

**LKKB AD 2.20 PRAVIDLA PRO MÍSTNÍ PROVOZ**

2.20.1 Pojíždění letadel a parkování se provádí na základě instrukcí stanoviště ATC. Pojíždění letadel mimo hranice odbavovací plochy na plochy před hangáry je zakázáno.

2.20.2 Služba řízení na jednotlivá stání je prováděna vozidlem FOLLOW ME.

2.20.3 Letadlům je poskytována služba řízení v místě stání pouze na vyžádání.

2.20.4 Služba řízení letadel na odbavovací ploše při výjezdu ze stání bude poskytována pouze na vyžádání.

2.20.5 Služba řízení letadel při výjezdu/vjezdu ze/na stání jiných, než jsou stání na odbavovacích plochách, bude poskytována pouze na vyžádání velitele letadla.

**LKKB AD 2.20 LOCAL TRAFFIC REGULATIONS**

2.20.1 Aircraft taxiing and standing is provided on ATC instructions. Aircraft taxiing is not permitted outside of apron boundary to the areas in front of hangars.

2.20.2 The FOLLOW ME car leads the aircraft to the stands.

2.20.3 The control service in the position of stand will be provided on request only.

2.20.4 The control service for aircraft leaving the stand on apron will be provided on request only.

2.20.5 The control service for aircraft leaving or intending to stand on stands other than stands on aprons will be given only pilot-in-command's request.

**LKKB AD 2.21 POSTUPY PRO OMEZENÍ HLUKU**

2.21.1 V době 2100 - 0500 (2000 - 0400) jsou zakázány přílety a odlety letadel s výjimkou letů letadel základny.

**2.21.2 OMEZENÍ LETOVÝCH POSTUPŮ****2.21.2.1 Vrtulníky**

2.21.2.1.1 Let po okruhu za VFR:

VFR okruhy ve dne i v noci provádět v nejnutnějším výcvikovém rozsahu. Po vzletu ve směru RWY 24 provádět první zatáčku v minimální výšce 1600 ft/490 m AMSL. Let po okruhu provádět ve výšce 2500 ft/760 m AMSL. Třetí zatáčku točit až po minutě obydlené oblasti obce Horní Počernice. Ukončení čtvrté zatáčky provádět ve výšce 1600 ft/490 m AMSL. Protihlukový postup VFR přiblížení na RWY 24 spočívá v dodržení minimálních výšek nad MM (K NDB 438) - minimálně 1450 ft/440 m AMSL a nad THR RWY 24 - minimálně 1250 ft/380 m AMSL, toto neplatí v případě přistání na RWY.

2.21.2.1.2 Výcvikové IFR lety

Výcvikové IFR lety ve dne i v noci provádět metodou "velkého okruhu" ve směru přístrojové RWY 24 na výšce 3000 ft/910 m AMSL s následným klesáním standardním sestupovým úhlem.

**2.21.2.2 Dopravní letouny**

2.21.2.2.1 Vzlet z RWY 24

2.21.2.2.1.1 Po vzletu z RWY 24 zahájit první zatáčku v minimální výšce 1600 ft/490 m AMSL (650 ft/200 m AAL).

2.21.2.2.2 Odletový postup pro vrtulová letadla

2.21.2.2.2.1 Stoupání do 2000 ft/610 m AMSL provádět na vzletový výkon, stoupat s maximálním gradientem při zachování letové bezpečnosti. Na výšce 2000 ft/610 m AMSL snížit výkon na maximální normální výkon pro stoupání. Od 2000 ft/610 m AMSL do 4000 ft/1220 m AMSL stoupat s maximálním gradientem se sníženým výkonem, udržovat stálou rychlost. Od 4000 ft/1220 m AMSL plynule zvýšit rychlost pro traťové stoupání.

