

**AD 1. LETIŠTĚ/HELIPORTY - ÚVOD**  
**AD 1. AERODROMES/HELIPORTS - INTRODUCTION**

**AD 1.1 DOSTUPNOST A VŠEOBECNÉ PODMÍNKY PRO  
VYUŽÍVÁNÍ LETIŠŤ/HELIPORTŮ**

**AD 1.1 AERODROME/HELIPORT AVAILABILITY AND  
CONDITION OF USE**

**1.1.1 VŠEOBECNÉ PODMÍNKY**

**1.1.1 GENERAL CONDITIONS**

1.1.1.1 Druh letiště a podmínky, za kterých jsou letiště/heliporty a s nimi spojená zařízení provozována stanovuje Úřad pro civilní letectví. Kontaktní adresa je uvedena v části GEN 1.1.

1.1.1.1 The Civil Aviation Authority assigns the type of aerodrome and conditions which the aerodromes/heliports and with them associated aids are carried on. Contact address is quoted in part GEN 1.1.

1.1.1.2 Za provoz letiště zodpovídá provozovatel letiště stanovený Úřadem pro civilní letectví.

1.1.1.2 The aerodrome operator assigned by the Civil Aviation Authority is responsible for aerodrome operation.

**1.1.1.3 Přistání letadel provádějících mezinárodní let  
provedená jinde než na mezinárodním letišti/  
heliportu**

**1.1.1.3 Landing of international flights made other than at an  
international aerodrome/heliport**

1.1.1.3.1 Jestliže je přistání provedeno jinde než na mezinárodním letišti/heliportu nebo určeném náhradním letišti/heliportu, velitel letadla podá zprávu o přistání, jakmile to bude možné, zdravotní službě, celnímu a pasovému úřadu na mezinárodním letišti/heliportu, na kterém měl plánováno přistání. Toto oznámení může být provedeno jakýmkoliv dostupným komunikačním prostředkem. Toto ustanovení se neuplatňuje pro letadla přilétající z území států Schengenského prostoru (Belgie, Česká republika, Dánsko, Estonsko, Finsko, Francie, Island, Itálie, Litva, Lotyšsko, Lucembursko, Maďarsko, Malta, Německo, Nizozemí, Norsko, Polsko, Portugalsko, Rakousko, Řecko, Slovensko, Slovinsko, Španělsko, Švédsko).

1.1.1.3.1 If a landing is made other than at an international aerodrome/heliport or a designated alternate aerodrome/heliport, the pilot-in-command shall report the landing as soon as practicable to the health, customs and immigration authorities at the international aerodrome/heliport at which the landing was scheduled to take place. This notification may be made through any available communication link. This regulation is not applied for aircraft arriving from territory of Schengen area states (Belgium, Czech Republic, Denmark, Estonia, Finland, France, Iceland, Italy, Lithuania, Latvia, Luxemburg, Hungary, Malta, Germany, Netherlands, Norway, Poland, Portugal, Austria, Greece, Slovenia, Slovakia, Spain, Sweden).

1.1.1.3.2 Velitel letadla bude mít zodpovědnost zajistit, že:

1.1.1.3.2 The pilot-in-command shall be responsible for ensuring that:

- a) Jestliže nebylo předpokládáno předchozí přistání, vyvaruje se posádka a cestující letadla kontaktu s cizími osobami.
- b) Náklad, zavazadla a pošta nebudou přemíst'ovány z letadla s výjimkou opatření dále uvedených.
- c) Potraviny zámožského původu nebo jakýkoliv rostlinný materiál nebude přemíst'ován z letadla. Všechny zbytky potravin včetně slupek, ohryzků, pecek z ovoce apod. musí být sesbírány a uloženy do palubního odpadkového koše, jehož obsah nebude přemíst'ován z letadla, vyjma hygienických důvodů; v takovém případě obsah musí být zničen spálením nebo zakopáním.

- a) if pratique has not been granted to the aircraft at the previous landing, contact between other persons on the one hand and passengers and crew on the other is avoided;
- b) cargo, baggage and mail are not removed from the aircraft except as provided below;
- c) any foodstuff of overseas origin or any plant material is not removed from the aircraft. All food refuse including peelings, cores, stones of fruit, etc. must be collected and returned to the galley refuse container, the contents of which should not be removed from the aircraft except for hygiene reasons; in that circumstance the contents must be destroyed either by burning or by deep burial.

1.1.1.3.3 Při veřejných leteckých vystoupeních a soutěžích jednorázového charakteru může Úřad pro civilní letectví na základě písemné žádosti provozovatele letiště doložené souhlasem příslušného celního úřadu, orgánu cizinecké policie a územního referátu ministerstva životního prostředí povolit mezinárodní provoz na vnitrostátním letišti.

1.1.1.3.3 In case of public aviation exhibitions (air show) and an one-shot competition the Civil Aviation Authority can approve international operation on a domestic aerodrome on the basis of an aerodrome operator written request enclosed with the agreement of an appropriate Customs office, Directorate of Aliens and Border Police Service and a canton side of the Ministry of Environment.

**1.1.1.4 Provoz osob a dopravních prostředků na letišti/heliportu****1.1.1.4.1 Vymezení zón**

1.1.1.4.1.1 Areál každého letiště/heliportu je rozdělen na:

- a) veřejný prostor zahrnující části letiště/heliportu volně přístupné pro veřejnost,
- b) vyhrazený prostor zahrnující ty části letiště/heliportu, kde jsou vykonávány činnosti důležité pro trvale bezpečný provoz letiště/heliportu.

**1.1.1.4.2 Pohyb osob**

1.1.1.4.2.1 Pohyb osob na letištích/heliportech se řídí zvláštními předpisy vydávanými provozovatelem letiště/heliportu.

1.1.1.4.2.2 Provozovatel je povinen vytvořit podmínky pro běžný styk veřejnosti s organizacemi vykonávajícími služby ve prospěch bezpečného a pravidelného leteckého provozu na letišti/heliportu.

**1.1.1.4.3 Pohyb dopravních prostředků**

1.1.1.4.3.1 Pohyb dopravních prostředků na letištích/heliportech se řídí zvláštními předpisy vydávanými provozovatelem letiště/heliportu.

1.1.1.4.3.2 Řidiči dopravních prostředků operujících ve vyhrazeném prostoru jsou povinni respektovat dopravní řád letiště nebo obdobný předpis, který je vydáván provozovatelem letiště/heliportu, a obecně závazné normy pro provoz na pozemních komunikacích na území ČR.

**1.1.1.4.4 Ručení**

1.1.1.4.4.1 Za poškození letadel, dopravních prostředků, vybavení a zboží používaných na letišti/heliportu nese zodpovědnost stát. Subjekty mající oprávnění k manipulaci s těmito prostředky nesou zodpovědnost pouze za ztrátu nebo poškození, které byly způsobeny jejich službami nebo jejich pracovníky.

**1.1.1.4.5 Používání heliportů**

1.1.1.4.5.1 Heliporty smí být používány pouze pro lety za viditelnosti (VFR), pokud nebylo uděleno jiné povolení Úřadem pro civilní letectví.

**1.1.1.5 APLIKOVANÉ DOKUMENTY ICAO**

1.1.1.5.1 Na území ČR jsou aplikovány normy ICAO a doporučení obsažená v Příloze 14 ÚMCL, včetně změn č. 36 a 37, vyjma rozdílů uvedených v GEN 1.7.

**1.1.2 VYUŽITÍ VOJENSKÝCH LETECKÝCH ZÁKLADEN****1.1.2.1 Všeobecná pravidla pro využití vojenských letišť**

1.1.2.1.1 Za vojenské letiště se považuje každé letiště, jehož provozovatelem je Armáda ČR (AČR).

1.1.2.1.2 Za využití vojenského letiště se považuje přistání na tomto letišti, ale i přiblížení s následným odletem (za VFR) na jiné letiště nebo cvičné přiblížení.

**1.1.1.4 Traffic of persons and vehicles on aerodrome/heliport****1.1.1.4.1 Demarcation of zones**

1.1.1.4.1.1 The grounds of each aerodrome are divided into:

- a) a public zone comprising the part of the aerodrome/heliport open to public; and
- b) a zone comprising the parts of the aerodrome/heliport, where activities necessary for permanently safe operation are carried out.

**1.1.1.4.2 Movement of persons**

1.1.1.4.2.1 The movement of persons is governed by special rules prescribed by aerodrome/heliport operator.

1.1.1.4.2.2 The aerodrome/heliport operator is obliged to ensure conditions for contact of public with organization providing services necessary for safe and regular air traffic at the aerodrome/heliport.

**1.1.1.4.3 Movement of vehicles**

1.1.1.4.3.1 The movement of vehicles is governed by special rules prescribed by aerodrome/heliport operator.

1.1.1.4.3.2 Drivers of vehicles operating within the confines of aerodrome/heliport must respect traffic rules or instructions prescribed by aerodrome/heliport operator and general rules for vehicle traffic valid in the Czech Republic.

**1.1.1.4.4 Policing**

1.1.1.4.4.1 Care and protection of aircraft, vehicles, equipment and good used at the aerodrome/heliport are not the responsibility of the State. Subjects competent manipulate with these means they can be held responsible only for loss or damage which is incurred through action by their service or their staff.

**1.1.1.4.5 Use of the heliports**

1.1.1.4.5.1 Unless other permission has been granted by the Civil Aviation Authority, the heliports may be used only for flights in accordance with Visual Flight Rules (VFR).

**1.1.1.5 APPLICABLE ICAO DOCUMENTS**

1.1.1.5.1 ICAO Standards and Recommended Practices contained in Annex 14 including amendments 36 and 37 are applied on the territory of the Czech Republic, except for the differences listed in GEN 1.7.

