

- 5) Indikátor vzdálenosti je celý žlutý, je-li letadlo vzdáleno alespoň 15 m od místa zastavení. Když je vzdálenost 13 m od místa zastavení, žlutá indikace vzdálenosti se začne od spodu zkracovat. Na displeji problikává pouze typ letadla.
 - 6) **POZOR:** Jestliže předek letadla je na úrovni kabiny nástupního mostu a indikátor vzdálenosti neindikuje vzdálenost a současně problikává na displeji číslo linky, musí být letadlo okamžitě zastaveno.
 - 7) Když je dosaženo místo zastavení, displej zobrazí "STOP". Správná pozice je indikována jako "OK".
 - 8) Překročí-li letadlo limit pro správné parkování, displej zobrazí "TOO/FAR".
 - 9) Displej se automaticky vypne po zaparkování.
 - 10) Směrové vedení je určeno pouze pro levou sedačku.
- 5) Fully yellow coloured closing rate indicator indicates that aircraft position is at least 15 m to stop position. When distance is 13 m to stop position the yellow coloured closing rate indication starts to shorten from the bottom. Only aircraft type is flashing on the display.
 - 6) **ATTENTION:** If the nose of aircraft is at level of bridge cab and distance indicator does not indicate distance and at the same time line number flashing on the display, the aircraft shall be stopped immediately.
 - 7) When stop position is reached, display indicates "STOP". Correct parking is indicated as "OK".
 - 8) If aircraft overshoots the limit for correct parking, display indicates "TOO/FAR".
 - 9) Display automatically shuts down after parking.
 - 10) Azimuth Guidance only for left seat AVBL.

2.20.4 POJÍŽDĚNÍ

2.20.4.1 Pojíždění letadel s využitím vlastních motorů je povoleno pouze na pohybové ploše letiště. Pojíždění mimo pohybovou plochu letiště je zakázáno.

2.20.4.2 Pojíždění z TWY L na TWY R nebo z TWY R na TWY L povoleno pouze pro letadla do rozpětí 36 m.

2.20.4.3 Pojíždění z TWY L na TWY M nebo z TWY M na TWY L ve směru od/k TWY P povoleno pouze pro letadla s rozpětím do 36 m. Letadlům o rozpětí větším než 36 m je povoleno pojíždění z TWY L na TWY M nebo z TWY M na TWY L pouze ve směru od/k TWY F a zároveň musí být použita technika nadjíždění (viz LKPR AD 2-19-2 a 2.20.5.8). Rychlost pojíždění při nadjíždění je omezena na 10 kts.

2.20.4.4 Pojíždění z TWY L na TWY P ve směru od TWY M k RWY 12/30 nebo z TWY P na TWY L ve směru od RWY 12/30 k TWY M povoleno pouze pro letadla s rozpětím do 36 m. Letadlům o rozpětí větším než 36 m je povoleno pojíždění z TWY L na TWY P ve směru od THR RWY 30 k odbavovací ploše JIH nebo z TWY P na TWY L ve směru od odbavovací plochy JIH k THR RWY 30 pouze za použití techniky nadjíždění (viz LKPR AD 2-19-2 a 2.20.5.8). Rychlost pojíždění při nadjíždění je omezena na 10 kts.

2.20.4.5 Na TWY P mezi RWY 04/22 a odbavovací plochou JIH, TWY R a TWY S je rychlost pojíždění letadel s rozpětím větším než 36 m omezena na 10 kt.

2.20.4.6 Pojíždění z TWY A na TWY H nebo z TWY H na TWY A povoleno pouze pro letadla do rozpětí 36 m.

2.20.4.7 Pojíždění z TWY D na TWY G nebo z TWY G na TWY D povoleno pouze pro letadla do rozpětí 36 m.

2.20.4.8 Pojíždění z TWY B na TWY A nebo z TWY A na TWY B ve směru od/k TWY H povoleno pouze pro letadla do rozpětí 36 m.

2.20.4.9 Pojíždění z TWY H1 na TWY F nebo z TWY F na TWY H ve směru od/k TWY H povoleno pouze pro letadla do rozpětí 36 m.

2.20.4.10 Pro křižování RWY 04/22 po TWY není vyžadováno povolení TWR. RWY 04/22 je trvale uzavřena pro vzlety a přistání.

2.20.4 TAXIING

2.20.4.1 Taxiing of aircraft with usage of its own engines is allowed only on manouvering area. Taxiing outside manouvering area is prohibited.

