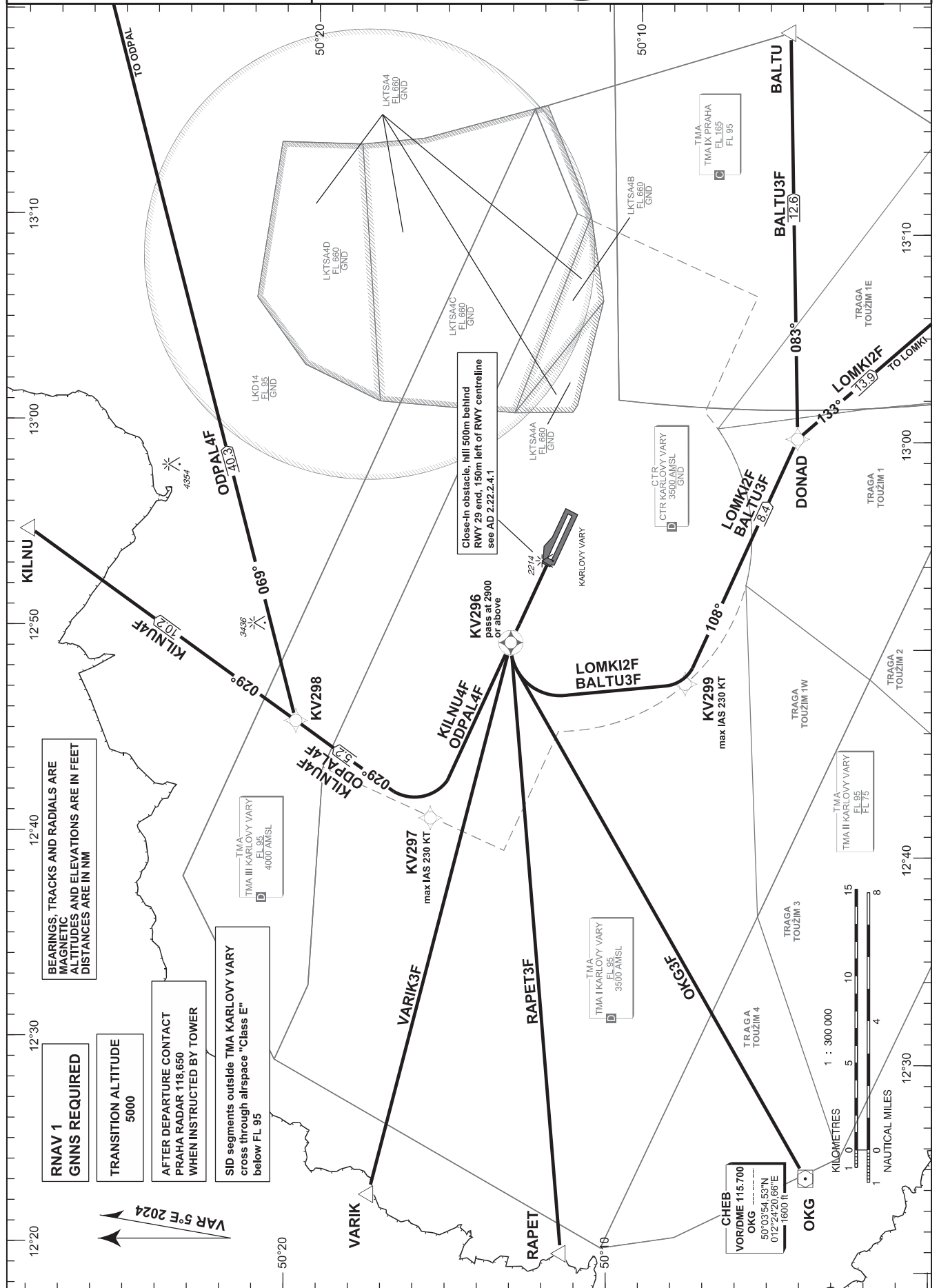
STANDARD DEPARTURE CHART - INSTRUMENT (SID) - ICAO

PRAHA RADAR	118.650
VARY TOWER	121.230
KARLOVY VARY ATIS	127.640
EMERGENCY FREQ	121.500



KARLOVY VARY RNAV RWY 29

BALTU3F KILNU4F LOMKI2F ODPAL4F
OKG3F RAPET3F VARIK3F



BEARINGS, TRACKS AND RADIALS ARE
MAGNETIC
ALTITUDES AND ELEVATIONS ARE IN FEET
DISTANCES ARE IN NM

RNAV 1
GNSS REQUIRED

TRANSITION ALTITUDE
5000

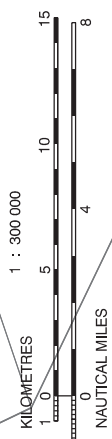
AFTER DEPARTURE CONTACT
PRAHA RADAR 118.650
WHEN INSTRUCTED BY TOWER

SID segments outside TMA KARLOVY VARY
cross through airspace "Class E"
below FL 95

Close-in obstacle, hill 500m behind
RWY 29 end, 150m left of RWY centreline
see AD 2.222.2.4.1

VAR 5°E 2024

CHEB
VOR/DME 115.700
OKG
50°03'54.153"N
012°29'06"E
1600 ft



change: VAR, MAG tracks, designations

The design of SIDs assumes climb gradient 3,3%, MAX IAS 250 kt below FL100. If a greater climb gradient or a speed reduction are required, it is indicated in the description of the route. Recommended coding:

Designator		Route				After Departure					Remarks
						Initial climb to		Expect FREQ			
Path Terminator	Waypoint			Cours / Track MAG° (True°)	DIST NM	Turn Direction	Constraints		Nav Spec.	Remarks	
	ID	Flyover	Coordinates				Level	Speed			
BALTU3F (BALTU THREE FOXTROT DEPARTURE)		Climb direct to KV296 - KV299 - DONAD - BALTU				According to ATC clearance		PRAHA RADAR 118,650 MHz (when instructed)		Average climb gradient to reach KV296 at 2900 ft MSL is 5 %, thereafter 3,3 %.	
DF	KV296	YES	501334.82N 0124947.45E	---	---	---	A2900+	---	RNAV 1	---	
DF	KV299	NO	500808.00N 0124801.50E	---	---	LEFT	---	K230-	RNAV 1	---	
TF	DONAD	NO	500450.93N 0130000.00E	108 (113.02)	8.4	LEFT	---	---	RNAV 1	---	
TF	BALTU	NO	500522.06N 0131935.48E	083 (087.52)	12.6	LEFT	---	---	RNAV 1	---	
LOMKI2F (LOMKI TWO FOX-TROT DEPARTURE)		Climb direct to KV296 - KV299 - DONAD - LOMKI				According to ATC clearance		PRAHA RADAR 118,650 MHz (when instructed)		Average climb gradient to reach KV296 at 2900 ft MSL is 5 %, thereafter 3,3 %.	
DF	KV296	YES	501334.82N 0124947.45E	---	---	---	A2900+	---	RNAV 1	---	
DF	KV299	NO	500808.00N 0124801.50E	---	---	LEFT	---	K230-	RNAV 1	---	
TF	DONAD	NO	500450.93N 0130000.00E	108 (113.02)	8.4	LEFT	---	---	RNAV 1	---	
TF	LOMKI	NO	495433.61N 0131428.40E	133 (137.70)	13.9	RIGHT	---	---	RNAV 1	---	
OKG3F (OKG THREE FOX-TROT DEPARTURE)		Climb direct to KV296 - OKG				According to ATC clearance		PRAHA RADAR 118,650 MHz (when instructed)		Average climb gradient to reach KV296 at 2900 ft MSL is 5 %, thereafter 3,3 %.	
DF	KV296	YES	501334.82N 0124947.45E	---	---	---	A2900+	---	RNAV 1	---	
DF	OKG	NO	500354.53N 0122420.66E	---	---	LEFT	---	---	RNAV 1	---	
RAPET3F (RAPET THREE FOX-TROT DEPARTURE)		Climb direct to KV296 - RAPET				According to ATC clearance		PRAHA RADAR 118,650 MHz (when instructed)		Average climb gradient to reach KV296 at 2900 ft MSL is 5 %, thereafter 3,3 %.	
DF	KV296	YES	501334.82N 0124947.45E	---	---	---	A2900+	---	RNAV 1	---	
DF	RAPET	NO	501125.7600N 0122019.1000E	---	---	LEFT	---	---	RNAV 1	---	
VARIK3F (VARIK THREE FOX-TROT DEPARTURE)		Climb direct to KV296 - VARIK				According to ATC clearance		PRAHA RADAR 118,650 MHz (when instructed)		Average climb gradient to reach KV296 at 2900 ft MSL is 5 %, thereafter 3,3 %.	
DF	KV296	YES	501334.82N 0124947.45E	---	---	---	A2900+	---	RNAV 1	---	
DF	VARIK	NO	501728.0000N 0122252.0000E	---	---	LEFT	---	---	RNAV 1	---	
ODPAL4F (ODPAL FOUR FOX-TROT DEPARTURE)		Climb direct to KV296 - KV297 - KV298 - ODPAL				According to ATC clearance		PRAHA RADAR 118,650 MHz (when instructed)		Average climb gradient to reach KV296 at 2900 ft MSL is 5 %, thereafter 3,3 %.	
DF	KV296	YES	501334.82N 0124947.45E	---	---	---	A2900+	---	RNAV 1	---	
DF	KV297	NO	501555.15N 0124111.24E	---	---	---	---	K230-	RNAV 1	---	
TF	KV298	NO	502011.15N 0124542.80E	029 (034.16)	5.2	RIGHT	---	---	RNAV 1	---	
TF	ODPAL	NO	503101.67N 0134627.80E	069 (074.00)	40.3	RIGHT	---	---	RNAV 1	---	
KILNU4F (KILNU FOUR FOX-TROT DEPARTURE)		Climb direct to KV296 - KV297 - KV298 - KILNU				According to ATC clearance		PRAHA RADAR 118,650 MHz (when instructed)		Average climb gradient to reach KV296 at 2900 ft MSL is 5 %, thereafter 3,3 %.	
DF	KV296	YES	501334.82N 0124947.45E	---	---	---	A2900+	---	RNAV 1	---	
DF	KV297	NO	501555.15N 0124111.24E	---	---	---	---	K230-	RNAV 1	---	
TF	KV298	NO	502011.15N 0124542.80E	029 (034.16)	5.2	RIGHT	---	---	RNAV 1	---	
TF	KILNU	NO	502836.6800N 0125441.9700E	029 (034.16)	10.2	---	---	---	RNAV 1	---	