**1.1.2 USE OF MILITARY AIR BASES****1.1.2.1 General rules for use of military aerodromes**

1.1.2.1.1 A military aerodrome is any aerodrome which is operated by the Armed Forces of the Czech Republic (AČR).

1.1.2.1.2 As a use of military aerodrome landing at this aerodrome, but also approach followed by departure (VFR) to a different aerodrome or trained approach is considered.

1.1.2.1.3 Pilot civilního letadla nebo cizího státního letadla je před provedením letu povinen posoudit, zda mu podmínky na vojenském letišti, včetně poskytovaných leteckých služeb a poskytovaného zabezpečení, umožní bezpečné provedení letu. Pilot musí plně respektovat odchylky nebo zvláštnosti, které mohou být s využitím vojenského letiště spojeny.

1.1.2.1.4 Další informace, pravidla a podmínky - viz GEN 1.2 Vstup, tranzit a odlet letadla.

### 1.1.2.2 Pravidla pro civilní využití vojenských letišť

#### 1.1.2.2.1 Povolení pro využití vojenského letiště

1.1.2.2.1.1 Všechna vojenská letiště mohou být využita bez písemného povolení příslušné vojenské autority (tj. pouze na základě povolení vydaného příslušným vojenským stanovištěm ATC) v následujících případech:

- a) letadlo nucené provést nouzové přistání (pilot letadla musí jednoznačně deklarovat stav nouze),
- b) letadlo provádí lety bezprostředně související se záchranou lidského života (např. v rámci letecké záchranné služby nebo letecké hasičské služby),
- c) letadlo provádí let za účelem pátrání a záchrany, autorizované kompetentním orgánem (RCC),
- d) letadlo Úřadu pro civilní letectví (CAA), Ústavu pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod (ÚZPLN) nebo Řízení letového provozu ČR, s.p. (ŘLP ČR s.p.), které plní úkoly ve prospěch nebo v součinnosti s Ministerstvem obrany (MO) anebo AČR (např. při výkonu státního dozoru, při vyšetřování letecké nehody nebo při ověřování vojenských leteckých pozemních zařízení).

1.1.2.2.1.2 Vojenské letiště, na kterém byl rozhodnutím Úřadu pro civilní letectví zřízen i civilní provozovatel tohoto letiště, může být využito bez písemného povolení příslušné vojenské autority, tj. pouze na základě letového povolení vydaného příslušným vojenským stanovištěm ATC, v souladu s podmínkami, které vyplývají ze stanoveného druhu letiště (veřejné/neveřejné, vnitrostátní/mezinárodní, IFR/VFR) a z publikace tohoto letiště v AIP ČR.

1.1.2.2.1.3 Vojenské letiště, na kterém není zřízen civilní provozovatel tohoto letiště, lze využít pouze na základě písemného povolení velitele tohoto letiště (velitele letecké základny), v případě civilního letadla registrovaného v členském státu EU, nebo velitele Vzdušných sil, v případě civilního letadla registrovaného v jiném státu, než je členský stát EU.

*Poznámka: Povolení těchto letů se obvykle vydává pouze v případech, kdy jsou lety v zájmu Armády ČR nebo v případech hodných zvláštního zřetele. Výcvikové lety se zpravidla nepovolují.*

1.1.2.2.1.3.1 Je-li let civilního letadla na vojenském letišti v zájmu Armády ČR (např. letecká přeprava vojsk anebo vojenského materiálu do/ze zahraničí, účast na leteckém veřejném vystoupení organizovaném na tomto letišti) povoluje využití tohoto vojenského letiště velitel letiště (velitel letecké základny) a to bez ohledu na to, v kterém státu je letadlo registrováno.

1.1.2.1.3 The pilot of a civil aircraft or foreign state aircraft is before carrying out a flight obliged to consider whether the conditions on a military aerodrome including provided aeronautical services and provided safety are sufficient for safe execution of the flight. The pilot must fully respect abnormalities or specialities that can be associated with use of a military aerodrome.

1.1.2.1.4 Additional information, rules and conditions - see GEN 1.2 Entry, transit and departure of aircraft.

### 1.1.2.2 Rules for civil use of military aerodromes

#### 1.1.2.2.1 Permission to use a military aerodrome

1.1.2.2.1.1 All military aerodromes can be used without written permission of the appropriate military authority (i.e. based on clearance issued by appropriate military ATC unit only) in following cases:

- a) aircraft forced to carry out an emergency landing (the pilot of the aircraft must unambiguously declare the state of emergency),
- b) aircraft carrying out flights directly related with a rescue of human life (e.g. in case of air medical service or aerial fire fighting service),
- c) aircraft carrying out a flight on purpose of search and rescue authorized by appropriate RCC unit,
- d) aircraft operated by the Civil Aviation Authority (CAA), Air Accidents Investigation Institute (AII) or Air Navigation Services of the Czech Republic (ANS CR) fulfilling tasks in interest of or in cooperation with the Ministry of Defence (MD) or Armed Forces of the Czech Republic (e.g. state supervision, the investigation of an accident or verification of military aeronautical ground facilities).

1.1.2.2.1.2 The military aerodrome on which a civil operator has been established by resolution of the Civil Aviation Authority, can be used without written permission of the appropriate military authority i.e. based on clearance issued by the appropriate military ATC unit only, in conformity with conditions which arise from stated type of aerodrome (public/private, domestic/international, IFR/VFR) and from publishing this aerodrome in AIP CR.

1.1.2.2.1.3 A military aerodrome on which a civil operator is not established, can be used only with written permission of the aerodrome commander (commander of airbase), in case of foreign aircraft registered in member state of EU, or commander of Air Forces, in case of civil aircraft registered in other state than a member state of EU.

*Note: A permission for these flights is usually issued only in cases that the flight is in interest of the Army of the CR or in cases worthy of special respects. Training flights are usually not permitted.*

1.1.2.2.1.3.1 If the flight of civil aircraft to military aerodrome is in interest of Army CR (e.g. air transport of troops or military stuff to/from abroad, participation on the air public performance hold on this aerodrome) permission for usage of this military aerodrome is issued by the aerodrome commander (commander of airbase) regardless where the aircraft is registered.

1.1.2.2.1.4 Žádost o povolení musí být předložena písemně a to:

- nejpozději 5 pracovních dnů před provedením letu, je-li povolující vojenskou autoritou velitel Vzdušných sil,
- nejpozději 3 pracovní dny před provedením letu, je-li povolující vojenskou autoritou velitel příslušného letiště (velitel letecké základny),
- nejpozději 24 hodin před provedením letu (vždy však v pracovní den), je-li povolující vojenskou autoritou velitel letiště Kbely a jedná se o civilní letadlo, které je trvale dislokováno na tomto letišti.

1.1.2.2.1.5 Žádost o povolení musí být předložena na příslušnou adresu:

- Velitelství vzdušných sil  
Velitelství vzdušných sil  
Vítězné náměstí 5  
160 01 Praha 6 - Dejvice

☎ 973 210 656  
☎ 973 210 655

- Letiště Čáslav  
VÚ 7214 Čáslav  
285 76 Chotusice

☎ 973 375 090 (velitel)  
☎ 973 376 851 (WOC)

- Letiště Kbely  
VÚ 8407 Praha  
197 06 Praha 9 - Kbely

☎ 973 207 377  
☎ 973 207 177 nebo 973 207 162

- Letiště Náměšť  
VÚ 2427 Sedlec  
675 71 Sedlec, Vícenice u Náměště nad Oslavou

☎ 973 438 010 (WOC) nebo 973 438 400 (ARO)  
☎ 973 438 000 (WOC) nebo 973 438 402 (ARO)

1.1.2.2.1.6 Povolení lze vydat na jednotlivý let, nebo na určité období, maximálně však na dobu jednoho roku.

1.1.2.2.1.7 Žádost o povolení na jednotlivý let musí obsahovat:

- údaje o provozovateli letadla (název/jméno provozovatele, kontakty - adresa, telefon, fax, e-mail),
- údaje o letadle (typ, poznávací značka, MTOW letadla),
- údaje o přiletu (datum a předpokládaný čas přiletu, letiště odletu),
- údaje o odletu (datum a předpokládaný čas odletu, letiště určení),
- účel letu,
- údaje o posádce letadla (jméno a příjmení, státní příslušnost, číslo průkazu totožnosti/cestovního pasu),
- údaje o cestujících (jméno a příjmení, státní příslušnost, číslo průkazu totožnosti/cestovního pasu) při přiletu a při odletu,

1.1.2.2.1.4 The application for permission shall be submitted in written form:

- not later than 5 working days before the flight, if a military authority issuing the permission is the commander of Air Forces,
- not later than 3 working days before the flight, if a military authority issuing the permission is the aerodrome commander (the commander of airbase),
- not later than 24 hours before performing the flight (but always in working day) if a military authority issuing the permission is the commander of aerodrome Kbely and if it is a civil aircraft which is permanently dislocated at this aerodrome.

1.1.2.2.1.5 The application for permission shall be submitted to appropriate address:

- Air Forces Headquarters  
Velitelství vzdušných sil  
Vítězné náměstí 5  
160 01 Praha 6 - Dejvice  
Czech Republic

☎ +420 973 210 656  
☎ +420 973 210 655

- Aerodrome Čáslav  
VÚ 7214 Čáslav  
285 76 Chotusice  
Czech Republic

☎ +420 973 375 090 (commander)  
☎ +420 973 376 851 (WOC)

- Aerodrome Kbely  
VÚ 8407 Praha  
197 06 Praha 9 - Kbely  
Czech Republic

☎ +420 973 207 377  
☎ +420 973 207 177 or +420 973 207 162

- Aerodrome Náměšť  
VÚ 2427 Sedlec  
675 71 Sedlec, Vícenice u Náměště nad Oslavou  
Czech Republic

☎ +420 973 438 010 (WOC) or +420 973 438 400 (ARO)  
☎ +420 973 438 000 (WOC) or +420 973 438 402 (ARO)

1.1.2.2.1.6 Permission may be issued for individual flight or for a specific period, maximum of one year.

1.1.2.2.1.7 The application for permission for individual flight shall include:

- information about the aircraft operator (title/name of the operator, contacts - address, telephone number, fax, e-mail),
- information about aircraft (type, registration mark, MTOW of the aircraft),
- information about arrival (date and estimated time of arrival, aerodrome of departure),
- information about departure (date and estimated time of departure, destination aerodrome),
- the purpose of flight,
- information about the crew members (name and surname, state nationality, ID card/passport number),
- information about passengers (surname and name, state nationality, ID card/passport number) on arrival and on departure,

- h) údaje o nákladu (druh a množství přepravovaného nákladu) při přeletu a při odletu,
- i) další informace, které považuje žadatel za důležité,
- j) údaje o žadateli (jméno, telefon, fax, e-mail).

