

**LKKV AD 2.20 PRAVIDLA PRO MÍSTNÍ LETOVÝ PROVOZ**

2.20.1 Piloti letadel o MTOM nad 5700 kg ve dne a všech letadel v noci jsou povinni využít pro vzlet celou délku RWY 11/29 použitelnou pro rozjezd (TORA).

2.20.2 V prostoru 1,5 km vlevo od osy RWY 29 a 7 km před THR RWY 29 se provádí těžba hornin spojená s odstřelem.

2.20.3 Pohyby a rozmístování letadel na parkovací místa na odbavovacích plochách na letišti řídí řídicí odbavovací plochy. Posádky letadel jsou povinny setrvat u letadla do příjezdu vozidla provozovatele letiště. Je zakázáno pohybovat se na odbavovacích plochách bez souhlasu provozovatele letiště.

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

2.20.5 V případě, že letadlo obdrží od TWR příkaz k pojiždění na vyčkávací místo RWY 29 po TWY A, velitel letadla musí oznámit ještě před zahájením pojiždění, pokud není schopen provést vzlet z dráhy 29 z křižovatky A.

2.20.6 Kompletní odbavení letů zajišťuje společnost Letiště Karlovy Vary s.r.o.

2.20.7 Provozovatelé letadel jsou povinni písemně žádat provozovatele letiště o změnu provozní doby letiště pro sérii letů (t. j. pravidelně se opakujících letů), která bude uskutečněna mimo původně vy publikovanou provozní dobu letiště, 30 dní předem, nejpozději do 15. dne měsíce před měsícem konání prvního letu a pro jednotlivé lety 24 hodin předem.  
Ref AIP AD 2 LKKV AD 2.3.

2.20.8 Kromě ustanovení v části GEN 4.3.1.2 je vyžadován následující postup pro denní a noční výcvikové VFR lety mimo publikovanou provozní dobu (se službou TWR/APP nebo Poskytováním informací známému provozu):

- Žádost o tyto lety je nutno podat písemně provozovateli letiště v pracovní den minimálně 24 hodin předem.
- Žádost musí obsahovat:
  - a) typ letadla, imatrikulační značku, MTOW;
  - b) specifikace provozovatele letadla pro vyúčtování;
  - c) předpokládaný čas začátku a ukončení výcviku, zda je požadováno prodloužení provozní doby letiště a zda je požadováno použití světelného zabezpečovacího zařízení.
- Provozovatel letiště předá žadateli písemně schválení požadovaného výcviku bez nebo s případným omezením nejpozději do 1600 hod následujícího dne od podání žádosti.

2.20.9 Omezení akrobatických letů

2.20.9.1 Akrobatické lety nad letištem je možné provádět pouze v prostoru východně od THR RWY 30.

2.20.10 Mimo publikovanou provozní dobu AD je povolen pouze provoz letadel provozovaných Leteckým klubem Karlovy Vary, z.s. za těchto podmínek:

- FIRE CAT 2 zajišťuje Letecký klub Karlovy Vary;
- nejsou povoleny lety v noci, výcvikové lety pro získávání průkazu způsobilosti, provoz 2 letadel současně a lety vyžadující celní či pásovou odbavení.

Odpovědná osoba: Jiří Duras ☎ 603 871 189.

**LKKV AD 2.20 LOCAL TRAFFIC REGULATIONS**

2.20.1 Pilots of aircraft with MTOW over 5700 kg in the daytime and all aircraft at night shall use all the take-off run available (TORA) distance of RWY 11/29 for their take-off.

2.20.2 Rock mining (quarry) connected with blasting is carried out in the area 1,5 km left of RWY 29 centre line and 7 km in front of THR RWY 29.

2.20.3 Authorized signalmen control the movement and assign parking positions to aircraft on the apron. Aircraft crews are obliged to stay by aircraft until arrival of an aerodrome operator's car. Movement on apron without the aerodrome operator's approval is prohibited.

2.20.4 Taxi clearance granted by the aerodrome control tower (TWR) does not release the pilot-in-command from the duty to follow the instructions of the signalman. If the pilot begins to taxi or continues taxiing without the assistance of a signalman, he shall assume full responsibility for avoiding collision with other aircraft, persons or objects on the apron.

2.20.5 In case aircraft instructed by TWR to taxi to holding point RWY 29 via TWY A is not able to depart from RWY 29 from intersection A, pilot-in-command shall advise that to TWR prior commencing taxi.

2.20.6 Complete handling services of flights are provided by company Airport Karlovy Vary.

2.20.7 Aircraft operators are obliged to present a written request for a change in AD operational hours for series of flights (regularly repeated flights), which will be performed out of published aerodrome operational hours, 30 days in advance, not later than the 15th day of the month preceding the month when the first flight of the series is excuted. For single flights 24 hours in advance.  
Ref AIP AD 2 LKKV AD 2.3.

2.20.8 In addition to provision in part GEN 4.3.1.2 the following procedure is required for day and night training VFR flights out of published operational hours (with TWR/APP service or Providing information to known traffic):

- A request for these flights shall be submitted in a writing to AD operator in working day at least 24 hours in advance.
- The request shall include:
  - a) type of aircraft, registration mark, MTOW;
  - b) operator specification for billing purposes;
  - c) estimated time of the beginning and termination of training flights, if extension of AD operational hours is requested and if usage of lighting aids is requested.
- AD operator will inform the applicant in writing of the approval of the requested training with or without possible restrictions on the next day after submission of application till 1600 at the latest.

2.20.9 The aerobatic flights restriction

2.20.9.1 Aerobatic flights over the aerodrome are allowed only in area east of THR RWY 30.

2.20.10 Outside AD operational hours, only the traffic of aircraft operated by Aerobatics Flight Center Karlovy Vary is allowed following these conditions:

- FIRE CAT 2 is provided by Aerobatics Flight Center Karlovy Vary;
- Night flights, training flights to obtain pilot license, operation of 2 aircraft at the same time and flights requiring customs and immigration clearance are not allowed.

Responsible person: Jiří Duras, ☎ +420 603 871 189.