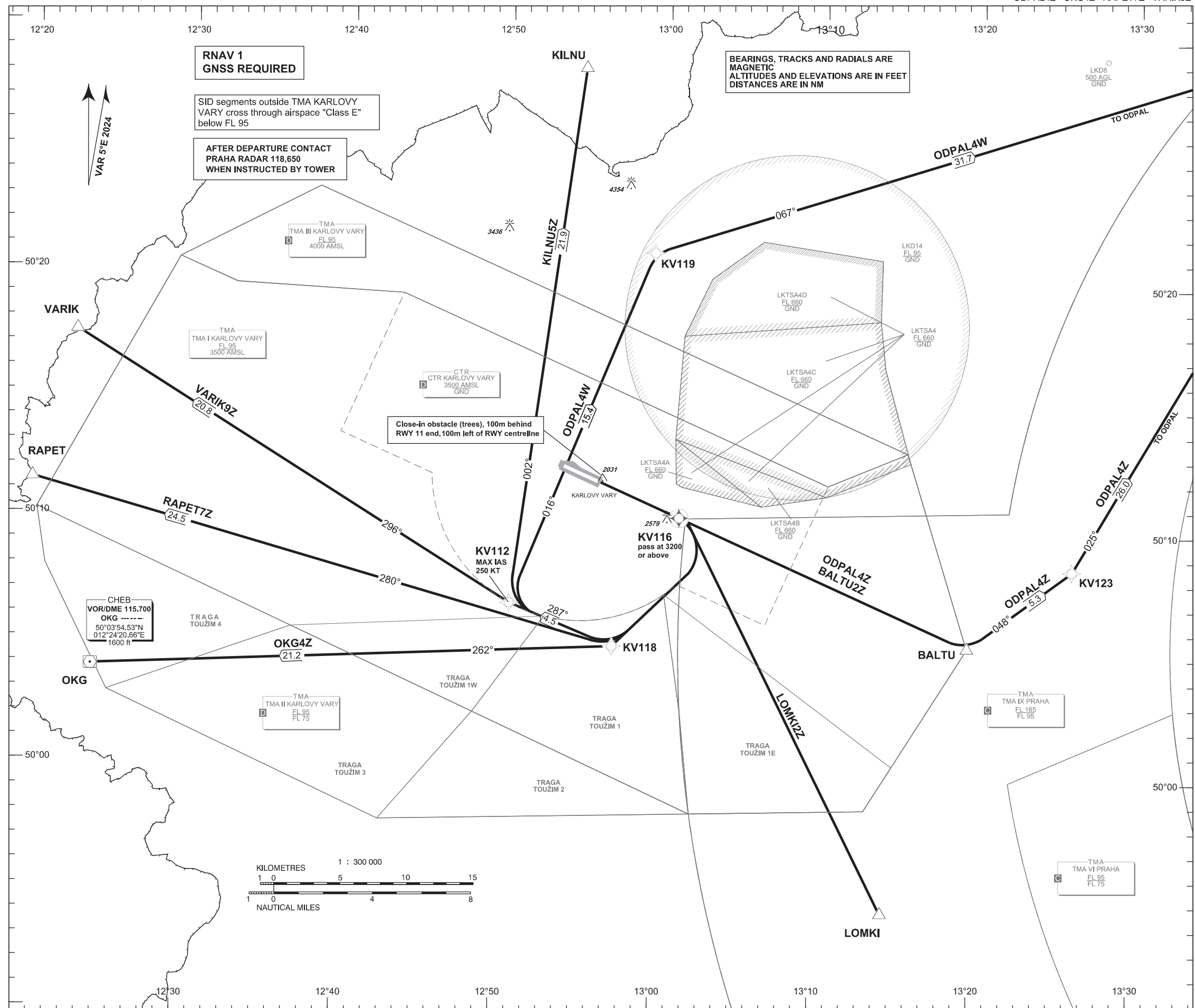


STANDARD DEPARTURE CHART- INSTRUMENT (SID) - ICAO

KARLOVY VARY

RNAV RWY 11

BALTU2Z KILNU5Z LOMKI2Z ODPAL4W
ODPAL4Z OKG4Z RAPET7Z VARIK9Z



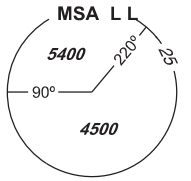
**RNAV 1
GNSS REQUIRED**

SID segments outside TMA KARLOVY
VARY cross through airspace "Class E"
below FL 95

AFTER DEPARTURE CONTACT
PRAHA RADAR 118,650
WHEN INSTRUCTED BY TOWER

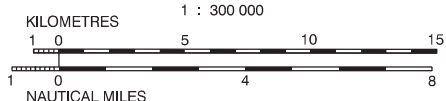
BEARINGS, TRACKS AND RADIALS ARE
MAGNETIC
ALTITUDES AND ELEVATIONS ARE IN FEET
DISTANCES ARE IN NM

PRAHA RADAR	118.650
VARY TOWER	121.230
KARLOVY VARY ATIS	127.640
EMERGENCY FREQ	121.500



BEARINGS, TRACKS AND
RADIALS ARE MAGNETIC
ALTITUDES AND ELEVATIONS
ARE IN FEET
DISTANCES ARE IN NM

TRANSITION ALTITUDE
5000 FT



CHANGE : VAR, MAG tracks, designations

The design of SIDs assumes climb gradient 3,3%, MAX IAS 250 kt below FL100. If a greater climb gradient or a speed reduction are required, it is indicated in the description of the route. Recommended coding:

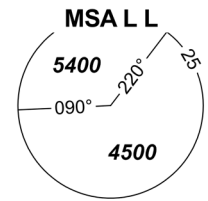
Designator		Route			After Departure					Remarks
					Initial climb to		Expect FREQ			
Path Terminator	Waypoint			Cours / Track MAG° (True°)	DIST NM	Turn Direction	Constraints		Nav Spec.	Remarks
	ID	Flyover	Coordinates				Level	Speed		
BALTU2Z (BALTU TWO ZULU DEPARTURE)		Climb direct to KV116 – BALTU			According to ATC clearance		PRAHA RADAR 118,650 MHz (when instructed)		Average climb gradient to reach KV116 at 3200 ft MSL is 5,3 %, thereafter 3,3 %.	
DF	KV116	YES	501026.78N 0130114.35E	---	---	---	A3200+	---	RNAV 1	---
DF	BALTU	NO	500522.06N 0131935.48E	---	---	---	---	---	RNAV 1	---
ODPAL4Z (ODPAL FOUR ZULU DEPARTURE)		Climb direct to KV116 – BALTU – KV123 – ODPAL			According to ATC clearance		PRAHA RADAR 118,650 MHz (when instructed)		Average climb gradient to reach KV116 at 3200 ft MSL is 5,3 %, thereafter 3,3 %.	
DF	KV116	YES	501026.78N 0130114.35E	---	---	---	A3200+	---	RNAV 1	---
DF	BALTU	NO	500522.06N 0131935.48E	---	---	---	---	---	RNAV 1	---
TF	KV123	NO	500833.88N 0132607.96E	048 (052.72)	5.3	LEFT	---	---	RNAV 1	---
TF	ODPAL	NO	503101.67N 0134627.80E	025 (029.95)	26.0	LEFT	---	---	RNAV 1	---
LOMKI2Z (LOMKI TWO ZULU DEPARTURE)		Climb direct to KV116 - LOMKI			According to ATC clearance		PRAHA RADAR 118,650 MHz (when instructed)		Average climb gradient to reach KV116 at 3200 ft MSL is 5,3 %, thereafter 3,3 %.	
DF	KV116	YES	501026.78N 0130114.35E	---	---	---	A3200+	---	RNAV 1	---
DF	LOMKI	NO	495433.61N 0131428.40E	---	---	RIGHT	---	---	RNAV 1	---
OKG4Z (OKG FOUR ZULU DEPARTURE)		Climb direct to KV116 - KV118 - OKG			According to ATC clearance		PRAHA RADAR 118,650 MHz (when instructed)		Average climb gradient to reach KV116 at 3200 ft MSL is 5,3 %, thereafter 3,3 %.	
DF	KV116	YES	501026.78N 0130114.35E	---	---	---	A3200+	---	RNAV 1	---
DF	KV118	NO	500511.68N 0125711.32E	---	---	RIGHT	---	---	RNAV 1	---
TF	OKG	NO	500354.53N 0122420.66E	262 (266.73)	21.2	RIGHT	---	---	RNAV 1	---
RAPET7Z (RAPET SEVEN ZULU DEPARTURE)		Climb direct to KV116 - KV118 - RAPET			According to ATC clearance		PRAHA RADAR 118,650 MHz (when instructed)		Average climb gradient to reach KV116 at 3200 ft MSL is 5,3 %, thereafter 3,3 %.	
DF	KV116	YES	501026.78N 0130114.35 E	---	---	---	A3200+	---	RNAV 1	---
DF	KV118	NO	500511.68N 0125711.32 E	---	---	RIGHT	---	---	RNAV 1	---
TF	RAPET	NO	501125.7600N 0122019.1000 E	280 (284.97)	24.5	RIGHT	---	---	RNAV 1	---
VARIK9Z (VARIK NINE ZULU DEPARTURE)		Climb direct to KV116 - KV118 - KV112 - VARIK			According to ATC clearance		PRAHA RADAR 118,650 MHz (when instructed)		Average climb gradient to reach KV116 at 3200 ft MSL is 5,3 %, thereafter 3,3 %.	
DF	KV116	YES	501026.78N 0130114.35 E	---	---	---	A3200+	---	RNAV 1	---
DF	KV118	NO	500511.68N 0125711.32 E	---	---	RIGHT	---	---	RNAV 1	---
TF	KV112	NO	500651.26N 0125038.07 E	287 (291.53)	4.5	RIGHT	---	---	RNAV 1	---
TF	VARIK	NO	501728.0000N 0122252.0000 E	296 (300.94)	20.8	RIGHT	---	---	RNAV 1	---
KILNU5Z (KILNU FIVE ZULU DEPARTURE)		Climb direct to KV116 - KV118 - KV112 - KILNU			According to ATC clearance		PRAHA RADAR 118,650 MHz (when instructed)		Average climb gradient to reach KV116 at 3200 ft MSL is 5,3 %, thereafter 3,3 %.	
DF	KV116	YES	501026.78N 0130114.35 E	---	---	---	A3200+	---	RNAV 1	---
DF	KV118	NO	500511.68N 0125711.32 E	---	---	RIGHT	---	---	RNAV 1	---
TF	KV112	NO	500651.26N 0125038.07 E	287 (291.53)	4.5	RIGHT	---	K250-	RNAV 1	---
TF	KILNU	NO	502836.6800N 0125441.9700E	002 (006.80)	21.9	RIGHT	---	---	RNAV 1	---
ODPAL4W (ODPAL FOUR WHISKY DEPARTURE)		Climb direct to KV116 - KV118 - KV112 - KV119 - ODPAL			According to ATC clearance		PRAHA RADAR 118,650 MHz (when instructed)		Average climb gradient to reach KV116 at 3200 ft MSL is 5,3 %, thereafter 4,2 % to reach KV119 at FL100. The SID is designed to avoid Class E airspace outside the Karlovy Vary TMA below FL95.	
DF	KV116	YES	501026.78N 0130114.35E	---	---	---	A3200+	---	RNAV 1	---
DF	KV118	NO	500511.68N 0125711.32E	---	---	RIGHT	---	---	RNAV 1	---
TF	KV112	NO	500651.26N 0125038.07E	287 (291.53)	4.5	RIGHT	---	K250-	RNAV 1	---
TF	KV119	NO	502110.33N 0125920,67E	016 (021.26)	15.4	RIGHT	---	---	RNAV 1	---
TF	ODPAL	NO	503101.67N 0134627.80E	067 (071,56)	31.7	RIGHT	---	---	RNAV 1	---