1.1.2.2.1.8 Žádost o povolení na určité období vychází z žádosti na jednotlivý let, přičemž žadatel v žádosti vyplní pouze známé (trvalé) údaje. Ostatní údaje se doplňují průběžně, v rozsahu, čase a způsobem stanoveným příslušnou povolující vojenskou autoritou.

#### 1.1.2.2.2 Povinnost podání letového plánu

1.1.2.2.2.1 Všechny lety z/na vojenské letiště musí být prováděny na základě podaného letového plánu.

1.1.2.2.2.1.1 Výjimku tvoří:

- a) letadlo nucené provést nouzové přistání (pilot letadla musí jednoznačně deklarovat stav nouze),
- b) letadlo provádějící let bezprostředně související se záchranou lidského života,
- c) letadlo provádějící let za účelem pátrání a záchranu, autorizované kompetentním orgánem (RCC).

Tyto lety lze provádět pouze na základě předaného oznámení o letu a vydaného letového povolení příslušným vojenským stanovištěm ATC.

#### 1.1.2.2.3 Zabezpečení při využití vojenských letišť

1.1.2.2.3.1 Údaje o vojenském letišti nezbytné pro přistání, pokud nejsou zveřejněny v AIP ČR (viz. AD 2), předá na vyžádání ARO tohoto letiště.

1.1.2.2.3.2 Při využití vojenského letiště, na kterém je zřízen civilní provozovatel tohoto letiště, je rozsah poskytovaných služeb a zabezpečení uveden v AIP ČR (viz. AD 2).

1.1.2.2.3.3 Při využití vojenského letiště, na kterém není zřízen civilní provozovatel tohoto letiště, se obvykle poskytují pouze letové provozní služby, v omezeném rozsahu letecká meteorologická služba a služba při předletové přípravě.

1.1.2.2.3.3.1 Na tomto letišti se provozovateli civilního letadla neposkytují celní služba, pasová služba a technické odbavení letadla (odbavení letadla na provozní ploše), pokud není s provozovatelem letiště (velitelem letecké základny/ letištní správy) dohodnuto jinak.

1.1.2.2.3.4 Za využití vojenského letiště a za poskytnuté letové provozní služby se vybírají poplatky.

1.1.2.2.3.4.1 Poplatky za využití vojenského letiště, na kterém je zřízen civilní provozovatel tohoto letiště, jsou zveřejněny v AIP ČR (viz GEN 4).

1.1.2.2.3.4.2 Poplatky za využití vojenského letiště, na kterém není zřízen civilní provozovatel tohoto letiště, jsou zveřejněny v MIL AIP (viz GEN 4). Jejich výši na požádání sdělí ARO tohoto vojenského letiště.

- h) information about cargo (type and quantity of transported cargo) on arrival and on departure,
- i) additional information which are considered as important by applicant
- j) information about applicant (name, telephone number, fax, e-mail).

1.1.2.2.1.8 The application for permission on a specified period is based on an application for an individual flight where the applicant fulfill only known (permanent) data. Other data will be fulfilled on the fly in range, time and way given by a relevant military authority issuing the permission.

#### 1.1.2.2.2 Obligation to submit a flight plan

1.1.2.2.2.1 All flights from/to a military aerodrome must be carried out on basis of a submitted flight plan.

1.1.2.2.2.1.1 The exception is for:

- a) aircraft forced to carry out an emergency landing (the pilot of the aircraft must unambiguously declare the state of emergency),
- b) aircraft carrying out flights directly cohered with a rescue of human life,
- c) aircraft carrying out a flight on purpose of search and rescue authorized by appropriate RCC unit.

These flights are possible to be carried out on basis of handed notification about the flight and ATC clearance issued by appropriate military ATC unit.

#### 1.1.2.2.3 Indemnity of use of military aerodromes

1.1.2.2.3.1 Unless published in AIP CR (see AD 2), information about military aerodrome essential for landing will be on request provided by the aerodrome's ARO.

1.1.2.2.3.2 For use of military aerodrome of which a civil operator has been established range of provided services and indemnity is published in AIP CR (see AD 2).

1.1.2.2.3.3 While using a military aerodrome where a civil operator has not been established, only ATS service is usually provided, in limited range also Aeronautical Meteorological Service and ARO.

1.1.2.2.3.3.1 At such aerodrome custom service, immigration service and handling (handling on apron) are not provided to the operator of the civil aircraft unless otherwise arranged with the aerodrome operator (commander of base/ aerodrome administration).

1.1.2.2.3.4 For use of a military aerodrome and for provided ATS charges are levied.

1.1.2.2.3.4.1 Charges for use of a military aerodrome on which a civil operator has been established are published in AIP CR (see GEN 4).

1.1.2.2.3.4.2 Charges for use of a military aerodrome on which a civil operator has not been established are published in MIL AIP (see GEN 4). The information about the amount will be provided on request by ARO of this military aerodrome.

### 1.1.2.3 PRAVIDLA PRO VYUŽITÍ VOJENSKÝCH LETIŠŤ CIZÍMI STÁTNÍMI LETADLY

#### 1.1.2.3.1 Povolení pro využití vojenského letiště

1.1.2.3.1.1 Za cizí státní letadlo se považuje jiné státní (vojenské, policejní, celní) letadlo, než letadlo Armády ČR.

1.1.2.3.1.2 Všechna vojenská letiště mohou být využita bez písemného povolení příslušné vojenské autority (tj. pouze na základě letového povolení vydaného příslušným vojenským stanovištěm letadlo nucené provést nouzové přistání (pilot letadla musí jednoznačně deklarovat stav nouze),

- a) letadlo nucené provést nouzové přistání (pilot letadla musí jednoznačně deklarovat stav nouze),
- b) vojenské letadlo členského státu NATO při plnění úkolu NATINAMDS (Integrovaný systém protivzdušné a protiraketové obrany NATO),
- c) vojenské letadlo členského státu NATO při plnění společného výcviku s Armádou ČR (např. v rámci leteckého cvičení),
- d) letadlo Letecké služby Policie ČR provádějící let bezprostředně související se záchranou lidského života nebo zajištěním bezpečnosti České republiky.

1.1.2.3.1.3 Vojenská letadla členských států NATO, ostatní státní letadla (policejní a celní) členských států EU a letadla Letecké služby Policie ČR, s výjimkou případů uvedených v 1.1.2.3.1.2, mohou využít vojenské letiště na základě písemného povolení velitele příslušného letiště (letecké základny/ letištní správy).

1.1.2.3.1.4 Vojenská letadla jiných států, než členských států NATO, a ostatní státní letadla (policejní, celní) jiných států, než členských států EU, mohou využít vojenské letiště na základě písemného povolení velitele Vzdušných sil.

1.1.2.3.1.5 Použití vojenského letiště letadlem, které je registrováno ve Vojenském leteckém rejstříku ČR, které však neprovozuje Armáda ČR, lze provést bez písemného povolení příslušné vojenské autority (tj. pouze na základě letového povolení vydaného příslušným vojenským stanovištěm ATC) v případě, že letadlo plní úkol ve prospěch nebo v součinnosti s Ministerstvem obrany nebo Armádou ČR (např. výcvik pilotů Armády ČR, výkon státního dozoru Ministerstvem obrany, přeprava vojsk anebo vojenského materiálu, účast na leteckém vystoupení organizovaném na tomto letišti), nebo v případě, že toto letadlo je na tomto letišti trvale dislokováno. V ostatních případech povoluje použití vojenského letiště tímto letadlem příslušný velitel letiště (velitel letecké základny).

1.1.2.3.1.6 Žádost o povolení musí být předložena písemně a to:

- a) nejpozději 5 pracovních dnů před provedením letu, je-li povolující vojenskou autoritou velitel Vzdušných sil,
- b) nejpozději 3 pracovní dny před provedením letu, je-li povolující vojenskou autoritou velitel příslušného letiště (velitel letecké základny/letištní správy).

### 1.1.2.3 RULES FOR USE OF MILITARY AERODROMES BY FOREIGN STATE AIRCRAFT

#### 1.1.2.3.1 Permission to use military aerodrome

1.1.2.3.1.1 State aircraft (military, police, custom) other than aircraft of the Army of the CR is considered a foreign state aircraft.

1.1.2.3.1.2 All military aerodromes can be used without written permission of the appropriate military authority (i.e. based on clearance issued by appropriate military ATC unit only) in following cases:

- a) aircraft forced to carry out an emergency landing (the pilot of the aircraft must unambiguously declare the state of emergency),
- b) military aircraft of a NATO member state fulfilling a task of NATINAMDS (NATO Integrated Air and Missile Defence System),
- c) military aircraft of a NATO member state fulfilling a joined training with the Army of the CR (e.g. in terms of an air exercise),
- d) aircraft of Air Service of Police CR carrying out a flight directly cohered with a rescue of human life or ensuring a safety of the Czech Republic.

1.1.2.3.1.3 Military aircrafts of NATO member states, other state aircrafts (police nad custom) of member states of EU and aircrafts of the Air Service of Police CR with exception of cases mentioned in para 1.1.2.3.1.2 can use a military aerodrome with a written permission of the appropriate aerodrome commander (commander of base /commander of aerodrome administration).