**2.20.11 Koordinace místní letové činnosti se stanovištěm ATS****2.20.11.1 Místní letová činnost (MLČ)**

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

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

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

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

**2.20.11.2 Piloti a provozovatelé letadel**

Piloti a provozovatelé letadel, zamýšlející provádět MLČ v CTR / TMA Karlovy Vary, jsou povinni prostřednictvím formuláře na webové stránce <https://lis.rlp.cz/lars> vložit svůj požadavek na MLČ uvedením základních parametrů letu (pravidla letu, typ letadla, identifikace letu, kontakt na pilota, požadované časové rozmezí pro provedení MLČ) a popisem požadované MLČ.

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

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

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

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

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

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

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

**2.20.11 Coordination of Local Flight Activity with ATS unit****2.20.11.1 Local flight activity (LFA)**

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

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

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

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

**2.20.11.2 Pilots and aircraft operators**

Pilots and aircraft operators intending to execute a LFA in CTR / TMA Karlovy Vary are obliged to submit their requirement by filling of the form on webpage <https://lis.rlp.cz/lars> together with the basic flight parameters (flight rules, type of flight, flight identification, contact to the pilot, requested LFA time period) and with the description of requested LFA.

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

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

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

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

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

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

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

### 2.20.11.3 Náhradní postupy

V případě výpadku nebo poruchy LARS se MLČ v TMA / CTR Karlovy Vary koordinuje se stanovištěm ATS telefonicky na čísle ☎ +420 353 239 717 nejpozději 2 hodiny před zamýšleným zahájením MLČ, bude-li let prováděn za IFR. Let VFR může být koordinován bezprostředně před vstupem do CTR / TMA Karlovy Vary.

### 2.20.11.3 Contingency procedures

In case of LARS outage or failure, LFA in TMA / CTR Karlovy Vary shall be coordinated with ATC unit by phone ☎ +420 353 239 717, for IFR flight not less than 2 hours prior LFA beginning. VFR flight can be coordinated at the latest prior entering CTR / TMA Karlovy Vary.

## LKKV AD 2.21 POSTUPY PRO OMEZENÍ HLUKU

### 2.21.1 Omezení letů

2.21.1.1 Letadla certifikovaná dle ICAO Annex 16/I, část II, Hlava 2 nebo letadla bez certifikace dle ICAO Annex 16/I, část II.

2.21.1.1.1 Vzlety a přistání nejsou povoleny. V případě letů výjimečné povahy je možno využít postup dle AIP GEN 1.2.1.12.

2.21.1.2 Je žádoucí, aby letadla letící po okruhu nepřelétávala, pokud to lze, obydlená území obcí Olšová Vrata, Kolová a Píla.

2.21.2 Omezení akrobatických letů nad letištěm.

2.21.2.1 Je povoleno maximálně 8 letů denně s délkou jednotlivých akrobatických letů nejvýše 20 minut a to ve všedních dnech nejdéle do 1800 (1700) UTC, v sobotu do 1400 (1300) UTC. V neděli je akrobatický provoz zcela vyloučen.

2.21.3 Vizuální odlety z RWY 29 letadel kategorie C na KILNU a ODPAL nejsou povoleny z důvodů pro omezení hluku nad lázněmi Karlovy Vary.

## LKKV AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

### 2.21.1 Restrictions of flights

2.21.1.1 Aeroplanes certified in accordance with ICAO Annex 16/I, Part II, Chapter 2 or aeroplanes without certification in accordance with ICAO Annex 16/I, Part II.

2.21.1.1.1 Take-offs and landings are not permitted. In exceptional cases it is possible to use the procedure in accordance with AIP GEN 1.2.1.12.

2.21.1.2 It is desirable that aircraft flying along the traffic circuit do not overfly the populated areas of villages Olšová Vrata, Kolová and Píla if it is possible.

2.21.2 Restrictions of acrobatic flights over the aerodrome.

2.21.2.1 It is permitted maximum 8 flights per day with duration of particular acrobatic flight maximum 20 minutes, on working days up to 1800 (1700) UTC, on Saturday up to 1400 (1300) UTC. An acrobatic operation is prohibited on Sunday.

2.21.3 Visual departures to KILNU and ODPAL from RWY 29 of the aircraft category C are not allowed due to noise abatement over Spa Karlovy Vary.

## LKKV AD 2.22 LETOVÉ POSTUPY

### 2.22.1 VŠEOBECNĚ

2.22.1.1 Jestliže je překážkové osvětlení Vítkův vrch 2214 ft/ 675 m AMSL (viz přistávací mapa) mimo provoz, je přistání na RWY 11 v noci zakázáno.

2.22.1.2 RWY 12/30 je použitelná pouze ve dne pro:

- lety VFR (zvláštní let VFR);
- lety IFR, kdy přiblížení bude dokončeno jako přiblížení za viditelnost země (vizuální přiblížení).

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

### 2.22.2 POSTUPY PRO IFR LETY

#### 2.22.2.1 Vyčkávání

2.22.2.1.1 Postupy pro vyčkávání jsou zobrazeny na mapě pro přiblížení podle přístrojů - ICAO.

#### 2.22.2.2 Přiblížení

2.22.2.2.1 Postupy pro standardní přístrojové přiblížení k bodu IAF jsou popsány na následujících stranách a zobrazeny na mapě STAR. Postupy pro počáteční, střední, konečné a nezdařené přiblížení, t.j. od bodu IAF jsou zobrazeny na mapě přiblížení podle přístrojů (IAC) - ICAO.

## LKKV AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

### 2.22.1 GENERAL

2.22.1.1 If the obstacle lights Vítkův vrch 2214 ft/675 m AMSL (see Landing Chart) is out of service, landing on RWY 11 in the night is prohibited.

2.22.1.2 RWY 12/30 is available in the daytime only for:

- VFR flights (special VFR flights);
- IFR flights, when final approach will be carried out as visual approach.

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

### 2.22.2 PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS

#### 2.22.2.1 Holding

2.22.2.1.1 Holding procedures are shown on Instrument Approach Chart - ICAO.

#### 2.22.2.2 Approaches

2.22.2.2.1 Procedures for standard instrument approaches to point IAF are described on the following pages and shown on STAR chart. Initial, intermediate, final and missed approach procedures, i.e. from IAF are shown on Instrument Approach Charts (IAC) ICAO.

2.22.2.2.2 Je-li letadlu povoleno službami řízení letového provozu klesat na IAF BALTU do FL 60, provede velitel letadla přímé přiblížení od IAF BALTU. V opačném případě mu bude přidělena STAR BALTU 1P na IAF DONAD.