2.21.2.2.3 Odletový postup pro proudová letadla

2.21.2.2.3.1 Stoupání do 2500 ft/760 m AMSL provádět na vzletový výkon, klapky v poloze pro vzlet, stoupání  $V_2 + 10$  KT (nebo s maximálním úhlem pro stoupání); ve výšce 2500 ft/760 m AMSL snížit výkon zajišťující stoupání; od 2500 ft/760 m AMSL do 4000 ft/1220 m AMSL stoupat rychlostí  $V_2 + 10$  KT (nebo s maximálním úhlem pro stoupání); od 4000 ft/1220 m AMSL udržovat normální rychlost a traťovou konfiguraci pro stoupání.

2.21.2.2.4 Přílety na RWY 06

2.21.2.2.4.1 Přílet do třetí zatáčky okruhu provést ve výšce 980 ft/300 m AGL. Čtvrtou zatáčku zahajovat ve výšce 820 ft/250 m AGL a ukončovat ji ve výšce 650 ft/200 m AGL.

**LKKB AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES**

2.21.1 Arrivals and departures are prohibited between 2100 - 0500 (2000 - 0400) with the exception of the airbase aircraft flights.

**2.21.2 FLIGHT PROCEDURES RESTRICTION****2.21.2.1 Helicopters**

2.21.2.1.1 VFR traffic circuit flight:

Carry out VFR circuits in day or at night in the most necessary training extent. After take-off in direction of RWY 24 make the crosswind turn at minimum altitude 1600 ft/490 m AMSL. Carry out a flight on circuit at altitude 2500 ft/760 m AMSL. The base turn shall be completed after passing the housing area of Horni Pocernice. Final turn shall be completed in altitude 1600 ft/490 m AMSL. A noise abatement procedure for VFR approach on RWY 24 relies on maintaining of minimum altitude above MM (K NDB 438) - minimum 1450 ft/440 m AMSL and above THR RWY 24 - minimum 1250 ft/380 m AMSL. This is not applied in case of landing on the RWY.

2.21.2.1.2 Training IFR flights

Carry out training IFR flights in day or at night using method of great circuit in the direction of instrument RWY 24 at altitude 3000 ft/910 m AMSL followed by descending at a standard descent angle.

**2.21.2.2 Transport aircrafts**

2.21.2.2.1 Take-off from RWY 24

2.21.2.2.1.1 After TKOF from RWY 24 the first turn shall be carried out not lower than 1600 ft/490 m AMSL (650 ft/200 m AAL).

2.21.2.2.2 Propeller aircraft departure procedure

2.21.2.2.2.1 From take-off to 2000 ft/610 m AMSL take-off power, climb with maximum rate of climb considering flight safety. At 2000 ft/610 m AMSL reduce engine thrust to the maximum normal climb power and/or thrust. From 2000 ft/610 m AMSL to 4000 ft/1220 m AMSL climb with maximum rate of climb with reduced power and/or thrust, maintain the airspeed constant. Above 4000 ft/1220 m AMSL accelerate gradually to en-route climb airspeed.

2.21.2.2.3 Jet aircraft departure procedure

2.21.2.2.3.1 From take-off to 2500 ft/760 m AMSL take-off power, take-off flaps, climb at  $V_2 + 10$  KT (or as limited by the body angle). At 2500 ft/760 m AMSL reduce engine thrust to not less than climb power and/or thrust. From 2500 ft/760 m AMSL to 4000 ft/1220 m AMSL climb at  $V_2 + 10$  KT (or as limited by the body angle). Above 4000 ft/1220 m AMSL normal airspeed and en-route climb configuration.

2.21.2.2.4 Arrivals on RWY 06

2.21.2.2.4.1 Base leg turn perform at 980 ft/300 m AGL and final turn start at 820 ft/ 250 m AGL and finish at 650 ft/ 200 m AGL.

**2.21.3 OMEZENÍ ZKOUŠEK LETECKÉ TECHNIKY**

2.21.3.1 Zahřívání a zkoušky motorů dopravních letounů provádět na TWY A (na úrovni TWR) nebo TWY D nebo TWY E.

**2.21.3 GROUND TESTING RESTRICTION**

2.21.3.1 Engine warming and testing of transport aircraft shall be performed on TWY A (abeam aerodrome ATC unit stand) or on TWY D or on TWY E.