1.1.2.3.1.4 Military aircrafts of other states than NATO member states and other state aircrafts (police, custom) of other states than member states of EU can use a military aerodrome with a written permission of the commander of Air Forces.

1.1.2.3.1.5 The use of military aerodrome by an aircraft which is registered in Military aeronautical register of CR, but which is not operated by Army of CR, is possible to perform without written permission of an appropriate military authority (i.e. only with flight clearance issued by an appropriate military ATC uni) in case when aircraft is carrying a task in interest of or in cooperation with the Ministry of Defence or the Army of CR (e.g. training of pilots of Army of the CR, state supervision by the Ministry of Defence, a transport of troops or military stuff, participation in the air show held on this aerodrome), or in case when this aircraft is permanently dislocated on this aerodrome. In other cases permission for usage of the military aerodrome by this aircraft is issued by the aerodrome commander (commander of airbase).

1.1.2.3.1.6 The application for permission shall be submitted in written form:

- a) not later than 5 working days before the flight if a military authority issuing the permission is the commander of Air Forces
- b) not later than 3 working days before the flight if a military authority issuing the permission is a commander of appropriate aerodrome (commander of airbase/ aerodrome administration).

1.1.2.3.1.7 Žádost o povolení musí být předložena na příslušnou adresu:

- a) Velitelství vzdušných sil - viz ust. 1.1.2.2.1.5
- b) Letiště Čáslav - viz ust. 1.1.2.2.1.5
- c) Letiště Kbely - viz ust. 1.1.2.2.1.5
- d) Letiště Náměšť - viz ust. 1.1.2.2.1.5
- e) Letiště Pardubice :  
VÚ 2436 Pardubice  
Pražská 100  
530 65 Pardubice

☎ 973 242 097  
☎ 973 333 171  
☎ 973 242 440

1.1.2.3.1.8 Povolení lze vydat na jednotlivý let, nebo na určité období, maximálně však na dobu jednoho roku. Toto povolení nenahrazuje diplomatické povolení podle ust. GEN 1.2.

1.1.2.3.1.9 Žádost o povolení na jednotlivý let musí obsahovat:

- a) údaje o provozovateli letadla (název/jméno provozovatele, kontakty - adresa, telefon, fax, e-mail),
- b) údaje o letadle (typ, poznávací značka, MTOW letadla),
- c) údaje o příletu (datum a předpokládaný čas příletu, letiště odletu),
- d) údaje o odletu (datum a předpokládaný čas odletu, letiště určení),
- e) účel letu,
- f) údaje o posádce letadla (jméno a příjmení, státní příslušnost, číslo průkazu totožnosti/cestovního pasu)
- g) údaje o cestujících (jméno a příjmení, státní příslušnost, číslo průkazu totožnosti/cestovního pasu) při příletu a při odletu
- h) údaje o nákladu (druh a množství přepravovaného nákladu) při příletu a při odletu,
- i) další informace, které považuje žadatel za důležité,
- j) rozsah požadovaného zabezpečení (např. pasové a celní odbavení, doplnění paliva),
- k) údaje o žadateli (jméno, telefon, fax, e-mail).

1.1.2.3.1.9.1 Při letecké přepravě vojenským letadlem členského státu NATO se údaje o cestujících při příletu nepředávají (uvádí se pouze počet cestujících), při odletu se údaje o cestujících předávají nejpozději před odletem.

1.1.2.3.1.10 Žádost o povolení na určité období vychází z žádosti na jednotlivý let, přičemž žadatel v žádosti vyplní pouze známé (trvalé) údaje. Ostatní údaje se doplňují průběžně, v rozsahu, čase a způsobem stanoveným příslušnou povolující vojenskou autoritou.

### 1.1.2.3.2 Povinnost podání letového plánu

1.1.2.3.2.1 Všechny lety z/na vojenské letiště musí být prováděny na základě podaného letového plánu.

Výjimku tvoří:

- a) letadlo nucené provést nouzové přistání (pilot letadla musí jednoznačně deklarovat stav nouze),

1.1.2.3.1.7 The permission request must be submitted to an appropriate address:

- a) Air Force Headquarters - viz ust. 1.1.2.2.1.5
- b) Aerodrome Čáslav - viz ust. 1.1.2.2.1.5
- c) Aerodrome Kbely - viz ust. 1.1.2.2.1.5
- d) Aerodrome Náměšť - viz ust. 1.1.2.2.1.5
- e) Aerodrome Pardubice :  
VÚ 2436 Pardubice  
Pražská 100  
530 65 Pardubice  
Czech Republic

☎ +420 973 242 097  
☎ +420 973 333 171  
☎ +420 973 242 440

1.1.2.3.1.8 Permission may be issued for individual flight or for a specific period, maximum of one year. This permission does not substitute the diplomatic permission according to GEN 1.2.

1.1.2.3.1.9 The application for permission for individual flight shall include:

- a) information about the aircraft operator (title/name of the operator, contacts - address, telephone number, fax, e-mail),
- b) information about aircraft (type, registration mark, MTOW of the aircraft),
- c) information about arrival (date and estimated time of arrival, aerodrome of departure),
- d) information about departure (date and estimated time of departure, destination aerodrome),
- e) the purpose of flight,
- f) information about the crew members (name and surname, state nationality, ID card/passport number),
- g) information about passengers (surname and name, state nationality, ID card/passport number) on arrival and on departure,
- h) information about cargo (type and quantity of transported cargo) on arrival and on departure,
- i) additional information which are considered as important by applicant
- j) the range of required services (e.g. custom and immigration service, fuel filling),
- k) information about applicant (name, telephone number, fax, e-mail).

1.1.2.3.1.9.1 When air transport is carried out by military aircraft of member state of NATO the information about passengers are not passed on at arrival (only number of passengers is passed on), at departure the information about passengers are passed on not later than before departure.

1.1.2.3.1.10 The application for permission on a specified period is based on an application for an individual flight where the applicant fulfil only known (permanent) data. Other data will be fulfilled on the fly in range, time and way given by a relevant military authority issuing the permission.

### 1.1.2.3.2 Obligation to submit a flight plan

1.1.2.3.2.1 All flights from/to a military aerodrome must be carrying out on basis of submitted flight plan.

The exception is for:

- a) aircraft forced to carry out an emergency landing (the pilot must unambiguously declare the state of emergency),

- b) vojenská letadla členských států NATO při plnění úkolu NATINAMDS (Integrovaný systém protivzdušné a protiraketové obrany NATO),
- c) vojenská letadla členských států NATO při společném výcviku s AČR (např. v rámci leteckého cvičení),
- d) letadla Letecké služby Policie ČR provádějící let bezprostředně související se záchranou lidského života nebo zajištěním bezpečnosti České republiky.

Tyto lety lze provádět pouze na základě vydaného letového povolení příslušným vojenským stanovištěm ATC.

### 1.1.2.3.3 Zabezpečení při využití vojenských letišť

1.1.2.3.3.1 Při využití vojenského letiště je rozsah poskytovaných služeb a zabezpečení uveden v MIL AIP (viz AD 2). V případě, že provozovatel nemá přístup k MIL AIP, předá tyto údaje na vyžádání ARO tohoto letiště.

## 1.1.3 PROVOZ ZA PODMÍNEK NÍZKÉ DOHLEDNOSTI (LVP)

*Úvodní poznámka: Následující postupy jsou aplikovány na letištích v ČR. Další podrobnosti jsou uvedeny v AD LKPR 2.22.4.5 a LKMT 2.22.2.5.*

Provoz za podmínek nízké dohlednosti (LVP/LVTO) je povolen pouze u letišť, kde je dále upraven v příslušné části AIP dotčeného letiště. Provoz za podmínek nízké dohlednosti (LVP/LVTO) je předmětem schválení v rámci rozhodnutí o Stanovení druhu letiště.

### 1.1.3.1 Zařízení RWY podmiňující zahájení provozu za nízkých dohledností:

- a) Zařízení ILS kategorie II/III ICAO.
- b) Světelné zabezpečovací zařízení kategorie II/III obsahuje:
  - světelná soustava pro přesné přiblížení II/III CAT,
  - prahová návěstidla a návěstidla vnějších prahových polopřiček,
  - osová návěstidla RWY,
  - postranní dráhová návěstidla,
  - návěstidla dotykové zóny RWY,
  - koncová návěstidla RWY,
  - osová návěstidla pojezdové dráhy,
  - stop příčky na TWY a RWY.
- c) Náhradní zásobování elektrickou energií.
- d) Automatizovaný meteorologický systém pro kategorie II/III.
- e) Letištní monitorovací systém.

### 1.1.3.2 Vyčkávací místo a omezení pohybu na provozní ploše

1.1.3.2.1 Vyčkávací místo pro provoz za nízké dohlednosti je vyznačeno:

- a) značením vyčkávacího místa CAT II/III,
- b) návěstidly vyčkávacího místa,
  - dráhová ochranná návěstidla (žlutá barva),
  - stop příčky (červená barva).

1.1.3.2.2 V období provozu za nízké dohlednosti jsou na provozní ploše letiště povolena vozidla zajišťující tento provoz:

- vozidla pro údržbu zařízení podmiňujících provoz za nízké dohlednosti;
- vozidla zajišťující kontrolu pohybové plochy;
- Follow me.

b) military aircraft of NATO member states fulfilling tasks of NATINAMDS (NATO Integrated Air and Missile Defence System),

c) military aircraft of NATO member states during joint training with the Army of CR (for example in terms of an air exercise),

d) aircraft of the Air Service of Police CR carrying out a flight directly cohered with human life rescue or ensuring safety of the Czech Republic.

It is possible to carry out these flights only with clearance issued by an appropriate military ATC unit.