OMNIDIRECTIONAL DEPARTURES CHART

KARLOVY VARY

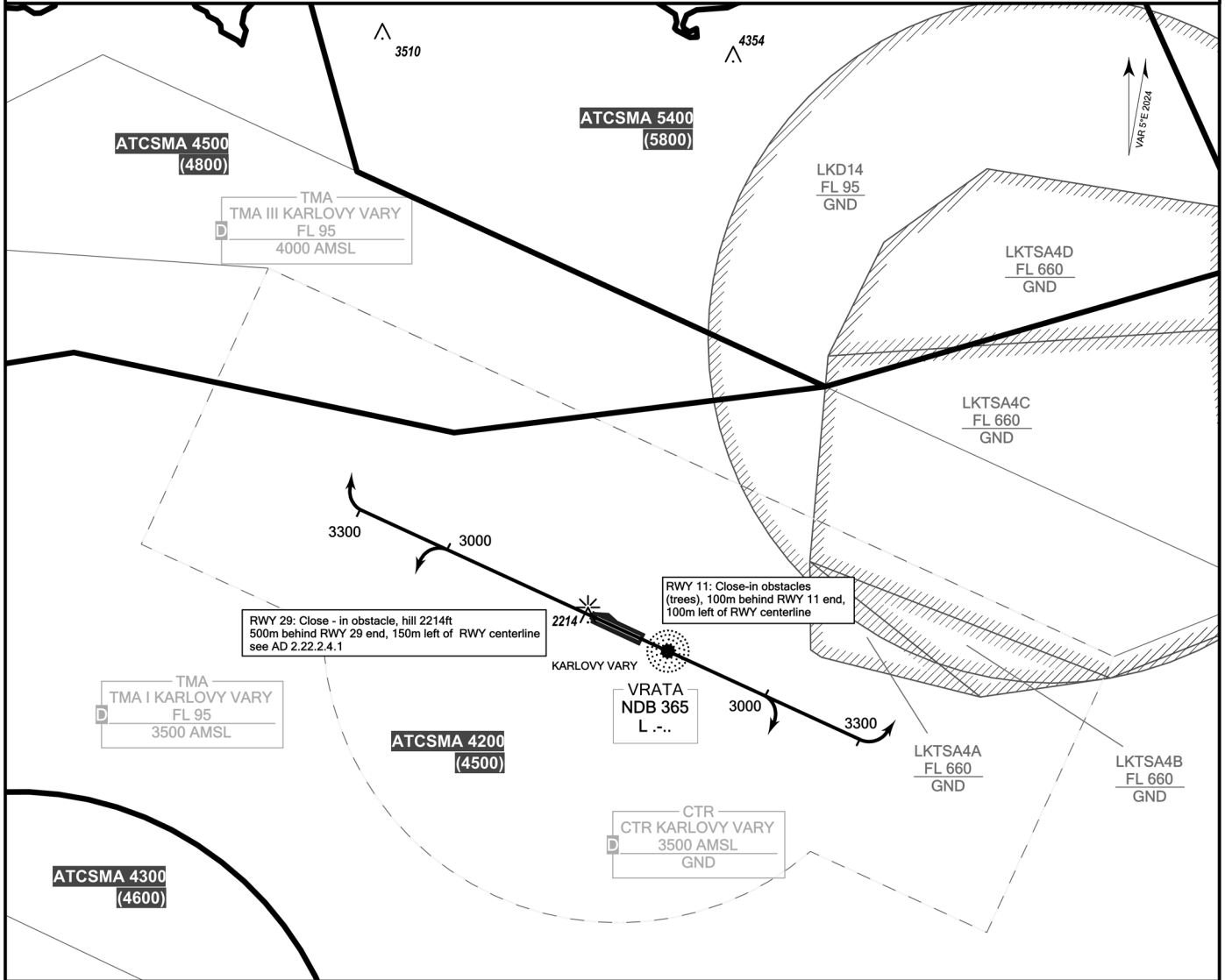
PRAHA RADAR	118.650
VARY TOWER	121.230
KARLOVY VARY ATIS	127.640
EMERGENCY FREQ	121.500

BEARINGS, TRACKS AND RADIALS ARE MAGNETIC
ALTIMETRES AND ELEVATIONS ARE IN FEET
DISTANCES ARE IN NM



TRANSITION ALTITUDE
5000

AFTER DEPARTURE CONTACT
PRAHA RADAR 118,650
WHEN INSTRUCTED BY TOWER



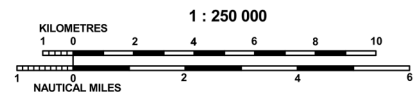
change: VAR, ELEV for MNM ASC 5%, MSA, addition of " After departure contact PRAHA RADAR 118,650 when instructed by TWR"

Omnidirectional departures:

RWY 11: Climb straight ahead, minimum turn altitude is 3000ft
No turns left to north of RWY centerline below 3300ft.

RWY 29: Climb straight ahead, minimum turn altitude is 3000ft.
No turns right to north of RWY centerline below 3300ft.

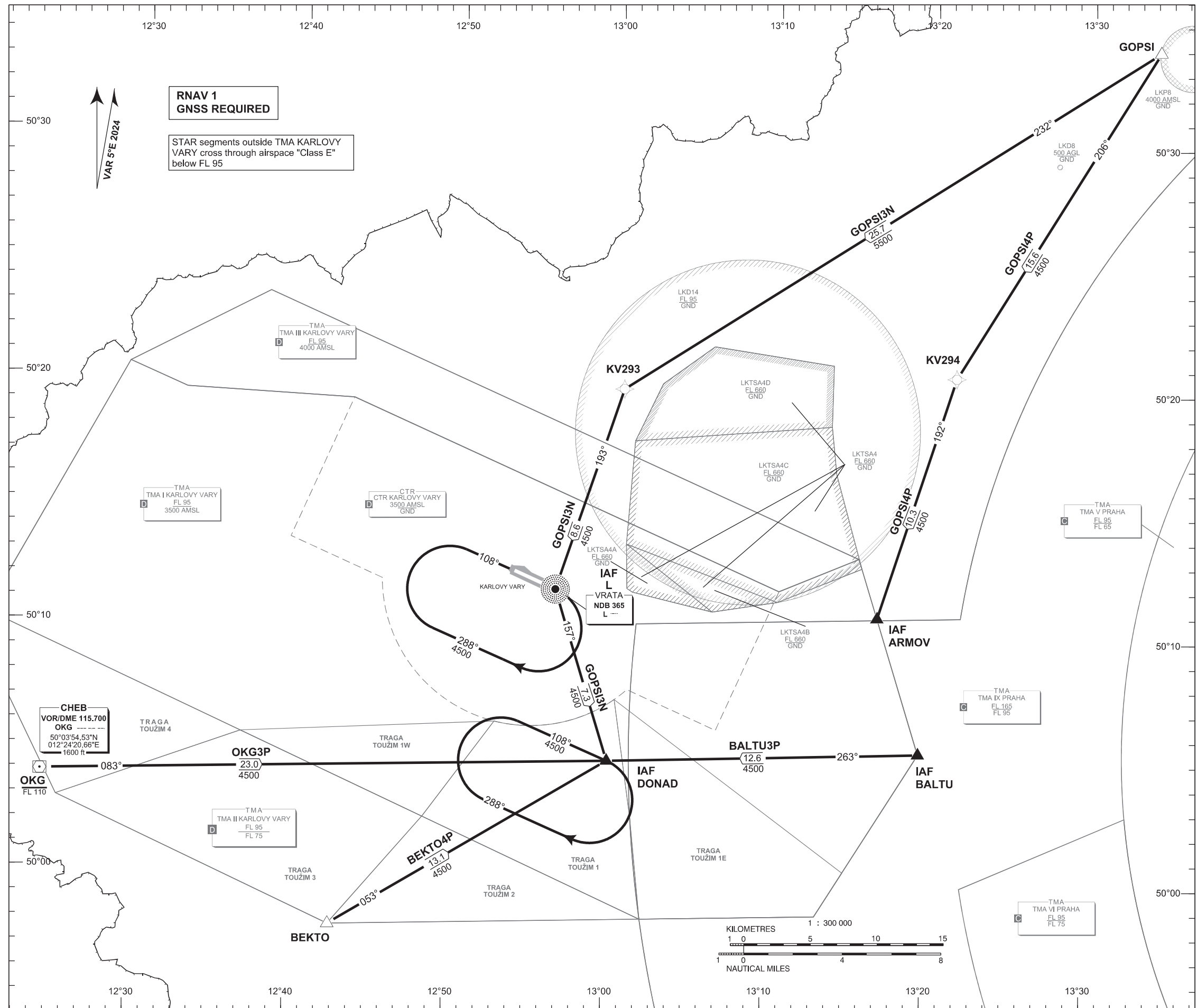
MNM ASC 5% to 3300ft AMSL



STANDARD ARRIVAL CHART- INSTRUMENT (STAR) - ICAO

KARLOVY VARY RNAV RWY 29

BALTU3P BEKTO4P GOPSI3N GOPSI4P OKG3P



CHANGE : VAR, MAG tracks, designations

Recommended coding:

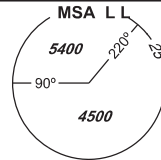
Designator			Route					Remarks		
Path Terminator	Waypoint			Cours / Track MAG° (True°)	DIST NM	Turn Direction	Constraints		Nav Spec.	Remarks
	ID	Flyover	Coordinates				Crossing ALT	Speed		
BALTU3P (BALTU THREE PAPA ARRIVAL)			BALTU - DONAD					---		
IF	BALTU	NO	500522.06N 0131935.48E	---	---	---	---	---	RNAV 1	---
TF	DONAD	NO	500450.93N 0130000.00E	263 (267.77)	12.6	---	---	---	RNAV 1	IAF
BEKTO4P (BEKTO FOUR PAPA ARRIVAL)			BEKTO - DONAD					---		
IF	BEKTO	NO	495756.96N 0124243.36E	---	---	---	---	---	RNAV 1	---
TF	DONAD	NO	500450.93N 0130000.00E	053 (058.10)	13.1	---	---	---	RNAV 1	IAF
GOPSI3N (GOPSI THREE NOVEMBER ARRIVAL)			GOPSI - KV293 - L L - DONAD					---		
IF	GOPSI	NO	503358.70N 0133408.62E	---	---	---	---	---	RNAV 1	---
TF	KV293	NO	501955.70N 0130033.36E	232 (236.99)	25.7	---	---	---	RNAV 1	---
TF	L L	NO	501144.84N 0125630.07E	193 (197.65)	8.6	LEFT	---	---	RNAV 1	---
TF	DONAD	NO	500450.93N 0130000.00E	157 (161.92)	7.3	LEFT	---	---	RNAV 1	IAF
GOPSI4P (GOPSI FOUR PAPA ARRIVAL)			GOPSI - KV294 - ARMOV					---		
IF	GOPSI	NO	503358.70N 0133408.62E	---	---	---	---	---	RNAV 1	---
TF	KV294	NO	502037.67N 0132134.18E	206 (211.10)	15.6	---	---	---	RNAV 1	---
TF	ARMOV	NO	501050.76N 0131650.52E	192 (197.24)	10.3	LEFT	---	---	RNAV1	IAF
OKG3P (OKG THREE PAPA ARRIVAL)			OKG - DONAD					---		
IF	OKG	NO	500354.53N 0122420.66E	---	---	---	FL110-	---	RNAV 1	---
TF	DONAD	NO	500450.93N 0130000.00E	083 (087.43)	23.0	---	---	---	RNAV 1	IAF

