

## LKNA AD 2.20 PRAVIDLA PRO MÍSTNÍ PROVOZ

### 2.20.1 Časové relace organizování letové směny

2.20.1.1 S výjimkou letů v rámci SAR a s výjimkou udělenou velitelem Vzdušných sil lze plánovat letová zaměstnání takto:

- Zimní období: 0600 - 2200 UTC
- Letní období: 0500 - 2100 UTC

Letové akce v den, který následuje po dni pracovního volna/klidu zahajovat nejdříve v 0900 (0800) UTC. Před dnem pracovního volna/klidu plánovat letové akce do 1300 (1200) UTC.

### 2.20.2 Místní omezení letového provozu

2.20.2.1 Lety v rámci SAR mají přednost před ostatními lety s výjimkou letů v nouzi.

## LKNA AD 2.21 POSTUPY PRO OMEZENÍ HLUKU

Níže uvedená omezení se nevztahují na lety v rámci SAR.

### 2.21.1 Omezení letových postupů

Lety v malé výšce provádět mimo obydlená místa a velké vodní plochy.

### 2.21.2 Omezení pozemního provozu a zkoušek letecké techniky

2.21.2.1 Místa k provádění motorových zkoušek:

- stojánky S a M
- prostor před hangárem údržby letadel
- Arm/Disarm PAD S a Arm/Disarm PAD N
- vyhrazená vrtulníková stání (pouze pro vrtulníky)

## LKNA AD 2.22 LETOVÉ POSTUPY

### 2.22.1 Všeobecně

2.22.1.1 Letové postupy pro letiště Náměšť byly zpracovány podle Doc 8168, PANS OPS/611, Vol II. Postupy jsou použitelné pro lety těchto letadel:

- letadla Armády České republiky
- vojenská letadla jiných států (bez rozdílu kategorie)

## LKNA AD 2.20 LOCAL TRAFFIC REGULATIONS

### 2.20.1 Flying time frame

2.20.1.1 With the exception of SAR flights or with an exemption granted by the Air Force Commander the flight operations shall be planned as follows:

- Winter season: 0600 - 2200 UTC
- Summer season: 0500 - 2100 UTC

In the days following the weekend or holiday, all flying operations shall be commenced not sooner than 0900 (0800) UTC. In the days before a weekend or holiday, all flight operations shall be planned to last for not later than 1300 (1200) UTC.

### 2.20.2 Local traffic restrictions

2.20.2.1 SAR lights have priority over other flights with exception of flights in emergency.

## LKNA AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

The following limitations don't apply to SAR flights.

### 2.21.1 Flight procedures restriction

Low-level altitude flights shall be carried out outside populated areas and large water areas.

### 2.21.2 Ground operations and testing restriction

2.21.2.1 The engine run-up test locations are as follows:

- APN S and APN M
- the area in front of the aircraft maintenance hangar
- Arm/Disarm PAD S and Arm/Disarm PAD N
- dedicated helicopter stands (for helicopters only)

## LKNA AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

### 2.22.1 General

2.22.1.1 Flight procedures for Náměšť aerodrome have been processed in accordance with Doc 8168, PANS OPS/611, Vol II. There are applicable for the flights of these aircraft:

- Czech Army Aircraft
- military aircraft of other states (regardless of category)

**2.22.2 Postupy pro IFR lety**

2.22.2.1 Na příletových a odletových tratích jsou stanoveny následující význačné body:

Název / Name	Souřadnice / Coordinates	Zaměření / Bearing
ROVSO	49 10 33,41 N 016 21 18,02 E	BNO (VOR/DME) 274° / 13,39 NM / 24,79 km; LA (DME) 8,84 NM / 16,26 km
TESPU	49 05 10,96 N 015 59 16,26 E	BNO (VOR/DME) 259° / 28,04 NM / 51,94 km; LA (DME) 7,24 NM / 13,41 km
ODUKO	49 23 06,68 N 015 52 44,18 E	BNO (VOR/DME) 291° / 34,96 NM / 64,74 km; LA (DME) 16,82 NM / 31,15 km
GIVIP	49 05 27,89 N 016 30 59,68 E	BNO (VOR/DME) 240° / 7,79 NM / 14,43 km; LA (DME) 15,66 NM / 29 km

**2.22.2.2 Vyčkávání**

2.22.2.2.1 Postupy pro vyčkávání jsou zobrazeny na mapách IAC "Přiblížení podle přístrojů".

**RWY 31**

Zařízením stanoveným pro vyčkávání je LA NDB, vyčkávání levé, odletová trať 305°, doba odletu 1 min, minimální výška pro vyčkávání 4000 ft / 1220 m AMSL.