**LKKB AD 2.22 LETOVÉ POSTUPY****2.22.1 VŠEOBECNĚ**

2.22.1.1 Postupy pro přílety a odlety jsou vypracovány v souladu s Doc 8168.

**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/Instrument Approach Charts".

2.22.2.1.2 Z důvodu omezeného prostoru MTMA Kbely se monitoruje poloha letadla ve vyčkávacím obrazci radarem.

2.22.2.1.3 Při současném vyčkávání letadel nad KD NDB a IAF EKROT se zajišťuje vertikální separace letadel.

**2.22.2.2 Přiblížení****2.22.2.2.1 Rychlostní omezení**

2.22.2.2.1.1 Pokud ATC nestanoví jinak jsou velitelé letadel provádějící přiblížení na letišti (po STAR i mimo ně) povinni dodržovat následující rychlostní omezení:

- 1) MAX 250 KT/460 km/h IAS od bodu SLP 1;
- 2) MAX 220 KT/405 km/h IAS v bodě SLP2;
- 3) MAX 190 KT/352 km/h IAS při vstupu do TMA I Kbely při příletu od IAF SULOV;
- 4) MAX 160 KT/295 km/h IAS po usazení na trati konečného přiblížení až do přeletu KD NDB, nebo odpovídající vzdálenosti;
- 5) Přesnost dodržení rychlosti musí být do 10 KT/18 km/h. Není-li pilot schopen dodržet omezení rychlosti musí tuto skutečnost ohlásit ATC.

2.22.2.2.2 Postupy pro standardní přístrojové přílety k bodům IAF jsou uvedeny na následujících stranách a zobrazeny na mapách STAR (viz. LKKB AD 2-35-1).

2.22.2.2.3 Pro RNAV příletové tratě se požaduje P-RNAV certifikace. Letadla, která nejsou schválena pro P-RNAV musí být na těchto tratích vektorována.

2.22.2.2.4 Postupy pro počáteční, střední, konečné a nezdařené přiblížení, tj. od bodu IAF, jsou zobrazeny na mapách přístrojového přiblížení (IAC), viz LKKB AD 2-37-1 a 2-37-3.

**2.22.2.2.5 Nezdařené přiblížení**

2.22.2.2.5.1 Z důvodu omezeného prostoru TMA Kbely, s ohledem na blízkost osy sestupu na RWY 31 LKPR je nutné dodržet následující maximální rychlosti v zatáčce:

- MAX 190 KT/345 km/h při náklonu 15°
- MAX 235 KT/430 km/h při náklonu 20°

**2.22.2.2.6 Radarové vektorování**

2.22.2.2.6.1 Minimální výšky pro radarové vektorování v TMA Kbely jsou uvedeny na mapě LKKB AD 2-43.

**LKKB AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES****2.22.1 GENERAL**

2.22.1.1 The arrival and departure procedures were developed in accordance with Doc 8168.

**2.22.2 PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS****2.22.2.1 Holding**

2.22.2.1.1 Holding procedures are shown on "Instrument Approach Charts".

2.22.2.1.2 Due to limited Kbely MTMA airspace the aircraft position within the holding pattern is monitored with radar.

2.22.2.1.3 Multiple aircraft holding at KD NDB and IAF EKROT must be vertically separated.

**2.22.2.2 Approaches****2.22.2.2.1 Speed limits**

2.22.2.2.1.1 Unless other instructions are issued by ATC the aircraft approaching the aerodrome (flight with/without STAR) must comply with the following speed limits:

- 1) MAX 250 KT/460 km/h IAS from SLP 1 point;
- 2) MAX 220 KT/405 km/h IAS at SLP2 point;
- 3) MAX 190 KT/352 km/h IAS at TMA I Kbely when approach from IAF SULOV;
- 4) MAX 160 KT/295 km/h IAS after being established on track until crossing the KD NDB or the matching distance;
- 5) The speed accuracy must be of 10 KT/18 km/h. If the aircraft is not able to comply with the speed limit the ATC must be notified of this fact.

