

**2.20.4.3 RWY**

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

**2.20.4.4 TWY a postranní pásy**

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

**2.20.4.5 Trasa pojiždění pro kritické typy letadel**

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

**2.20.4.6 Vedení pojiždění, Marshalling**

Pojiždění je vedeno od RWY 09/27 po TWY B a po TWY A přilehlé k APN W. Od hranice křižovatky TWY B s TWY A je vedení pojiždění po alternativním osovém značení oranžové barvy. Pojiždění od TWY B po TWY A a parkování na APN W je řízeno pokyny Řídicího odbavovací plochy. Posádky kritických typů letadel jsou žádány, aby snížily standardní rychlosti pojiždění.

**2.20.4.7 Nadjiždění v obloucích**

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

**2.20.4.8 Vyčkávací místo RWY**

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

**2.20.4.9 Odmrazování**

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

**2.20.4.10 Kategorie letiště pro účely záchranné a požární služby**

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

**2.20.4.11 Indikace PAPI**

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

**2.20.5 PLNĚNÍ PALIVA DO LETADLA S CESTUJÍCÍMI NA PALUBĚ**

2.20.5.1 Plnění paliva do letadel s cestujícími na palubě letadla (sedící, vystupující nebo nastupující) musí probíhat s požární asistencí. Velitel letadla je povinen informací o přítomnosti cestujících na palubě letadla, v souvislosti s požární asistencí, sdělit

**2.20.4.3 RWY**

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

**2.20.4.4 TWY and TWY shoulders**

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

**2.20.4.5 Taxi route for critical types of aircraft**

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

**2.20.4.6 Guidance of taxiing, Marshalling**

Taxiing guided from RWY 09/27 along TWY B and along TWY A adjacent to APN W. From the intersection of TWY B with TWY A taxiing is guided along alternative centre line marking of orange colour. Taxiing from TWY B along TWY A and parking on APN W is controlled by instruction of signalman. Crews of critical types of aircraft are required to reduce a standard speed of taxiing.

**2.20.4.7 Oversteering**

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

**2.20.4.8 Holding point of RWY**

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

**2.20.4.9 De-icing**

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

**2.20.4.10 Aerodrome category for purpose of rescue and firefighting services**

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

**2.20.4.11 PAPI indication**

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

**2.20.5 FUELLING OF AIRCRAFT WITH THE PASSENGERS ON BOARD**

2.20.5.1 Fire assistance is required for fuelling of aircraft with passengers on board (sitting, alighting or boarding). The pilot-in-command is obliged to report information about the presence of passenger on board of the aircraft, in connection with the fire

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

assistance, to his handling agent. Aircraft fuelling with the passengers on board further adheres to internal regulations of service providers.

### 2.20.6 ODLET ZA VFR BEZ FPL

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

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

### 2.20.6 VFR DEPARTURES WITHOUT A FPL

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

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

### 2.20.7 KOORDINACE MÍSTNÍ LETOVÉ ČINNOSTI SE STANOVIŠTĚM ATS

#### 2.20.7.1 Místní letová činnost (MLČ)

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

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

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

Dostupnost této aplikace je zajištěna i prostřednictvím pracovní stanice samoobslužného briefingu na LKTB.

### 2.20.7 COORDINATION OF LOCAL FLIGHT ACTIVITY WITH ATS UNIT

#### 2.20.7.1 Local flight activity (LFA)

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

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

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

The application accessibility is also assured via selfbriefing workstation at LKTB.

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

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

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

Při žádosti budou uvedeny následující údaje:

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

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

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

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

Their request shall contain following items:

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

#### 2.20.7.3 Piloti a provozovatelé letadel

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

#### 2.20.7.3 Pilots and aircraft operators

Pilots and aircraft operators intending to execute a LFA in CTR Turany are obliged to submit their requirement by filling of the form on webpage <https://lis.rlp.cz/lars> together with the basic flight

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

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

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

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

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

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

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

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

#### 2.20.7.4 Náhradní postupy

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

## LKTB AD 2.21 POSTUPY PRO OMEZENÍ HLUKU

### 2.21.1 OMEZENÍ LETŮ

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

### 2.21.2 VÝCVIKOVÉ LETY

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### 2.20.7.4 Contingency procedures

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

## LKTB AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

### 2.21.1 FLIGHT RESTRICTIONS

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

### 2.21.2 TRAINING FLIGHTS

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

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

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

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

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

## LKTB AD 2.22 LETOVÉ POSTUPY

### 2.22.1 VŠEOBECNĚ

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

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

- RWY 08 nebo
- RWY 26

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

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

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

2.22.1.6 Provoz záchranných vrtulníků, viz odst. 2.22.4.3

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

### 2.22.2 POSTUPY PRO IFR LETY

#### 2.22.2.1 Vyčkávání

2.22.2.1.1 Postupy pro vyčkávání jsou zobrazeny na mapách přiblížení podle přístrojů (IAC) - ICAO.

#### 2.22.2.2 Přiblížení

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

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

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

*Poznámka: Dostupnost signálu DME/DME není zaručena.*

## LKTB AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

### 2.22.1 GENERAL

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

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

- RWY 08 or
- RWY 26

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

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

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

2.22.1.6 Operation of medical helicopters, see 2.22.4.3

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

### 2.22.2 PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS

#### 2.22.2.1 Holding

2.22.2.1.1 Holding procedures are shown on ICAO Instrument Approach Charts.

#### 2.22.2.2 Approach

2.22.2.2.1 Standard instrument approach procedures to IAF are described on the following pages and shown on STAR charts. Initial, intermediate, final and missed approach procedures from IAF are shown on Instrument Approach Charts (IAC) - ICAO. These procedures are valid for arrivals to grass RWY as well.

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

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

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