RNAV HOLDING

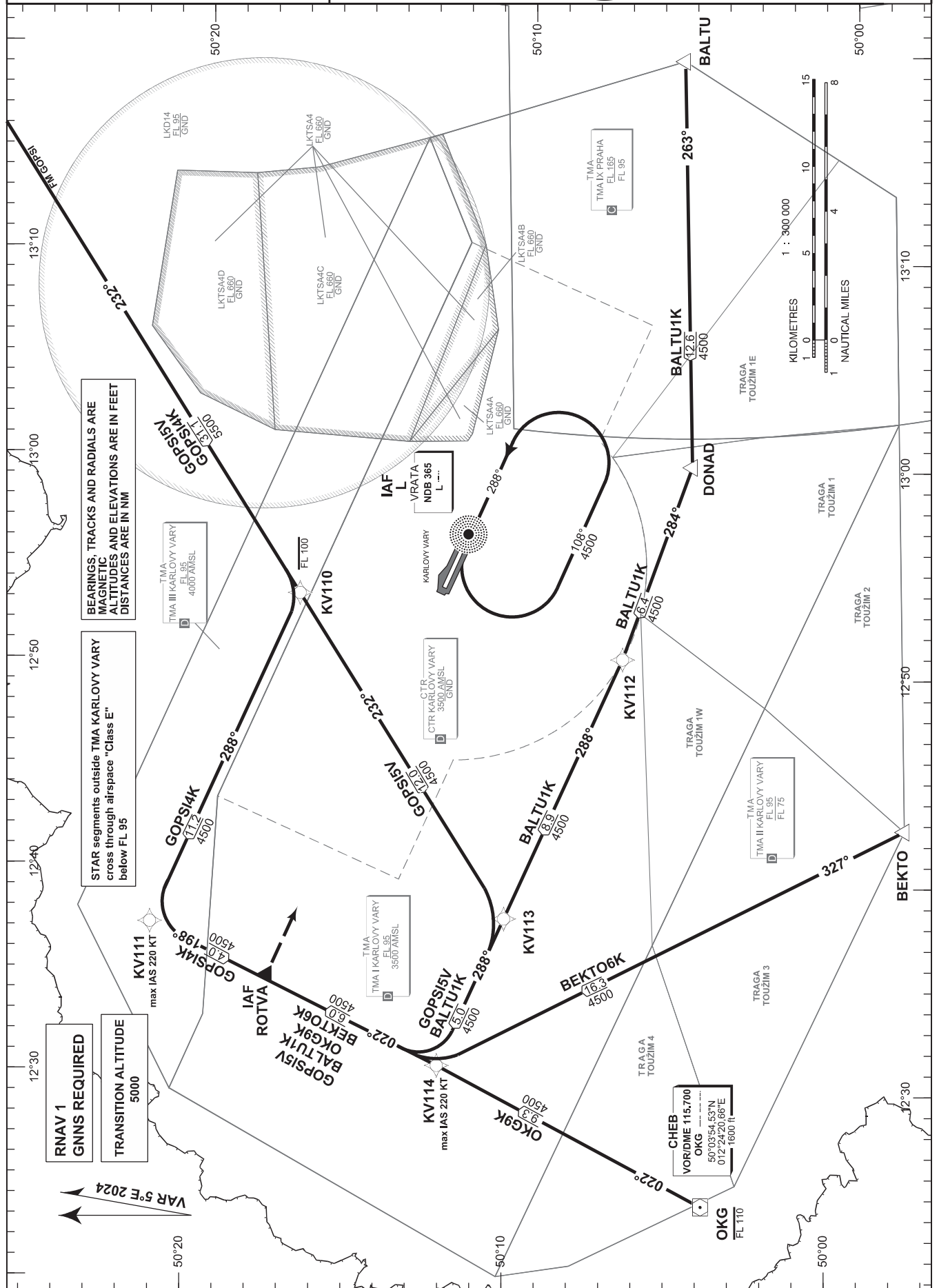
Holding point	Inbound MAG° (True°)	Outbound MAG° (True°)	Turn Direction	MAX IAS kt	Min.holding altitude FT MSL / FL	Time	Distance NM	Remarks
L L	108 (113.00)	288 (293.00)	RIGHT	---	A4500	1 MIN	---	---
DONAD	108 (113.00)	288 (293.00)	RIGHT	---	A4500	1 MIN	---	---

STANDARD ARRIVAL CHART-INSTRUMENT (STAR) - ICAO

PRAHA RADAR	118.650
VARY TOWER	121.230
KARLOVY VARY ATIS	127.640
EMERGENCY FREQ	121.500



KARLOVY VARY
RNAV Rwy 11
 BALTU1K BEKTO6K GOPSI4K
 GOPSI5V OKG9K



BEARINGS, TRACKS AND RADIALS ARE MAGNETIC
 ALTITUDES AND ELEVATIONS ARE IN FEET
 DISTANCES ARE IN NM

STAR segments outside TMA KARLOVY VARY cross through airspace "Class E" below FL 95

RNAV 1
 GNSS REQUIRED
 TRANSITION ALTITUDE
 5000

VAR 5°E 2024

change: VAR, MAG tracks, designations

Recommended coding:

Designator				Route					Remarks		
Path Terminator	Waypoint			Cours / Track MAG° (True°)	DIST NM	Turn Direction	Constraints		Nav Spec.	Remarks	
	ID	Flyover	Coordinates				Crossing ALT	Speed			
BALTU1K (BALTU ONE KILO ARRIVAL)				BALTU - DONAD - KV112 - KV113 - KV114 - ROTVA					---		
IF	BALTU	NO	500522.06N 0131935.48E	---	---	---	---	---	RNAV 1	---	
TF	DONAD	NO	500450.93N 0130000.00E	263 (267.77)	12.6	---	---	---	RNAV 1	---	
TF	KV112	NO	500651.26N 0125038.07E	284 (288.47)	6.4	RIGHT	---	---	RNAV 1	---	
TF	KV113	NO	501018.28N 0123757.20E	288 (293.03)	8.9	RIGHT	---	---	RNAV 1	---	
TF	KV114	NO	501214.76N 0123046.22E	288 (292.87)	5.0	---	---	K220-	RNAV 1	---	
TF	ROTVA	NO	501736.71N 0123455.67E	022 (026.39)	6.0	RIGHT	---	---	RNAV 1	IAF	
BEKTO6K (BEKTO SIX KILO ARRIVAL)				BEKTO - KV114 - ROTVA					---		
IF	BEKTO	NO	495756.96N 0124243.36E	---	---	---	---	---	RNAV 1	---	
TF	KV114	NO	501214.76N 0123046.22E	327 (331,80)	16.3	---	---	K220-	RNAV 1	---	
TF	ROTVA	NO	501736.71N 0123455.67E	022 (026.39)	6.0	RIGHT	---	---	RNAV 1	IAF	
GOPSI4K (GOPSI FOUR KILO ARRIVAL)				GOPSI - KV110 - KV111 - ROTVA					---		
IF	GOPSI	NO	503358.70N 0133408.62E	---	---	---	---	---	RNAV 1	---	
TF	KV110	NO	501655.30N 0125327.59E	232 (236.99)	31.1	---	FL100-	---	RNAV 1	---	
TF	KV111	NO	502117.57N 0123721.03E	288 (293.07)	11.2	RIGHT	---	K220-	RNAV 1	---	
TF	ROTVA	NO	501736.71N 0123455.67E	198 (202.86)	4.0	LEFT	---	---	RNAV 1	IAF	
GOPSI5V (GOPSI FIVE VIKTOR ARRIVAL)				GOPSI - KV110 - KV113 - KV114 - ROTVA					---		
IF	GOPSI	NO	503358.70N 0133408.62E	---	---	---	---	---	RNAV 1	---	
TF	KV110	NO	501655.30N 0125327.59E	232 (236.99)	31.1	---	---	---	RNAV 1	---	
TF	KV113	NO	501018.28N 0123757.20E	232 (236,47)	12.0	---	---	---	RNAV 1	---	
TF	KV114	NO	501214.76N 0123046.22E	288 (292,87)	5.0	RIGHT	---	K220-	RNAV 1	---	
TF	ROTVA	NO	501736.71N 0123455.67E	022 (026.39)	6.0	RIGHT	---	---	RNAV 1	IAF	
OKG9K (OKG NINER KILO ARRIVAL)				OKG - KV114 - ROTVA					---		
IF	OKG	NO	500354.53N 0122420.66E	---	---	---	FL110-	---	RNAV 1	---	
TF	KV114	NO	501214.76N 0123046.22E	022 (026,31)	9.3	---	---	K220-	RNAV 1	---	
TF	ROTVA	NO	501736.71N 0123455.67E	022 (026.39)	6.0	---	---	---	RNAV 1	IAF	

RNAV HOLDING

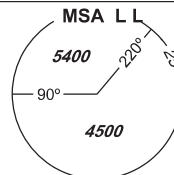
Holding point	Inbound MAG° (True°)	Outbound MAG° (True°)	Turn Direction	MAX IAS kt	Min.holding altitude FT MSL / FL	Time	Distance NM	Remarks
L L	288 (293.00)	108 (113.00)	LEFT	---	A4500	1 MIN	---	---



INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

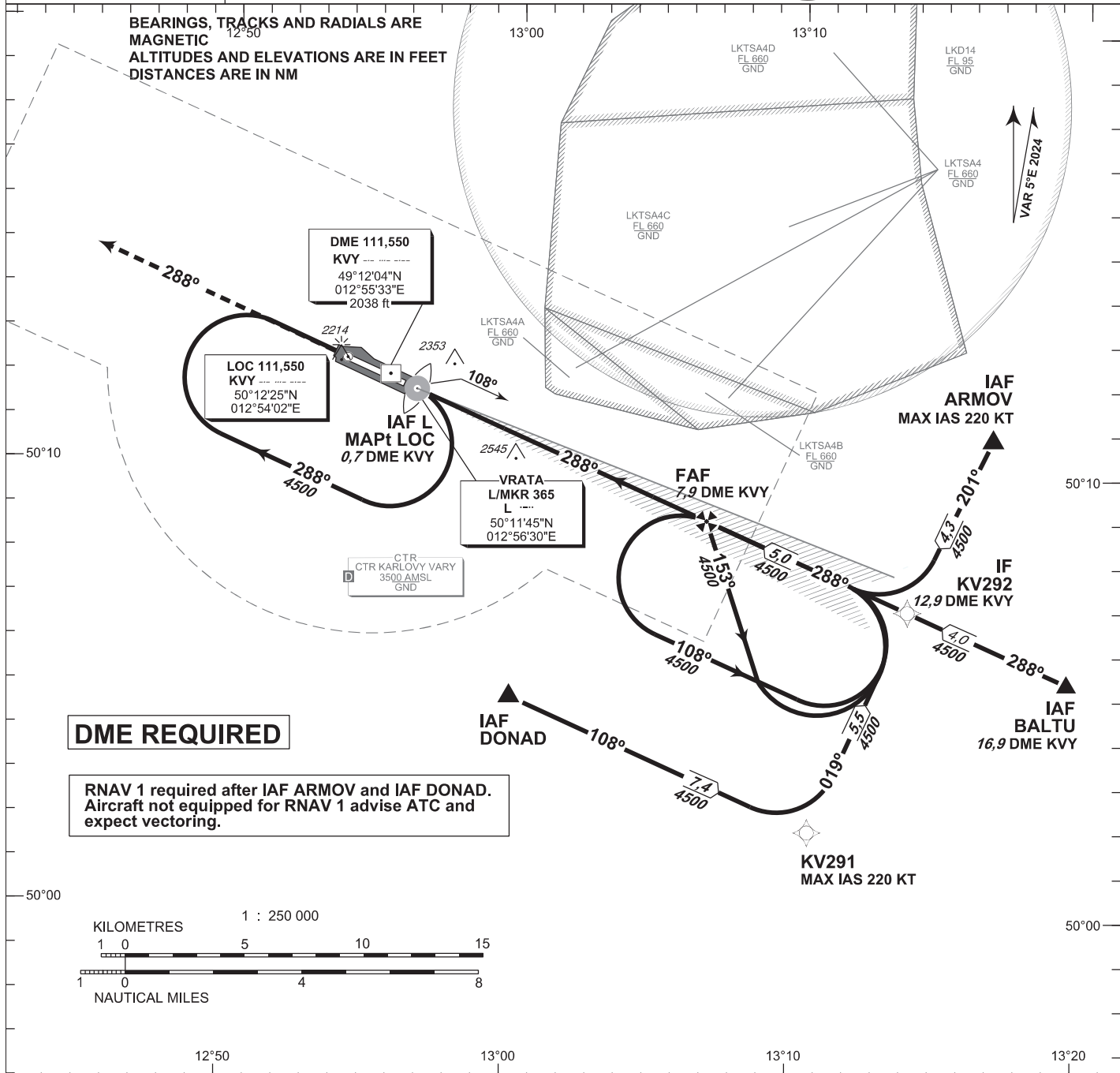
AERODROME ELEV 1989
THR RWY 29 ELEV 1985