2.20.4.2 Taxiing from TWY L to TWY R or from TWY R to TWY L is allowed only for aircraft with wingspan up to 36 m.

2.20.4.3 Taxiing from TWY L to TWY M or from TWY M to TWY L in direction from/to TWY P is cleared only for aircraft with wingspan up to 36 m. Taxiing of aircraft with wingspan more than 36 m is cleared from TWY L to TWY M or from TWY M to TWY L only in direction from/to TWY F. Oversteering technique shall be used (see LKPR AD 2-19-2 and 2.20.5.8). Speed of taxiing during oversteering is limited to 10 kts.

2.20.4.4 Taxiing from TWY L to TWY P in direction from TWY M to RWY 12/30 or from TWY P to TWY L in direction from RWY 12/30 to RWY M is cleared only for aircraft with wingspan up to 36 m. Taxiing of aircraft with wingspan more than 36 m from TWY L to TWY P in direction from THR RWY 30 to apron SOUTH or from TWY P to TWY L in direction from THR RWY 30 to apron SOUTH is cleared only if oversteering technique is used (see LKPR AD 2-19-2 and 2.20.5.8). Speed of taxiing during oversteering is limited to 10 kts.

2.20.4.5 Speed of taxiing of aircraft with wingspan more than 36 m is limited to 10 kt on TWY P between RWY 04/22 and apron SOUTH, TWY R and TWY S.

2.20.4.6 Taxiing from TWY A to TWY H or from TWY H to TWY A is cleared only for aircraft with wingspan up to 36 m.

2.20.4.7 Taxiing from TWY D to TWY G or from TWY G to TWY D is cleared only for aircraft with wingspan up to 36 m.

2.20.4.8 Taxiing from TWY B to TWY A or from TWY A to TWY B in direction from/to TWY H is cleared only for aircraft with wingspan up to 36 m.

2.20.4.9 Taxiing from TWY H1 to TWY F or from TWY F to TWY H1 in direction from/to TWY H is cleared only for aircraft with wingspan up to 36 m.

2.20.4.10 No ATC clearance is required for crossing RWY 04/22. RWY 04/22 is permanently closed for departures and arrivals.

2.20.4.11 Na RWY 04/22 v úseku mezi TWY L a TWY P je povoleno pojiždění letadel s rozpětím křídel MAX 29 m.

2.20.4.12 RWY 04/22 je v úseku mezi TWY L a RWY 12/30 uzavřena pro veškerý provoz letadel.

2.20.4.13 TWY FF je uzavřena pro veškerý provoz letadel.

2.20.4.14 Pojiždění vrtulníků za letu z/na TWY N na/z APN Bell Helicopter je povoleno pouze pro vrtulníky s průměrem rotoru do 15 m.

2.20.4.15 Pro následující TWY platí omezení na maximální rozpětí letadla:

2.20.4.11 On RWY 04/22 in segment between TWY L and TWY P taxiing is allowed for aircraft with wingspan MAX 29 m.

2.20.4.12 RWY 04/22 in segment between TWY L and RWY 12/30 is closed for all operation of aircraft.

2.20.4.13 TWY FF is closed for all operation of aircraft.

2.20.4.14 Air-taxiing of helicopters from/to TWY N to/from APN Bell Helicopter is allowed only for helicopters with rotor diameter up to 15 m.

2.20.4.15 There are restrictions of maximum aircraft wingspan for following TWYs:

TWY	kódové písmeno/code letter	MAX rozpětí/wingspan of ACFT
AA	D	52 m
A1 mezi stáními / between stands 1 a / and 3***	D	52 m
B1*	C	36 m
B2*	C	36 m
H mezi / between TWY L a / and TWY B2**	D	52 m
H1 mezi stáními / between stands 22 a / and 24	D	52 m
H1 mezi stáními / between stands 25 a / and 31	C	36 m
J BLUE	C	36 m
J ORANGE	C	36 m
K	D	52 m
N mezi / between TWY P a stáním / and stand S9	C	29 m
N mezi stáním / between stand S9 a odbavovací plochou / and apron Bell Helicopter	B	19,5 m
RR	C	36 m
S	D	52 m

Poznámka *: Pojiždění po TWY B1 na stání 4A povoleno pro letadla maximálního rozpětí 52 m. Pojiždění po TWY B2 na stání 13 povoleno pro letadla maximálního rozpětí 51 m.

Poznámka **: Pojiždění ze stání 58 po TWY H směrem k TWY L a TWY F povoleno pro letadla maximálního rozpětí 65 m.

Poznámka *:** Pojiždění po TWY A1 na stání 3 povoleno pro letadla maximálního rozpětí 80 m. Přetahy letadel po TWY A1 na stání 1 povoleny pro letadla maximálního rozpětí 65 m.

2.20.4.16 Po přistání na RWY 06/24 je zakázán výjezd po RWY 12, pokud ATC nestanoví jinak. Je zakázáno pojiždění letadel na RWY 12 po RWY 06/24, s výjimkou úseku mezi TWY L a TWY D.

