

LKNA AD 2.20 PRAVIDLA PRO MÍSTNÍ PROVOZ

LKNA AD 2.20 LOCAL TRAFFIC REGULATIONS

2.20.1 Časové relace organizování letové směny

2.20.1 Flying time frame

2.20.1.1 S výjimkou letů v rámci SAR a s výjimkou udělenou velitelem Vzdušných sil lze plánovat letová zaměstnání takto:

- Zimní období: 0600 - 2200 UTC
- Letní období: 0500 - 2100 UTC

Letové akce v den, který následuje po dni pracovního volna/klidu zahajovat nejdříve v 0900 (0800) UTC. Před dnem pracovního volna/klidu plánovat letové akce do 1300 (1200) UTC.

2.20.1.1 With the exception of SAR flights or with an exemption granted by the Air Force Commander the flight operations shall be planned as follows:

- Winter season: 0600 - 2200 UTC
- Summer season: 0500 - 2100 UTC

In the days following the weekend or holiday, all flying operations shall be commenced not sooner than 0900 (0800) UTC. In the days before a weekend or holiday, all flight operations shall be planned to last for not later than 1300 (1200) UTC.

2.20.2 Místní omezení letového provozu

2.20.2 Local traffic restrictions

2.20.2.1 Lety v rámci SAR mají přednost před ostatními lety s výjimkou letů v nouzi.

2.20.2.1 SAR lights have priority over other flights with exception of flights in emergency.

2.20.3 Pojízďení a parkování letadel

2.20.3 Aircraft taxiing and parking

2.20.3.1 Pohyby a rozmístování letadel na parkovací místa na odbavovacích plochách řídí řídicí odbavovací plochy.

2.20.3.1 Authorized signalmen control the movement and assign parking positions to aircraft on the apron.

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

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

2.20.3.3 Pojízďení z odbavovacích ploch na RWY 13/31 je vedeno po betonových a asfaltových TWYs (viz. [LKNA AD 2.8](#)).

2.20.3.3 Taxiing from aprons to RWY 13/31 is led along concrete and asphalt TWYs (see [LKNA AD 2.8](#)).

2.20.3.4 Motorové zkoušky je povoleno provádět pouze na místech určených provozovatelem letiště.

2.20.3.4 Engine test runs shall be carried out on the places designated by aerodrome operator only.

2.20.3.5 TWY T mezi TWY C a TWY A podél APN S je použitelná pouze pro letadla kategorie A, B (do 24 m rozpětí). Pro letadla kategorie C je tato část TWY T použitelná pouze po schválení řídicím odbavovací plochy a TWR a při průjezdu podél APN S pod řízením řídicího odbavovací plochy.

2.20.3.5 TWY T between TWY C and TWY A along APN S is usable only for category A, B aircraft (wingspan up to 24 m). This part of TWY T is useable for category C aircraft only after an approval of an authorized signalman and TWR and taxiing along APN S shall be controlled by the authorized signalman.

2.20.3.6 Stání pro letadla na odbavovací ploše APN S jsou použitelná pouze pro letadla kategorie A a B (do rozpětí 24 m).

2.20.3.6 Parking stands on APN S are available for category A, B aircraft (wingspan up to 24 m) only.

2.20.3.7 TWY T mezi TWY D a TWY A je použitelná pouze pro letadla kategorie A a B (do rozpětí 24 m).

2.20.3.7 TWY T between TWY D and TWY A is usable for category A, B aircraft (wingspan up to 24 m) only.

2.20.4 Provoz kritických typů letadel

2.20.4 Operations of critical aircraft types

2.20.4.1 Kritické typy letadel

2.20.4.1 Critical aircraft types

Za níže uvedených podmínek je povolen provoz do velikosti typů C-130, C-160, A-319.

Under conditions described below operation of aircraft up to size of C-130, C-160, A-319 is allowed.

2.20.4.2 Únosnost (PCN) RWY, TWY, APN

2.20.4.2 Strength (PCN) of RWY, TWY, APN

Překročení PCN RWY, TWY, APN povoluje provozovatel letiště na žádost provozovatele letadla. Zvýšení PCN je možné pouze do výše maximálně ACN 30.

Exceeding of strength of RWY, TWY, APN can be allowed by the aerodrome operator based on the aircraft operator request. PCN increase is possible only up to ACN 30.

2.20.4.3 TWY

Pro kritické typy letadel je použitelná TWY E a TWY T přilehlá k APN M. Navazující plochy jsou nezpevněné s travnatým povrchem. Posádky čtyřmotorových letadel jsou povinny používat minimální tah vnějších pohonných jednotek a je-li to možné, provádět pojiždění s vypnutými vnějšími pohonnými jednotkami.

2.20.4.4 Trasa pojiždění pro kritické typy letadel

Pro kritické typy letadel jsou použitelné plochy: RWY 13/31, TWY E, TWY T přilehlá k APN M, viz. mapa (LKNA AD 2-20).