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

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

2.22.2.2.4 Letadla vybavená podle certifikace RNAV-5, ale schopná letět po přidělené přiletové RNAV-1 trati musí informovat ATC při prvním navázání spojení a ATC bude letadlo monitorovat s využitím přehledových systémů, za účelem vyloučení navigačních chyb.

2.22.2.2.5 Letadla nevybavená pro RNAV musí informovat ATC při prvním navázání spojení a budou vektorována.

### 2.22.2.3 Odlety

2.22.2.3.1 Řídicí letového provozu nevydá povolení k odletu z RWY 29, pokud meteorologické podmínky neumožní jednoznačnou identifikaci překážky Vítkův vrch, 2214 ft / 675 m AMSL, 500 m za odletovým koncem dráhy 29 vlevo.

(Ref. AD 2 - LKKV - RNAV SID RWY 29, Close in obstacle)

2.22.2.3.2 Postupy pro odlet jsou popsány na následujících stranách a zobrazeny na mapách SID.

2.22.2.3.3 Pro RNAV odletové tratě se požaduje certifikace RNAV-1 využívající GNSS.

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

2.22.2.3.4 Letadla vybavená podle certifikace RNAV-5, ale schopná letět po přidělené odletové RNAV-1 trati musí informovat ATC při prvním navázání spojení a ATC bude letadlo monitorovat s využitím přehledových systémů, za účelem vyloučení navigačních chyb.

2.22.2.3.5 Letadla nevybavená pro RNAV musí informovat ATC při prvním navázání spojení a budou vektorována.

### 2.22.2.4 Přiblížení okruhem

Výšky OCA pro RWY 11/29 - viz mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO.

Omezení: Po přístrojovém přiblížení jsou stanoveny směry okruhů pro všechny kategorie letadel následovně:

RWY 11 - pravý okruh

RWY 29 - levý okruh.

### 2.22.3 RADAROVÉ POSTUPY

2.22.3.1 Přehledové služby ATS jsou poskytovány v prostorech radarového krytí SSR v TMA/CTR Karlovy Vary, pouze letadlům vybaveným odpovídačem SSR. Radarové přiblížení se neprovádějí.

*Poznámka: Primární přehledový radar (PSR) není k dispozici. Informace o význačném provozu a informace o provozu letadel nevybavených odpovídačem SSR jsou poskytovány pouze na základě hlášení o poloze obdržených od pilota.*

2.22.3.2 Přehledové zařízení ATS:

- SSR - Součást multiradarové informace

2.22.2.2.2 If the aircraft is cleared by ATS descend to IAF BALTU to FL 60, pilot-in-command will perform a straight-in approach from IAF BALTU. In the opposite case he will be assigned to STAR BALTU 1P to IAF DONAD.

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

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

2.22.2.2.4 Aircraft only RNAV-5 capable but able to follow the assigned route based on RNAV-1 shall inform ATC at first contact and the ATC will provide flight path monitoring, in order to mitigate the risk of gross navigation errors.

2.22.2.2.5 Aircraft not approved for RNAV operations shall inform ATC when establishing the first radio contact, vectoring will be provided.

### 2.22.2.3 Departures

2.22.2.3.1 Air traffic controller will not clear an aircraft for take off from RWY 29 if the meteorological conditions do not allow a clear identification of the obstacle Vítkův vrch, 2214 ft / 675 m AMSL, 500 m behind RWY 29 end on the left.

(Ref. AD 2 - LKKV - RNAV SID RWY 29, Close in obstacle).

2.22.2.3.2 Departure procedures are described on the following pages and shown on SID charts.

2.22.2.3.3 RNAV-1 certification based on GNSS is required for RNAV departure routes.

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

2.22.2.3.4 Aircraft only RNAV-5 capable but able to follow the assigned route based on RNAV-1 shall inform ATC at first contact and the ATC will provide flight path monitoring, in order to mitigate the risk of gross navigation errors.

2.22.2.3.5 Aircraft not approved for RNAV operations shall inform ATC when establishing the first radio contact, vectoring will be provided.

### 2.22.2.4 Visual manoeuvring (circling)

OCA for RWY 11/29 - see Instrument Approach Charts - ICAO.

Restriction: The directions of circling after completing an instrument approach for all categories of aircraft are as follows:

RWY 11 - right circling

RWY 29 - left circling.

### 2.22.3 RADAR PROCEDURES

2.22.3.1 The ATS surveillance services are provided within the areas of SSR coverage of TMA/CTR Karlovy Vary for aircraft equipped with SSR transponder only. Radar approaches are not conducted.

*Note: Primary surveillance radar (PSR) is not available. Essential traffic information and traffic information about aircraft not equipped with SSR transponder, are provided only on the basis of position information obtained from a pilot.*

2.22.3.2 ATS Surveillance equipment:

- SSR - Part of multi radar information

*Poznámka: V TMA/CTR Karlovy Vary je krytí zajištěno v a nad minimálními výškami pro radarové vektorování.*

2.22.3.3 Minimální nadmořské výšky pro radarové vektorování v prostoru CTR/TMA Karlovy Vary - viz mapa LKKV AD 2-43.

#### 2.22.4 POSTUPY PRO VFR LETY

2.22.4.1 Velitelé letadel VFR letících v hladinách do 3500 ft AMSL včetně, musí nejméně 3 minuty před vstupem do CTR navázat spojení na kmitočtu KARLOVY VARY TWR 121,230 a předat údaje o letu podle ENR 1.2.1.9.

2.22.4.2 Velitelé letadel VFR letících v hladinách nad 3500 ft AMSL, musí nejméně 3 minuty před vstupem do TMA navázat spojení na kmitočtu KARLOVY VARY RADAR 118,650 MHz a předat údaje o letu podle ENR 1.2.1.9.

2.22.4.3 Velitelé odlétávajících letadel VFR musí navázat spojení na kmitočtu KARLOVY VARY TWR 121,230 za účelem předání údajů o letu podle ENR 1.2.1.9 a obdržení letového povolení.

2.22.4.4 Při pojiždění na RWY 12/30 musí pilot zastavit na vyznačených vyčkávacích místech a vyžádat si povolení ke křížování RWY 11/29.