2.20.4.17 Pro zahájení pojiždění na odbavovací ploše letiště se z bezpečnostních důvodů musí používat pouze minimální výkon motorů.

2.20.4.18 Použití TWY J BLUE a TWY J ORANGE je povoleno za podmínek VIS \geq 400 m.

2.20.4.19 Použití TWY J BLUE a TWY J ORANGE v úseku mezi TWY G a TWY H je povoleno pouze v době mezi východem a západem slunce.

2.20.4.20 Pro vrtulová letadla s MTOW MAX 30 t a za podmínek VIS \geq 400 m je povolen výjezd ze stání "NOSE-IN" režimem "POWER BACK". Procedura "POWER BACK" musí být provedena za asistence dvou pracovníků handlingové společnosti. Povolení platí pouze pro:

- 1) stání 50 až 58 na odbavovací ploše SEVER,
- 2) stání 60 až 64 na odbavovací ploše SEVER,

Remark *: Taxiing via TWY B1 to stand 4A is allowed for ACFT with wingspan up to 52 m. Taxiing via TWY B2 to stand 13 is allowed for ACFT with wingspan up to 51 m.

Remark **: Taxiing from stand 58 via TWY H in the direction of TWY L and TWY F is allowed for ACFT with wingspan up to 65 m.

Remark *:** Taxiing via TWY A1 to stand 3 is allowed for aircraft with maximum wingspan 80 m. Towing of aircraft along TWY A1 to stand 1 is allowed for aircraft with maximum wingspan 65 m.

2.20.4.16 After landing on RWY 06/24 taxiing via RWY 12 is prohibited unless otherwise stated by ATC. There is prohibited taxiing of aircraft to RWY 12 along RWY 06/24 with exemption of the segment between TWY L and TWY D.

2.20.4.17 Due to safety reasons for taxi-out on the apron use minimum power only.

2.20.4.18 Usage of TWY J BLUE and TWY J ORANGE is allowed under the conditions VIS \geq 400 m.

2.20.4.19 Usage of TWY J and TWY J ORANGE in segment between TWY G and TWY H is permitted only in time between sunrise and sunset.

2.20.4.20 "POWER BACK" from "NOSE-IN" stands is cleared for propeller aircraft with MTOW MAX 30 t when VIS \geq 400 m. "POWER BACK" shall be provided with assistance of two workers of handling agent. The clearance is valid only for:

- 1) stands from 50 to 58 on apron NORTH,
- 2) stands from 60 to 64 on apron NORTH,

- jsou nepříznivě ovlivněny podmínky na povrchu dráhy (například sněhem, rozbředlým sněhem, ledem, vodou, bahnem, gumou, olejem nebo jinými látkami) a brzdící účinek je horší než dobrý;
- byl hlášen nebo předpovídán stříh větru, nebo jsou očekávány bouřky, které by ovlivnily přiblížení nebo odlet;
- boční složka větru, včetně nárazů, překračuje 15 kt (28 km/h);
- zadní složka větru, včetně nárazů, překračuje 5 kt (9 km/h);

2.21.2.5 Výjimky na žádost velitele letadla

2.21.2.5.1 Ustanovení 2.21.2.2 a 2.21.2.3 neplatí v případech, jestliže:

- se jedná o let pro záchranu lidského života;
- se jedná o let pátrání a záchrany;
- se jedná o letadlo v nouzi;
- se jedná o letadlo Úřadu pro civilní letectví provádějící státní dozor;
- se jedná o letadlo provádějící letové ověření leteckých pozemních zařízení a postupů;
- při přistání na RWY 06/24 nastanou následující podmínky:
 - spodní základna oblačnosti je níže než 150 m (500 ft) nad výškou letiště, a/nebo je dohlednost menší než 1900 m;
 - přiblížení vyžaduje vertikální minima větší než 100 m (300 ft) nad výškou letiště, přičemž spodní základna oblačnosti je níže než 240 m (800 ft) nad výškou letiště, a/nebo je dohlednost menší než 3000 m;
- je při vzletu z RWY 06/24 dohlednost menší než 1900 m;

2.21.2.5.2 Velitel letadla může s ohledem na bezpečnost letu odmítnout dráhu přednostně nabízenou z hlukových důvodů. V takovém případě si provozovatel letiště vyhrazuje právo požádat provozovatele letadla dodatečně o zdůvodnění.

2.21.2.5.3 V případě neoprávněného odmítnutí hlukově výhodné dráhy v používání na žádost velitele letadla si provozovatel letiště vyhrazuje právo postupovat dle AIP ČR GEN 4.1.1.6.