2.22.2.2.2 Standard instrument approach procedures to IAFs are described on the following pages and shown on STAR charts (see LKKB AD 2-35-1).

2.22.2.2.3 The P-RNAV certification is required for RNAV arrival routes. Aircraft not certified for P-RNAV shall be vectored on these routes.

2.22.2.2.4 Initial, intermediate, final and missed approach procedures from IAFs are shown on Instrument Approach Charts (IAC), see LKKB AD 2-37-1 a 2-37-3.

**2.22.2.2.5 Missed approach**

2.22.2.2.5.1 Due to limited Kbely TMA airspace and LKPR RWY 31 approach path proximity the maximum speed when turning must be limited to:

- MAX 190 KT/345 km/h with 15° bank angle
- MAX 235 KT/430 km/h with 20° bank angle

**2.22.2.2.6 Radar approach**

2.22.2.2.6.1 Minimum altitudes for radar vectoring within Kbely TMA are shown on LKKB AD 2-43.

## 2.22.2.2.7 Přiblížení okruhem (Circling)

2.22.2.2.7.1 Přiblížení okruhem se provádí pouze na jih od RWY. Bezpečné nadmořské výšky nad překážkami (OCA) jsou pro přiblížení okruhem uvedeny v mapách IAC a v následující tabulce:

	H překážky / obstacle [m AMSL]	MOC [m]	OCA [m]	OCA [ft]
CAT A	320	90	410	1345
CAT B	415	90	505	1656
CAT C	481	120	601	1971

## 2.22.2.3 Odlety

2.22.2.3.1 Standardní přístrojové odlety (SID) nejsou stanoveny. Odlety se provádí vektorováním letadel na následující body tratí ATS: ATRUP, BALTU, DOBEN, VENOX a VOZ. Stanoviště ATC vydá odletové povolení před zahájením pojiždění. Posádky letadel se žádají, aby při podávání letového plánu na odlet uváděly v poli 15 (trať) jako první položku zkratku DCT, za kterou následuje příslušný bod na trati ATS (příslušný bod z výše uvedeného seznamu). Dále následuje popis tratě letu v souladu s předpisem L4444 (např. pro odlet z FIR Praha přes bod KOLAD uvést v poli 15 -DCT DOBEN T136 ...).

2.22.2.3.2 Pokud ATC nestanoví jinak jsou velitelé letadel povinni dodržovat pod FL100 následující rychlostní omezení:

- proudová letadla MAX IAS 250 KT,
- vrtulová letadla MAX IAS 180 KT.

2.22.2.3.3 Letadla odlétávající směrem na OKG, RAPET, VARIK nebo RUDAP a stoupající do letové hladiny FL 280 nebo vyšší, musí nejpozději nad uvedenými body dosáhnout letovou hladinu FL 280.

## 2.22.2.4 Radarové postupy

2.22.2.4.1 V prostorách MTMA a MCTR Kbely jsou poskytovány tyto radarové služby:

- radarové sledování,
- navigační pomoc,
- radarové vektorování,
- zajištění radarových rozstupů,
- přiblížení přesným přibližovacím radarem na RWY 24,
- informace o konfliktním provozu,
- informace o provozu.

2.22.2.4.2 Minimum radarového rozstupu v TMA/CTR Kbely je 5,6 km (3NM).

2.22.2.4.3 Radarové přiblížení na RWY 06 se neprovádí. Radarové přiblížení na RWY 24 končí 0,4 NM/740 m od bodu dotyku.

## 2.22.2.5 Standardní přístrojové odlety (SID)

2.22.2.5.1 Trať pro standardní přístrojové odlety (SID) nejsou stanoveny. Odlety se provádí podle pokynů ATC (viz. 2.22.2.3.1 výše).