2.22.4.5 Při pojiždění z RWY 12/30 na stojánku si musí pilot před křížováním RWY 11/29 vyžádat povolení.

2.22.4.6 VFR vstupní a výstupní body do/z CTR Karlovy Vary jsou znázorněny na Mapě přiletů a odletů za VFR.

*Note: Coverage is provided at and above radar vectoring minimum altitudes within TMA/CTR Karlovy Vary.*

2.22.3.3 Minimum radar vectoring altitudes within CTR/TMA Karlovy Vary - see chart LKKV AD 2-43.

#### 2.22.4 PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS

2.22.4.1 Pilots-in-command of aircraft flying VFR at levels up to and including 3500 ft AMSL, shall establish radio contact with KARLOVY VARY TWR 121,230 at least 3 minutes before entering CTR and pass information about flight according to ENR 1.2.1.9.

2.22.4.2 Pilots-in-command of aircraft flying VFR at levels above 3500 ft AMSL, shall establish radio contact with KARLOVY VARY RADAR 118,650 MHz at least 3 minutes before entering TMA and pass information about flight according to ENR 1.2.1.9

2.22.4.3 Pilots-in-command of departing VFR aircraft shall establish radio contact with KARLOVY VARY TWR 121,230 to pass information about flight according to ENR 1.2.1.9 and obtain ATC clearance.

2.22.4.4 When taxiing to RWY 12/30 pilot has to stop on marked holding positions and request clearance for crossing RWY 11/29.

2.22.4.5 When taxiing from RWY 12/30 to the apron the pilot has to request clearance before crossing RWY 11/29.

2.22.4.6 VFR entry and exit significant points to/from CTR Karlovy Vary are shown on VFR Arrivals and Departures Chart.

VFR vstupní/výstupní body do/z CTR a vyčkávací body: VFR entry/exit significant points to/from CTR and holding points:			
Označení/Designation	Polooha/Location	Souřadnice/Coordinates	
NOVEMBER	Ostrov (železniční nadjezd/railway viaduct)	50 17 59 N 012 56 24 E	vstupní/výstupní / entry/exit
ECHO	Žlutice (hráz přehrady/reservoir dam)	50 05 03 N 013 07 36 E	vstupní/výstupní / entry/exit
SIERRA	Bečov	50 05 02 N 012 50 24 E	vstupní/výstupní / entry/exit
WHISKY	Loket	50 11 22 N 012 45 29 E	vstupní/výstupní / entry/exit
ALFA	Hůrky	50 12 52 N 012 54 46 E	vyčkávací/holding
BRAVO	Stanovice (hráz přehrady/reservoir dam)	50 10 33 N 012 52 40 E	vyčkávací/holding

2.22.4.7 Letové posádky letů VFR jsou žádány, aby před vstupem do prostorů CTR/TMA Karlovy Vary mimo publikovanou provozní dobou stanovišť ATS Karlovy Vary voláním kmitočtu KARLOVY VARY TWR 121,230 ověřily aktivaci těchto prostorů. Postup je odůvodněn možnou změnou provozní doby letiště a služeb ATS, kdy z časových důvodů již není možné vydat příslušný NOTAM.

2.22.4.7 Crew of VFR flights are required to call KARLOVY VARY TWR 121,230 before enter CTR/TMA Karlovy Vary outside operational hours KARLOVY VARY ATS units to verify the activation of these areas. This is because there may be a change to aerodrome / ATS operational hours at a short notice when due to time constraints appropriate NOTAM couldnot be issued.

2.22.5 SEZNAM TRAŽOVÝCH BODŮ

2.22.5 WAYPOINT LIST

Seznam tražových bodů / Waypoint list	
Název/Designation	Souřadnice/Coordinates
KV110	50 16 55,30 N 012 53 27,59 E
KV111	50 21 17,57 N 012 37 21,03 E
KV112	50 06 51,26 N 012 50 38,07 E
KV113	50 10 18,28 N 012 37 57,20 E
KV114	50 12 14,76 N 012 30 46,22 E
KV116	50 10 26,78 N 013 01 14,35 E
KV118	50 05 11,68 N 012 57 11,32 E
KV119	50 21 10,33 N 012 59 20,67 E
KV123	50 08 33,88 N 013 26 07,96 E
KV291	50 01 55,29 N 013 10 35,25 E
KV292	50 06 56,23 N 013 13 56,91 E
KV293	50 19 55,70 N 013 00 33,36 E
KV294	50 20 37,67 N 013 21 34,18 E
KV296	50 13 34,82 N 012 49 47,45 E
KV297	50 15 55,15 N 012 41 11,24 E
KV298	50 20 11,15 N 012 45 42,80 E
KV299	50 08 08,00 N 012 48 01,50 E