### 1.1.2.3.3 Indemnity of use of military aerodromes

1.1.2.3.3.1 Range of services and indemnity provided while using a military aerodrome is published in MIL AIP (see AD 2). The ARO unit of the aerodrome will provide this information on request in case the operator has no access to MIL AIP.

## 1.1.3 LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)

*Introductory note: Following procedures are applied at the aerodromes in CR. Other details are described in AD LKPR 2.22.4.5 and LKMT 2.22.2.5.*

Low visibility procedures (LVP/LVTO) are allowed only at aerodromes, which have the LVP/LVTO further specified in relevant part of AIP for the mentioned aerodrome. Low visibility procedures (LVP/LVTO) are subject of approval given by decision on determination of aerodrome type.

### 1.1.3.1 Start of low visibility operations is conditioned by next RWY facilities:

- a) CAT II/III ICAO ILS facility.
- b) CAT II/III lighting system comprises:
  - precision approach CAT II/III lighting system,
  - runway threshold and wing bar lights,
  - runway centre line lights,
  - runway edge lights,
  - runway touchdown zone lights,
  - runway end lights,
  - taxiway centre line lights,
  - stop bars on TWY and RWY.
- c) Secondary power supply.
- d) Automated meteorological system for CAT II/III.
- e) Airport monitoring system.

### 1.1.3.2 Holding points and ground movement restriction

1.1.3.2.1 Holding point for low visibility operation is designated:

- a) taxi-holding position CAT II/III marking,
- b) holding position lights,
  - runway guard lights (yellow colour),
  - stop bars (red colour).

1.1.3.2.2 At the time of low visibility operations the only movement of vehicles providing this operation is permitted on a movement area:

- vehicles providing maintenance of facilities qualifying low visibility operation;
- vehicles providing check of movement area;
- Follow Me.



### 1.1.3.3 Uvolnění RWY

1.1.3.3.1 Letadlo po přistání musí uvolnit RWY na TWY se střídavě zeleno/žlutými osovými návěstidly pojezdové dráhy.

1.1.3.3.2 Uvolnění ochranné zóny dráhy je vyznačeno znakem uvolněné RWY a zelenými osovými návěstidly pojezdové dráhy.

1.1.3.3.3 Pilot letadla je povinen po přistání ohlásit uvolnění ochranné zóny.

### 1.1.3.4 Zahájení a ukončení provozu za nízké dohlednosti

1.1.3.4.1 Postupy LVP budou zahájeny, jestliže je RVR 600 m a nižší a/nebo CLD BASE 200 ft a nižší.

1.1.3.4.2 Postupy LVTO budou zahájeny, jestliže RVR klesne na 600 m a méně.

1.1.3.4.3 Postupy LVP budou ukončeny, jestliže je RVR nad 600 m a současně základna oblačnosti nad 200 ft s trvalou vzestupnou tendencí.

1.1.3.4.4 Postupy LVTO budou ukončeny, jestliže je RVR nad 600 m.

1.1.3.4.5 Na kmitočtu ATIS bude zahájení postupů aktivováno vysláním fráze: "LOW VISIBILITY PROCEDURES CATEGORY TWO / THREE\* ARE IN FORCE", když místní podmínky vyžadují použití určených vyčkávacích míst, může být tato fráze doplněna "USE CATEGORY TWO / THREE\* HOLDING POINTS". V případě zajištění podmínek pouze pro vzlet za nízkých dohledností, bude zahájení postupů aktivováno vysláním fráze "LOW VISIBILITY TAKE-OFF PROCEDURES ARE IN FORCE".

\* Poznámka: Kategorie přiblížení dle Rozhodnutí o stanovení druhu.

1.1.3.4.6 Na příslušném kmitočtu APP/TWR bude ukončení postupů oznámeno dotčeným letadlům vysláním fráze: "LOW VISIBILITY PROCEDURES CANCELLED AT (time)", resp. "LOW VISIBILITY TAKE-OFF PROCEDURES CANCELLED AT (time)"

### 1.1.3.5 Popis Provozu za nízké dohlednosti

1.1.3.5.1 CAT II/III přiblížení a přistání

- Piloti budou vysláním ATIS nebo na příslušném kmitočtu informováni o provozu LVP nebo LVTO.
- Letadlo bude vektorováno do ILS minimálně ve vzdálenosti 3 NM od FAF.
- Citlivý prostor ILS musí být chráněn, jestliže je letadlo ve vzdálenosti 2 NM a méně od THR a jestliže letadlo provádí řízený vzlet. ATC pro tyto účely bude mimo jiné zajišťovat odpovídající rozstupy mezi letadly na finále s cílem minimalizovat možnost rušení signálu ILS.

### 1.1.3.6 Postupy za nízkých dohledností kategorie II/III

#### 1.1.3.6.1 Degradace kategorie přesného přiblížení

1.1.3.6.1.1 Přesné přiblížení kategorie III bude sníženo na kategorii II v následujících případech:

- výpadek jedné soupravy LOC ILS,
- výpadek jedné soupravy GP ILS,
- výpadek jedné soupravy ILS.

### 1.1.3.3 Runway exit

1.1.3.3.1 Aircraft landing on RWY must only exit via the taxiway with alternate green and yellow taxiway centreline lights.

1.1.3.3.2 Vacancy of protective zone is distinguished by runway vacated sign and green taxiway centreline lights.

1.1.3.3.3 Pilots are obliged to report vacancy of protective zone after landing.

### 1.1.3.4 Initiation and termination of low visibility operation

1.1.3.4.1 The operation phase will be commenced when the RVR is 600 m or less and/or CLD BASE 200 ft or less.

1.1.3.4.2 The Low Visibility Take-Off phase will be commenced when the RVR decreases to 600 m or less.

1.1.3.4.3 Low Visibility Procedures will be terminated when the RVR is greater than 600 m together with the cloud base over 200 ft and the continuous improvement is expected.

1.1.3.4.4 The Low Visibility Take-Off phase will be terminated when RVR is greater than 600 m.

1.1.3.4.5 Start of procedures will be activated by broadcasting phrase "LOW VISIBILITY PROCEDURES CATEGORY TWO / THREE\* ARE IN FORCE" on ATIS frequency. If local conditions require usage of given holding points, the phrase can be complemented with "USE CATEGORY TWO / THREE\* HOLDING POINTS". If only conditions for take-off are ensured start of procedures is activated by broadcasting phrase "LOW VISIBILITY TAKE-OFF PROCEDURES ARE IN FORCE".

\* Note: Approach operation category in accordance with the Decision on the designation of airport type.

1.1.3.4.6 Termination of the procedures will be announced to concerned aircraft by broadcasting phrase "LOW VISIBILITY PROCEDURES CANCELLED AT (time)", or "LOW VISIBILITY TAKE-OFF PROCEDURES CANCELLED AT (time)" on appropriate APP/TWR frequency.

### 1.1.3.5 Low visibility operations description

1.1.3.5.1 CAT II/III Approach and Landing

- Pilots will be informed by ATIS or via appropriate ATC FREQ when LVP or LVTO are in operation.
- Aircraft will be vectored to intercept the ILS at least 3 NM from FAF.
- The ILS sensitive area shall be protected when landing aircraft is within 2 NM from touchdown and when an aircraft is conducting a guided take off. ATC for these purposes will inter alia provide adequate separation between aircraft on final approach to minimize the possibility of interference ILS signal.

### 1.1.3.6 CAT II/III low visibility procedures

#### 1.1.3.6.1 Downgrading of the precision approach category

1.1.3.6.1.1 The CAT III precision approach will be downgraded to CAT II in the following cases:

- one of LOC ILS sets failure,
- one of GP ILS sets failure,
- one of ILS set failure.

1.1.3.6.1.2 Přesné přiblížení kategorie II/III bude sníženo na kategorii I v následujících případech:

- výpadek měření směru a rychlosti přízemního větru v TDZ RWY xx,
- výpadek měření RVR TDZ RWY xx\*,
- úplný výpadek postranních a/nebo osových návěstidel RWY,
- narušení citlivého prostoru ILS,
- při výpadku náhradního zásobování elektrické energie světelného zabezpečovacího zařízení\*,
- při výpadku FAR FIELD monitoru ILS,
- při výpadku monitorovacího systému.

\* *Poznámka: Po přeletu OM nebo odpovídající polohy je pilot pouze informován.*

1.1.3.6.1.3 Přesné přiblížení bude sníženo na jiný druh přiblížení v následujících případech:

- celkový výpadek LOC ILS - přechod na nepřesné přístrojové přiblížení,
- celkový výpadek GP ILS - přechod na nepřesné přístrojové přiblížení LOC ONLY,
- výpadek obou souprav OM - přechod na přístrojové přiblížení\* \*\*.

\* *Poznámka: Letadlům po přeletu OM nebo odpovídající polohy se druh přiblížení již nesnižuje.*

\*\* *Pouze v případě neprovozuschopnosti kolokovaného DME.*

### 1.1.3.7 Informace předávané pilotům

1.1.3.7.1 Během jednotlivých fází přiblížení budou, kromě informací ATIS, předávány pilotům ještě následující informace:

1.1.3.7.1.1 Před zahájením konečného přiblížení:

- směr a rychlost přízemního větru z TDZ RWY xx,
- aktuální hodnoty RVR z bodů TDZ, MID a END.

1.1.3.7.1.2 Okamžitě, bez ohledu na fázi letu v případech:

- degradace přesného přiblížení a její důvod,
- výpadek DME v poloze GP RWY,
- výpadek OM ILS,
- výpadek části světelného zabezpečovacího zařízení:
  - světelné soustavy pro přesné přiblížení II/III CAT,
  - prahových návěstidel,
  - návěstidel dotykového zóny RWY,
  - osových návěstidel RWY,
  - postranních dráhových návěstidel,
  - koncových návěstidel RWY,
  - osových návěstidel pojezdové dráhy a stop-příček TWY, pokud se to týká trasy pojezdění.