PRAHA RADAR 118,650
VARY TOWER 121,230
121,500



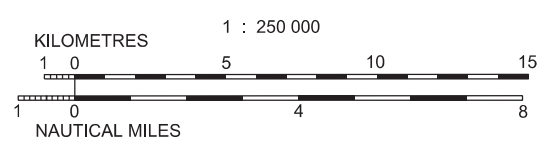
KARLOVY VARY ILS RWY 29

BEARINGS, TRACKS AND RADIALS ARE MAGNETIC
ALTITUDES AND ELEVATIONS ARE IN FEET
DISTANCES ARE IN NM



DME REQUIRED

RNAV 1 required after IAF ARMOV and IAF DONAD. Aircraft not equipped for RNAV 1 advise ATC and expect vectoring.

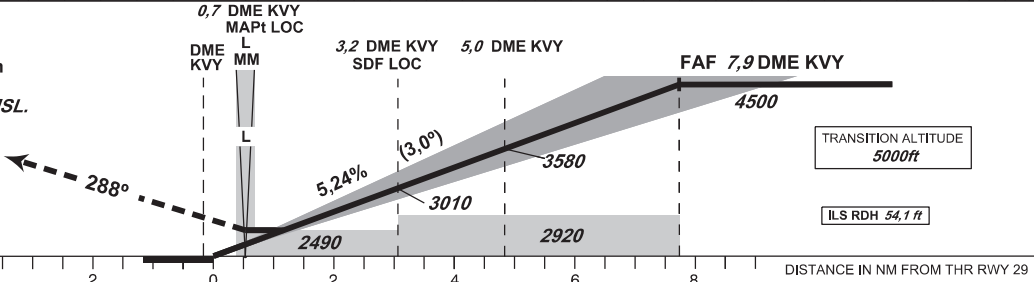


MISSED APPROACH:

Climb on track 288° to 5000 ft AMSL, expect vectoring. In case of RCF climb on track 288° to 8,0 NM DME KVV and turn right to L L in climbing to 5000 ft AMSL.

THR 501157.33N, 0125544.30E
ELEV 1985

NM FROM THR 29



OCA/OCH		A	B	C	D
Cat I	ft	2194/210	2206/221	2214/229	2225/240
LOC	ft	2400/410			
Circling (south of AD only)	ft	2520/530	2520/530	2970/980	3160/1170

DME KVV (NM)		7	6	5	4	3	2	1
DIST THR (NM)		6,85	5,85	4,85	3,85	2,85	1,85	0,85
ALTITUDES (ft)		4220	3900	3580	3260	2940	2620	2310
LOC	kt	80	100	120	140	160		
FAF - MAPt 7,2 NM	min:sec	5:24	4:20	3:36	3:05	2:42		
Rate of descent (5,24%)	ft/min	420	530	640	740	850		

change: VAR, MAG tracks, designations

Timing is not authorized for defining the MAPt.

INITIAL APPROACH ILS RWY 29

Recommended coding:

Path Terminator	Waypoint				Cours / Track MAG° (True°)	DIST NM	Turn Direction	Constraints		Nav Spec.	Remarks
	ID	Type	Flyover	Coordinates				Level	Speed		
via ARMOV											
IF	ARMOV	IAF	NO	501050.76N 0131650.52E	---	---	---	A4500+	K220-	RNAV 1	---
TF	KV292	IF	NO	500656.23N 0131356.91E	201 (205.46)	4.3	---	---	---	RNAV 1	---
via DONAD											
IF	DONAD	IAF	NO	500450.93N 0130000.00E	---	---	---	A4500+	---	RNAV 1	---
TF	KV291	---	NO	500155.29N 0131035.25E	108 (113.17)	7.4	---	---	K220-	RNAV 1	---
TF	KV292	IF	NO	500656.23N 0131356.91E	019 (023.31)	5.5	LEFT	---	---	RNAV 1	---

ILS CAT I or LOC APPROACH RWY 29

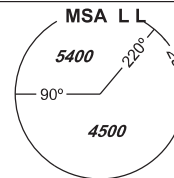
Descent angle (°)	3.00			
Type	IF	FAF/FAP	SDF LOC	MAPt LOC
Fix	KV292 (12.9 DME KVY)	(7.9 DME KVY)	(3.2 DME KVY)	(0.7 DME KVY)
Fix coordinates	500656.23N 0131356.91E	500854.77N 0130648.58E	501045.62N 0130005.83E	501144.84N 0125630.07E
Fix formation bearing (True°)	113.11 LOC KVY	113.11 LOC KVY	113.12 LOC KVY	---
Fix formation distances (NM)	12.89 DME KVY	7.89 DME KVY	3.20 DME KVY	0.68 DME KVY



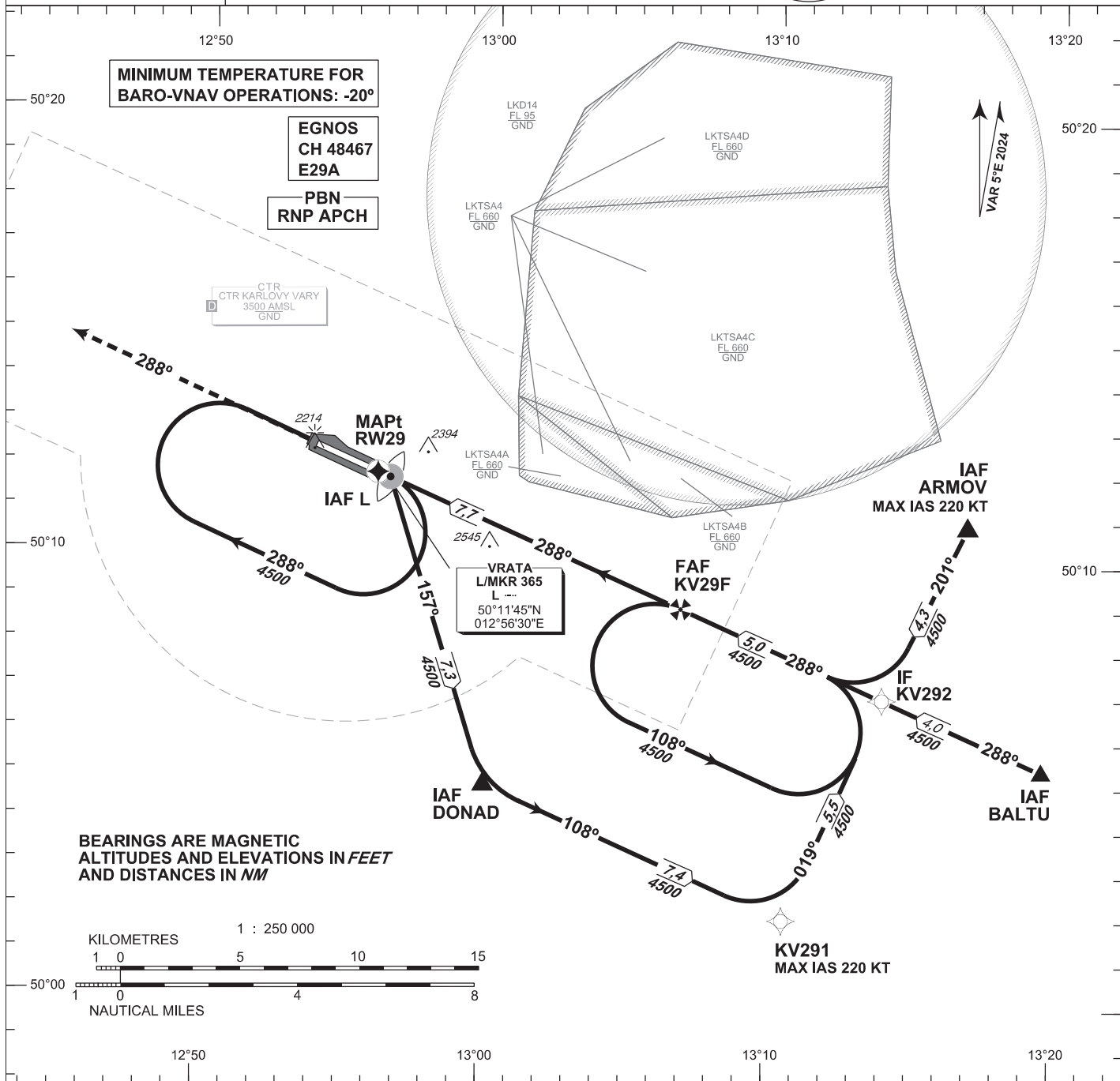
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

AERODROME ELEV **1989**
THR RWY 29 ELEV **1985**

PRAHA RADAR 118,650
VARY TOWER 121,230
121,500

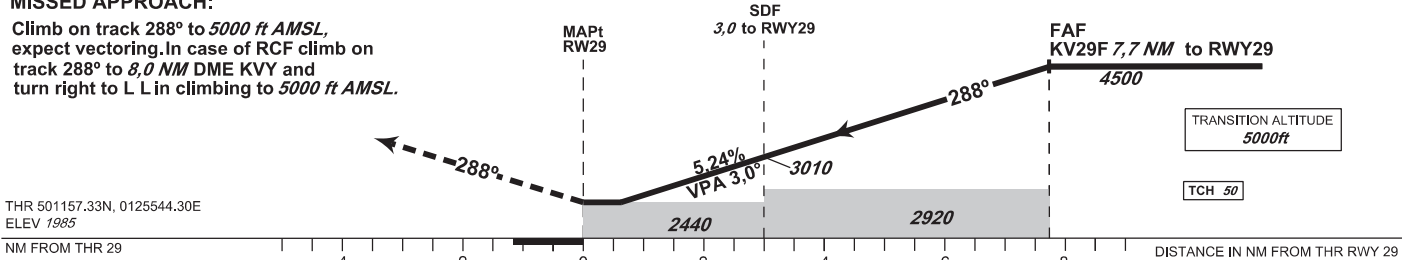


KARLOVY VARY RNP RWY 29



MISSED APPROACH:

Climb on track 288° to 5000 ft AMSL, expect vectoring. In case of RCF climb on track 288° to 8,0 NM DME KVV and turn right to L L in climbing to 5000 ft AMSL.