## 2.22.2.6 Standardní přístrojové přilety (STAR)

*Poznámka: Letadla neschopná PRNAV musí být na STAR vektorována.*

## 2.22.2.2.7 Visual manoeuvring (circling)

2.22.2.2.7.1 Circling shall be provided south of RWY only. Obstacle clearance altitudes (OCA) are shown on Instrument Approach Charts and in the following table:

## 2.22.2.3 Departures

2.22.2.3.1 Standard instrument departures (SID) have not been established. Departures are carried out with accordance ATC instructions, radar vectoring, to the following ATS route points: ARTUP, BALTU, DOBEN, VENOX and VOZ. ATC unit will pass departure clearance before taxi approval. Flight crews of aircraft are requested to fill in Item 15 (route) of the flight plan as follows: The "DCT" shall be used before appropriate aforesaid ATS route point. The next route description shall be in compliance with rules adduced in Doc 4444 (e.g. when flight exits FIR Praha at KOLAD than fill in Item 15 as follows - DCT DOBEN T136...).

2.22.2.3.2 Unless otherwise standed by ATC, pilots-in-command performing departures shall comply with the following speed restriction below FL 100:

- jet aircraft MAX IAS 250 KT,
- propeller driven aircraft MAX IAS 180 KT.

2.22.2.3.3 Aircraft departing towards OKG, RAPET, VARIK or RUDAP and climbing to flight level FL 280, or above, must achieve FL 280 by aforesaid points.

## 2.22.2.4 Radar procedures

2.22.2.4.1 Following radar services are provided in MTMA and MCTR Kbely:

- radar watch,
- navigation assistance,
- radar vectoring,
- radar separation,
- PAR precision approach on RWY 24,
- conflicting traffic information,
- traffic information.

2.22.2.4.2 Horizontal radar separation minimum within Kbely TMA/ CTR is 5,6 km (3 NM).

2.22.2.4.3 Radar approach to RWY 06 is not provided. Radar approach to RWY 24 terminates 0,4 NM/740 m from touchdown.

## 2.22.2.5 Standard instrument departure (SID)

2.22.2.5.1 Standard instrument departure routes (SID) have not been established. Departures are performed according to ATC instructions (see para 2.22.2.3.1 above).

## 2.22.2.6 Standard instrument arrivals (STAR)

*Remark: Non PRNAV aircraft shall be vectored on STAR.*

## 2.22.2.6.1 STAR RWY 24

## 2.22.2.6.1 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
<b>LOMKI 2W</b>				
LOMKI TWO WHISKY ARRIVAL				
LOMKI	090°	9,4	5000	
PR511	049°	17,5	5000	495402,32N 0132855,38E
PR512	061°	14,9	4000	500438,03N 0135024,45E
PR513	061°	12,3	4000	501058,18N 0141123,04E
ERASU	061°	3,8	4000	
SULOV				
<b>GOLOP 2W</b>				
GOLOP TWO WHISKY ARRIVAL				
GOLOP	171°	12,7	5000	
PR516	241°	11,7	4000	502231,71N 0143144,85E
PR517	151°	5,0	4000	501736,46N 0141508,94E
PR518	061°	7,3	4000	501304,78N 0141826,23E
ERASU	061°	3,8	4000	
SULOV				
<b>GOSEK 3W</b>				
GOSEK THREE WHISKY ARRIVAL				
GOSEK	037°	10,1	5000	
PR582	048°	17,3	5000	494440,86N 0141606,55E
ELPON	048°	13,3	3100	
EKROT				
<b>VLM 4W</b>				
VLASIM FOUR WHISKY ARRIVAL				
VLM VOR/DME	303°	11,0	5000	
PR522	003°	14,9	3100	494857,20 N 0145036,19E
EKROT				