2.21.3 PŘÍLETY

2.21.3.1 Přiblížení za viditelnosti země

2.21.3.1.1 Vizuelní přiblížení jsou zakázána.

2.21.3.1.2 Výjimku z ustanovení 2.21.3.1.1 tvoří případy kdy:

- se jedná o letadlo s MTOW 7000 kg nebo menší (kategorie light) v době od 0500 (0400) do 2100 (2000), které provádí vizuelní přiblížení na RWY 06, 12, 30 a ze severní strany prodloužené osy RWY 24;
- se jedná o letadlo v nouzi;
- se jedná o let pro záchranu lidského života;
- se jedná o let pátrání a záchrany;
- se jedná o letadlo Úřadu pro civilní letectví provádějící státní dozor;
- nejsou v provozu systémy pro ostatní způsoby přiblížení;

- the conditions on RWY surface are affected adversely (e.g. by snow, slush, ice, water, mud, rubber, oil or other contaminants) and surface friction is worse than good;
- wind shear has been reported or forecast, or storms are expected, which could affect approach or departure;
- cross-wind component, including gusts, exceeds 15 kt (28 km/h);
- tail-wind component, including gusts, exceeds 5 kt (9 km/h);

2.21.2.5 Exceptions on request by the pilot-in-command

2.21.2.5.1 Provisions 2.21.2.2 and 2.21.2.3 are not in force in case of:

- flights for human life saving;
- flights for search and rescue;
- aircraft in emergency;
- aircraft of Civil Aviation Authority conducting a state supervision;
- aircraft carrying out flight checking aeronautical ground facilities and flight procedures;
- following conditions occur when landing on RWY 06/24:
 - cloud base is below 150 m (500 ft) above the aerodrome elevation, and/or the visibility is below 1900 m;
 - approach requires vertical minima more than 100 m (300 ft) above aerodrome elevation, whereas the cloud base is below 240 m (800 ft) above aerodrome elevation, and/or the visibility is below 3000 m;
- visibility is below 1900 m when taking off from RWY 06/24;

2.21.2.5.2 The pilot-in-command, considering flight safety, can refuse the RWY preferentially offered due to noise reasons. In that case the aerodrome operator reserves the right to request subsequently the substantiation by the aircraft operator.

2.21.2.5.3 In case of unauthorised rejection of the noise convenient RWY in use by the request of the pilot-in-command, the aerodrome operator reserves the right to act according to AIP CR GEN 4.1.1.6.

2.21.3 ARRIVALS

2.21.3.1 Visual approach

2.21.3.1.1 Visual approaches are prohibited.

2.21.3.1.2 The exceptions from item 2.21.3.1.1:

- aircraft with MTOW 7000 kg or less (category light) in time from 0500 (0400) to 2100 (2000) carrying out visual approach to RWY 06, 12, 30 and from north side of extended centre line of RWY 24;
- aircraft in emergency;
- flights for human life saving;
- flights for search and rescue;
- aircraft of Civil Aviation Authority executing state supervision;
- systems for other ways of approach are out of service;

- je hlášen nebo je předpovídán stříh větru nebo se očekávají význačné meteorologické jevy (např. bouřky), které by mohly ovlivnit ostatní způsoby přiblížení;
- je postup vyžádán velitelem letadla z důvodů bezpečnosti provedení letu;
- se jedná o letadlo provádějící letové ověření leteckých pozemních zařízení a postupů.

2.21.3.1.3 Letadlo provádějící vizuální přiblížení na RWY 06, 12 a 24 nesmí sestoupit pod výšku 2500 ft / 762 m AMSL před nalétnutím prodloužené osy RWY.

2.21.3.1.4 Letadlo provádějící vizuální přiblížení na RWY 30 nesmí sestoupit pod výšku 3500 ft / 1067 m AMSL před nalétnutím prodloužení osy RWY.

2.21.3.1.5 Gradient klesání na trati konečného přiblížení nesmí být menší než 3° (5,2 %).

2.21.3.2 Ostatní způsoby přiblížení

2.21.3.2.1 Postupy pro IFR lety jsou uvedeny v [2.22.4](#).

2.21.3.2.2 Gradient klesání při nepřesném přístrojovém přiblížení a přesném přístrojovém přiblížení nesmí být menší než je uvedeno v INSTRUMENT APPROACH CHART letiště Praha/Ruzyně.

2.21.3.2.3 V době od 2100 (2000) do 0500 (0400) může letadlo provádějící přístrojové přiblížení sestoupit pod výšku 4000 ft AMSL až po minutí FAF příslušné RWY a současně musí být usazeno na trati konečného přiblížení.