OCA/OCH		A	B	C	D
LNAV	ft	2440/450			
LNAV/VNAV	ft	2419/434			
LPV CAT I	ft	2194/210	2206/221	2214/229	2225/240
Circling (south of AD only)	ft	2520/530	2520/530	2970/980	3160/1170

DIST THR (MAPt)	7	6	5	4	3	2	1
ALTITUDES ft	4260	3940	3630	3310	2990	2670	2350
FAF - MAPt 7,7 NM	kt	80	100	120	140	160	180
Rate of descent (5,24%)	min:sec	5:48	4:39	3:52	3:19	2:54	2:35
	ft/min	420	530	640	740	850	960

change: VAR, MAG tracks, designations

Timing is not authorized for defining the MAPt.

APPROACH RNP RWY 29

Recommended coding:

Path Terminator	Waypoint				Cours / Track MAG° (True°)	DIST NM	Turn Direction	Constraints		Nav Spec.	Remarks
	ID	Type	Flyover	Coordinates				Level	Speed		
via ARMOV											
IF	ARMOV	IAF	NO	501050.76N 0131650.52E	---	---	---	A4500+	K220-	RNP APCH	---
TF	KV292	IF	NO	500656.23N 0131356.91E	201 (205.46)	4.3	---	---	---	RNP APCH	---
TF	KV29F	FAF	NO	500854.77N 0130648.58E	288 (293.34)	5.0	RIGHT	A4500+	---	RNP APCH	---
TF	RW29	MAPT	YES	501157.33N 0125544.30E	288 (293.34)	7.7	---	---	---	RNP APCH	---
CA	---	---	---	---	288 (293.34)	20.2	---	A5000+	---	RNP APCH	---
via BALTU											
IF	BALTU	IAF	NO	500522.06N 0131935.48E	---	---	---	A4500+	---	RNP APCH	---
TF	KV292	IF	NO	500656.23N 0131356.91E	288 (293.42)	4.0	---	---	---	RNP APCH	---
TF	KV29F	FAF	NO	500854.77N 0130648.58E	288 (293.34)	5.0	---	A4500+	---	RNP APCH	---
TF	RW29	MAPT	YES	501157.33N 0125544.30E	288 (293.34)	7.7	---	---	---	RNP APCH	---
CA	---	---	---	---	288 (293.34)	20.2	---	A5000+	---	RNP APCH	---
via DONAD											
IF	DONAD	IAF	NO	500450.93N 0130000.00E	---	---	---	A4500+	---	RNP APCH	---
TF	KV291	---	NO	500155.29N 0131035.25E	108 (113.17)	7.4	---	---	K220-	RNP APCH	---
TF	KV292	IF	NO	500656.23N 0131356.91E	019 (023.31)	5.5	LEFT	---	---	RNP APCH	---
TF	KV29F	FAF	NO	500854.77N 0130648.58E	288 (293.34)	5.0	LEFT	A4500+	---	RNP APCH	---
TF	RW29	MAPT	YES	501157.33N 0125544.30E	288 (293.34)	7.7	---	---	---	RNP APCH	---
CA	---	---	---	---	288 (293.34)	20.2	---	A5000+	---	RNP APCH	---
via L L											
IF	L L	IAF	NO	501144.84N 0125630.07E	---	---	---	A4500+	---	RNP APCH	---
TF	DONAD	---	NO	500450.93N 0130000.00E	157 (161.92)	7.3	---	---	---	RNP APCH	---
TF	KV291	---	NO	500155.29N 0131035.25E	108 (113.17)	7.4	LEFT	---	K220-	RNP APCH	---
TF	KV292	IF	NO	500656.23N 0131356.91E	019 (023.31)	5.5	LEFT	---	---	RNP APCH	---
TF	KV29F	FAF	NO	500854.77N 0130648.58E	288 (293.34)	5.0	LEFT	A4500+	---	RNP APCH	---
TF	RW29	MAPT	YES	501157.33N 0125544.30E	288 (293.34)	7.7	---	---	---	RNP APCH	---
CA	---	---	---	---	288 (293.34)	20.2	---	A5000+	---	RNP APCH	---

RNAV HOLDING

Holding point	Inbound MAG° (True°)	Outbound MAG° (True°)	Turn Direction	MAX IAS kt	Min. holding altitude FT MSL / FL	Time	Distance NM	Remarks
L L	108 (113.00)	288 (293.00)	RIGHT	---	A4500	1 MIN	---	---
KV29F	288 (293.00)	108 (113.00)	LEFT	---	A4500	1 MIN	---	---

SBAS FAS Data Block

Input Data

Operation Type	0
SBAS Provider	1 (EGNOS)
Airport Identifier	LKKV
Runway	29
Runway Letter	0 (None)
Approach Performance Designator	0
Route Indicator	
Reference Path Data Selector	0
Reference Path Identifier	E29A
LTP/FTP Latitude	501157.3265N
LTP/FTP Longitude	0125544.3045E
LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)	651.4
FPAP Latitude	501222.8495N
Delta FPAP Latitude (seconds)	25.5230
FPAP Longitude	0125411.0595E
Delta FPAP Longitude (seconds)	-93.2450
Threshold Crossing Height	50.0
TCH Units Selector	0 (feet)
Glidepath Angle (degrees)	3.00
Course Width (metres)	105.00
Length Offset (metres)	0
HAL (metres)	40.0
VAL (metres)	35.0

Output Data

Data Block	10 16 0B 0B 0C 1D 00 00 01 39 32 05 1D 0E 8B 15 61 6B 8C 05 72 2D 66 C7 00 86 27 FD F4 01 2C 01 64 00 C8 AF 02 0F F9 16
Calculated CRC Value	020FF916

Required Additional Data

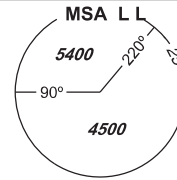
ICAO Code	LK
LTP/FTP Orthometric Height (metres)	605.0



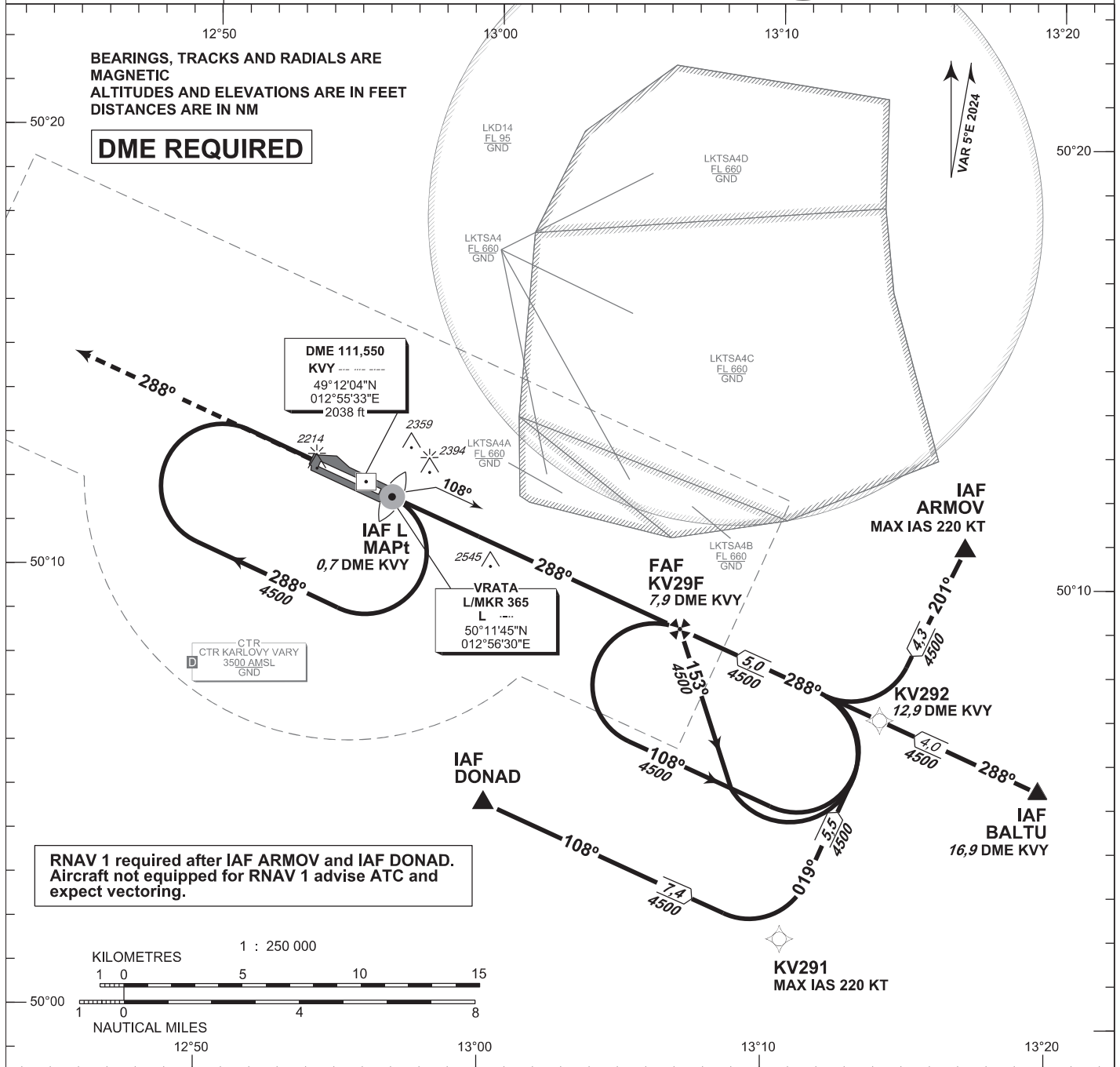
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

AERODROME ELEV 1989
THR RWY 29 ELEV 1985

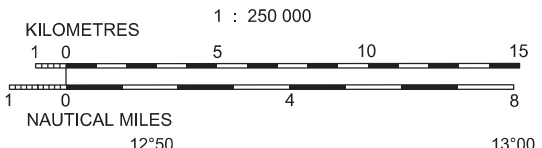
PRAHA RADAR 118,650
VARY TOWER 121,230
121,500



KARLOVY VARY NDB RWY 29



RNAV 1 required after IAF ARMOV and IAF DONAD. Aircraft not equipped for RNAV 1 advise ATC and expect vectoring.



MISSED APPROACH:

Climb on track 288° to 5000 ft AMSL, expect vectoring. In case of RCF climb on track 288° to 8,0 NM DME KVVY and turn right to L L in climbing to 5000 ft AMSL.