*Poznámka: Tyto údaje budou pilotům předávány na provozním kmitočtu příslušného stanoviště.*

1.1.3.7.1.3 Následující informace budou předávány pilotům během konečného přiblížení (po minutí FAF):

- Do přeletu OM nebo odpovídající polohy:
  - informace o poruše přibližovacích, prahových, dotykových, osových nebo postranních návěstidel RWY,
  - změny kategorie přiblížení (CAT I,II).

1.1.3.6.1.2 The CAT II/III precision approach will be downgraded to CAT I in the following cases:

- wind speed and direction measuring equipment for TDZ RWY xx failure,
- RVR measuring equipment for TDZ RWY xx failure\*,
- full failure of RWY edge lights and/or RWY centre line lights,
- when ILS sensitive area is invaded,
- on lighting system secondary power supply failure\*,
- on ILS FAR FIELD monitor failure,
- on monitoring system failure.

\* *Note: Only information are given to the pilots after passing OM or suitable position.*

1.1.3.6.1.3 The precision approach will be downgraded to another type of approach in the following cases:

- total LOC ILS failure - transition to the non-precision approach,
- total GP ILS failure - transition to the ILS LOC ONLY non-precision approach,
- both of OM sets failure - transition to the non-precision approach\* \*\*.

\* *Note: The type of approach is not declined for aircraft after passing OM or suitable position.*

\*\* *Only when the co-located DME is unserviceable.*

### 1.1.3.7 Information given to the pilots

1.1.3.7.1 Following information will be given to the pilots, in addition to ATIS information, during particular approach phases:

1.1.3.7.1.1 Before initiating of final approach:

- surface wind direction and speed for TDZ RWY xx,
- RVR from TDZ, MID, END measuring points.

1.1.3.7.1.2 Immediately, regardless of approach phase, in the following cases:

- the precision approach downgrading and its reason,
- co-located DME failure,
- OM ILS failure,
- failure of some of the following lighting systems:
  - precision approach CAT II/III lighting system,
  - runway threshold lights,
  - runway touchdown zone lights,
  - runway centre line lights,
  - runway edge lights,
  - runway end lights,
  - taxiway centre line lights and stop bars concerning taxiway route.

*Note: This information will be given to pilots via ATC frequency.*

1.1.3.7.1.3 The following information will be given to pilots during final approach (after passing FAF):

- Before passing the OM (or equivalent position):
  - failure of approach, threshold, TDZ, centre line or runway edge lights,
  - change in category of operation (CAT I, II).

2) Po minutí OM nebo odpovídající polohy do vzdálenosti 1 NM od THR:

- změny kategorie přiblížení,
- neprovozuschopnost náhradního zdroje energie světelného zabezpečovacího zařízení.

3) Po minutí 1 NM od THR:

- úplná porucha ILS,
- úplný výpadek osových i postranních návěstidel RWY.

1.1.3.7.2 Následující informace budou předávány pilotům prostřednictvím zařízení ATIS:

- výpadek OM ILS,
- výpadek MM ILS,
- výpadek kolokovaného DME,
- výpadek části světelného zabezpečovacího zařízení:
  - světelné soustavy pro přesné přiblížení II/III CAT,
  - prahových návěstidel,
  - návěstidel dotykové zóny RWY,
  - osových návěstidel RWY,
  - postranních dráhových návěstidel,
  - koncových návěstidel RWY,
  - osových návěstidel pojezdové dráhy,
  - stop-příček na vyčkávacích místech RWY,
- informace o výpadku jednotlivých systémů pro přiblížení za nízké dohlednosti s platností do 60 minut.

#### 1.1.3.8 Postupy pro piloty

1.1.3.8.1 Piloti, kteří chtějí provést cvičné přiblížení za nízké dohlednosti, jsou povinni si toto přiblížení vyžádat, při navázání spojení s APP daného letiště, frází "ŽÁDÁM CVIČNÉ PŘIBLÍŽENÍ ZA NÍZKÉ DOHLEDNOSTI".

1.1.3.8.2 Cvičné přiblížení bude povoleno, umožní-li to provozní důvody ve vzdušném prostoru CTR nebo TMA a provozuschopnost zařízení ILS.

1.1.3.8.3 Údaj RVR bude předáván, jestliže klesne RVR na 1500 m nebo méně.

### 1.1.4 LETIŠTNÍ PROVOZNÍ MINIMA

#### 1.1.4.1 ÚVOD

1.1.4.1.1 Všichni účastníci leteckého provozu jsou povinni dodržovat níže uvedená Státní letištní provozní minima (dále SLPM) stanovená pro letiště v ČR Úřadem pro civilní letectví. Letištní provozní minima, která stanoví provozovatel, nesmí být nižší než SLPM, vyjma zvláštních případů schválených Úřadem pro civilní letectví.

2) After passing OM or suitable position and is more than 1NM from THR:

- change in category of operation (CAT I, II),
- on lighting system secondary power supply failure.

3) After passing 1NM from THR:

- complete failure of the ILS,
- complete failure of runway centre line and edge lighting.

1.1.3.7.2 The following information will be given to pilots via ATIS:

- OM ILS failure,
- MM ILS failure,
- co-located DME failure,
- failure of some of the following lighting systems:
  - precision approach CAT II/III lighting system,
  - runway threshold lights,
  - runway touchdown zone lights,
  - runway centre line lights,
  - runway edge lights,
  - runway end lights,
  - taxiway centre line lights,
  - stop bars at RWY holding positions,
- Information about a failure of a particular systems for low visibility approach with validity to 60 minutes.

#### 1.1.3.8 Pilot procedures

1.1.3.8.1 Pilots, who wish to practise low visibility approach, are obliged to request this one by phrase "REQUEST PRACTICE LOW VISIBILITY APPROACH PROCEDURES" on initial contact with APP of respective airport.

1.1.3.8.2 Practice low visibility approach will not be permitted if the operational reasons in CTR or TMA or ILS failure don't enable it.

1.1.3.8.3 RVR statement will be given whenever RVR decreases to 1 500 m or less only.

### 1.1.4 AERODROME OPERATING MINIMA

#### 1.1.4.1 INTRODUCTION

1.1.4.1.1 The Aerodrome Operating Minima (stated below), established by CAA for the aerodromes within the Czech Republic, are applicable for all operators. The Aerodrome operating minima established by the operator shall not be lower than State aerodrome operating minima, except when specifically approved by the CAA.

1.1.4.2 Pro letiště v ČR stanovil Úřad pro civilní letectví, v souladu s L8168, následující rozdělení kategorií letadel A, B, C, D, E pro přiblížení podle rychlosti:

1.1.4.2 For aerodromes of the CR the Civil Aviation Authority have established the following Approach Categories of aircraft which will be referred to by designator A, B, C, D, E (in accordance with ICAO DOC 8168 - OPS/611 Volume 1):

**KATEGORIE LETADEL/AIRCRAFT CATEGORIES**

ACFT CAT	Speed Vat		
	km/H	kt	m/s
A	----- 169	----- 91	----- 47
B	169 - 223	91 - 120	48 - 62
C	224 - 260	121 - 140	63 - 72
D	261 - 306	141 - 165	73 - 85
E	307 - 390	166 - 210	86 - 108

Rychlosti jsou založeny na 1,3 násobku pádové rychlosti  $V_{so}$  - při maximální povolené přistávací hmotnosti. Každé letadlo může být zařazeno pouze do jedné kategorie.

Speeds are based on 1,3 times the stall speed in the landing configuration at a maximum gross landing mass. An aircraft shall fit in one category only.

1.1.4.3 Pro kategorie letadel A, B, C, D byla stanovena Státní letištní provozní minima - SLPM, která jsou založena na souhrnu řady veličin a provozních faktorů, jež mají vliv na stanovení bezpečných výšek nad překážkami OCA/H. Tyto hodnoty OCA/H jsou uvedeny v příslušných Přístrojových přibližovacích mapách ICAO.

1.1.4.3 The Aerodrome Operating Minima are established for categories A, B, C, D. These values are based on the collection of quantity and operational factors influencing the determination of OCA/H. These values are specified in relevant Instrument Approach Charts - ICAO.

1.1.4.4 Nejnižší SLPM - ČR jsou hodnoty RVR/VIS vypočítané z nejnižších OCA/H a jsou pro provozovatele letadel nejnižší použitelné.

1.1.4.4 The lowest Aerodrome Operating Minima are values expressed in RVR/VIS based on the calculation of the lowest OCA/H and they are the lowest usable AOM possible for aircraft operators.

Jsou to:

- SLPM - Spouštění
- SLPM - Vzlet
- SLPM - Přímé přiblížení podle přístrojů
- SLPM - Přiblížení okruhem

They are:

- AOM - Start-up engines
- AOM - Take-off
- AOM - Straight-in instrument approach
- AOM - Circling

1.1.4.5 Metodika stanovení minim musí být v souladu s předpisem L 6 a provozovatelé letadel jsou povinni stanovit vlastní provozní minima a DA/H nebo MDA/H podle metodiky schválené vlastním leteckým úřadem.

1.1.4.5 Minima must be determined in accordance with ICAO Annex 6 and aircraft operators are responsible to determine their own operating minima and DA/H or MDA/H in accordance with specifications accepted by their own Aviation Authorities.

1.1.4.6 Piloti nesmí zahájit klesání pod výšku rozhodnutí DA/H nebo minimální výšku pro klesání MDA/H jestliže nedosáhli požadovaný vizuální kontakt pro přistání.

1.1.4.6 Pilots are not authorized to descend below the DA/H or MDA/H if the required visual reference for landing has not been established.