2.21.4 ODLETY

2.21.4.1 S ohledem na omezený výhled směrem k THR RWY zvažte použití TWY s ostrým úhlem pro nájezd na RWY před vzletem.

2.21.4.2 Po odpoutání stoupat s maximálním gradientem při zachování letové bezpečnosti.

2.21.4.3 Proudová letadla

2.21.4.3.1 RWY 06

Odklon od SID nebo od prodloužené osy RWY při jiném způsobu odletu stanoveném službou ATC je možný až po minutí výšky 5000 ft / 1530 m AMSL nebo až po minutí vzdálenosti 6,2 NM DME OKL, dle principu co nastane dříve.

2.21.4.3.2 RWY 24

Odklon od SID nebo od prodloužené osy RWY při jiném způsobu odletu stanoveném službou ATC je možný až po minutí výšky 5000 ft / 1530 m AMSL nebo až po minutí vzdálenosti 5,2 NM DME OKL, dle principu co nastane dříve.

2.21.4.3.3 RWY 30

Odklon od SID nebo od prodloužené osy RWY při jiném způsobu odletu stanoveném službou ATC je možný až po minutí výšky 5000 ft / 1530 m AMSL nebo až po minutí vzdálenosti 6,4 NM DME OKL, dle principu co nastane dříve.

2.21.4.3.4 RWY 12

Odklon od SID nebo od prodloužené osy RWY při jiném způsobu odletu stanoveném službou ATC je možný až po minutí vzdálenosti 10 NM DME OKL, nebo po dosažení FL70.

- wind shear is reported or forecasted or significant weather phenomena (e.g. thunderstorms) which could affect other ways of approach are expected;
- procedure is requested by pilot-in-command for reasons of safety flight execution.
- aircraft carrying out flight checking of aeronautical ground facilities and flight procedures

2.21.3.1.3 An aircraft performing visual approach to RWY 06, 12 and 24 shall not descend below 2500 ft / 762 m AMSL before establishing on extended centre line of RWY.

2.21.3.1.4 An aircraft performing visual approach to RWY 30 shall not descend below 3500 ft / 1067 m AMSL before establishing on extended centre line of RWY.

2.21.3.1.5 Descent gradient of final approach track shall not be less than 3° (5,2%).

2.21.3.2 Other ways of approach

2.21.3.2.1 Procedures for IFR flights are in [2.22.4](#).

2.21.3.2.2 Descend gradient for non-precision instrument approach and precision instrument approach shall not be less than gradient published in INSTRUMENT APPROACH CHART for aerodrome Praha/Ruzyně.

2.21.3.2.3 From 2100 (2000) to 0500 (0400) the aircraft performing instrument approach can descend below 4000 ft AMSL after passing FAF of corresponding RWY and contemporaneously must be established on final approach track.

2.21.4 DEPARTURES

2.21.4.1 With respect to the limited view of the THR RWY consider using the TWY in a sharp RWY entry angle prior to take-off.

2.21.4.2 After lift-off climb with maximum climb gradient considering flight safety.

2.21.4.3 Jet aircraft

2.21.4.3.1 RWY 06

Diversion from SID or from the RWY heading during departure given by ATC service is not possible until passing the altitude 5000 ft / 1530 m AMSL or until passing distance 6,2 NM DME OKL, under principle what comes first.

2.21.4.3.2 RWY 24

Diversion from SID or from the RWY heading during a departure given by ATC service is not possible until passing the altitude 5000 ft / 1530 m AMSL or until passing distance 5,2 NM DME OKL, under principle what comes first.

2.21.4.3.3 RWY 30

Diversion from SID or from the RWY heading during a departure given by ATC service is not possible until passing the altitude 5000 ft / 1530 m AMSL or until passing distance 6,4 NM DME OKL, under principle what comes first.

2.21.4.3.4 RWY 12

Diversion from SID or from the RWY heading during a departure given by ATC service is not possible until passing distance 10 NM DME OKL, or after reaching FL70.

2.21.4.4 Vrtulová letadla

2.21.4.4.1 RWY 06, RWY 24, RWY 30

2.21.4.4.1.1 V době od 0500 (0400) do 2100 (2000) je odklon od SID nebo od prodloužené osy RWY při jiném způsobu odletu stanoveném službou ATC možný až po minutí výšky 3200 ft/ 980 m AMSL.

2.21.4.4.1.2 V době od 2100 (2000) do 0500 (0400) je odklon od SID nebo od prodloužené osy RWY při jiném způsobu odletu stanoveném službou ATC možný až po minutí výšky 5000 ft/ 1530 m AMSL.

2.21.4.4.2 RWY 12

Odklon od SID nebo od prodloužené osy RWY při jiném způsobu odletu stanoveném službou ATC je možný až po minutí vzdálenosti 10 NM DME OKL, nebo po dosažení FL70.