**RWY 13**

Zařízením stanoveným pro vyčkávání je XU NDB, vyčkávání pravé, odletová trať 125°, doba letu 1 min, minimální výška pro vyčkávání 4000 ft / 1220 m AMSL.

2.22.2.2.2 Z důvodu omezeného prostoru MTMA a blízkosti zakázaného prostoru LKP9 je stanovena maximální rychlost vyčkávání IAS 390 km/hod pro vyčkávání mezi ALT 4000 ft / 1220 m AMSL a FL 60.

**2.22.2.3 Přiblížení**

2.22.2.3.1 Postupy pro standardní přístrojové přílety k bodům IAF jsou zobrazeny na mapách STAR, od bodu IAF jsou zobrazeny na mapách přiblížení podle přístrojů (IAC).

**2.22.2.3.2 Počáteční přiblížení****RWY 31**

a) počáteční přiblížení začíná v bodech IAF GIVIP a IAF LA NDB a končí v bodě IF na ose sestupu letiště Náměšť.

b) nejvyšší překážkou v ochranném prostoru této části letu je kóta 415 + 25 m (5 km V Moravský Krumlov). Leží v primárním prostoru, MOC = 300 m, minimální výška letu = 415 + 25 (porost) + 300 = 740 m AMSL.

**RWY 13**

a) počáteční přiblížení začíná v bodech IAF ODUKO a IAF XU NDB a končí v bodě IF na ose sestupu letiště Náměšť.

b) nejvyšší překážkou v ochranném prostoru této části letu je kóta 674 + 25 m Smrček (3 km SZ obce Benetice). Leží v primárním prostoru, MOC = 300 m, minimální výška letu = 674 + 25 (porost) + 300 = 999 m AMSL.

**2.22.2 Procedures for IFR flights**

2.22.2.1 Significant points established on arrival and departure routes:

**2.22.2.2 Holding**

2.22.2.2.1 Holding procedures are shown on charts IAC "Instrument Approach Chart".

**RWY 31**

Holding facility LA NDB, left, outbound track 305°, timing 1 min, minimum holding altitude 4000 ft / 1220 m AMSL.

**RWY 13**

Holding facility XU NDB, right, outbound track 125°, timing 1 min, minimum holding altitude 4000 ft / 1220 m AMSL.

2.22.2.2.2 Holding restricted due to limited MTMA airspace and proximity of LKP9 prohibited area to max IAS 390 kmh for holding at 4000 ft / 1220 m AMSL to FL 60.

**2.22.2.3 Approaches**

2.22.2.3.1 Standard instrument approach procedures are depicted on STAR Charts (to IAF) and Instrument Approach Charts (after IAF).

**2.22.2.3.2 Initial approach****RWY 31**

a) initial approach begins on GIVIP IAF and LA NDB IAF and terminates on IF aligned on final approach direction to Náměšť aerodrome.

b) spot height 415 + 25 m (5 km E Moravský Krumlov) is a critical obstacle for this phase of flight. It is situated in primary protection area, MOC = 300 m, minimum flight altitude = 415 + 25 (growth) + 300 = 740 m AMSL.

**RWY 13**

a) initial approach begins on ODUKO IAF and XU NDB IAF and terminates on IF aligned on final approach direction to Náměšť aerodrome.

b) spot height 674 + 25 m Smrček (3 km NW village Benetice) is a critical obstacle for this phase of flight. It is situated in primary protection area, MOC = 300 m, minimum flight altitude = 674 + 25 (growth) + 300 = 999 m AMSL.

**2.22.2.3.3 Střední přiblížení**

**RWY 31**

- a) střední přiblížení začíná v bodě IF na ose sestupu a končí v bodě FAF (R-251 BNO, 16,4 / 30,3 BNO DME; 7,8 / 14,5 LA DME) na ose sestupu.
- b) nejvyšší překážkou v ochranném prostoru této části letu je kóta 364 + 25 m (3 km SZ Moravský Krumlov). Leží v primárním prostoru, MOC = 150 m, minimální výška letu = 364 + 25 (porost) + 150 = 539 m AMSL.