2.20.4.5 Vedení pojiždění, Marshalling

Pojiždění kritických typů letadel z/na RWY po TWY a APN M je v úseku křížení TWY E a TWY T na APN M a zpět řízeno pokyny řídicího odbavovací plochy. Posádky kritických typů letadel jsou žádány, aby snížily standardní rychlosti pojiždění.

2.20.4.6 Kategorie letiště pro účely záchranné a požární služby

Provozovatel letiště na vyžádání 24H předem poskytne vyšší kategorii letiště s možností navýšení až na kategorii 8.

2.20.4.3 TWY

For critical types of aircraft TWY E and TWY T adjacent to APN M are useable. The adjacent areas are unpaved with grass surface. The crews of four-engine aircraft are obliged to use minimal thrust of outer engines and if possible to taxi with outer engines off.

2.20.4.4 Taxi route for critical types of aircraft

Useable areas for critical types of aircraft are: RWY 13/31, TWY E, TWY T adjacent to APN M, see the chart (LKNA AD 2-20).

2.20.4.5 Guidance of taxiing, Marshalling

Taxiing of critical types of aircraft from/to RWY on TWY and APN M in the section from TWY E and TWY T intersection to APN M and vice versa is controlled by instructions of signalman. Crews of critical types of aircraft are requested to reduce a standard speed of taxiing.

2.20.4.6 Aerodrome category for purpose of rescue and firefighting services

The aerodrome operator provides a higher category of the aerodrome on request (24 hours in advance) with a possibility of increase up to category 8.

LKNA AD 2.21 POSTUPY PRO OMEZENÍ HLUKU

Níže uvedená omezení se nevztahují na lety v rámci SAR.

2.21.1 Omezení letových postupů

Lety v malé výšce provádět mimo obydlená místa a velké vodní plochy.

2.21.2 Omezení pozemního provozu a zkoušek letecké techniky

2.21.2.1 Místa k provádění motorových zkoušek:

- stojánky S a M
- prostor před hangárem údržby letadel
- Arm/Disarm PAD S a Arm/Disarm PAD N
- vyhrazená vrtulníková stání (pouze pro vrtulníky)

LKNA AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

The following limitations don't apply to SAR flights.

2.21.1 Flight procedures restriction

Low-level altitude flights shall be carried out outside populated areas and large water areas.

2.21.2 Ground operations and testing restriction

2.21.2.1 The engine run-up test locations are as follows:

- APN S and APN M
- the area in front of the aircraft maintenance hangar
- Arm/Disarm PAD S and Arm/Disarm PAD N
- dedicated helicopter stands (for helicopters only)

LKNA AD 2.22 LETOVÉ POSTUPY

2.22.1 Všeobecně

2.22.1.1 Letové postupy pro letiště Náměšť byly zpracovány podle Doc 8168, PANS OPS/611, Vol II. Postupy jsou použitelné pro lety těchto letadel:

- a) letadla Armády České republiky
- b) vojenská letadla jiných států (bez rozdílu kategorie)

LKNA AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

2.22.1 General

2.22.1.1 Flight procedures for Náměšť aerodrome have been processed in accordance with Doc 8168, PANS OPS/611, Vol II. There are applicable for the flights of these aircraft:

- a) Czech Army Aircraft
- b) military aircraft of other states (regardless of category)

2.22.2 Postupy pro IFR lety

2.22.2 Procedures for IFR flights

2.22.2.1 Na příletových a odletových tratích jsou stanoveny následující význačné body:

2.22.2.1 Significant points established on arrival and departure routes:

Název / Name	Souřadnice / Coordinates	Zaměření / Bearing
ROVSO	49 10 33,41 N 016 21 18,02 E	BNO (VOR/DME) 274° / 13,39 NM / 24,79 km; LA (DME) 8,84 NM / 16,26 km
TESPU	49 05 10,96 N 015 59 16,26 E	BNO (VOR/DME) 259° / 28,04 NM / 51,94 km; LA (DME) 7,24 NM / 13,41 km
ODUKO	49 23 06,68 N 015 52 44,18 E	BNO (VOR/DME) 291° / 34,96 NM / 64,74 km; LA (DME) 16,82 NM / 31,15 km
GIVIP	49 05 27,89 N 016 30 59,68 E	BNO (VOR/DME) 240° / 7,79 NM / 14,43 km; LA (DME) 15,66 NM / 29 km

2.22.2.2 Vyčkávání

2.22.2.2 Holding

2.22.2.2.1 Postupy pro vyčkávání jsou zobrazeny na mapách IAC "Přiblížení podle přístrojů".

2.22.2.2.1 Holding procedures are shown on charts IAC "Instrument Approach Chart".

RWY 31

RWY 31

Zařízením stanoveným pro vyčkávání je LA NDB, vyčkávání levé, odletová trať 305°, doba odletu 1 min, minimální výška pro vyčkávání 4000 ft / 1220 m AMSL.