## 2.22.3 POSTUPY PRO VFR LETY

## 2.22.3 PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS

2.22.3.1 Pro přiletí a odlety za VFR jsou stanoveny následující vstupní/výstupní body:

2.22.3.1 Entry/exit points for arrivals/departures under VFR are established as follows:

VFR vstupní a výstupní body do/z MCTR Kbely / VFR entry and exit significant points to/from MCTR Kbely		
Označení / Designation	Poloha (objekt) / Location (object)	Souřadnice / Coordinates
MIKE	NE of Stara Boleslav (křížení železnice a dálnice / railway crossing highway)	50 12 27 N 014 41 47 E
LIMA	S of Lysa nad Labem (silniční most přes řeku / river road bridge)	50 10 38 N 014 51 19 E
UNIFORM	E of Úvaly (osamělá čerpací stanice / lonely petrol station)	50 04 18 N 014 46 24 E
ROMEO	SW of Říčany (mimoúrovňová křižovatka dálnic / flyover highways crossing)	49 58 51 N 014 36 22 E

2.22.3.2 Při letech vstupujících do CTR z prostoru třídy G je velitel letadla povinen nejméně 3 minuty před vstupem do CTR navázat spojení s APP/TWR a předat následující údaje:

- identifikace letadla,
- vstupní bod do CTR,
- výstupní bod z CTR (u letů prolétavajících CTR),
- vypočítaný čas vstupu do CTR.

2.22.3.3 Nestanoví-li služba ŘLP jinak, jsou velitelé letadel vstupujících do MCTR Kbely povinni v MCTR dodržovat 1000 ft/300 m AGL.

2.22.3.4 Trať přeletu/odletu je předmětem letového povolení ATS Kbely.

2.22.3.5 Podmínky povolování letů volných obsazených balonů v CTR Ruzyně a MCTR Kbely.

2.22.3.5.1 Veškeré lety smí být prováděny pouze podle pravidel VFR nebo jako zvláštní lety VFR.

2.22.3.5.2 Před vzletem balonu z místa, které je uvnitř CTR Ruzyně a/nebo MCTR Kbely, je velitel letu povinen vyžádat si letové povolení od příslušného stanoviště ATS (APP Praha nebo MTWR Kbely).

*Poznámka: Zvláštní let VFR - viz definice v předpisu L 2.*

2.22.3.5.3 Před vstupem do CTR Ruzyně a/nebo MCTR Kbely za letu, je velitel letu povinen vyžádat si vstupní povolení u příslušného stanoviště ATS nejpozději 3 minuty před vypočítaným časem přeletu hranice prostoru.

2.22.3.5.4 Podmínky vstupu do CTR Ruzyně/MCTR Kbely:

- obousměrné radiové spojení,
- vybavení odpovídačem SSR pracujícím v módech A a C,
- schválení trajektorie a hladiny letu a postupů pro ztrátu spojení příslušným stanovištěm ATS.

2.22.3.5.5 Lety balonů mohou být výrazně omezeny, je-li to nutné k udržení požadované míry bezpečnosti, plynulosti a hospodárnosti letů v CTR Ruzyně a MCTR Kbely.

2.22.3.2 For VFR flights entering CTR from class G airspace the pilot in command shall establish radio contact with APP/TWR at least 3 minutes before entering CTR and give the following information:

- aircraft identification,
- desired CTR entry point,
- desired point for CTR exit (transiting aircraft),
- estimated time of CTR entry.

2.22.3.3 Pilots of aircraft entering MCTR Kbely shall maintain height 1000 ft/300 m AGL in MCTR unless otherwise stated by ATC.

2.22.3.4 Arrival/departure route is subject to ATS Kbely clearance.

2.22.3.5 Conditions of issuing clearances to flights of free manned balloons in CTR Ruzyně and MCTR Kbely.

2.22.3.5.1 All flights shall be carried out only according to VFR or special VFR flights.

2.22.3.5.2 Prior to departure of balloons from an site inside of CTR Ruzyně and/or MCTR Kbely the pilot-in-command is obliged to request ATC clearance from appropriate ATS unit (APP Praha or MTWR Kbely).