**RWY 13**

- a) střední přiblížení začíná v bodě IF na ose sestupu a končí v bodě FAF (R-040 OKF, 23,5 / 43,5 OKF DME; 8,7 / 16,2 LA DME) na ose sestupu.
- b) nejvyšší překážkou v ochranném prostoru této části letu je kóta 604 + 25 m Bukovec (5 km SV obce Benetice). Leží v primárním prostoru, MOC = 150 m, minimální výška letu = 604 + 25 (porost) + 150 = 779 m AMSL.

**2.22.2.3.4 Manévr přístrojového přiblížení základní zatáčkou**

**RWY 31**

Nejvyšší překážkou v ochranném prostoru základní zatáčky se zahrnutím nepřesnosti zařízení a směru odletu je kóta 461 + 25 m (3 km SV Ivančice). Leží v primárním prostoru, MOC = 300 m, minimální výška letu = 461 + 25 (porost) + 300 = 786 m AMSL.

**RWY 13**

Nejvyšší překážkou v ochranném prostoru základní zatáčky se zahrnutím nepřesnosti zařízení a směru odletu je kóta 674 + 25 m Smrček (3 km SZ obce Benetice). Leží v primárním prostoru, MOC = 300 m, minimální výška letu = 674 + 25 (porost) + 300 = 999 m AMSL.

**2.22.2.3.5 Konečné přiblížení**

**RWY 31**

- a) konečné přiblížení začíná v bodě FAF (R-251 BNO, 16,4 / 30,3 BNO DME ; 7,8 / 14,5 LA DME) a končí v bodě MAPt, t.j. na zařízení L id L. Gradient klesání v konečném přiblížení je 5,2%.
- b) rychlostní a časová tabulka pro konečné přiblížení z výšky 4000 ft / 1220 m AMSL:

rychlost/speed	km/hod	150	185	225	260	300	340
FAF - MAPt = 12,7 km	min:sec	5:05	4:07	3:23	2:56	2:32	2:14
rychlost klesání/vertical speed	m/s	2,2	2,7	3,3	3,8	4,4	5,0

**RWY 13**

- a) konečné přiblížení začíná v bodě FAF (R-040 OKF, 23,5 / 43,5 OKF DME, 8,7 / 16,2 LA DME) a končí v bodě MAPt, tj. na zařízení L id X. Gradient klesání v konečném přiblížení je 5,2%.
- b) rychlostní a časová tabulka pro konečné přiblížení z výšky 4000 ft / 1220 m AMSL:

rychlost/speed	km/hod	150	185	225	260	300	340
FAF - MAPt = 12,6 km	min:sec	5:00	4:04	3:20	2:53	2:30	2:13
rychlost klesání/vertical speed	m/s	2,2	2,7	3,3	3,8	4,4	5,0

**2.22.2.3.3 Intermediate approach**

**RWY 31**

- a) intermediate approach begins on IF aligned with final approach track and terminates on FAF (R-251 BNO, 16,4 / 30,3 BNO DME; 7,8 / 14,5 LA DME).
- b) spot height 364 + 25 m (3 km NW Moravský Krumlov) is a critical obstacle for this phase of flight. It is situated in primary protection area, MOC = 150 m, minimum flight altitude = 364 + 25 (growth) + 150 = 539 m AMSL.

**RWY 13**

- a) intermediate approach begins on IF aligned with final approach track and terminates on FAF (R-040 OKF, 23,5 / 43,5 OKF DME; 8,7 / 16,2 LA DME).
- b) spot height 604 + 25 Bukovec (5 km NE village Benetice) is a critical obstacle for this phase of flight. It is situated in primary protection area, MOC = 150 m, minimum flight altitude = 604 + 25 (growth) + 150 = 779 m AMSL.

**2.22.2.3.4 Base turn instrument approach manoeuvre**

**RWY 31**

Spot height 461 + 25 m (3 km NE Ivančice) is a critical obstacle in obstacle protection area of base turn covering aids inaccuracies and outbound direction. It is situated in primary protection area, MOC = 300 m, minimum flight altitude = 461 + 25 (growth) + 300 = 786 m AMSL.

**RWY 13**

Spot height 674 + 25 m Smrček (3 km NW village Benetice) is a critical obstacle in obstacle protection area of base turn covering aids inaccuracies and outbound direction. It is situated in primary protection area, MOC = 300 m, minimum flight altitude = 674 + 25 (porost) + 300 = 999 m AMSL.