Holding facility LA NDB, left, outbound track 305°, timing 1 min, minimum holding altitude 4000 ft / 1220 m AMSL.

RWY 13

RWY 13

Zařízením stanoveným pro vyčkávání je XU NDB, vyčkávání pravé, odletová trať 125°, doba letu 1 min, minimální výška pro vyčkávání 4000 ft / 1220 m AMSL.

Holding facility XU NDB, right, outbound track 125°, timing 1 min, minimum holding altitude 4000 ft / 1220 m AMSL.

2.22.2.2.2 Z důvodu omezeného prostoru MTMA a blízkosti zakázaného prostoru LKP9 je stanovena maximální rychlost vyčkávání IAS 390 km/hod pro vyčkávání mezi ALT 4000 ft / 1220 m AMSL a FL 60.

2.22.2.2.2 Holding restricted due to limited MTMA airspace and proximity of LKP9 prohibited area to max IAS 390 kmh for holding at 4000 ft / 1220 m AMSL to FL 60.

2.22.2.3 Přiblížení

2.22.2.3 Approaches

2.22.2.3.1 Postupy pro standardní přístrojové přiletý k bodům IAF jsou zobrazeny na mapách STAR, od bodu IAF jsou zobrazeny na mapách přiblížení podle přístrojů (IAC).

2.22.2.3.1 Standard instrument approach procedures are depicted on STAR Charts (to IAF) and Instrument Approach Charts (after IAF).

2.22.2.3.2 Počáteční přiblížení

2.22.2.3.2 Initial approach

RWY 31

RWY 31

a) počáteční přiblížení začíná v bodech IAF GIVIP a IAF LA NDB a končí v bodě IF na ose sestupu letiště Náměšť.

a) initial approach begins on GIVIP IAF and LA NDB IAF and terminates on IF aligned on final approach direction to Náměšť aerodrome.

b) nejvyšší překážkou v ochranném prostoru této části letu je kóta 415 + 25 m (5 km V Moravský Krumlov). Leží v primárním prostoru, MOC = 300 m, minimální výška letu = 415 + 25 (porost) + 300 = 740 m AMSL.

b) spot height 415 + 25 m (5 km E Moravský Krumlov) is a critical obstacle for this phase of flight. It is situated in primary protection area, MOC = 300 m, minimum flight altitude = 415 + 25 (growth) + 300 = 740 m AMSL.

RWY 13

RWY 13

a) počáteční přiblížení začíná v bodech IAF ODUKO a IAF XU NDB a končí v bodě IF na ose sestupu letiště Náměšť.

a) initial approach begins on ODUKO IAF and XU NDB IAF and terminates on IF aligned on final approach direction to Náměšť aerodrome.

b) nejvyšší překážkou v ochranném prostoru této části letu je kóta 674 + 25 m Smrček (3 km SZ obce Benetice). Leží v primárním prostoru, MOC = 300 m, minimální výška letu = 674 + 25 (porost) + 300 = 999 m AMSL.

b) spot height 674 + 25 m Smrček (3 km NW village Benetice) is a critical obstacle for this phase of flight. It is situated in primary protection area, MOC = 300 m, minimum flight altitude = 674 + 25 (growth) + 300 = 999 m AMSL.

2.22.2.3.3 Střední přiblížení**RWY 31**

- a) střední přiblížení začíná v bodě IF na ose sestupu a končí v bodě FAF (R-251 BNO, 16,4 / 30,3 BNO DME; 7,8 / 14,5 LA DME) na ose sestupu.
- b) nejvyšší překážkou v ochranném prostoru této části letu je kóta 364 + 25 m (3 km SZ Moravský Krumlov). Leží v primárním prostoru, MOC = 150 m, minimální výška letu = 364 + 25 (porost) + 150 = 539 m AMSL.

RWY 13

- a) střední přiblížení začíná v bodě IF na ose sestupu a končí v bodě FAF (R-040 OKF, 23,5 / 43,5 OKF DME; 8,7 / 16,2 LA DME) na ose sestupu.
- b) nejvyšší překážkou v ochranném prostoru této části letu je kóta 604 + 25 m Bukovec (5 km SV obce Benetice). Leží v primárním prostoru, MOC = 150 m, minimální výška letu = 604 + 25 (porost) + 150 = 779 m AMSL.

2.22.2.3.4 Manévr přístrojového přiblížení základní zatáčkou**RWY 31**

Nejvyšší překážkou v ochranném prostoru základní zatáčky se zahrnutím nepřesnosti zařízení a směru odletu je kóta 461 + 25 m (3 km SV Ivančice). Leží v primárním prostoru, MOC = 300 m, minimální výška letu = 461 + 25 (porost) + 300 = 786 m AMSL.