*Note: Special VFR flight - see definition in regulation L 2.*

2.22.3.5.3 Prior to entrance to CTR Ruzyně and/or MCTR Kbely during the flight the pilot-in-command is obliged to request entry clearance from appropriate ATS unit at least 3 minutes before calculated time of area border crossing.

2.22.3.5.4 Conditions of entry to CTR Ruzyně/MCTR Kbely:

- two-way radio contact,
- equipment with SSR transponder working in modes A and C,
- aprovement of trajectory and level of flight and communication failure procedures by appropriate ATS unit.

2.22.3.5.5 Flights of balloons may be restricted if necessary to keep desired safety level, fluency and efficiency of flights in CTR Ruzyně and MCTR Kbely.

## 2.22.4 METEOROLOGICKÁ MINIMA LETIŠTĚ

## 2.22.4 AERODROME METEOROLOGICAL MINIMA

### 2.22.4.1 Minima pro přistání

### 2.22.4.1 Landing minima

TYP PŘIBLÍŽENÍ APPROACH	KATEGORIE LETOUNU A/C CAT	ILS	PAR +NDB	PŘÍSTROJOVÉ NON-PRECISION
POUŽITELNÝ SVĚTELNÝ SYSTÉM LGT SYSTEM USED		NEJNIŽŠÍ / LOWEST DH		MDH
		DH 200 ft		300 ft
		RVR [m]	RVR [m]	RVR [m]
ALS + RLS NIŽŠÍ SVĚTIVOSTI NEŽ LIH / ALS+RLS LOWER LUMINOUS INTENSITY THAN LIH	A	600	800	1000
	B	600	800	1100
	C	600	900	1200
	D	600	900	1300
ALS U/S RLS U/S POUZE VE DNE/DAY ONLY	A	900	1000	1200
	B	900	1000	1300
	C	1000	1100	1400
	D	1000	1100	1500

## 2.22.4.1.1 Minima pro přistání okruhem

## 2.22.4.1.1 Circling landing minima

	Ve dne / In the daytime		V noci / At night	
	QBA	QBB	QBA	QBB
Letouny / Airplanes	5 km	400 m	5 km	500 m
Vrtulníky / Helicopters	1 km	150 m	2 km	250 m

## 2.22.4.2 Minima pro vzlet

## 2.22.4.2 TKOF minima

PROSTŘEDKY / MEANS		CAT A	CAT B	CAT C	CAT D	CAT E
LIL/LIM	m	200	250	250	300	
L U/S SR/SS		400	500	500	500	

MINIMA PRO VZLET / TKOF MINIMA		200	250	300	400	500
MINIMÁLNÍ RVR/VIS V ČASE VYŽÁDÁNÍ SPOUŠTĚNÍ / MNM RVR/VIS AT ENGINE STARTUP TIME	RVR/VIS	150	200	250	300	400

*Poznámka: Doba potřebná pro zapnutí náhradního zdroje el. energie pro REDL LGT je max. 15 sec.*

*Remark: Switch-over time for REDL LGT secondary power supply is max. 15 sec.*



**LKKB AD 2.23 DOPLŇUJÍCÍ INFORMACE**

**LKKB AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION**

**2.23.1 ORNITOLOGICKÁ SITUACE**

**2.23.1 ORNITOLOGICAL SITUATION**

2.23.1.1 V prostoru letiště Kbely a v nejbližším okolí se nenacházejí žádná stálá hnízdiště ptactva. V zimních měsících je zjištěn zvýšený výskyt havranů, kteří v ranních hodinách přelétávají z jihu k sídlištím na sever od letiště a v odpoledních hodinách se vrací zpět do prostoru Říčany. V okrajových částech Prahy se vyskytují hrdličky a holubi, kteří v době sběru potravy zalétávají do prostoru letiště. V době kosení trávy na letiště přilétávají rackové.

2.23.1.1 No permanent nests on Kbely aerodrome territory and closest neighbourhood. In winter higher occurrence of rooks is observed. They migrate from south to housing estates north of aerodrome in the morning and arrive back to Říčany area in the afternoon. The pigeons and turtle-doves occurred at Prague peripherals which interfere aerodrome area when searching food. Gulls fly in when grass mowing takes place.