2.21.4.5 Výjimku z pravidel pro odlety v bodech 2.21.4.3 a 2.21.4.4 tvoří případy bezodkladného zajištění minim rozstupu mezi letícími letadly a/nebo zajištění bezpečnosti letu s ohledem na výskyt význačných meteorologických jevů nebo výskyt ptactva.

2.21.4.6 Odletový postup pro proudová letadla:

od vzletu do / from take-off to 2700 ft / 820 m AMSL	Vzletový výkon, klapky v poloze vzlet, stoupat $V_2 + 10$ kt (nebo s maximálním úhlem sklonu) Take-off power, take-off flaps, climb at $V_2 + 10$ kt (or as limited by body angle)
v / at 2700 ft / 820 m AMSL	Snižování výkonu motorů, ne však méně než je výkon pro stoupaní Reduce engine thrust to, not less than climb power/thrust
od / from 2700 ft / 820 m do / to 4200 ft / 1280 m AMSL	Stoupat $V_2 + 10$ kt (nebo s maximálním úhlem sklonu) Climb at $V_2 + 10$ kt (or as limited by body angle)
nad / above 4200 ft / 1280 m AMSL	Normální rychlost a traťová konfigurace pro stoupaní Normal speed and en-route climb configuration.

2.21.5 REVERZNÍ TAH

2.21.5.1 Reverzní tah při jiném než volnoběžném režimu může být v době od 2100 do 0500 (2000-0400) použit pouze, je-li to nutné, z bezpečnostních důvodů.

2.21.6 MOTOROVÉ ZKOUŠKY

2.21.6.1 Motorové zkoušky v jiném než volnoběžném režimu nejsou v době od 2100 do 0500 (2000-0400) povoleny.

2.21.6.2 Výjimku z ustanovení 2.21.6.1 tvoří motorové zkoušky prováděné v odůvodněných případech u letadel, která mají plánovaný odlet v nočních nebo ranních hodinách. V tomto případě mohou být motorové zkoušky v jiném než volnoběžném režimu prováděny i v době od 2100 do 2200 (2000-2100) a od 0400 do 0500 (0300-0400).

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

2.21.7 OMEZENÍ POUŽITÍ ZÁLOŽNÍHO ZDROJE ENERGIE (APU)

2.21.7.1 Neprodleně po zastavení na stání (nejpozději 5 minut po zastavení) musí být k letadlu připojen vnější zdroj napájení 400 Hz a vypnuta jednotka APU.

2.21.4.4 Propeller aircraft

2.21.4.4.1 RWY 06, RWY 24, RWY 30

2.21.4.4.1.1 From 0500 (0400) to 2100 (2000) diversion from SID or from the RWY heading during a departure given by ATC service is not possible until passing altitude 3200 ft/ 980 m AMSL.

2.21.4.4.1.2 From 2100 (2000) to 0500 (0400) diversion from SID or from the RWY heading during a departure given by ATC service is not possible until passing altitude 5000 ft/ 1530 m AMSL.

2.21.4.4.2 RWY 12

Diversion from SID or from the RWY heading during a departure given by ATC service is not possible until passing distance 10 NM DME OKL or after reaching FL70.

2.21.4.5 An exception from the rules for departures in paragraphs 2.21.4.3 and 2.21.4.4 is in cases of providing immediate separation minima between aircraft in flight and/or ensuring flight safety with regard to significant meteorological phenomena or bird hazard.

2.21.4.6 Jet aircraft departure procedure:

2.21.5 REVERSE THRUST

2.21.5.1 Reverse thrust other than idle thrust shall only be used from 2100 to 0500 (2000-0400) if necessary due to safety reasons.

2.21.6 ENGINE TEST RUNS

2.21.6.1 Engine test runs in other than idle run-up are not permitted from 2100 to 0500 (2000-0400).

2.21.6.2 Exception from paragraph 2.21.6.1 is related to engine test runs carried out in important cases for aircraft the departure of which is planned in the night or morning hours. In such cases engine test runs can be carried out in other than idle run-up from 2100 to 2200 (2000-2100) and from 0400 to 0500 (0300-0400).

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

2.21.7 RESTRICTION OF AUXILIARY POWER UNIT (APU) USAGE

2.21.7.1 Forthwith after stopping on stand (at the latest 5 minute after stopping) an external power source 400 Hz shall be connected to an aircraft and APU shall be switched off.

2.21.7.2 Zapnutí jednotky APU je povoleno ne dříve než 20 minut před ETD.

2.21.7.3 Jestliže vnější zdroj napájení není k dispozici, je použití APU povoleno po celou dobu stání.

2.21.7.4 Jestliže vnější klimatizační jednotka není k dispozici, lze při době stání delší než 1 hodina používat APU dle potřeby.