THR 501157.33N, 0125544.30E
ELEV 1985

NM FROM THR 29 4 2 0 2 4 6 8 DISTANCE IN NM FROM THR RWY 29

OCA/OCH		A	B	C	D
Straight-in Approach	ft	2570/580			
Circling (south of AD only)	ft	2520/530	2520/530	2970/980	3160/1170

DME KVVY (NM)		7	6	5	4	3	2
DIST THR (NM)		6,8	5,8	4,8	3,8	2,8	1,8
ALTITUDES (ft)		4210	3900	3580	3260	2940	2620
FAF - MAPt 7,2 NM	kt	80	100	120	140	160	180
Rate of descent (5,24%)	min:sec	5:24	4:20	3:36	3:05	2:42	2:24
	ft/min	420	530	640	740	850	960

change: VAR, MAG tracks, designations

Timing is not authorized for defining the MAPt.

INITIAL APPROACH NDB RWY 29

Recommended coding:

Path Terminator	Waypoint				Cours / Track MAG° (True°)	DIST NM	Turn Direction	Constraints		Nav Spec.	Remarks
	ID	Type	Flyover	Coordinates				Level	Speed		
via ARMOV											
IF	ARMOV	IAF	NO	501050.76N 0131650.52E	---	---	---	A4500+	K220-	RNAV 1	---
TF	KV292	IF	NO	500656.23N 0131356.91E	201 (205.46)	4.3	---	---	---	RNAV 1	---
via DONAD											
IF	DONAD	IAF	NO	500450.93N 0130000.00E	---	---	---	A4500+	---	RNAV 1	---
TF	KV291	---	NO	500155.29N 0131035.25E	108 (113.17)	7.4	---	---	K220-	RNAV 1	---
TF	KV292	IF	NO	500656.23N 0131356.91E	019 (023.31)	5.5	LEFT	---	---	RNAV 1	---

APPROACH NDB RWY 29

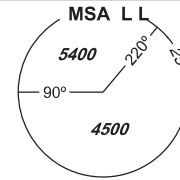
Descent angle (°)	3.00				
Type	IF	FAF	SDF 1	SDF 2	MAPt
Fix	KV292 (12.9 DME KVY)	KV29F (7.9 DME KVY)	(5.0 DME KVY)	(3.2 DME KVY)	L/MRK L (0.7 DME KVY)
Fix coordinates	500656.23N 0131356.91E	500854.77N 0130648.58E	501003.17N 0130240.30E	501045.62N 0130005.83E	501144.84N 0125630.07E
Fix formation bearing (True°)	113.11 NDB L	113.11 NDB L	113.12 NDB L	113.12 NDB L	---
Fix formation distances (NM)	12.89 DME KVY	7.89 DME KVY	5.00 DME KVY	3.20 DME KVY	0.68 DME KVY



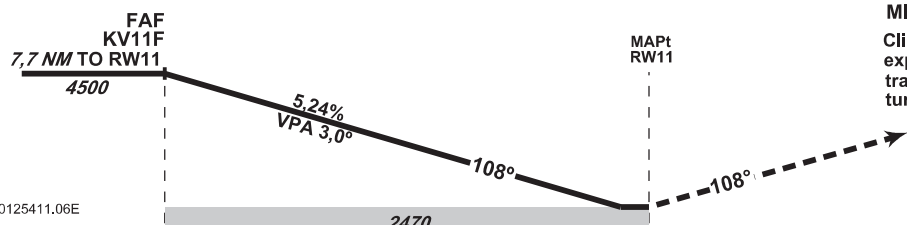
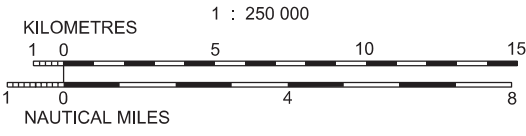
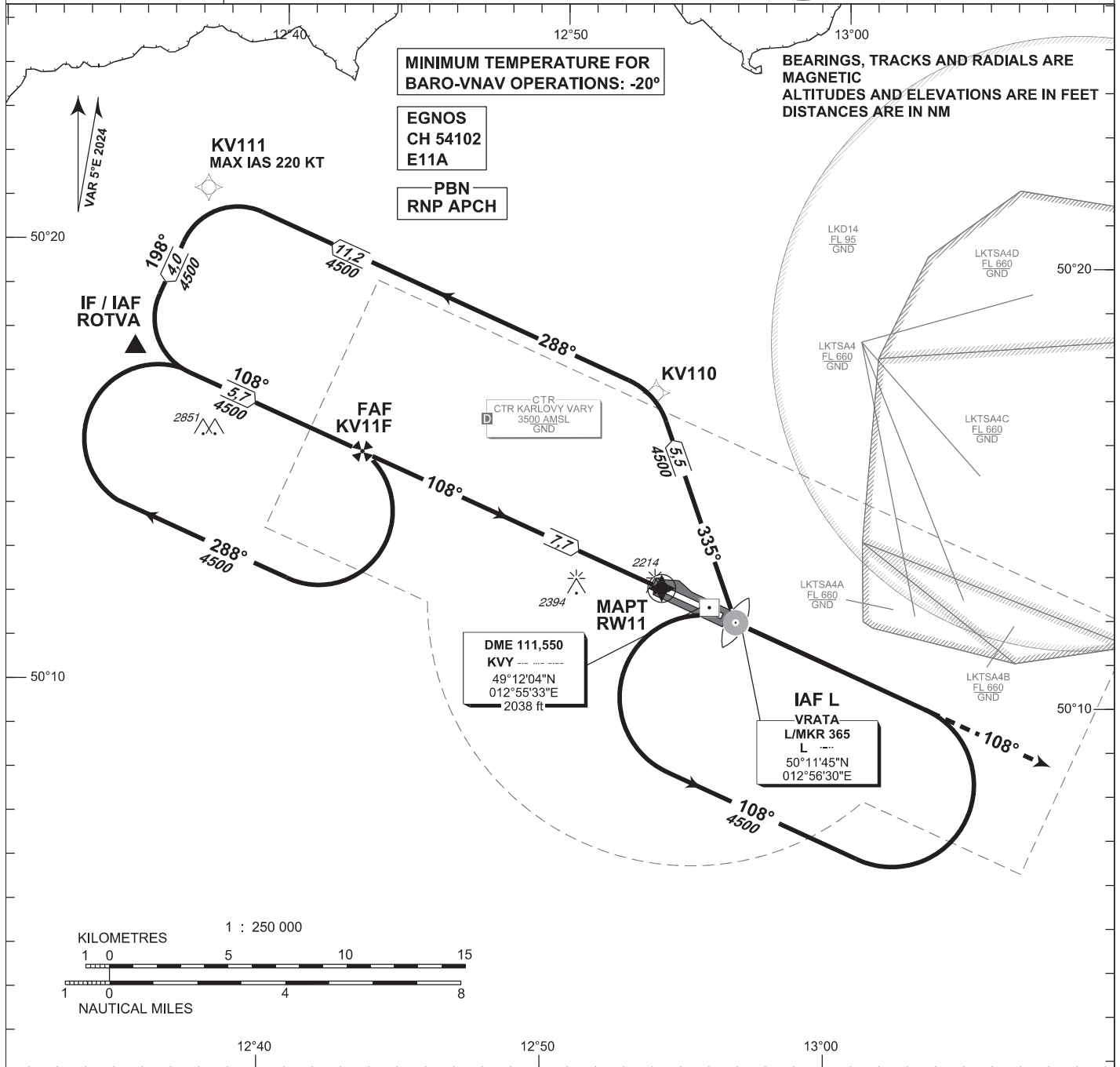
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

AERODROME ELEV 1989
THR RWY 11 ELEV 1988

PRAHA RADAR 118,650
VARY TOWER 121,230
121,500



KARLOVY VARY RNP RWY 11



MISSED APPROACH:
Climb on track 108° to 5000 ft AMSL, expect vectoring. In case of RCF climb on track 108° to 8.0 NM DME KVV and turn right to L L in climbing to 5000 ft AMSL.

THR 501222.85N, 0125411.06E
ELEV 1988

NM FROM THR 11 DISTANCE IN NM FROM THR RWY 11

OCA/OCH		A	B	C	D
LNAV	ft	2470/480			
LNAV/VNAV	ft	2380/392			
LPV	ft	2349/361	2361/373	2369/381	2380/392
Circling (south of AD only)	ft	2520/530	2520/530	2970/980	3160/1170

DIST THR (MAPt)	7	6	5	4	3	2
ALTITUDES ft	4260	3940	3630	3310	2990	2670

	kt	80	100	120	140	160	180
FAF - MAPt 7.7 NM	min:sec	5:48	4:39	3:52	3:19	2:54	2:35
Rate of descent (5.24%)	ft/min	420	530	640	740	850	960

change: VAR, MAG tracks, designations

Timing is not authorized for defining the MAPt.

APPROACH RNP RWY 11

Recommended coding:

Path Terminator	Waypoint				Cours / Track MAG° (True°)	DIST NM	Turn Direction	Constraints		Nav Spec.	Remarks
	ID	Type	Flyover	Coordinates				Level	Speed		
via ROTVA											
IF	ROTVA	IF/IAF	NO	501736.71N 0123455.67E	---	---	---	A4500+	---	RNP APCH	---
TF	KV11F	FAF	NO	501523.91N 0124305.90E	108 (112.92)	5.7	---	A4500+	---	RNP APCH	---
TF	RW11	MAPT	YES	501222.85N 0125411.06E	108 (112.92)	7.7	---	---	---	RNP APCH	---
CA	---	---	---	---	108 (112.92)	17.9	---	A5000+	---	RNP APCH	---
via L L											
IF	L L	IAF	NO	501144.84N 0125630.07E	---	---	---	A4500+	---	RNP APCH	---
TF	KV110	---	NO	501655.30N 0125327.59E	335 (339.36)	5.5	---	---	---	RNP APCH	---
TF	KV111	---	NO	502117.57N 0123721.03E	288 (293.07)	11.2	LEFT	---	K220-	RNP APCH	---
IF	ROTVA	IF	NO	501736.71N 0123455.67E	198 (202.86)	4.0	LEFT	A4500+	---	RNP APCH	---
TF	KV11F	FAF	NO	501523.91N 0124305.90E	108 (112.92)	5.7	LEFT	A4500+	---	RNP APCH	---
TF	RW11	MAPT	YES	501222.85N 0125411.06E	108 (112.92)	7.7	---	---	---	RNP APCH	---
CA	---	---	---	---	108 (112.92)	17.9	---	A5000+	---	RNP APCH	---

RNAV HOLDING

Holding point	Inbound MAG° (True°)	Outbound MAG° (True°)	Turn Direction	MAX IAS kt	Min.holding altitude FT MSL / FL	Time	Distance NM	Remarks
L L	288 (293.00)	108 (113.00)	LEFT	---	A4500	1 MIN	---	---
KV11F	108 (113.00)	288 (293.00)	RIGHT	---	A4500	1 MIN	---	---

SBAS FAS Data Block

Input Data

Operation Type	0
SBAS Provider	1 (EGNOS)
Airport Identifier	LKKV
Runway	11
Runway Letter	0 (None)
Approach Performance Designator	0
Route Indicator	
Reference Path Data Selector	0
Reference Path Identifier	E11A
LTP/FTP Latitude	501222.8455N
LTP/FTP Longitude	0125411.0575E
LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)	652.7
FPAP Latitude	501157.3265N
Delta FPAP Latitude (seconds)	-25.5190
FPAP Longitude	0125544.3045E
Delta FPAP Longitude (seconds)	93.2470
Threshold Crossing Height	50.0
TCH Units Selector	0 (feet)
Glidepath Angle (degrees)	3.00
Course Width (metres)	105.00
Length Offset (metres)	0
HAL (metres)	40.0
VAL (metres)	50.0