RWY 13

Nejvyšší překážkou v ochranném prostoru základní zatáčky se zahrnutím nepřesnosti zařízení a směru odletu je kóta 674 + 25 m Smrček (3 km SZ obce Benetice). Leží v primárním prostoru, MOC = 300 m, minimální výška letu = 674 + 25 (porost) + 300 = 999 m AMSL.

2.22.2.3.5 Konečné přiblížení**RWY 31**

- a) konečné přiblížení začíná v bodě FAF (R-251 BNO, 16,4 / 30,3 BNO DME ; 7,8 / 14,5 LA DME) a končí v bodě MAPt, t.j. na zařízení L id L. Gradient klesání v konečném přiblížení je 5,2%.
- b) rychlostní a časová tabulka pro konečné přiblížení z výšky 4000 ft / 1220 m AMSL:

rychlost/speed	km/hod	150	185	225	260	300	340
FAF - MAPt = 12,7 km	min:sec	5:05	4:07	3:23	2:56	2:32	2:14
rychlost klesání/vertical speed	m/s	2,2	2,7	3,3	3,8	4,4	5,0

RWY 13

- a) konečné přiblížení začíná v bodě FAF (R-040 OKF, 23,5 / 43,5 OKF DME, 8,7 / 16,2 LA DME) a končí v bodě MAPt, tj. na zařízení L id X. Gradient klesání v konečném přiblížení je 5,2%.
- b) rychlostní a časová tabulka pro konečné přiblížení z výšky 4000 ft / 1220 m AMSL:

rychlost/speed	km/hod	150	185	225	260	300	340
FAF - MAPt = 12,6 km	min:sec	5:00	4:04	3:20	2:53	2:30	2:13
rychlost klesání/vertical speed	m/s	2,2	2,7	3,3	3,8	4,4	5,0

2.22.2.3.3 Intermediate approach**RWY 31**

- a) intermediate approach begins on IF aligned with final approach track and terminates on FAF (R-251 BNO, 16,4 / 30,3 BNO DME; 7,8 / 14,5 LA DME).
- b) spot height 364 + 25 m (3 km NW Moravský Krumlov) is a critical obstacle for this phase of flight. It is situated in primary protection area, MOC = 150 m, minimum flight altitude = 364 + 25 (growth) + 150 = 539 m AMSL.

RWY 13

- a) intermediate approach begins on IF aligned with final approach track and terminates on FAF (R-040 OKF, 23,5 / 43,5 OKF DME; 8,7 / 16,2 LA DME).
- b) spot height 604 + 25 Bukovec (5 km NE village Benetice) is a critical obstacle for this phase of flight. It is situated in primary protection area, MOC = 150 m, minimum flight altitude = 604 + 25 (growth) + 150 = 779 m AMSL.

2.22.2.3.4 Base turn instrument approach manoeuvre**RWY 31**

Spot height 461 + 25 m (3 km NE Ivančice) is a critical obstacle in obstacle protection area of base turn covering aids inaccuracies and outbound direction. It is situated in primary protection area, MOC = 300 m, minimum flight altitude = 461 + 25 (growth) + 300 = 786 m AMSL.

RWY 13

Spot height 674 + 25 m Smrček (3 km NW village Benetice) is a critical obstacle in obstacle protection area of base turn covering aids inaccuracies and outbound direction. It is situated in primary protection area, MOC = 300 m, minimum flight altitude = 674 + 25 (porost) + 300 = 999 m AMSL.

2.22.2.3.5 Final approach**RWY 31**

- a) final approach begins on FAF (R-251 BNO, 16,4 / 30,3 BNO DME; 7,8 / 14,5 LA DME) and terminates on MAPt, i.e. over L id L. Final approach descent gradient is 5,2%.
- b) Speed vs. timing table for final approach from altitude 4000 ft / 1220 m AMSL:

RWY 13

- a) final approach begins on FAF (R-040 OKF, 23,5 / 43,5 OKF DME, 8,7 / 16,2 LA DME) and terminates on MAPt, i. e. over L id X. Final approach descent gradient is 5,2 %.
- b) speed vs. timing table for final approach from altitude 4000 ft / 1220 m AMSL:

2.22.2.3.6 Nezdařené přiblížení

RWY 31

- a) stoupat do 2500 ft / 762 m AMSL, točit doleva na LA NDB ve stoupání do 4000 ft / 1220 m AMSL.
- b) z důvodu omezeného prostoru MTMA Náměšť je nutno omezit postup nezdařeného přiblížení. Max. rychlost IAS v nezdařeném přiblížení je 445 km/hod, letadla s rychlostí do:
- 345 km/hod točí v nezdařeném přiblížení zatáčku o náklonu 20°,
 - 445 km/hod točí v nezdařeném přiblížení zatáčku o náklonu 30°.