2.22.6 RNAV STANDARD DEPARTURE ROUTES - INSTRUMENT  
(RNAV SID) - RWY 11

KARLOVY VARY

Označení Designation	Trať Track	Po vzletu / After take off		Poznámky Remarks
		Stoupat do Climb to	Spojení Communication	
1	2	3	4	5
<b>BALTU 9Z</b> BALTU NINE ZULU DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (110°) na BALTU. Climb straight ahead (110°) to BALTU.	4500 ft AMSL	KARLOVY VARY RADAR 118,650 MHz	MNM ASC 5% do/to 4500 ft.
<b>OKG 2Z</b> CHEB TWO ZULU DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (110°) na KV116 (fly-over); točit doprava (direct to fix) na KV118 (fly-by); pokračovat tratí 264° na OKG VOR/DME. Climb straight ahead (110°) to KV116 (fly-over); turn right direct to KV118 (fly-by); continue on track 264° to OKG VOR/DME.	4500 ft AMSL		MNM ASC 5% do/to 4500 ft. Minout KV116 ve 3200 ft AMSL nebo výše. Pass KV116 at 3200 ft AMSL or above. ■ MAX IAS 230 kt na/at KV118.
<b>RAPET 5Z</b> RAPET FIVE ZULU DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (110°) na KV116 (fly-over); točit doprava (direct to fix) na KV118 (fly-by); pokračovat tratí 282° na RAPET. Climb straight ahead (110°) to KV116 (fly-over); turn right direct to KV118 (fly-by); turn right track 282° to RAPET	4500 ft AMSL		MNM ASC 5% do/to 4500 ft. Minout KV116 ve 3200 ft AMSL nebo výše. Pass KV116 at 3200 ft AMSL or above. ■ MAX IAS 230 kt na/at KV118.
<b>VARIK 7Z</b> VARIK SEVEN ZULU DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (110°) na KV116 (fly-over); točit doprava (direct to fix) na KV118 (fly-by); točit doprava tratí 289° to KV112 (fly-by); pokračovat tratí 298° na VARIK. Climb straight ahead (110°) to KV116 (fly-over); turn right direct to KV118 (fly-by); turn right track 289° to KV112 (fly-by); continue on track 298° to VARIK.	4500 ft AMSL		MNM ASC 5% do/to 4500 ft. Minout KV116 ve 3200 ft AMSL nebo výše. Pass KV116 at 3200 ft AMSL or above. ■ MAX IAS 230 kt na/at KV118.
<b>KILNU 3Z</b> KILNU THREE ZULU DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (110°) na KV116 (fly-over); točit doprava (direct to fix) na KV118 (fly-by); točit doprava tratí 289° to KV112 (fly-by); točit doprava tratí 004° na KILNU. Climb straight ahead (110°) to KV116 (fly-over); turn right direct to KV118 (fly-by); turn right track 289° to KV112 (fly-by); turn right track 004° to KILNU.	4500 ft AMSL		MNM ASC 5% do/to 4500 ft. Minout KV116 ve 3200 ft AMSL nebo výše. Pass KV116 at 3200 ft AMSL or above. ■ MAX IAS 230 kt na/at KV118.
<b>ODPAL 2W</b> ODPAL TWO WHISKY DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (110°) na KV116 (fly-over); točit doprava (direct to fix) na KV118 (fly-by); točit doprava tratí 289° to KV112 (fly-by); točit doprava tratí 018° na KV119 (fly-by); točit doprava tratí 069° na ODPAL. Climb straight ahead (110°) to KV116 (fly-over); turn right direct to KV118 (fly-by); turn right track 289° to KV112 (fly-by); turn right track 018° to KV119 (fly-by); turn right track 069° to ODPAL.	4500 ft AMSL		MNM ASC 5% do/to 4500 ft. Minout KV116 ve 3200 ft AMSL nebo výše. Pass KV116 at 3200 ft AMSL or above. ■ MAX IAS 230 kt na/at KV118.
<b>ODPAL 2Z</b> ODPAL TWO ZULU DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (110°) na BALTU (fly-by); točit doleva tratí 049° na KV123 (fly-by); točit doleva tratí 027° na ODPAL. Climb straight ahead (110°) to BALTU (fly-by); turn left track 049° to KV123 (fly-by); turn left track 027° to ODPAL.	4500 ft AMSL		MNM ASC 5% do/to 4500 ft.

2.22.7 RNAV STANDARD DEPARTURE ROUTES - INSTRUMENT

KARLOVY VARY

(RNAV SID) - RWY 29

Označení Designation	Trať Track	Po vzletu / After take off		Poznámky Remarks
		Stoupat do Climb to	Spojení Communication	
1	2	3	4	5
<b>BALTU 1F</b> BALTU ONE FOXTROT DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (290°) na KV296 (fly-over); točit doleva (direct to fix) na KV299 (fly-by); točit doleva tratí 110° na DONAD (fly-by); točit doleva tratí 085° na BALTU.  Climb straight ahead (290°) to KV296 (fly-over); turn left direct to KV299 (fly-by); turn left track 110° to DONAD (fly-by); turn left track 085° to BALTU.	4500 ft AMSL	KARLOVY VARY RADAR 118,650 MHz	MNM ASC 5% do/to 4500 ft.  Minout KV296 ve 2900 ft AMSL nebo výše. Pass KV296 at 2900 ft AMSL or above.
<b>OKG 1F</b> CHEB ONE FOXTROT DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (290°) na KV296 (fly-over); točit doleva (direct to fix) na OKG VOR/DME.  Climb straight ahead (290°) to KV296 (fly-over); turn left direct to OKG VOR/DME.	4500 ft AMSL		MNM ASC 5% do/to 4500 ft.  Minout KV296 ve 2900 ft AMSL nebo výše. Pass KV296 at 2900 ft AMSL or above.
<b>RAPET 1F</b> RAPET ONE FOXTROT DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (290°) na KV296 (fly-over); točit doleva (direct to fix) na RAPET.  Climb straight ahead (290°) to KV296 (fly-over); turn left direct to RAPET.	4500 ft AMSL		MNM ASC 5% do/to 4500 ft.  Minout KV296 ve 2900 ft AMSL nebo výše. Pass KV296 at 2900 ft AMSL or above.
<b>VARIK 1F</b> VARIK ONE FOXTROT DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (290°) na KV296 (fly-over); točit doleva (direct to fix) na VARIK.  Climb straight ahead (290°) to KV296 (fly-over); turn left direct to VARIK.	4500 ft AMSL		MNM ASC 5% do/to 4500 ft.  Minout KV296 ve 2900 ft AMSL nebo výše. Pass KV296 at 2900 ft AMSL or above.
<b>KILNU 1F</b> KILNU ONE FOXTROT DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (290°) na KV297 (fly-by); točit doprava tratí 031° na KILNU.  Climb straight ahead (290°) to KV297 (fly-by); turn right track 031° to KILNU.	4500 ft AMSL		MNM ASC 5% do/to 4500 ft.  MAX IAS 230 kt na/at KV297.
<b>ODPAL 1F</b> ODPAL ONE FOXTROT DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu (290°) na KV297 (fly-by); točit doprava tratí 031° na KV298 (fly-by); točit doprava tratí 071° na ODPAL.  Climb straight ahead (290°) to KV297 (fly-by); turn right track 031° to KV298 (fly-by); turn right track 071° to ODPAL.	4500 ft AMSL		MNM ASC 5% do/to 4500 ft.  MAX IAS 230 kt na/at KV297.