**1.1.4.7 SLPM ČR - Spouštění motorů (RVR/VIS)**

**1.1.4.7 AOM CR- Start-up engines (RVR/VIS)**

MINIMA PRO VZLET/ ACFT TAKE-OFF MINIMA	RVR/VIS (m)	100	150	200	250	300	400	500
MIN RVR/VIS (v čase žádání o spuštění/ at the time start-up is requested)			50	100	150	200	250	300

S ohledem na řazení letadel pro vzlet mohou letadla žádat o spuštění motorů až po splnění výše uvedených podmínek.

For aircraft sequencing for take-off the clearance for engine start-up may be requested after the above RVR/VIS requirements have been met.

**1.1.4.8 SLPM ČR - Vzlet (RVR/VIS)**

**1.1.4.8 AOM CR - Take-off (RVR/VIS)**

PROSTŘEDKY / FACILITIES	CAT A	CAT B	CAT C	CAT D
LIH + CL	150*/200	150*/200	150*/200	200/250
LIH	250/300	250/300	250/300	300/400
LIL/M	400/600	400/600	500/750	600/900
L U/S SR/SS	800/1200	800/1200	800/1200	800/1200

\* viz. poznámka pro 1.1.4.11.

\* see remark for 1.1.4.11.

1.1.4.9 SLPM ČR - Přímé přiblížení

1.1.4.9 AOM CR - Straight-in Approach

TYP PŘIBLÍŽENÍ APPROACH PROCEDURE TYPE		CAT III b ILS		CAT III a ILS		CAT II ILS		CAT I ILS		APV		NEPŘESNÉ PŘÍSTROJOVÉ NON PRECISION	
POUŽITELNÝ SVĚTELNÝ SYSTÉM AVAILABLE LIGHTING SYSTEM	ACFT CAT	NEJNIŽŠÍ DH / LOWEST DH										NEJNIŽŠÍ/ LOWEST MDH 250 ft/75 m	
		DH 0 ft/0 m		DH 50 ft/15 m		DH 100 ft/30 m		DH 200 ft/60 m		DH 250 ft/75 m		RVR (m)	VIS (m)
		RVR (m)	VIS (m)	RVR (m)	VIS (m)	RVR (m)	VIS (m)	RVR (m)	VIS (m)	RVR (m)	VIS (m)		
CAT III	A	50	-	175	-	300	-	550	800	600	900	800	1200
	B	50	-	175	-	300	-	550	800	600	900	800	1200
	C	50	-	175	-	300	-	550	800	600	900	800	1200
	D	50	-	175	-	300	-	550	800	600	900	1200	1800
CAT II	A	50	-	175	-	300	-	550	800	600	900	800	1200
	B	50	-	175	-	300	-	550	800	600	900	800	1200
	C	50	-	175	-	300	-	550	800	600	900	800	1200
	D	50	-	175	-	300	-	550	800	600	900	1200	1800
CAT I	A	550	800	550	800	550	800	550	800	600	900	800	1200
	B	550	800	550	800	550	800	550	800	600	900	800	1200
	C	550	800	550	800	550	800	550	800	600	900	800	1200
	D	550	800	550	800	550	800	550	800	600	900	1200	1800
RLS (LIH) ALS Nestandardní ALS Non-standard	A	750	1100	750	1100	750	1100	750	1100	800	1200	1000	1500
	B	750	1100	750	1100	750	1100	750	1100	800	1200	1100	1650
	C	750	1100	750	1100	750	1100	750	1100	800	1200	1200	1800
	D	750	1100	750	1100	750	1100	750	1100	800	1200	1400	2100
ALS + RLS Nižší svítivost než LIH Lower intensity than LIH	A	850	1200	850	1200	850	1200	850	1200	1100	1650	1200	1800
	B	850	1200	850	1200	850	1200	850	1200	1100	1650	1300	1950
	C	850	1200	850	1200	850	1200	850	1200	1100	1650	1400	2100
	D	850	1200	850	1200	850	1200	850	1200	1100	1650	1600	2400

Vysvětlivky k tabulkám SLPM ČR

Osově řady  
Světelné zabezpečovací zařízení vysoké svítivosti  
Světelné zabezpečovací zařízení nízké nebo střední svítivosti  
Přibližovací světelný systém  
Dráhový světelný systém

Explanation of tables AOM CR

CL Runway centre line lights  
LIH Lighting System High Intensity  
LIL/M Lighting System Low or Medium Intensity  
ALS Approach Lighting System  
RLS Runway Lighting System

**Poznámky:**

- Světelný systém CAT II/III obsahuje v ČR:
  - 900 m, nejméně však 720 m dlouhou světelnou přibližovací řadu dle předpisu L 14 pro CAT II/III;
  - postranní dráhové řady vysoké svítivosti včetně prahových a koncových příček dle předpisu L 14;
  - osová dráhová návěstidla a návěstidla dotykové zóny dle předpisu L 14;
  - světelnou zábleskovou řadu (prahová poznávací návěstidla u posunutého THR RWY) dle předpisu L 14.
- Světelný systém CAT I obsahuje v ČR:
  - 900 m, nejméně však 720 m dlouhou světelnou přibližovací řadu pro CAT I dle předpisu L14;
  - postranní dráhové řady vysoké svítivosti včetně prahových a koncových příček dle předpisu L 14;
  - osová dráhová návěstidla požadovaná pro nižší minima CAT I (je-li instalováno);
  - světelnou zábleskovou řadu (prahová poznávací návěstidla u posunutého THR RWY) dle předpisu L 14.

**Remarks:**

- In the CR lighting system for CAT II/III includes:
  - 900 m, however at least 720 m approach lighting system in accordance with regulation L 14 for CAT II/III;
  - high intensity runway edge lights including the threshold and runway end lights in accordance with regulation L 14;
  - runway centre line lights and touch down zone lights in accordance with regulation L 14;
  - capacitor discharge lights (threshold identification lights for displaced RWY THR) in accordance with regulation L 14.
- In the CR lighting system for CAT I includes:
  - 900 m, however at least 720 m approach lighting system for CAT I in accordance with regulation L 14;
  - high intensity runway edge lights including the threshold and runway end lights in accordance with regulation L 14;
  - runway centre line lights required for CAT I lower minima (if installed).
  - capacitor discharge lights (threshold identification lights for displaced RWY THR) in accordance with regulation L 14.

- 3) Světelný systém pro nepřesné přístrojové přiblížení obsahuje v ČR:
- 420 m, nejméně však 300 m dlouhou jednoduchou světelnou přibližovací řadu dle předpisu L14;
  - postranní dráhové řady včetně prahových a koncových příček svítivosti nižší než vysoké dle předpisu L 14.
- 3) In the CR lighting system for non-precision instrument approach includes:
- 420 m, however at least 300 m simple approach lighting system in accordance with regulation L 14;
  - runway edge lights including the threshold and runway end lights of intensity lower than high in accordance with regulation L 14;
- 4) Světelný systém pro vizuální přiblížení obsahuje v ČR:
- nestandardní nebo žádnou přibližovací světelnou soustavu svítivosti nižší než vysoké;
  - postranní dráhové řady včetně prahových a koncových příček svítivosti nižší než vysoké dle předpisu L 14.
- 4) In the CR lighting system for visual approach includes:
- non-standard or none approach lighting system of intensity lower than high;
  - runway edge lights including the threshold and runway end lights of intensity lower than high in accordance with regulation L 14;

## 1.1.4.10 SLPM ČR - Přiblížení okruhem

## 1.1.4.10 AOM CR - Circling

ACFT CAT	OCH (ft/m)	VIS (m)
A	400/120	1200
B	500/150	1600
C	600/180	2100
D	700/210	2600

## 1.1.4.11 Letištní provozní minima

## 1.1.4.11 Aerodrome operating minima

## BRNO/Tuřany (LKTB)

RWY	RVR (m)	
	vzlet / take-off	přistání / landing
27	550	550
09	550	800

## Karlovy Vary (LKKV)

RWY	RVR (m)	
	vzlet / take-off	přistání / landing
29	550	550
11	550	1500

## Kunovice (LKKU)

RWY	RVR (m)	
	vzlet / take-off	přistání / landing
21C	800	800
03C	800	1500

## OSTRAVA/Mošnov (LKMT)

RWY	RVR (m)	
	vzlet / take-off	přistání / landing
22	150*	50
04	150*	800

## Pardubice (LKPĐ)

RWY	RVR (m)	
	vzlet / take-off	přistání / landing
27	550	550
09	550	800

## PRAHA/VODOCHODY (LKVO)

RWY	RVR (m)	
	vzlet / take-off	přistání / landing
28	800	850
10	800	1500

## PRAHA/Ruzyně (LKPR)

RWY	RVR (m)	
	vzlet / take-off	přistání / landing
12	800	750
30	800	550
06	150*	700
24	150*	50

**Poznámka:**

\* Provozovatel smí snížit minima pro vzlet na 125 m dráhové dohlednosti (letouny kategorie A, B a C), jsou-li splněny požadavky uvedené v bodech a) až e) a s výhradou schválení úřadu, jestliže:

- jsou v platnosti postupy provozu za podmínek nízké dohlednosti;
- jsou v činnosti dráhová osová světla velké svítivosti s roztečemi 15 m nebo menšími a dráhová postranní světla velké svítivosti s roztečemi 60 m nebo menšími;
- členové letových posádek úspěšně dokončili výcvik na letovém simulátoru;
- na začátku rozjezdu je z pilotního prostoru vidět úsek 90 m a
- požadované hodnoty dráhové dohlednosti bylo dosaženo na všech příslušných měřících místech.

**Remark:**

\* Subject to the approval of the Authority, and provided the requirements in paragraphs a) to e) below have been satisfied, an operator may reduce the take-off minima to 125 m RVR (Category A, B and C aeroplanes) when:

- low visibility procedures are in force;
- high intensity runway centreline lights spaced 15 m or less and high intensity edge lights spaced 60 m or less are in operation;
- flight crew members have satisfactorily completed training in a flight simulator;
- a 90 m visual segment is available from the cockpit at the start of the take-off run; and
- the required RVR value has been achieved for all of the relevant RVR reporting points.