RWY 13

- a) stoupat do 2500 ft / 762 m AMSL, točit doleva na XU NDB ve stoupání do 4000 ft / 1220 m AMSL.
- b) z důvodu omezeného prostoru MTMA Náměšť je nutno omezit postup nezdařeného přiblížení. Max. rychlost IAS v nezdařeném přiblížení je 445 km/hod, letadla s rychlostí do:
- 345 km/hod točí v nezdařeném přiblížení zatáčku o náklonu 20°,
 - 445 km/hod točí v nezdařeném přiblížení zatáčku o náklonu 30°.

2.22.2.3.7 Přiblížení ILS

a) Počáteční přiblížení

Počáteční přiblížení začíná v bodech IAF GIVIP a IAF LA NDB a končí v bodě IF na ose sestupu letiště Náměšť.

Nejvyšší překážkou v ochranném prostoru této části letu je kóta 415 + 25 m (5 km V Moravský Krumlov). Leží v primárním prostoru, MOC = 300 m, minimální výška letu = 415 + 25 (porost) + 300 = 740 m AMSL.

b) Střední přiblížení

Střední přiblížení začíná v bodě IF (10,8 / 20 LA DME) na ose sestupu a končí v bodě FAF (7,8 / 14,5 LA DME) na ose sestupu.

Nejvyšší překážkou v ochranném prostoru této části letu je kóta 364 + 25 m (3 km SZ Moravský Krumlov). Leží v primárním prostoru, MOC = 150 m, minimální výška letu = 364 + 25 (porost) + 150 = 539 m AMSL.

c) Konečné přiblížení

Konečné přiblížení začíná v bodě FAF (7,8 / 14,5 LA DME) a končí ve výšce OCA/OCH. Úhel sestupové roviny v konečném přiblížení je 3°.

d) Rychlostní a časová tabulka pro konečné přiblížení z výšky 4000 ft / 1220 m AMSL:

rychlost/speed	km/hod	150	185	225	260	300	340
FAF - MM = 6,9 / 12,7	min:sec	5:05	4:07	3:23	2:56	2:32	2:14
rychlost klesání/vertical speed	m/s	2,2	2,7	3,3	3,8	4,4	5,0

2.22.2.3.6 Missed approach

RWY 31

- a) climb to 2500 ft / 762 m AMSL, turn left to LA NDB in climbing 4000 ft / 1220 m AMSL.
- b) Missed approach limited to max IAS 445 kmh due to limited MTMA Náměšť' airspace. Airplanes with IAS less than:
- 345 kmh turns in missed approach with 20° bank angle,
 - 445 kmh turns in missed approach with 30° bank angle.

RWY 13

- a) climb to 2500 ft / 762 m AMSL, turn left to XU NDB in climbing 4000 ft / 1220 m AMSL.
- b) Missed approach limited to max IAS 445 kmh due to limited MTMA Náměšť' airspace. Airplanes with IAS less than:
- 345 kmh turns in missed approach with 20° bank angle,
 - 445 kmh turns in missed approach with 30° bank angle

2.22.2.3.7 Precision approach procedure using ILS

a) Initial approach

Initial approach begins on GIVIP IAF and LA NDB IAF and terminates on IF aligned on final approach direction to Náměšť aerodrome.

Spot height 415 + 25 m (5 km E Moravský Krumlov) is a critical obstacle for this phase of flight. It is situated in primary protection area, MOC = 300 m, minimum flight altitude = 415 + 25 (growth)+300 = 740 m AMSL.

b) Intermediate approach

Intermediate approach begins on IF (10,8 / 20 LA DME) aligned with final approach track and terminates on FAF (7,8 / 14,5 LA DME),

Spot height 364 + 25 m (3 km NW Moravský Krumlov) is a critical obstacle for this phase of flight. It is situated in primary protection area, MOC = 150 m, minimum flight altitude = 364 + 25 (growth) + 150 = 539 m AMSL.

c) Final approach

Final approach begins on FAF (7,8 / 14,5 LA DME) and terminates in altitude OCA/OCH. Angle of descent on final approach is 3°.

d) Speed vs. timing table for final approach from altitude 4000 ft / 1220 m AMSL:

e) Tabulka údajů vzdáleností DME LA a výšek pro konečné přiblížení z výšky 4000 ft / 1220 m AMSL:

e) Distance table DME LA and altitude for final approach from altitude 4000 ft / 1220 m AMSL:

DME LA [NM/km]	7,0/13,0	6,0/11,1	5,0/9,3	4,0/7,4	3,0/5,6	2,0/3,7	1,0/1,9	0,8/1,5
výška/altitudes [ft/m]	3724/1135	3406/1038	3088/941	2769/844	2451/747	2133/650	1815/553	1752/534

f) Nezdařené přiblížení

f) Missed approach

Stoupat do 2500 ft / 762 m AMSL, točit doleva na LA NDB ve stoupání do 4000 ft / 1220 m AMSL.

Climb to 2500 ft / 762 m AMSL, turn right to LA NDB in climbing 4000 ft / 1220 m AMSL.