**2.22.2.3.5 Final approach**

**RWY 31**

- a) final approach begins on FAF (R-251 BNO, 16,4 / 30,3 BNO DME; 7,8 / 14,5 LA DME) and terminates on MAPt, i.e. over L id L. Final approach descent gradient is 5,2%.
- b) Speed vs. timing table for final approach from altitude 4000 ft / 1220 m AMSL:

**RWY 13**

- a) final approach begins on FAF (R-040 OKF, 23,5 / 43,5 OKF DME, 8,7 / 16,2 LA DME) and terminates on MAPt, i. e. over L id X. Final approach descent gradient is 5,2 %.
- b) speed vs. timing table for final approach from altitude 4000 ft / 1220 m AMSL:

**2.22.2.3.6 Nezdařené přiblížení****RWY 31**

- a) stoupat do 2500 ft / 762 m AMSL, točit doleva na LA NDB ve stoupání do 4000 ft / 1220 m AMSL.
- b) z důvodu omezeného prostoru MTMA Náměšť je nutno omezit postup nezdařeného přiblížení. Max. rychlost IAS v nezdařeném přiblížení je 445 km/hod, letadla s rychlostí do:
- 345 km/hod točí v nezdařeném přiblížení zatáčku o náklonu 20°,
  - 445 km/hod točí v nezdařeném přiblížení zatáčku o náklonu 30°.

**RWY 13**

- a) stoupat do 2500 ft / 762 m AMSL, točit doleva na XU NDB ve stoupání do 4000 ft / 1220 m AMSL.
- b) z důvodu omezeného prostoru MTMA Náměšť je nutno omezit postup nezdařeného přiblížení. Max. rychlost IAS v nezdařeném přiblížení je 445 km/hod, letadla s rychlostí do:
- 345 km/hod točí v nezdařeném přiblížení zatáčku o náklonu 20°,
  - 445 km/hod točí v nezdařeném přiblížení zatáčku o náklonu 30°.

**2.22.2.3.7 Přiblížení ILS****a) Počáteční přiblížení**

Počáteční přiblížení začíná v bodech IAF GIVIP a IAF LA NDB a končí v bodě IF na ose sestupu letiště Náměšť.

Nejvyšší překážkou v ochranném prostoru této části letu je kóta 415 + 25 m (5 km V Moravský Krumlov). Leží v primárním prostoru, MOC = 300 m, minimální výška letu = 415 + 25 (porost) + 300 = 740 m AMSL.

**b) Střední přiblížení**

Střední přiblížení začíná v bodě IF (10,8 / 20 LA DME) na ose sestupu a končí v bodě FAF (7,8 / 14,5 LA DME) na ose sestupu.

Nejvyšší překážkou v ochranném prostoru této části letu je kóta 364 + 25 m (3 km SZ Moravský Krumlov). Leží v primárním prostoru, MOC = 150 m, minimální výška letu = 364 + 25 (porost) + 150 = 539 m AMSL.

**c) Konečné přiblížení**

Konečné přiblížení začíná v bodě FAF (7,8 / 14,5 LA DME) a končí ve výšce OCA/OCH. Úhel sestupové roviny v konečném přiblížení je 3°.

**d) Rychlostní a časová tabulka pro konečné přiblížení z výšky 4000 ft / 1220 m AMSL:**

rychlost/speed	km/hod	150	185	225	260	300	340
<b>FAF - MM = 6,9 / 12,7</b>	min:sec	5:05	4:07	3:23	2:56	2:32	2:14
<b>rychlost klesání/vertical speed</b>	m/s	2,2	2,7	3,3	3,8	4,4	5,0

**2.22.2.3.6 Missed approach****RWY 31**

- a) climb to 2500 ft / 762 m AMSL, turn left to LA NDB in climbing 4000 ft / 1220 m AMSL.
- b) Missed approach limited to max IAS 445 kmh due to limited MTMA Náměšť airspace. Airplanes with IAS less than:
- 345 kmh turns in missed approach with 20° bank angle,
  - 445 kmh turns in missed approach with 30° bank angle.

**RWY 13**

- a) climb to 2500 ft / 762 m AMSL, turn left to XU NDB in climbing 4000 ft / 1220 m AMSL.
- b) Missed approach limited to max IAS 445 kmh due to limited MTMA Náměšť airspace. Airplanes with IAS less than:
- 345 kmh turns in missed approach with 20° bank angle,
  - 445 kmh turns in missed approach with 30° bank angle

**2.22.2.3.7 Precision approach procedure using ILS****a) Initial approach**

Initial approach begins on GIVIP IAF and LA NDB IAF and terminates on IF aligned on final approach direction to Náměšť aerodrome.