2.22.8 RNAV STANDARD ARRIVAL ROUTES - INSTRUMENT

KARLOVY VARY

(RNAV STAR) - RWY 11

Význačné body Significant points	MAG trať/ /track	Vzdálenost Distance NM	MNM IFR výška MNM IFR altitude ft	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5
<b>BEKTO 4K</b> BEKTO FOUR KILO ARRIVAL				Po minutí KV114 MAX IAS omezena na 220 kt. After passing KV114 MAX IAS limited to 220 kt.
BEKTO				
KV114	329°	16,3	4500	
ROTVA	024°	6,0	4500	
<b>OKG 7K</b> CHEB SEVEN KILO ARRIVAL				Po minutí KV114 MAX IAS omezena na 220 kt. After passing KV114 MAX IAS limited to 220 kt.
OKG VOR/DME				
KV114	024°	9,3	4500	
ROTVA	024°	6,0	4500	
<b>BALTU 8K</b> BALTU EIGHT KILO ARRIVAL				Po minutí KV114 MAX IAS omezena na 220 kt. After passing KV114 MAX IAS limited to 220 kt.
BALTU				
DONAD	265°	12,6	4500	
KV112	286°	6,4	4500	
KV113	290°	8,9	4500	
KV114	290°	5,0	4500	
ROTVA	024°	6,0	4500	
<b>GOPSI 3V</b> GOPSI THREE VICTOR ARRIVAL				Po minutí KV114 MAX IAS omezena na 220 kt. After passing KV114 MAX IAS limited to 220 kt.
GOPSI				
KV110	234°	31,2	5500	
KV113	234°	12,0	4500	
KV114	290°	5,0	4500	
ROTVA	024°	6,0	4500	
<b>GOPSI 2K</b> GOPSI TWO KILO ARRIVAL				Po minutí KV111 MAX IAS omezena na 220 kt. After passing KV111 MAX IAS limited to 220 kt.
GOPSI				
KV110	234°	31,2	5500	
KV111	290°	11,2	4500	
ROTVA	200°	4,0	4500	

2.22.9 RNAV STANDARD ARRIVAL ROUTES - INSTRUMENT

KARLOVY VARY

(RNAV STAR) - RWY 29

Význačné body Significant points	MAG trať/ /track	Vzdálenost Distance NM	MNM IFR výška MNM IFR altitude ft	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5
<b>BEKTO 2P</b> BEKTO TWO PAPA ARRIVAL  BEKTO DONAD	055°	13,1	4500	
<b>OKG 1P</b> CHEB ONE PAPA ARRIVAL  OKG VOR/DME DONAD	085°	23,0	4500	
<b>BALTU 1P</b> BALTU ONE PAPA ARRIVAL  BALTU DONAD	265°	12,6	4500	
<b>GOPSI 1N</b> GOPSI ONE NOVEMBER ARRIVAL  GOPSI KV293 L L DONAD	234° 195° 159°	25,7 8,6 7,3	5500 4500 4500	
<b>GOPSI 2P</b> GOPSI TWO PAPA ARRIVAL  GOPSI KV294 ARMOV	208° 194°	15,6 10,3	4500 4500	

LKKV AD 2.23 DOPLŇUJÍCÍ INFORMACE

LKKV AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

2.23.1 VÝSKYT PTACTVA NA/V BLÍZKOSTI LETIŠTĚ

2.23.1 BIRD CONCENTRATIONS ON/IN THE VICINITY OF AIRPORT

2.23.1.1 Výskyt ptactva není uváděn. Intenzita výskytu nepředstavuje ohrožení letového provozu.

2.23.1.1 Bird concentration does not present hazard to air traffic and therefore bird concentration is not determined.

2.23.1.2 Místa největšího ohrožení způsobená přelety ptáků jsou vyznačena v AD 2-41 Koncentrace ptactva.

2.23.1.2 Localities with the greatest hazard from the bird movements are indicated in AD 2-41 Bird Concentrations.

2.23.2 Odchytky od certifikační předpisové základny stanovené Nařízením komise (EU) č. 139/2014

2.23.2 Type-certification basis deviations laid down by Commission Regulation (EC) No 139/2014

2.23.2.1 Tabulka certifikačních odchylek:

2.23.2.1 Certification deviation table:

Specifikace Specification	Popis odchylky Deviation description	Typ odchylky Deviation type	Platnost Validity
CS ADR-DSN.B.060 Podélné sklony na RWY Longitudinal slopes of runways	Od začátku RWY 11, ve vzdálenosti cca 0-44m, je podélný sklon +1.88% místo požadovaných 1.5%, nicméně ve vzdálenosti 0-140 je posunutý THR RWY. Longitudinal slope from beginning of RWY11, at distance 0-44m, is +1.88% instead of required 1.5%, nevertheless there is a displaced THR at distance 0-140m.	Zvláštní podmínka Special Condition	Trvalá Permanent
CS ADR-DSN.B.065 Změny podélného sklonu na RWY Longitudinal slope changes on RWY	Od THR RWY 11 v úseku 0-285m nedodržen minimální poloměr zakružovacího oblouku při přechodu jednoho podélného sklonu do druhého - poloměr R = 7 422m, místo požadovaných 15 000m, překročen stupeň změny -0.4% na 30m místo požadovaných 0.2%. From THR RWY 11, at distance 0-285m, a minimum curvature radius between two consecutive slopes has been exceeded (7 422 m instead of required 15 000 m), rate of change exceeded (-0.4% per 30m instead of 0.2%).	Zvláštní podmínka Special Condition	Trvalá Permanent
CS ADR-DSN.B.075 Vzdálenost mezi změnami sklonů na RWY Distance between slope changes on runways	Nedodržení vzdálenosti mezi vrcholy tečen dvou následujících zakružovacích oblouků mezi změnami podélných sklonů (649m, místo 864m vypočítaných dle GM1 CS ADR-DSN.B.075. Distance between the points of intersection of two successive curves exceeded 649m instead of 864m calculated according to GM1 CS ADR-DSN.B.075.	Zvláštní podmínka Special Condition	Trvalá Permanent
CS ADR-DSN.B.080 Příčné sklony na RWY Transverse slopes on runways	Překročení příčných sklonů RWY11-29: na úseku 0-44m od začátku RWY11 1.57-1.73%, 220-285m 1.53-1.70%, 448-770m 1.53-1.70% místo požadovaných 1.5%. Transverse slopes exceeded on RWY 11-29: at distance 0-44m from beginning of RWY11 1.57-1.73%, 220-285m 1.53-1.70%, 448-770m 1.53-1.70% instead of required 1.5%.	Zvláštní podmínka Special Condition	Trvalá Permanent
CS ADR-DSN.B.160 Šířka pásu RWY Width of runway strip	Šířka pásu RWY 11/29 je 178m (89m na každou stranu od osy RWY) místo požadovaných 280m (140m na každou stranu od osy RWY). Width of RWY 11/29 strip is 178m (89m on each side of RWY center line) instead of required 280m (140m on each side of RWY center line).	Dokument o schválení odchylky a opatřeních Deviation Acceptance and Action Document	31. 12. 2024
CS ADR-DSN.B.180 Podélné sklony na páslech RWY Longitudinal slopes on runway strips	Překročeny podélné sklony na některých částech pásu RWY 11/29 od -1.86% do -2.74% a od +1.92 do +2.75% místo požadovaných 1.75%. Překročení -5.93% se nachází v krátkém úseku na konci jižního okraje upravené části pásu ve směru RWY11. Longitudinal slopes on some parts of RWY 11/29 strip exceeded from -1.86% to -2.74% and from +1.92% to +2.75% instead of required 1.75%. Maximum exceeding of -5.93% exists on short part at the edge of southern corner of graded part of the strip in RWY 11 direction.	Dokument o schválení odchylky a opatřeních Deviation Acceptance and Action Document	31. 12. 2024
CS ADR-DSN.B.185 Příčné sklony na páslech RWY Transverse slopes on RWY strips	Překročeny příčné sklony na některých částech pásu RWY 11/29 od -2.57% do -4.24% a od +2.57% do +4.93%, místo požadovaných 2.5%. Transverse slopes on some parts of RWY 11/29 strip exceeded from -2.57% to -4.24% and from +2.57% to +4.93% instead of required 2.5%.	Dokument o schválení odchylky a opatřeních Deviation Acceptance and Action Document	31. 12. 2024