Z důvodu omezeného prostoru MTMA Náměšť je nutno omezit postup nezdařeného přiblížení. Max. rychlost IAS v nezdařeném přiblížení je 445 km/hod, letadla s rychlostí do:

Missed approach limited to max IAS 445 kmh due to limited MTMA Náměšť airspace. Airplanes with IAS less than:

- 345 km/hod točí v nezdařeném přiblížení zatáčku o náklonu 20°,
- 445 km/hod točí v nezdařeném přiblížení zatáčku o náklonu 30°.

- 345 kmh turns in missed approach with 20° bank angle,
- 445 kmh turns in missed approach with 30° bank angle.

2.22.2.3.8 Přiblížení okruhem

2.22.2.3.8 Visual manoeuvring (circling approach)

Přiblížení okruhem je povoleno pouze na sever od osy RWY, tj. 31 R a 13 L. V případě nouze je možné použít i jižní okruh, avšak s přihlédnutím k zakázanému prostoru LKP9.

Circling north of RWY accepted, i.e. 31 R and 13 L. South circling may be used only in emergency, but avoiding LKP9 prohibited area.

Bezpečné výšky nad překážkami (OCA) pro jednotlivé RWY - viz mapa přiblížení podle přístrojů (IAC) a následující tabulka:

Obstacle clearance altitudes (OCA) for each RWY - see Instrument Approach Chart (IAC) and following table:

		H m MSL	MOC	OCA (m/ft)
CAT A	kóta / spot height 475	500	90	590/1936
CAT B	kóta / spot height 475	500	90	606/1988
CAT C	kóta / spot height 490	515	120	636/2086
CAT D	kóta / spot height 520	545	120	666/2185

2.22.2.4 Odlety

2.22.2.4 Departures

Standardní přístrojové odletové tratě z letiště Náměšť začínají na odletových koncích RWY 31 a 13 a končí v bodech REP BODAL, OKF VOR/DME, BNO VOR/DME viz tabulky standardních přístrojových odletových tratí (SID).

Standard instrument departure routes from the Náměšť aerodrome begins on the departure ends of RWY 31 and 13 and terminate on BODAL REP, OKF VOR/DME, BNO VOR/DME - see Standard instrument departure route (SID) tables.

2.22.3 Postupy založené na přehledových systémech ATS

2.22.3 Procedures based on ATS surveillance radar systems

2.22.3.1 Přehledové služby ATS jsou poskytovány v prostorech radarového krytí MTMA/MCTR Náměšť a přilehlých TRA v tomto rozsahu:

2.22.3.1 ATS surveillance services are provided in the area of radar coverage within Náměšť MTMA/MCTR and adjacent TRAs in the scope as follows:

- monitorování dráhy letu;
- navigační pomoc;
- vektorování;
- zajištění rozstupů;
- přiblížení přesným přibližovacím radarem na RWY 31 a RWY 13.

- flight path monitoring;
- navigation assistance;
- vectoring;
- separation;
- precision surveillance radar approach to RWY 31 and RWY 13.

2.22.3.2 Přehledová zařízení ATS:

2.22.3.2 ATS surveillance aids:

- PSR
- SSR
- PAR

- PSR
- SSR
- PAR

2.22.3.3 Minimální výška pro radarové vektorování v MTMA/MCTR Náměšť a přilehlých TRA - viz mapa LKNA AD 2-43.

2.22.3.3 For minimum altitude for surveillance radar vectoring within Náměšť MTMA/MCTR and adjacent TRAs - see LKNA AD 2-43 chart.

2.22.3.4 Minimum radarového rozstupu v MTMA/MCTR Náměšť je 3 NM / 5,6 km.

2.22.3.5 Přiblížení pomocí PAR se poskytuje pouze vojenským letadlům a na základě žádosti velitele letadla. Přiblížení PAR končí, když letadlo dosáhne bodu, v němž sestupová dráha protíná OCA/OCH - viz mapy LKNA AD 2-37-3 a LKNA AD 2-37-5. SRA se neprovádí.

2.22.3.4 Minimum radar separation within Náměšť MTMA/MCTR is 3 NM / 5,6 km.

2.22.3.5 PAR approach is provided to military aircraft only on demand of the pilot-in-command. PAR approach terminates at the point of intersection between the glide path and OCA/OCH - see LKNA AD 2-37-3 and LKNA AD 2-37-5 charts. SRA is not provided.

