

LKPR AD 2.20 PRAVIDLA PRO MÍSTNÍ PROVOZ

LKPR AD 2.20 LOCAL TRAFFIC REGULATIONS

2.20.1 KOORDINOVANÉ LETIŠTĚ

2.20.1 CO-ORDINATED AIRPORT

2.20.1.1 Letiště Praha/Ruzyně je koordinované letiště. Proto pro všechny lety a jejich jakékoliv změny (vyjma letů při nouzovém přistání, letů souvisejících se záchranou lidského života, letů za účelem pátrání a záchrany) je nezbytné před uskutečněním letu žádat letištní slot pro přílet a odlet u koordinátora letiště na adrese:

Slotová koordinace Česká republika
letiště Praha/Ruzyně
P.O.Box 67
160 08 Praha 6
Česká republika

☎ 220 116 122

✉ PRGSP7X@prg.aero (zasílání žádosti o sloty - formát SCR, GCR)

✉ slot.coord@prg.aero (ostatní komunikace)

Provozní doba: H24

Poznámka: viz. GEN 1.2, bod 1.2.1.8

2.20.1.2 Na letišti Praha/Ruzyně je vybírán koordinační poplatek dle podmínek uvedených v GEN 4.1.7.

2.20.1.1 Praha/Ruzyně Airport is a co-ordinated airport. Therefore for all flights and whatever their changes (except emergency landing, flights connected with human life saving, search and rescue flights) the slots for arrival and departure shall be requested before realization of flight from the airport co-ordinator at the address:

Slot Coordination of the Czech Republic
Praha/Ruzyně Airport
P.O.Box 67
160 08 Praha 6
Czech Republic

☎ +420 220 116 122

✉ PRGSP7X@prg.aero (sending slots requests - format SCR, GCR)

✉ slot.coord@prg.aero (other communication)

Operational hours: H24

Note: see GEN 1.2, paragraph 1.2.1.8

2.20.1.2 The co-ordination fee is collected at Praha/Ruzyně airport according to conditions defined in GEN 4.1.7.

2.20.2 ŘÍZENÍ LETADEL POHYBUJÍCÍCH SE NA POHYBOVÉ PLOŠE

2.20.2 CONTROL OF AIRCRAFT MOVING ON MOVEMENT AREA

2.20.2.1 Na stáních 1 až 7, 9 až 24 a 26 až 31 se neposkytuje služba řízení. Letadlům je poskytována služba řízení v místě stání pouze v případě poruchy Visual Docking Guidance System nebo na vyžádání.

2.20.2.1 The control service on stands from 1 to 7, 9 to 24 and 26 to 31 is not provided. The control service in the position of stand will be provided only in case of Visual Docking Guidance System failure or on request.

2.20.2.2 Na stáních 25, 50 až 75 a E1 až E7 se letadla vozidlem FOLLOW ME nezavádí a bude jim poskytována služba řízení v místě stání.

2.20.2.2 The aircraft will not be led to stands 25, 50 to 75 and E1 to E7 by FOLLOW ME car and the control service will be provided in the position of stand.

2.20.2.3 Vjezd letadla do stání na vlastní pohon je povolen:

2.20.2.3 Entry of aircraft to the stand using its own propulsion is allowed:

- pokud je v provozu Visual Docking Guidance System
- pokud je v místě stání přítomna služba řízení.

- if Visual Docking Guidance System is in operation
- if the control service is present in the position of stand.

2.20.2.4 V případě Provozu za nízké dohlednosti musí letadla po přistání zastavit před vjezdem na odbavovací plochu na příslušné TWY a vyčkat na vozidlo FOLLOW ME, kterým budou zavedena na příslušné stání a bude jim poskytována služba řízení v místě stání.

2.20.2.4 In case of Low Visibility Operation before entering the apron arrived aircraft shall stop and hold on a relevant TWY until a FOLLOW ME car leads it to the stand and the control service will be provided in position of the stand.

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

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

2.20.2.6 Služba řízení letadel při výjezdu/ vjezdu ze/ na stání jiná, než jsou stání na odbavovacích plochách, bude poskytována pouze na vyžádání provozovatele nebo velitele letadla.

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

2.20.2.7 Během pojíždění po odbavovací ploše zodpovídá velitel letadla sám za zabránění střetnutí s jinými letadly, vozidly, osobami nebo předměty.

2.20.2.7 While taxiing on the apron, the pilot shall assume full responsibility for avoiding collision with other aircraft, vehicles, persons or objects..

2.20.2.8 Z důvodu zvýšení propustnosti odbavovací plochy SEVER je provozovatel letiště (Letiště Praha, a.s.) oprávněn nařídit uvolnění stání a přetah letadla na jím určené náhradní odstavné/odbavovací stání v případech, kdy doba stání letadla na odbavovacím stání překročí 180 minut.

2.20.2.8 Because of increasing of apron NORTH capacity the airport operator (Prague Airport) is authorized to order releasing of a stand and towing of an aircraft to an alternative lay-by/apron stand if the aircraft occupies the apron stand for more than 180 minutes.