Spot height 415 + 25 m (5 km E Moravský Krumlov) is a critical obstacle for this phase of flight. It is situated in primary protection area, MOC = 300 m, minimum flight altitude = 415 + 25 (growth) + 300 = 740 m AMSL.

**b) Intermediate approach**

Intermediate approach begins on IF (10,8 / 20 LA DME) aligned with final approach track and terminates on FAF (7,8 / 14,5 LA DME),

Spot height 364 + 25 m (3 km NW Moravský Krumlov) is a critical obstacle for this phase of flight. It is situated in primary protection area, MOC = 150 m, minimum flight altitude = 364 + 25 (growth) + 150 = 539 m AMSL.

**c) Final approach**

Final approach begins on FAF (7,8 / 14,5 LA DME) and terminates in altitude OCA/OCH. Angle of descent on final approach is 3°.

**d) Speed vs. timing table for final approach from altitude 4000 ft / 1220 m AMSL:**

e) Tabulka údajů vzdáleností DME LA a výšek pro konečné přiblížení z výšky 4000 ft / 1220 m AMSL:

e) Distance table DME LA and altitude for final approach from altitude 4000 ft / 1220 m AMSL:

<b>DME LA [NM/km]</b>	7,0/13,0	6,0/11,1	5,0/9,3	4,0/7,4	3,0/5,6	2,0/3,7	1,0/1,9	0,8/1,5
<b>výška/altitudes [ft/m]</b>	3724/1135	3406/1038	3088/941	2769/844	2451/747	2133/650	1815/553	1752/534

f) Nezdařené přiblížení

f) Missed approach

Stoupat do 2500 ft / 762 m AMSL, točit doleva na LA NDB ve stoupání do 4000 ft / 1220 m AMSL.

Climb to 2500 ft / 762 m AMSL, turn right to LA NDB in climbing 4000 ft / 1220 m AMSL.

Z důvodu omezeného prostoru MTMA Náměšť je nutno omezit postup nezdařeného přiblížení. Max. rychlost IAS v nezdařeném přiblížení je 445 km/hod, letadla s rychlostí do:

Missed approach limited to max IAS 445 kmh due to limited MTMA Náměšť airspace. Airplanes with IAS less than:

- 345 km/hod točí v nezdařeném přiblížení zatáčku o náklonu 20°,
- 445 km/hod točí v nezdařeném přiblížení zatáčku o náklonu 30°.

- 345 kmh turns in missed approach with 20° bank angle,
- 445 kmh turns in missed approach with 30° bank angle.

### 2.22.2.3.8 Přiblížení okruhem

### 2.22.2.3.8 Visual manoeuvring (circling approach)

Přiblížení okruhem je povoleno pouze na sever od osy RWY, tj. 31 R a 13 L. V případě nouze je možné použít i jižní okruh, avšak s přihlédnutím k zakázanému prostoru LKP9.

Circling north of RWY accepted, i.e. 31 R and 13 L. South circling may be used only in emergency, but avoiding LKP9 prohibited area.

Bezpečné výšky nad překážkami (OCA) pro jednotlivé RWY - viz mapa přiblížení podle přístrojů (IAC) a následující tabulka:

Obstacle clearance altitudes (OCA) for each RWY - see Instrument Approach Chart (IAC) and following table:

		H m MSL	MOC	OCA (m/ft)
CAT A	kóta / spot height 475	500	90	590/1936
CAT B	kóta / spot height 475	500	90	606/1988
CAT C	kóta / spot height 490	515	120	636/2086
CAT D	kóta / spot height 520	545	120	666/2185

### 2.22.2.4 Odlety

### 2.22.2.4 Departures

Standardní přístrojové odletové tratě z letiště Náměšť začínají na odletových koncích RWY 31 a 13 a končí v bodech REP BODAL, OKF VOR/DME, BNO VOR/DME viz tabulky standardních přístrojových odletových tratí (SID).

Standard instrument departure routes from the Náměšť aerodrome begins on the departure ends of RWY 31 and 13 and terminate on BODAL REP, OKF VOR/DME, BNO VOR/DME - see Standard instrument departure route (SID) tables.