## 1.1.5 DALŠÍ INFORMACE

### 1.1.5.1 RNAV POSTUPY V TMA

1.1.5.1.1 Pro letadla, která nejsou schválena pro RNAV a vstupují do uvedených TMA, bude zachován nezbytný počet konvenčních postupů, nebo bude zajištěno vektorování. Avšak takováto letadla se vystavují možnosti zpoždění a/nebo prodloužení tratě letu v obdobích nahromadění provozu.

### 1.1.5.2 ZAŘÍZENÍ POUŽÍVANÁ K MĚŘENÍ BRZDÍCÍHO ÚČINKU A MEZNÍ HODNOTY TŘENÍ, KDY PŘI ZJIŠTĚNÍ NIŽŠÍHO KOEFICIENTU JE PŘÍSLUŠNÁ DRÁHA STÁTEM PROHLÁŠENA ZA KLUZKOU ZA MOKRA

1.1.5.2.1 Zařízení používaná k provoznímu měření za účelem stanovení brzdících účinků (viz AD 1.2).

1.1.5.2.2 Zařízení používaná ke kalibračnímu měření stavu RWY a koeficienty tření povrchu RWY, jejichž nedodržení znamená nutnost přijetí nápravných opatření formou údržby, prohlášení RWY (popř. příslušné části) kluzkou za mokra nebo uzavření RWY (popř. příslušné části RWY) za mokra, jsou uvedeny v metodickém pokynu vydaném Úřadem pro civilní letectví.

### 1.1.5.3 POSKYTOVÁNÍ POHOTOVOSTNÍ SLUŽBY NA LETIŠTI

1.1.5.3.1 Kdykoliv je na stanovišti letových provozních služeb velitelem letadla požadováno, aby uvedlo do pohotovosti ta stanoviště, která poskytují letištní pohotovostní a záchrannou službu a/nebo se stanoviště ATS dozví, že letadlo takovou službu potřebuje, uvádí do pohotovosti tato stanoviště podle letištních postupů následujícími stupni pohotovosti:

Letecká nehoda:

- letecká nehoda, která se stala na letišti nebo v jeho blízkosti.

Plná pohotovost:

- taková porucha nebo stav letadla, kdy je možno očekávat nebezpečí letecké nehody.

Místní pohotovost:

- takové okolnosti, kdy je při přistání letadla nebezpečí letecké nehody jen málo pravděpodobné.

1.1.5.3.2 Velitelé letadel se proto žádají, aby při hlášení o poruše některé části letadla nebo žádosti o uvedení do pohotovosti letištní pohotovostní a záchranné služby, oznámili požadovaný stupeň pohotovosti.

Příklad: . . . . (důvod), žádám místní pohotovost

## 1.1.5 OTHER INFORMATION

### 1.1.5.1 RNAV PROCEDURES IN TMA

1.1.5.1.1 For aircraft not approved for RNAV operations, entering listed TMA, necessary number of conventional procedures or radar vectoring will be provided. However, such aircraft may incur delays and/or extended routeings during peak periods.

### 1.1.5.2 FRICTION MEASURING DEVICE USED AND FRICTION LEVEL BELOW WHICH THE RUNWAY IS DECLARED BY STATE SLIPPERY WHEN IT IS WET

1.1.5.2.1 Devices used for the operational measurement to assess the surface friction (see AD 1.2).

1.1.5.2.2 The equipment used for the calibration measurement of RWY conditions and RWY surface friction coefficients breach of which require adoption of corrective measures in form of maintenance, declaration of RWY (or appropriate part of RWY) slippery when wet or closing of RWY (or appropriate part of RWY) when wet, are stated in guideline issued by Civil Aviation Authority.

### 1.1.5.3 PROVIDING OF AERODROME ALERTING SERVICE

1.1.5.3.1 Whenever an air traffic service unit, on the bases of pilot-in-command's request or on the bases of information received from other sources, gets the information that an aircraft is in emergency, it shall initiate an action connected with aerodrome alerting, rescue and fire services according to aerodrome procedures using the following categories:

Aircraft accident:

- an aircraft accident which occurred on or in the vicinity of an aerodrome.

Full emergency:

- such a defect or state of aircraft, when an aircraft accident can be expected.

Local stand by:

- such conditions, when the probability of accident of a landing aircraft is small.

1.1.5.3.2 Pilots-in-command are therefore requested to state the required category of emergency when reporting the defect of any part of their aircraft or when requesting alerting of aerodrome alerting, rescue and fire services.

Example: . . . . (reason), request the local standby service

Reakce záchranné požární služby / Rescue and fire service reaction	
LETECKÁ NEHODA	Všechny mobilní prostředky záchranné a požární služby vyjíždí z požárních stanic s cílem co nejrychleji se dostat k místu nehody a zahájit záchranné práce. K zajištění činnosti na místě nehody mohou dojíždět součinnostní záchranné a zdravotnické složky.
AIRCRAFT ACCIDENT	All vehicles of the rescue and fire fighting services exit the firehouses with definite task to reach the scene of the accident as soon as possible and commence the rescue operations. The co-operative rescue and medical organizations can participate to ensure activities at the scene of accident.
PLNÁ POHOTOVOST	Všechny mobilní prostředky záchranné a požární služby vyjíždí z požárních stanic na provozní plochu, kde se rozmisťují na předem stanovených místech, např. na vyčkávacích místech TWY přilehlých k předpokládané použité RWY. Dále mohou dojíždět součinnostní záchranné a zdravotnické složky. <i>Poznámka: Rozhodnutí velitele zásahu o přivolání součinnostních jednotek je vázáno na kategorii letadla, počet osob na palubě, množství LPH, charakteru závady aj.</i>
FULL EMERGENCY	All vehicles of the rescue and fire fighting services exit the firehouses to the manoeuvring area and are positioned at the predefined holding positions near the expected RWY in use, e.g. at the holding points of the TWYs. The co-operative rescue and medical organizations can participate. <i>Note: The decision of the Officer in charge about acting of co-operative organizations is related to category of aircraft, number of persons on board, amount of fuel, character of defect, etc.</i>
MÍSTNÍ POHOTOVOST	Výjezd záchranných a požárních mobilních prostředků před požární stanicí do postavení tak, aby případný výjezd k možnému zásahu byl co nejrychlejší a trasa na místo možného zásahu byla co nejkratší. TWR komunikuje s velitem zásahu, kterému předává upřesňující informace v závislosti na vývoji situace a požadavcích velitele letadla.
LOCAL STANDBY	Fire-fighting vehicles of the rescue and fire fighting services set off to the front of the firehouse to such positions that potential departure for possible intervention would be as fast as possible and the way (to a scene) as nearest as possible. TWR communicate with the Officer in charge to whom the TWR passes detailed information in accordance with progression of situation and requirements of pilot-in-command.

Poznámka: Viz. Doc 9137, AN/898, Část I, 11.2

Note: See Doc 9137, AN/898 Part I, 11.2

#### 1.1.5.4 POSKYTOVÁNÍ LETIŠTNÍ LETOVÉ INFORMAČNÍ SLUŽBY (AFIS)

#### 1.1.5.4 PROVIDING OF THE AERODROME FLIGHT INFORMATION SERVICE (AFIS)

1.1.5.4.1 Každé letiště, na kterém je zřízeno stanoviště AFIS nebo Poskytování informací známému provozu, má stanovenou Letištní provozní zónu (ATZ), ve které je v provozní době letiště poskytována Letištní letová informační služba nebo zajištěno Poskytování informací známému provozu.

1.1.5.4.1 Each aerodrome where there has been AFIS unit or Providing information to known traffic unit established, has fixed the Aerodrome Traffic Zone (ATZ) in which the Aerodrome Flight Information Service or Providing information to known traffic is provided within the operational hours of an aerodrome.

1.1.5.4.2 Letištní provozní zóna (ATZ) je vymezena kružnicí nebo její částí o poloměru 3 NM (5,5 km) od vztážného bodu letiště a nadmořskou výškou 4000 ft (1200 m). Zasahuje-li vertikálně nebo horizontálně do takto vymezeného prostoru řízený vzdušný prostor třídy C nebo D, nebo zakázaný prostor, tvoří hranice Letištní provozní zóny hranice těchto prostorů.

1.1.5.4.2 Aerodrome Traffic Zone (ATZ) is defined by the circle or part of it with a radius of 3 NM (5,5 km) from the reference point of the aerodrome and by the altitude of 4000 ft (1200 m). Where there is a controlled airspace class "C" or "D" or prohibited area vertically or horizontally passes into such determined area, Aerodrome Traffic Zone is bounded by these airspaces.

1.1.5.4.3 Letiště, na kterých se poskytují služby AFIS včetně provozní doby a kmitočtů, jsou uvedeny ve VFR příručce České republiky.

1.1.5.4.3 Aerodromes where AFIS is provided including operational hours and frequencies, are given in the VFR manual of the Czech Republic.

#### 1.1.5.5 DOPLŇJÍCÍ USTANOVENÍ

#### 1.1.5.5 ADDITIONAL PROVISIONS

1.1.5.5.1 Pro usnadnění řízení letového provozu a snížení vyčkávaní letadla na zemi s běžícími pohonnými jednotkami se velitelům letadel VFR s turbínovými motory doporučuje, aby si vyžádali povolení ke spuštění motorů od letištní řídicí věže. Žádost o povolení ke spuštění pohonných jednotek pro odlety IFR je povinná. Vydání povolení ke spuštění pohonných jednotek nemusí vždy zajišťovat přidělená cestovní hladiny uvedené v letovém plánu.

1.1.5.5.1 In order to facilitate air traffic control and minimize ground holding with running engines, pilots of VFR departing turbine powered aircraft are recommended to request permission for engine start-up from tower. Start-up permission is compulsory for IFR departure. Start-up clearance need not always ensure reservation of the cruising level requested in the flight plan.