Specifikace Specification	Popis odchytky Deviation description	Typ odchytky Deviation type	Platnost Validity
CS ADR-DSN.C.230 Skloiny koncových bezpečnostních ploch Slopes on runway end safety areas	Překročení podélného a příčného sklonu v některých částech RESA RWY11. Překročení podélného sklonu od -5.11% do -5.89%, překročení příčného sklonu -5.22%, místo požadovaných 5%. Longitudinal and transverse slopes at some parts of RESA RWY 11 exceeded. Longitudinal slope exceeding from -5.11% to -5.89%, transverse slope exceeding -5.22% instead of required 5%.	Dokument o schválení odchytky a opatřeních Deviation Acceptance and Action Document	31. 12. 2018
CS ADR-DSN.D.260 Min. vzdálenosti pojezdových drah Taxiway minimum separation distance	Vzdálenost mezi osou pojezdové dráhy TWY A a osou RWY11/29 je 109m, mezi osou TWY E a osou RWY 11/29 je 89m místo požadovaných 158m. The separation distance between center line of TWY A and center line of RWY 11/29 is 109m, between center line of TWY E and RWY 11/29 is 89m instead of required 158m.	Rovnocenná úroveň bezpečnosti Equivalent level of safety	Trvalá Permanent
CS ADR-DSN.D.265 Podélné skloiny pojezdových drah Longitudinal slopes on taxiways	Překročeny podélné skloiny na některých částech TWY D od -2.03% až do -2.3% a TWY E od -2.58% až do -4.88% a od +2.92% až do +3.21%, místo požadovaných 1.5%. Longitudinal slopes exceeded on some parts of TWY D from -2.03% to -2.3% and TWY E from -2.58% to -4.88% and from +2.92% to +3.21% instead of required 1.5%.	Zvláštní podmínka Special Condition	Trvalá Permanent
CS ADR-DSN.D.270 Změny podélných sklonů pojezdových drah Longitudinal slope changes on taxiways	Překročen stupeň změny podélných sklonů na některých částech pojezdových drah při přechodu z jednoho sklonu do druhého. TWY A -1.24% až -1.78%, TWY C -2.26%, +1.99% místo požadovaného 1% na 25m, TWY D -4.67% a +1.63%, TWY E od -1,63% až do +3,48%, místo požadovaného 1% na 30m. Rate of change of longitudinal slopes on some parts of taxiways exceeded at transition from one slope to another. TWY A from -1.24% to -1.78%, TWY C -2.26%, +1.99% instead of required 1% per 25m, TWY D -4.67% and +1.63%, TWY E from +1.63% to +3.48% instead of required 1% per 30m.	Zvláštní podmínka Special Condition	Trvalá Permanent
CS ADR-DSN.D.280 Příčné skloiny pojezdových drah Transverse slopes on taxiways	Překročeny příčné skloiny na některých částech pojezdových drah. TWY A od +2.27% až do +2.92%, TWY C -2.33% místo požadovaných 2%, TWY E od -1.69% až do -1.82%, místo požadovaných 1.5%. Transverse slopes on some parts of taxiways exceeded. TWY A from +2.27% to +2.92%, TWY C -2.33% instead of required 2%, TWY E from -1.69% to -1.82% instead of required 1.5%.	Zvláštní podmínka Special Condition	Trvalá Permanent
CS ADR-DSN.D.305 Postranní pásy pojezdové dráhy Taxiway shoulders	Celková šířka TWY B s postranními pásy je v přímých částech 21m (15m TWY B a postranní pásy 3m na každé straně), místo požadované šířky 25m. Overall width of TWY B and its shoulders on straight portions is 21m (15m TWY B and 3m taxiway shoulders on both sides) instead of required width 25m.	Dokument o schválení odchytky a opatřeních Deviation Acceptance and Action Document	31. 12. 2024
CS ADR-DSN.D.330 Skloiny pásů pojezdových drah Slopes on taxiway strips	Překročení příčného sklonu na neupravené části pásu TWY E od +5.56% do +8.14%, místo požadovaných 5%. Transverse slope on ungraded part of TWY E strip exceeded from +5.56% to 8.14% instead of 5%.	Dokument o schválení odchytky a opatřeních Deviation Acceptance and Action Document	31. 12. 2020
CS ADR-DSN.J.475 RWY pro nepřesné přístrojové přiblížení Non-precision approach runways	Některé stávající objekty penetrují kuželovou, vnitřní vodorovnou, přiblížovací a přechodové překážkové plochy RWY 11 při rozšíření pásu RWY 11/29 na 280m. Some existing objects penetrate conical, inner horizontal, approach and transitional obstacle limitation surfaces if RWY strip is extended to 280m.	Dokument o schválení odchytky a opatřeních Deviation Acceptance and Action Document	31. 12. 2024
CS ADR-DSN.J.480 RWY pro přesné přiblížení Precision approach runways	Některé stávající objekty penetrují přiblížovací, přechodové plochy a plochu nezdařeného přiblížení RWY 29 při rozšíření pásu RWY na 280m. Some existing objects penetrate approach, transitional and balked landing obstacle limitation surfaces if RWY strip is extended to 280m.	Dokument o schválení odchytky a opatřeních Deviation Acceptance and Action Document	31. 12. 2024
CS ADR-DSN.J.485 RWY pro vzlety Runways meant for take-off	Některé stávající objekty penetrují vzletovou plochu pro RWY 11 a RWY 29. Some existing objects penetrate take-off climb obstacle limitation surface for RWY 11 and RWY 29.	Dokument o schválení odchytky a opatřeních Deviation Acceptance and Action Document	31. 12. 2024
CS ADR-DSN.M.625 Přiblížovací světelné soustavy Approach lighting systems	Jednoduchá přiblížovací světelná soustava pro RWY 11 pro nepřesné přístrojové přiblížení není zřízena. Simple approach lighting system for non-precision approach RWY 11 is not installed.	Dokument o schválení odchytky a opatřeních Deviation Acceptance and Action Document	31. 12. 2018