2.23.1.2 Denní intervaly zvýšeného výskytu ptáků:

2.23.1.2 Daily intervals of bird increased incidence:

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

2.23.1.3 Průměrná letová hladina ptactva je 0-100 m AGL, výjimečně 200 m.

2.23.1.3 Average bird flight level is 0-100 m AGL, exceptionaly 200 m.

2.23.1.4 Místa největšího výskytu ptactva jsou 0-500 m za THR 06.

2.23.1.4 Localities with the greatest bird concentration are 0-500 m behind THR 06.

2.23.1.5 V době ohrožení letů je zajištěno plašení ptactva.

2.23.1.5 Bird flushing is arranged when possibility of hazard occurs.

**2.23.2 POSTUPY PRO PROVÁDĚNÍ LETŮ NAD PRAHOU**

**2.23.2 PROCEDURES FOR FLIGHTS ABOVE PRAGUE**

2.23.2.1 Za účelem snížení zatížení životního prostředí leteckým hlukem, emisemi, vibracemi a k minimalizaci rizika škod způsobených vysazením pohonné jednotky se stanovují následující podmínky pro provádění letů nad městem Praha:

2.23.2.1 To limit the environmental impact of the noise, emissions and vibrations of air traffic and to minimize the risk of aircraft engine failure the following conditions for aircraft operation above Prague are applied:

2.23.2.1.1 Veškeré lety mohou být prováděny pouze v souladu s implementovanou třídou vzdušného prostoru v CTR Ruzyně, TMA Praha, MCTR/MTMA Kbely a příslušnými ustanoveními předpisu L2 (Pravidla létání), zejména ust. 3.1.1, 3.1.2 a 4.6, písm. a), přičemž vodní plochy, hřiště, parky a dopravní komunikace se nepovažují za nouzové plochy.

2.23.2.1.1 All flights shall be conducted solely in accordance with the airspace classes implemented in Ruzyně CTR, Praha TMA, Kbely MCTR/MTMA and the relevant provisions of L2 - Pravidla létání (Annex 2 - Rules of the Air) regulation, esp. with 3.1.1, 3.1.2 and 4.6 a), when water surfaces, playgrounds, parks and roads are not considered as emergency areas.

2.23.2.1.2 Navíc byl zřízen prostor LK R9 s omezeným režimem vstupu, konstruovaný tak, aby v případě vysazení pohonné jednotky za letu prováděném v jeho horní hranici bylo možné bezpečně dosáhnout plochy mimo hustě zastavěná obydlí.

2.23.2.1.2 The LK R9 area with a restricted entry system was also established. It is designed so that in case of engine failure occurring in the course of a flight conducted in the upper limit of the airspace the surfaces outside the congested areas of the city could be reached.



LKKB AD 2.24 MAPY VZTAHUJÍCÍ SE K LETIŠTI

LKKB AD 2.24 CHARTS RELATED TO THE  
AERODROME

Strana / Page	Název mapy / Chart name
LKKB AD 2-19	Letištní mapa - ICAO Aerodrome chart - ICAO
AD 2-LKKB-RNAV STAR RWY 24	Mapa RNAV standardních přístrojových příletů (RNAV STAR) - ICAO RWY 24 RNAV Standard Arrival Chart - Instrument (RNAV STAR) - ICAO RWY 24
LKKB AD 2-37-1	Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO ILS RWY 24 Instrument Approach Chart - ICAO ILS RWY 24
LKKB AD 2-37-3	Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO NDB RWY 24 Instrument Approach Chart - ICAO NDB RWY 24
AD 2-LKKB-VFRC	Mapa příletů a odletů za VFR VFR Arrivals and Departures Chart
LKKB AD 2-43	Mapa minimálních nadmořských výšek pro radarové vektorování Minimum Radar Vectoring Altitude Chart