2.21.7.2 APU switch on is not allowed earlier than 20 minute before ETD.

2.21.7.3 If external power source is not available APU can be used all the time of standing.

2.21.7.4 If external air handler is not available APU can be used as necessary when time of standing is longer than 1 hour.

2.21.8 MONITOROVÁNÍ HLUKU

2.21.8.1 V CTR Ruzyně je prováděno nepřetržité měření leteckého hluku a monitorování letových tratí. Měření hluku se provádí prostřednictvím třinácti stacionárních a dvou mobilních měřících stanic. Výstupy z monitorovacího systému jsou zveřejňovány na www.prg.aero.

Lokality umístění stacionárních měřících stanic

1	Jeneč	50 05 19,87 N	014 12 43,91 E
2	Červený Újezd	50 04 06,20 N	014 09 53,43 E
3	Unhošť	50 04 58,81 N	014 08 03,12 E
4	Pavlov	50 05 43,73 N	014 10 06,41 E
5	Hostivice	50 05 02,66 N	014 14 30,52 E
6	Dobrovíz	50 06 51,31 N	014 13 17,74 E
7	Kněžves	50 07 09,98 N	014 15 27,41 E

2.21.8 NOISE MONITORING

2.21.8.1 Continuous measurement of aircraft noise and flight routes monitoring is carried out in CTR Ruzyně. The noise is measured by thirteen fixed stations and two mobile stations. The results from the monitoring system are made available at www.prg.aero.

Locations of the fixed measuring stations are as follows:

8	Horoměřice, střed obce/ village center	50 08 15,44 N	014 20 05,56 E
9	Přední Kopanina	50 06 59,83 N	014 17 55,99 E
10	Horoměřice, SE okraj/periphery	50 07 42,92 N	014 20 24,02 E
11	Řepy	50 04 10,23 N	014 18 01,70 E
12	Řepy - Bílá Hora	50 04 26,24 N	014 19 10,82 E
13	Suchdol	50 08 34,32 N	014 22 30,12 E

2.21.9 OMEZENÍ HLUKU PO DOBU TRVÁNÍ MOTOROVÉHO KLIDU

2.21.9.1 Z důvodu zajištění státně důležitých letů jsou provozovatelem letiště stanovena omezení po dobu trvání motorového klidu v prostoru odbavovací plochy JIH a přilehlých prostor podle kategorie státně důležitého letu.

2.21.9.2 V této době je ve vymezeném prostoru zakázáno spouštění a provoz pohonných jednotek letadel, APU (záložní zdroj energie) a používání GPU (pozemní letištní zdroj).

2.21.9.3 Posádky letadel jsou povinny dbát pokynů ATS při spouštění a provozu pohonných jednotek a poskytovatele handlingových služeb při spouštění a provozu APU a používání GPU.

2.21.9 NOISE ABATEMENT FOR THE DURATION OF PROHIBITION OF ENGINE START-UPS

2.21.9.1 For the reason of securing state important flights, restrictions are defined by the aerodrome operator for the duration of the prohibition of engine start-ups in the area of apron SOUTH and adjacent areas according to the category of state important flight.

2.21.9.2 During this period, engine start-up and running, APU (auxiliary power unit) and using GPU (ground power unit) is prohibited in the designated area.

2.21.9.3 The aircraft crews are obliged to follow the instructions of ATS during engine start-up and running, and the instructions of handling agents during APU start-up and running and GPU usage.