### 2.22.3 Postupy založené na přehledových systémech ATS

### 2.22.3 Procedures based on ATS surveillance radar systems

2.22.3.1 Přehledové služby ATS jsou poskytovány v prostorech radarového krytí MTMA/MCTR Náměšť a přilehlých TRA v tomto rozsahu:

2.22.3.1 ATS surveillance services are provided in the area of radar coverage within Náměšť MTMA/MCTR and adjacent TRAs in the scope as follows:

- monitorování dráhy letu;
- navigační pomoc;
- vektorování;
- zajištění rozstupů;
- přiblížení přesným přibližovacím radarem na RWY 31 a RWY 13.

- flight path monitoring;
- navigation assistance;
- vectoring;
- separation;
- precision surveillance radar approach to RWY 31 and RWY 13.

2.22.3.2 Přehledová zařízení ATS:

2.22.3.2 ATS surveillance aids:

- PSR
- SSR
- PAR

- PSR
- SSR
- PAR

2.22.3.3 Minimální výška pro radarové vektorování v MTMA/MCTR Náměšť a přilehlých TRA - viz mapa LKNA AD 2-43.

2.22.3.3 For minimum altitude for surveillance radar vectoring within Náměšť MTMA/MCTR and adjacent TRAs - see LKNA AD 2-43 chart.

2.22.3.4 Minimum radarového rozstupu v MTMA/MCTR Náměšť je 3 NM / 5,6 km.

2.22.3.5 Přiblížení pomocí PAR se poskytuje pouze vojenským letadlům a na základě žádosti velitele letadla. Přiblížení PAR končí, když letadlo dosáhne bodu, v němž sestupová dráha protíná OCA/OCH - viz mapy LKNA AD 2-37-3 a LKNA AD 2-37-5. SRA se neprovádí.

2.22.3.4 Minimum radar separation within Náměšť MTMA/MCTR is 3 NM / 5,6 km.

2.22.3.5 PAR approach is provided to military aircraft only on demand of the pilot-in-command. PAR approach terminates at the point of intersection between the glide path and OCA/OCH - see LKNA AD 2-37-3 and LKNA AD 2-37-5 charts. SRA is not provided.

#### 2.22.4 Postupy pro VFR lety

Při letech vstupujících do MCTR z prostoru třídy G je velitel letadla povinen nejméně 3 minuty před vstupem do MCTR navázat spojení s MTWR/MAPP LKNA a předat následující údaje:

- identifikace letadla;
- typ letadla (pouze při letu bez FPL);
- vstupní bod do MCTR;
- výstupní bod z MCTR (u letů prolétávajících MCTR);
- vypočítaný čas vstupu do MCTR;
- letiště přistání (pouze při letu bez FPL).

2.22.4.1 VFR vstupní/výstupní body do/z MCTR a vyčkávací body::

#### 2.22.4 Procedures for VFR flights

For VFR flights entering MCTR from class G airspace the pilot-in-command shall establish radio contact with MTWR/MAPP LKNA at least 3 minutes before entering the CTR and provide the following information:

- identification of aircraft;
- type of aircraft (for flights without FPL only);
- entry point into CTR;
- exit point from CTR (for transiting aircraft);
- estimated time of entry into CTR;
- aerodrome of destination (for flights without FPL only).

2.22.4.1 VFR entry/exit points to/from MCTR and holding points:

Označení/Designation	Polooha/Location	Souřadnice/Coordinates	
<b>NOVEMBER</b>	Dolní Heřmanice	49 18 11 N 016 03 43 E	Vstupní / Entry
<b>ECHO</b>	Moravské Bránice	49 04 59 N 016 26 08 E	Vstupní / Entry
<b>SIERRA</b>	Tavíkovice	49 01 59 N 016 06 27 E	Vstupní / Entry
<b>WHISKY</b>	Klučovská Hora	49 10 12 N 015 55 30 E	Vstupní / Entry
<b>ZULU</b>	Zbraslav	49 13 20 N 016 17 35 E	Vstupní / Entry
<b>ALFA</b>	Rybník Bezděkov NW Dalešice	49 08 23 N 016 03 45 E	Vyčkávací / Holding
<b>BRAVO</b>	Olšinský mlýn 0,5 km SE Kralice nad Oslavou	49 11 38 N 016 13 12 E	Vyčkávací / Holding