2.22.4 Postupy pro VFR lety

Při letech vstupujících do MCTR z prostoru třídy G je velitel letadla povinen nejméně 3 minuty před vstupem do MCTR navázat spojení s MTWR/MAPP LKNA a předat následující údaje:

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

2.22.4.1 VFR vstupní/výstupní body do/z MCTR a vyčkávací body::

2.22.4 Procedures for VFR flights

For VFR flights entering MCTR from class G airspace the pilot-in-command shall establish radio contact with MTWR/MAPP LKNA at least 3 minutes before entering the CTR and provide the following information:

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

2.22.4.1 VFR entry/exit points to/from MCTR and holding points:

Označení/Designation	Poloha/Location	Souřadnice/Coordinates	
NOVEMBER	Dolní Heřmanice	49 18 11 N 016 03 43 E	Vstupní / Entry
ECHO	Moravské Bránice	49 04 59 N 016 26 08 E	Vstupní / Entry
SIERRA	Tavíkovice	49 01 59 N 016 06 27 E	Vstupní / Entry
WHISKY	Klučovská Hora	49 10 12 N 015 55 30 E	Vstupní / Entry
ZULU	Zbraslav	49 13 20 N 016 17 35 E	Vstupní / Entry
ALFA	Rybník Bezděkov NW Dalešice	49 08 23 N 016 03 45 E	Vyčkávací / Holding
BRAVO	Olšinský mlýn 0,5 km SE Kralice nad Oslavou	49 11 38 N 016 13 12 E	Vyčkávací / Holding

2.22.4.2 Standardní VFR přiletové tratě

2.22.4.2 Standard VFR arrival routes

Přiletí / Arrivals 31/13	Pořadí bodů / Waypoint Sequence
NOVEMBER 1	NOVEMBER - BRAVO
ZULU 1	ZULU - BRAVO
ECHO 1	ECHO - BRAVO
SIERRA 1	SIERRA - ALFA
WHISKY 1	WHISKY - ALFA

2.22.4.3 Standardní VFR odletové tratě

2.22.4.3 Standard VFR departure routes

Přiletí / Arrivals 31/13	Pořadí bodů / Waypoint Sequence
NOVEMBER 1	BRAVO - NOVEMBER
ZULU 1	BRAVO - ZULU
ECHO 1	BRAVO - ECHO
SIERRA 1	ALFA - SIERRA
WHISKY 1	ALFA - WHISKY

2.22.5 Standardní přístrojové odletové tratě (SID) 2.22.5 Standard Instrument Departure Routes (SID)

(SID) - RWY 31

Označení Designation	Trať Track	Po vzletu / After take off		Poznámky Remarks
		Stoupat do Climb to	Spojení Communication	
1	2	3	4	5
BNO 1W BRNO ONE WHISKEY DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu; v 2000 ft / 628 m AMSL doprava tratí 049° do radiálu 294 BNO VOR; doprava tratí 114° na BNO VOR. Straight ahead; at 2000 ft / 628 m AMSL, turn right track 049° to radial 294 BNO VOR; turn right to track 114° to BNO VOR.			
BODAL 3W BODAL THREE WHISKEY DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu; v 2000 ft / 628 m AMSL doprava tratí 338°; po dosažení 138° LA NDB QDM doleva tratí 318° na BODAL. Straight ahead; at 2000 ft / 628 m AMSL turn right track 338°; on 138°LA NDB QDM turn left 318°to BODAL.			
OKF 3W DEŠNÁ THREE WHISKEY DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu; v 2000 ft / 628 m AMSL doleva tratí 221° na OKF VOR Straight ahead; at 2000 ft / 628 m AMSL turn left track 221° to OKF VOR.			

(SID) - RWY 13

Označení Designation	Trať Track	Po vzletu / After take off		Poznámky Remarks
		Stoupat do Climb to	Spojení Communication	
1	2	3	4	5
BNO 1O BRNO ONE OSCAR DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu; po minutí LA NDB doleva tratí 084° na BNO VOR. Straight ahead; after passing LA NDB turn left track 084° to BNO VOR.			
BODAL 2O BODAL TWO OSCAR DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu; po minutí LA NDB doleva tratí 359° do R-294 BNO (QDM 294° REP BODAL); R-294 BNO na REP BODAL. Straight ahead; after passing LA NDB turn left track 359° to R-294 BNO (QDM 294° REP BODAL), R-294 BNO to REP BODAL.			
OKF 2O DEŠNÁ TWO OSCAR DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu; po minutí LA NDB doleva tratí 305°; po dosažení 232° XU NDB QDM doleva tratí 232° na OKF. Straight ahead; after passing LA NDB turn left track 305°; on 232°XU NDB QDM turn left 232° to OKF.			