(RNAV SID) RWY 12

DUE TO NOISE ABATEMENT MNM ASC FROM RWY 12 8% up to 3200 ft

Označení Designation	Trať Track	Po vzletu/After take off		Poznámky Remarks
		Stoupat do Climb to	Spojení Communication	
1	2	3	4	5
VOZ 3G VOZICE THREE GOLF DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (123°); v 1700 FT AMSL točit doprava na PR411 (fly-by); točit doleva tratí 146° na PR404 (fly-by); točit doleva tratí 119° na PR627 (fly-by); pokračujte tratí 119° na VOZ VOR/DME. Straight ahead (123°); at 1700 FT AMSL turn right to PR411 (fly-by); turn left track 146° to PR404 (fly-by); turn left track 119° to PR627 (fly-by); continue on track 119° to VOZ VOR/DME.	5000 ft AMSL	PRAHA RADAR 120,530 (8,33 kHz Channel)	Pouze pro vrtulová letadla v době / only for propeller driven aircraft between 0500-2100 (0400-2000) UTC
DOBEN 2G DOBEN TWO GOLF DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (123°); v 1700 FT AMSL točit doprava na PR854 (fly-by); pokračovat tratí 250° na PR855 (fly-by); pokračovat tratí 234° na DOBEN. Straight ahead (123°); at 1700 FT AMSL turn right to PR854 (fly-by); continue track 250° to PR855 (fly-by); continue track 234° to DOBEN.			Pouze pro vrtulová letadla v době / only for propeller driven aircraft between 0500-2100 (0400-2000) UTC
VOZ 2Q VOZICE TWO QUEBEC DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (123°); v 1700 ft AMSL točit doprava na PR411 (fly-by); točit doleva tratí 128° na PR412 (fly-by); točit doprava tratí 148° na VOZ VOR/DME. Straight ahead (123°); at 1700 ft AMSL turn right to PR411 (fly-by); turn left track 128° to PR412 (fly-by); turn right track 148° to VOZ VOR/DME.			Pouze vrtulová letadla v době mezi 0500-2100 (0400-2000) UTC, je-li v používání RWY 24 Only for propeller driven aircraft between 0500-2100 (0400-2000) UTC, when RWY 24 is in use.
VOZ 2K VOZICE TWO KILO DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (123°) na PR626 (fly-by); točit doprava tratí 159° na PR627 (fly-by) točit doleva tratí 119° na VOZ VOR/DME. Straight ahead (123°) to PR626 (fly-by); turn right track 159° to PR627 (fly-by); turn left track 119° to VOZ VOR/DME.			Pouze vrtulová letadla v době mezi 0500-2100 (0400-2000) UTC, je-li v používání RWY 06 Only for propeller driven aircraft between 0500-2100 (0400-2000) UTC, when RWY 06 is in use.

2.22.9 VŠESMĚROVÉ A VIZUÁLNÍ ODLETY

2.22.9 OMNIDIRECTIONAL AND VISUAL DEPARTURES

RWY	Textový popis / Textual description	Poznámky / Remarks
1	2	3
24 / 30 / 06 / 12	Stoupat ve směru vzletu, minimální výška zatáčky 1700 ft AMSL. Climb straight ahead, minimum turn altitude 1700 ft AMSL.	1) Minimální gradient stoupání 5% do 3200 ft AMSL. Minimum climb gradient 5% up to 3200 ft AMSL. 2) Po vzletu stoupat tak rychle, jak je to možné alespoň do 2800 ft AMSL. After take off climb as rapidly as practicable to at least 2800 ft AMSL. 3) Technika vzletu s redukováným tahem není doporučena. Reduce thrust take-off technique not recommended

2.22.10 RNAV STANDARDNÍ PŘÍSTROJOVÉ
PŘÍLETOVÉ TRATĚ (STAR)2.22.10 RNAV STANDARD INSTRUMENT ARRIVAL
ROUTES (STAR)

(RNAV STAR) RWY 24

Význačné body Significant points	MAG trať/track	Vzdálenost/Distance NM	MNM IFR výška/altitude ft	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5
LOMKI 6S LOMKI SIX SIERRA ARRIVAL				
LOMKI				
PR511	090°	9,4	5000	Pokud neobdržíte jiné instrukce po ERASU pokračujte kurzem 061° pro radarové vektorování. Unless otherwise instructed, after ERASU continue on heading 061°, radar vectoring will be provided.
PR512	049°	17,5	5000	
PR513	061°	14,9	4000	
PR518	061°	5,0	4000	
ERASU	061°	7,3	4000	
GOSEK 3S GOSEK THREE SIERRA ARRIVAL				
GOSEK				
PR521	009°	24,2	5000	Pokud neobdržíte jiné instrukce po RATEV pokračujte kurzem 061° pro radarové vektorování. Unless otherwise instructed, after RATEV continue on heading 061°, radar vectoring will be provided.
PR523	061°	5,7	4000	
RATEV	061°	9,5	4000	
GOLOP 2S GOLOP TWO SIERRA ARRIVAL				
GOLOP				
PR516	171°	12,7	5000	Pokud neobdržíte jiné instrukce po ERASU pokračujte kurzem 061° pro radarové vektorování. Unless otherwise instructed, after ERASU continue on heading 061°, radar vectoring will be provided.
PR517	241°	11,7	4000	
PR518	151°	5,0	4000	
ERASU	061°	7,3	4000	
VLM 2S VLASIM TWO SIERRA ARRIVAL				
VLM VOR/DME				
PR522	303°	11,0	5000	Pokud neobdržíte jiné instrukce po RATEV pokračujte kurzem 061° pro radarové vektorování. Unless otherwise instructed, after RATEV continue on heading 061°, radar vectoring will be provided.
PR523	303°	23,3	4000	
RATEV	061°	9,5	4000	