#### 2.22.4.2 Standardní VFR přiletové tratě

#### 2.22.4.2 Standard VFR arrival routes

Přiletí / Arrivals 31/13	Pořadí bodů / Waypoint Sequence
NOVEMBER 1	NOVEMBER - BRAVO
ZULU 1	ZULU - BRAVO
ECHO 1	ECHO - BRAVO
SIERRA 1	SIERRA - ALFA
WHISKY 1	WHISKY - ALFA

#### 2.22.4.3 Standardní VFR odletové tratě

#### 2.22.4.3 Standard VFR departure routes

Přiletí / Arrivals 31/13	Pořadí bodů / Waypoint Sequence
NOVEMBER 1	BRAVO - NOVEMBER
ZULU 1	BRAVO - ZULU
ECHO 1	BRAVO - ECHO
SIERRA 1	ALFA - SIERRA
WHISKY 1	ALFA - WHISKY

2.22.5 Standardní přístrojové odletové tratě (SID) 2.22.5 Standard Instrument Departure Routes (SID)

(SID) - RWY 31

Označení Designation	Trať Track	Po vzletu / After take off		Poznámky Remarks
		Stoupat do Climb to	Spojení Communication	
1	2	3	4	5
<b>BNO 1W</b> BRNO ONE WHISKEY DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu; v 2000 ft / 628 m AMSL doprava tratí 049° do radiálu 294 BNO VOR; doprava tratí 114° na BNO VOR. Straight ahead; at 2000 ft / 628 m AMSL, turn right track 049° to radial 294 BNO VOR; turn right to track 114° to BNO VOR.			
<b>BODAL 3W</b> BODAL THREE WHISKEY DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu; v 2000 ft / 628 m AMSL doprava tratí 338°; po dosažení 138° LA NDB QDM doleva tratí 318° na BODAL. Straight ahead; at 2000 ft / 628 m AMSL turn right track 338°; on 138°LA NDB QDM turn left 318°to BODAL.			
<b>OKF 3W</b> DEŠNÁ THREE WHISKEY DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu; v 2000 ft / 628 m AMSL doleva tratí 221° na OKF VOR Straight ahead; at 2000 ft / 628 m AMSL turn left track 221° to OKF VOR.			

(SID) - RWY 13

Označení Designation	Trať Track	Po vzletu / After take off		Poznámky Remarks
		Stoupat do Climb to	Spojení Communication	
1	2	3	4	5
<b>BNO 1O</b> BRNO ONE OSCAR DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu; po minutě LA NDB doleva tratí 084° na BNO VOR. Straight ahead; after passing LA NDB turn left track 084° to BNO VOR.			
<b>BODAL 2O</b> BODAL TWO OSCAR DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu; po minutě LA NDB doleva tratí 359° do R-294 BNO (QDM 294° REP BODAL); R-294 BNO na REP BODAL. Straight ahead; after passing LA NDB turn left track 359° to R-294 BNO (QDM 294° REP BODAL), R-294 BNO to REP BODAL.			
<b>OKF 2O</b> DEŠNÁ TWO OSCAR DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu; po minutě LA NDB doleva tratí 305°; po dosažení 232° XU NDB QDM doleva tratí 232° na OKF. Straight ahead; after passing LA NDB turn left track 305°; on 232°XU NDB QDM turn left 232° to OKF.			

## 2.22.6 Standardní přístrojové příletové tratě (STAR) 2.22.6 Standard Instrument Arrival Routes (STAR)

## (STAR) - RWY 31

Označení tratě Význačné body Route designation Significant points	MAG trať/track	Vzdálenost Distance NM / km	MNM IFR výška MNM IFR altitude ft / m	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5
<b>BNO 1L</b> BRNO ONE LIMA ARRIVAL  BNO VOR IAF GIVIP	     239°	   7,79 / 14,43	   4 000 / 1 220	
<b>BODAL 4L</b> BODAL FOUR LIMA ARRIVAL  REP BODAL ODUKO IAF LA NDB	     138°    138°	   6,06 / 11,22  19,04 / 35,27	   4 000 / 1 220  4 000 / 1 220	
<b>OKF 4L</b> DEŠNÁ FOUR LIMA ARRIVAL  OKF VOR REP TESPU IAF LA NDB	     064°    064°	   18,83 / 34,87  8,13 / 15,07	   4 000 / 1 220  4 000 / 1 220	