Output Data

Data Block	10 16 0B 0B 0C 0B 00 00 01 31 31 05 7B D5 8B 15 E3 92 89 05 7F 2D A2 38 FF 7E D8 02 F4 01 2C 01 64 00 C8 FA 6B 14 1B 35
Calculated CRC Value	6B141B35

Required Additional Data

ICAO Code	LK
LTP/FTP Orthometric Height (metres)	605.8



APPROACH NDB RWY 11

Recommended coding:

<i>Descent angle (°)</i>	3.00			
<i>Type</i>	IF/IAF	FAF	SDF	MAPt
<i>Fix</i>	ROTV (14.4 DME KVY)	(8.7 DME KVY)	---	THR11 (0.9 DME KVY)
<i>Fix coordinates</i>	501736.71N 0123455.67E	501523.91N 0124305.90E	---	501222.85N 0125411.06E
<i>Fix formation bearing (True°)</i>	293.11 NDB L	293.11 NDB L	---	293.15 NDB L
<i>Fix formation distances (NM)</i>	14.36 DME KVY	8.67 DME KVY	---	0.93 DME KVY



AD ELEV 1989 ft/606 m

BEARINGS ARE MAGNETIC
ALT AND ELEV IN FEET
DISTANCES ARE IN NM

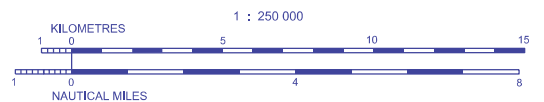
PRAHA RADAR	118,650
VARY TOWER	121,230
KARLOVY VARY ATIS	127,640
EMERGENCY FREQ	121,500

VFR Arrivals and Departures Chart KARLOVY VARY



change: VAR, chart revision

ALFA	50° 14' 16" N 012° 55' 40 E	NOVEMBER	50° 16' 54" N 012° 56' 19 E
BRAVO	50° 10' 15" N 012° 53' 30 E	SIERRA	50° 05' 02" N 012° 50' 24 E
ECHO	50° 05' 03" N 013° 07' 36E	WHISKY	50° 11' 22" N 012° 45' 29E

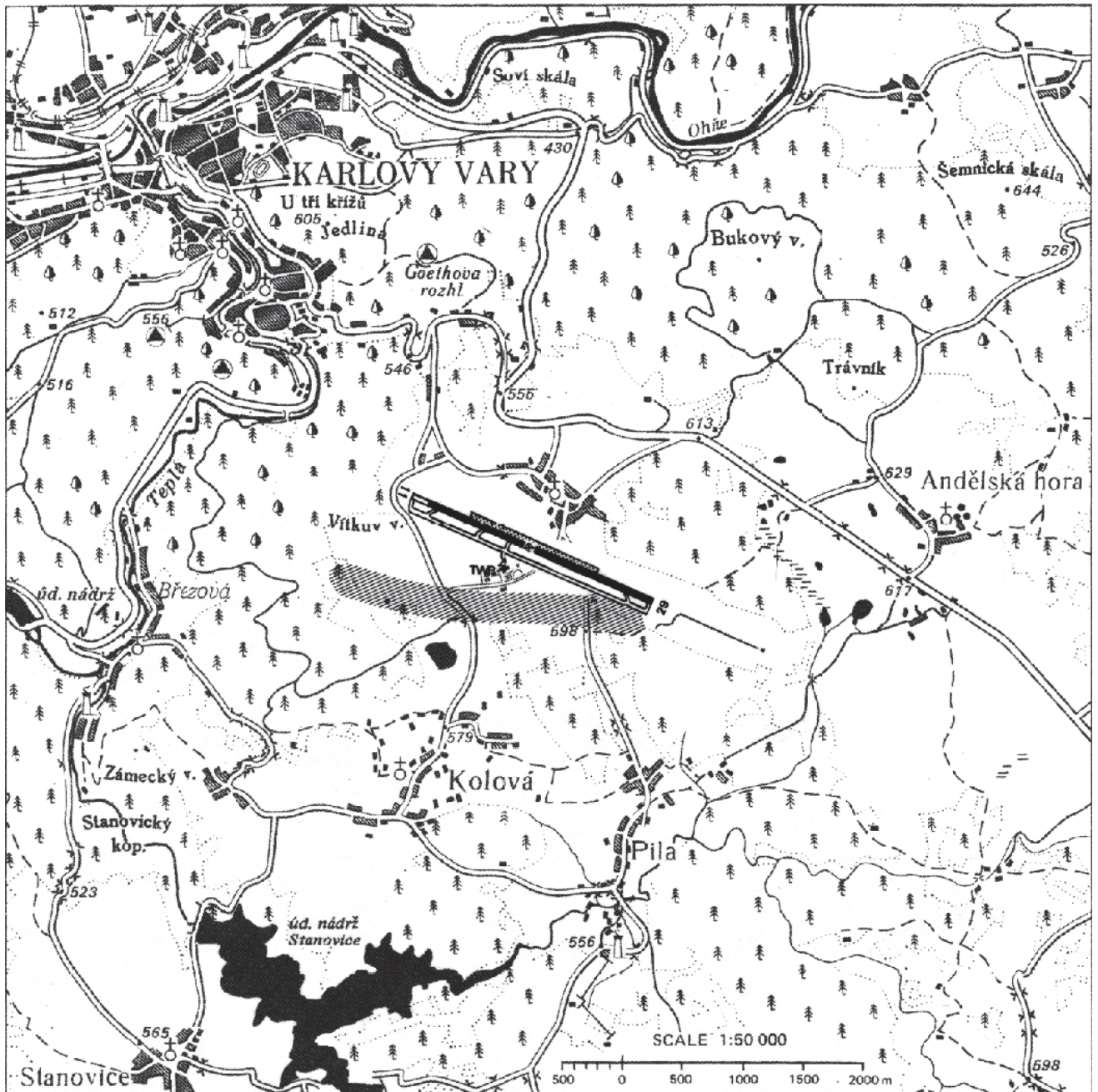


Arrivals	Waypoint sequence
ECHO 1 NOVEMBER 1 SIERRA 1 WHISKY 1	ECHO - BRAVO NOVEMBER - ALFA SIERRA - BRAVO WHISKY - BRAVO
Departures	Waypoint sequence
ECHO 1	After departure from RWY 11 - Right turn DCT ECHO After departure from RWY 29 - Left turn DCT ECHO
NOVEMBER 1	After departure from RWY 11 - Left turn DCT NOVEMBER After departure from RWY 29 - Right turn DCT NOVEMBER
SIERRA 1	After departure from RWY 11 - Right turn DCT SIERRA After departure from RWY 29 - Left turn DCT SIERRA
WHISKY 1	After departure from RWY 11 - Right turn DCT WHISKY After departure from RWY 29 - Left turn DCT WHISKY



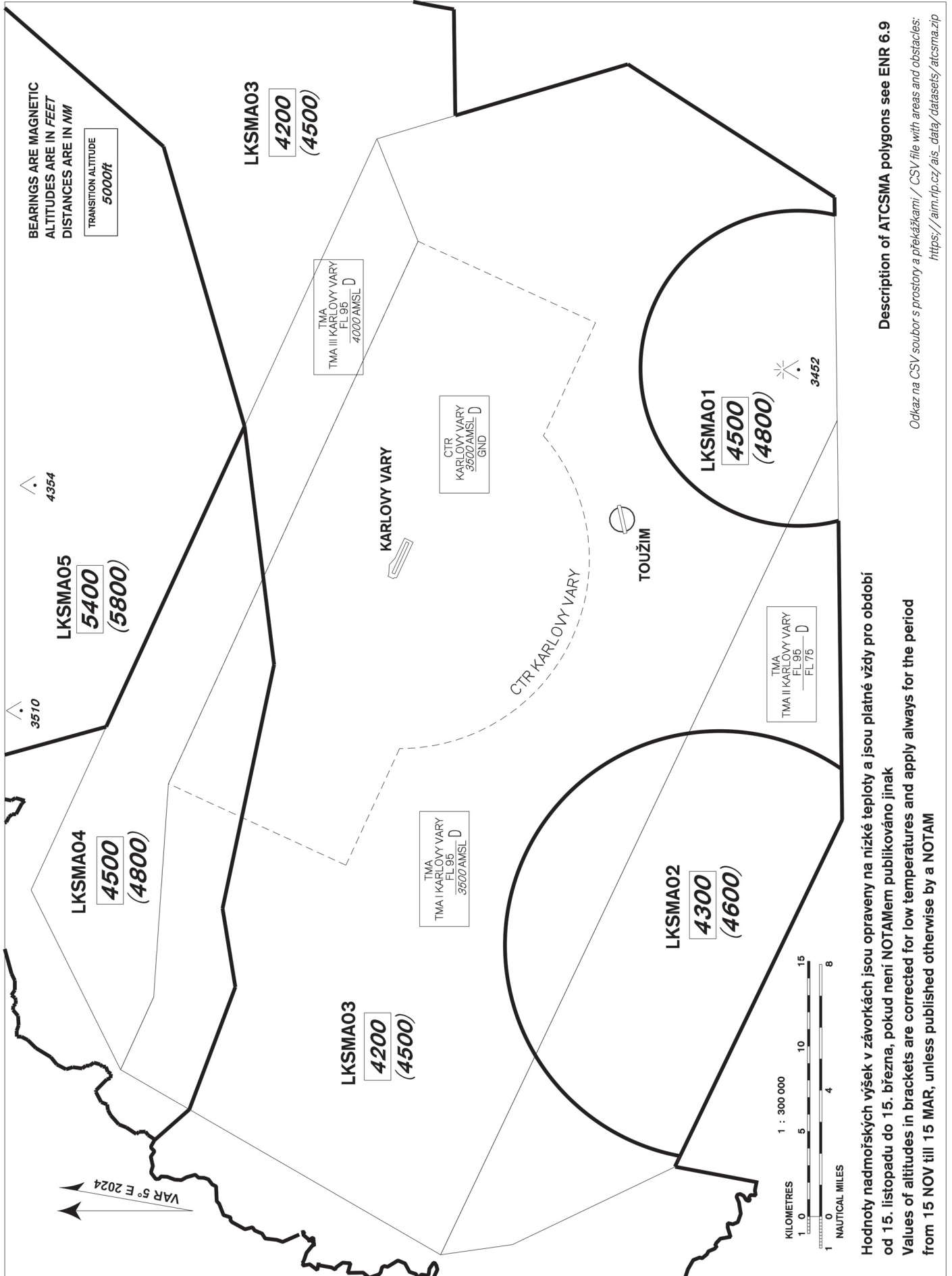
BIRD HAZARDS CONCENTRATION AREAS

KARLOVY VARY



Mapa minimálních nadmořských výšek pro poskytování přehledových služeb ATC
v prostoru CTR a TMA Karlovy Vary

ATC Surveillance Minimum Altitude Chart within CTR and TMA Karlovy Vary



change: VAR