2.22.6 Standardní přístrojové příletové tratě (STAR) 2.22.6 Standard Instrument Arrival Routes (STAR)

(STAR) - RWY 31

Označení tratě Význačné body Route designation Significant points	MAG trať/track	Vzdálenost Distance NM / km	MNM IFR výška MNM IFR altitude ft / m	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5
BNO 1L BRNO ONE LIMA ARRIVAL BNO VOR IAF GIVIP	239°	7,79 / 14,43	4 000 / 1 220	
BODAL 4L BODAL FOUR LIMA ARRIVAL REP BODAL ODUKO IAF LA NDB	138° 138°	6,06 / 11,22 19,04 / 35,27	4 000 / 1 220 4 000 / 1 220	
OKF 4L DEŠNÁ FOUR LIMA ARRIVAL OKF VOR REP TESPU IAF LA NDB	064° 064°	18,83 / 34,87 8,13 / 15,07	4 000 / 1 220 4 000 / 1 220	

(STAR) - RWY 13

Označení tratě Význačné body Route designation Significant points	MAG trať/track	Vzdálenost Distance NM / km	MNM IFR výška MNM IFR altitude ft / m	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5
BNO 1K BRNO ONE KILO ARRIVAL BNO VOR REP ROVSO IAF XU NDB	272° 272°	13,39 / 24,79 11,42 / 21,15	4 000 / 1 220 4 000 / 1 220	
BODAL 5K BODAL FIVE KILO ARRIVAL REP BODAL IAF ODUKO	138°	6,06 / 11,22	4 000 / 1 220	RNAV-5 požadováno/required
OKF 4K DEŠNÁ FOUR KILO ARRIVAL OKF VOR REP TESPU IAF XU NDB	064° 021°	18,83 / 34,87 7,35 / 13,61	4 000 / 1 220 4 000 / 1 220	

LKNA AD 2.23 DOPLŇUJÍCÍ INFORMACE

LKNA AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

2.23.1 Výskyt ptactva v blízkosti letiště

2.23.1 Bird concentrations in vicinity of airport

2.23.1.1 V prostoru letiště a v jeho nejbližším okolí se nenacházejí žádná stálá hnízdiště ptactva

2.23.1.1 No permanent nests within aerodrome territory and close neighbourhood.

2.23.1.2 Ranní a večerní tahy ptáků probíhají od rybníků u Studence a Sedlice směrem k vodní nádrži mimo letiště.

2.23.1.2 Morning and evening bird migration take place from lakes Studenec and Sedlec to the water reservoir outside of aerodrome.

2.23.1.3 Denní intervaly zvýšeného výskytu:

2.23.1.2.1 Day intervals of increased incidence.

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

2.23.1.4 Průměrná výška letu ptactva je přibližně 100 m AGL, při podzimních tazích přibližně 300 m AGL, výjimečně 500 m AGL.

2.23.1.3 Average height of bird concentration is approximately 100 m AGL, during autumn migrations approximately 300 m AGL, rarely 500 m AGL.

2.23.1.5 Místa největšího ohrožení způsobená přelety ptactva jsou 200 - 600 m před THR RWY 31.

2.23.1.4 Localities with the greatest hazard from the bird movements are 200 – 600 m in front of THR RWY 31.

2.23.1.6 V době největšího ohrožení letů je na letišti zajištěno plašení ptactva.

2.23.1.5 Bird flushing at the airport is arranged when possibility of hazard occurs.

LKNA AD 2.24 MAPY VZTAHUJÍCÍ SE K LETIŠTI

LKNA AD 2.24 CHARTS RELATED TO THE AERODROME

Strana / Page

Název mapy / Chart name

LKNA AD 2-19-1

Letištní mapa - ICAO / Aerodrome Chart - ICAO

LKNA AD 2-19-2

Letištní mapa - ICAO - Značení na pohybové ploše
Aerodrome Chart - ICAO - Markings on manoeuvring area

LKNA AD 2-20

Trasy pojiždění pro kritické typy letadel
Taxi Routes for Critical Aircraft Types

AD 2-LKNA-SID RWY 31

Mapa standardních přístrojových odletů - ICAO (SID) RWY 31
Standard Departure Chart - Instrument - ICAO (SID) RWY 31

AD 2-LKNA-SID RWY 13

Mapa standardních přístrojových odletů - ICAO (SID) RWY 13
Standard Departure Chart - Instrument - ICAO (SID) RWY 13

AD 2-LKNA-STAR RWY 31

Mapa standardních přístrojových přiletů - ICAO (STAR) RWY 31
Standard Arrival Chart - Instrument - ICAO (STAR) RWY 31

AD 2-LKNA-STAR RWY 13

Mapa standardních přístrojových přiletů - ICAO (STAR) RWY 13
Standard Arrival Chart - Instrument - ICAO (STAR) RWY 13

LKNA AD 2-37-1

Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO ILS/DME RWY 31
Instrument Approach Chart - ICAO ILS/DME RWY 31

LKNA AD 2-37-3

Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO NDB RWY 31
Instrument Approach Chart - ICAO NDB RWY 31

LKNA AD 2-37-5

Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO NDB RWY 13
Instrument Approach Chart - ICAO NDB RWY 13

AD 2-LKNA-VFRC

Mapa přiletů a odletů za VFR
VFR Arrivals and Departures Chart

LKNA AD 2 - 43

Mapa minimálních nadmořských výšek pro radarové vektorování v prostoru MCTR
Náměšť a MTMA Náměšť

Minimum Radar Vectoring Altitude Chart within MCTR Náměšť and MTMA Náměšť