## (STAR) - RWY 13

Označení tratě Význačné body Route designation Significant points	MAG trať/track	Vzdálenost Distance NM / km	MNM IFR výška MNM IFR altitude ft / m	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5
<b>BNO 1K</b> BRNO ONE KILO ARRIVAL  BNO VOR REP ROVSO IAF XU NDB	     272°    272°	   13,39 / 24,79  11,42 / 21,15	   4 000 / 1 220  4 000 / 1 220	
<b>BODAL 5K</b> BODAL FIVE KILO ARRIVAL  REP BODAL IAF ODUKO	     138°	   6,06 / 11,22	   4 000 / 1 220	RNAV-5 požadováno/required
<b>OKF 4K</b> DEŠNÁ FOUR KILO ARRIVAL  OKF VOR REP TESPU IAF XU NDB	     064°    021°	   18,83 / 34,87  7,35 / 13,61	   4 000 / 1 220  4 000 / 1 220	



**LKNA AD 2.23 DOPLŇUJÍCÍ INFORMACE**

**LKNA AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION**

**2.23.1 Výskyt ptactva v blízkosti letiště**

**2.23.1 Bird concentrations in vicinity of airport**

2.23.1.1 V prostoru letiště a v jeho nejbližším okolí se nenacházejí žádná stálá hnízdiště ptactva

2.23.1.1 No permanent nests within aerodrome territory and close neighbourhood.

2.23.1.2 Ranní a večerní tahy ptáků probíhají od rybníků u Studence a Sedlce směrem k vodní nádrži mimo letiště.

2.23.1.2 Morning and evening bird migration take place from lakes Studenec and Sedlec to the water reservoir outside of aerodrome.

2.23.1.3 Denní intervaly zvýšeného výskytu:

2.23.1.2.1 Day intervals of increased incidence.

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

2.23.1.4 Průměrná výška letu ptactva je přibližně 100 m AGL, při podzimních tazích přibližně 300 m AGL, výjimečně 500 m AGL.

2.23.1.3 Average height of bird concentration is approximately 100 m AGL, during autumn migrations approximately 300 m AGL, rarely 500 m AGL.

2.23.1.5 Místa největšího ohrožení způsobená přelety ptactva jsou 200 - 600 m před THR RWY 31.

2.23.1.4 Localities with the greatest hazard from the bird movements are 200 – 600 m in front of THR RWY 31.

2.23.1.6 V době největšího ohrožení letů je na letišti zajištěno plašení ptactva.

2.23.1.5 Bird flushing at the airport is arranged when possibility of hazard occurs.

**LKNA AD 2.24 MAPY VZTAHUJÍCÍ SE K LETIŠTI**

**LKNA AD 2.24 CHARTS RELATED TO THE AERODROME**

**Strana / Page**

**Název mapy / Chart name**

LKNA AD 2-19-1

Letištní mapa - ICAO / Aerodrome Chart - ICAO

LKNA AD 2-19-2

Letištní mapa - ICAO - Značení na pohybové ploše  
Aerodrome Chart - ICAO - Markings on manoeuvring area

AD 2-LKNA-SID RWY 31

Mapa standardních přístrojových odletů - ICAO (SID) RWY 31  
Standard Departure Chart - Instrument - ICAO (SID) RWY 31

AD 2-LKNA-SID RWY 13

Mapa standardních přístrojových odletů - ICAO (SID) RWY 13  
Standard Departure Chart - Instrument - ICAO (SID) RWY 13

AD 2-LKNA-STAR RWY 31

Mapa standardních přístrojových příletů - ICAO (STAR) RWY 31  
Standard Arrival Chart - Instrument - ICAO (STAR) RWY 31

AD 2-LKNA-STAR RWY 13

Mapa standardních přístrojových příletů - ICAO (STAR) RWY 13  
Standard Arrival Chart - Instrument - ICAO (STAR) RWY 13

LKNA AD 2-37-1

Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO ILS/DME RWY 31  
Instrument Approach Chart - ICAO ILS/DME RWY 31

LKNA AD 2-37-3

Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO NDB RWY 31  
Instrument Approach Chart - ICAO NDB RWY 31

LKNA AD 2-37-5

Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO NDB RWY 13  
Instrument Approach Chart - ICAO NDB RWY 13

AD 2-LKNA-VFRC

Mapa příletů a odletů za VFR  
VFR Arrivals and Departures Chart

LKNA AD 2 - 43

Mapa minimálních nadmořských výšek pro radarové vektorování v prostoru MCTR  
Náměšť a MTMA Náměšť

Minimum Radar Vectoring Altitude Chart within MCTR Náměšť and MTMA Náměšť

Záměrně nepoužito  
Intentionally Left Blank