Specifikace Specification	Popis odchylky Deviation description	Typ odchylky Deviation type	Platnost Validity
CS ADR-DSN.M.626 Jednoduché přiblížovací světelné soustavy Simple approach lighting systems	Jednoduchá přiblížovací světelná soustava pro RWY 11 pro nepřesné přístrojové přiblížení není zřízena. Simple approach lighting system for non-precision approach RWY 11 is not installed.	Dokument o schválení odchylky a opatřeních Deviation Acceptance and Action Document	31. 12. 2018
CS ADR-DSN.M.655 Ochranné plochy pro PAPI Obstacle protection surface for PAPI	Některé stávající objekty penetrují ochranné plochy PAPI RWY 11 a RWY 29 při rozšíření pásu RWY na 280m. Some existing objects penetrate obstacle protection surface for PAPI RWY 11 and RWY 29 if RWY strip is extended to 280m.	Dokument o schválení odchylky a opatřeních Deviation Acceptance and Action Document	31. 12. 2018
CS ADR-DSN.M.750 Plošné osvětlení odbavovací plochy Apron floodlighting	Plošné osvětlení odloučeného stání, zajišťované osvětlovacími balóny, nesplňuje požadavky na poměry rovnoměrnosti průměrného osvětlení 4:1. Naměřené hodnoty poměrů rovnoměrnosti vodorovného osvětlení činí 5.7:1, svislého osvětlení 4.5:1 a 6:1. The floodlighting of isolated aircraft parking stand, ensured by the floodlight- ing balloons, does not meet requirements for uniformity ratio of average illumination. Measured value of uniformity ratio for horizontal illuminance is 5.7:1, for vertical illuminance 4.5:1 and 6:1 instead of required ration of 4:1.	Dokument o schválení odchylky a opatřeních Deviation Acceptance and Action Document	31. 12. 2024

LKKV AD 2.24MAPY VZTAHUJÍCÍ SE K LETIŠTI

LKKV AD 2.24CHARTS RELATED TO THE  
AERODROME

Strana / Page	Název mapy / Chart name
LKKV AD 2-19	Letištní mapa - ICAO / Aerodrome Chart - ICAO
LKKV AD 2 -21	Mapa pro stání a poježdění letadel na APN / Parking Stands and Taxiing on Apron
LKKV AD 2-25	Letištní překážková mapa - ICAO Typ A / Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A
AD 2-LKKV-RNAV SID RWY 29	Mapa RNAV standardních přístrojových odletů (RNAV SID) - ICAO RWY 29 RNAV Standard Departure Chart - Instrument - (RNAV SID) - ICAO RWY 29
AD 2-LKKV-RNAV SID RWY 11	Mapa RNAV standardních přístrojových odletů (RNAV SID) - ICAO RWY 11 RNAV Standard Departure Chart - Instrument - (RNAV SID) - ICAO RWY 11
AD 2-LKKV-RNAV STAR RWY 29	Mapa RNAV standardních přístrojových příletů (RNAV STAR) - ICAO RWY 29 RNAV Standard Arrival Chart - Instrument - (RNAV STAR) - ICAO RWY 29
AD 2-LKKV-RNAV STAR RWY 11	Mapa RNAV standardních přístrojových příletů (RNAV STAR) - ICAO RWY 11 RNAV Standard Arrival Chart - Instrument - (RNAV STAR) - ICAO RWY 11
LKKV AD 2-37-1	Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO ILS RWY 29 Instrument Approach Chart - ICAO ILS RWY 29
LKKV AD 2-37-3	Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO RNAV (GNSS) RWY 29 Instrument Approach Chart - ICAO RNAV (GNSS) RWY 29
LKKV AD 2-37-4	Seznam a posloupnost traťových bodů RNAV (GNSS) RWY 29 List and sequence of way points RNAV (GNSS) RWY 29
LKKV AD 2-37-5	Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO NDB RWY 29 Instrument Approach Chart - ICAO NDB RWY 29
LKKV AD 2-37-7	Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO RNAV (GNSS) RWY 11 Instrument Approach Chart - ICAO RNAV (GNSS) RWY 11
LKKV AD 2-37-8	Seznam a posloupnost traťových bodů RNAV (GNSS) RWY 11 List and sequence of way points RNAV (GNSS) RWY 11
LKKV AD 2-37-9	Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO NDB RWY 11 Instrument Approach Chart - ICAO NDB RWY 11
AD 2-LKKV-VFRC	Mapa příletů a odletů za VFR / VFR Arrivals and Departures Chart
LKKV AD 2-41	Oblasti s nebezpečnou koncentrací ptactva / Bird Hazard Concentrations Areas
LKKV AD 2-43	Mapa minimálních nadmořských výšek pro radarové vektorování v prostoru CTR/TMA Karlovy Vary / Minimum Radar Vectoring Altitude Chart within CTR/TMA Karlovy Vary

Záměrně nepoužito  
Intentionally Left Blank