2.20.2.9 Na odbavovacích plochách LKPR je zakázáno provádění motorových zkoušek, vyjma stání E3 až E7 na odbavovací ploše VÝCHOD v režimu volnoběhu pro vrtulové letouny s rozpětím křídel max. 29 m v době od 0600 do 2200 (0500-2100).

2.20.2.10 Stání 70 - 71 jsou použitelná SR - SS.

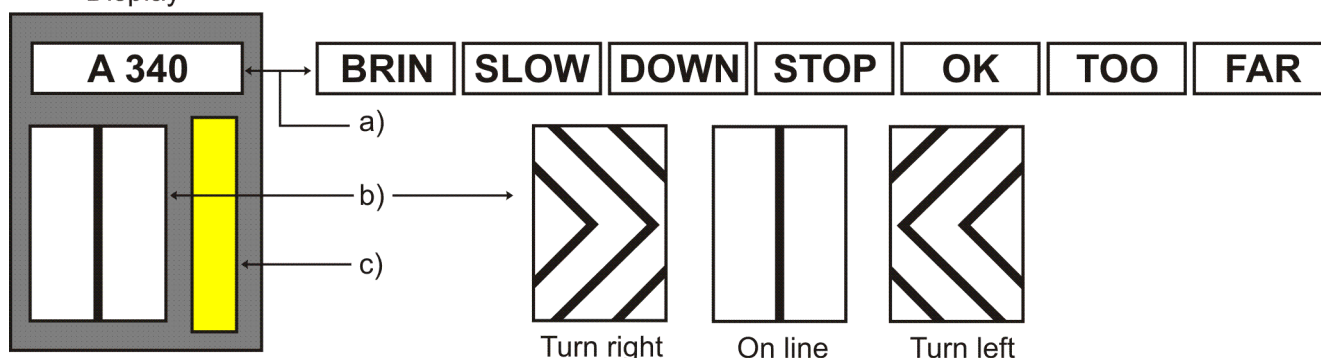
2.20.2.11 Stání S11 - S17 jsou použitelná SR - SS. Výjezd letadel z těchto stání SS - SR je povolen. Příjezd na tato stání SS - SR je zakázán.

2.20.3 SYSTÉM PRO NAVÁDĚNÍ LETADEL NA STÁNÍ - APIS ++

Vizuální naváděcí systém pro stání 1, 1A, 1B, 3, 3A, 3B, 4, 4A, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 14A, 15, 16, 17, 18, 19, 19A, 20, 21, 21A, 22, 22A, 22B, 23, 24, 24A, 24B, 26, 27, 28, 29, 30, 31.

V případě provozu za nízké dohlednosti je systém pro navádění letadel vypnut. Služba řízení na jednotlivá stání je zajištěna vozidlem FOLLOW ME.

2.20.3.1 Zobrazení Display



- a) Displej zobrazující: Číslo stání, typ letadla, sérii letadla (v některých případech i počet dveří), číslo linky, "STOP/BRIN", "SLOW/DOWN", "STOP", "OK", "TOO/FAR", plánovaný čas odletu, destinaci, TOBT a TSAT. Časy jsou uváděny v UTC.
- b) Indikátor směrového vedení.
- c) Indikace vzdálenosti: indikátor je celý žlutý je-li letadlo vzdáleno alespoň 15 m od místa zastavení.

2.20.3.2 Pokyny

- 1) Zobrazuje-li displej "STOP/BRIN", je vjezd letadla do stání zakázán.
- 2) Sledujte vjezdové značení a indikátor směrového vedení.
- 3) Zkontrolujte, zda bliká správný typ letadla
- 4) Maximální rychlost pojiždění na stání je 15 km/h (8 KT). V případě vyšší rychlosti pojiždění není zaručena správná funkce systému pro navádění letadel na stání. Překročí-li rychlost pojižděcího letadla 15 km/h (8 KT), displej zobrazí "SLOW/DOWN".

2.20.2.9 Performance of engine test runs at the Aprons of LKPR is prohibited, with exception of stands from E3 to E7 on the apron EAST in engine idling speed for propeller aircraft with wingspan maximally 29 m in time from 0600 to 2200 (0500-2100).

2.20.2.10 Stands 70 - 71 are usable SR - SS.

2.20.2.11 Stands S11 - S17 are usable SR - SS. Departure of aircraft from these stands SS - SR is cleared. Arrival to these stands SS - SR is prohibited.

2.20.3 DOCKING GUIDANCE SYSTEM FOR AIRCRAFT PARKING STANDS - APIS ++

Visual nose-in docking guidance system for stands 1, 1A, 1B, 3, 3A, 3B, 4, 4A, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 14A, 15, 16, 17, 18, 19, 19A, 20, 21, 21A, 22, 22A, 22B, 23, 24, 24A, 24B, 26, 27, 28, 29, 30, 31.

During Low visibility operations the Docking guidance system is not available. Service of guidance is secured by FOLLOW ME car.

2.20.3.1 Display

- a) Display indicating: Stand number, aircraft type, aircraft series (in some cases also number of doors), line number, "STOP/BRIN", "SLOW/DOWN", "STOP", "OK", "TOO/FAR", estimated time of departure, destination, TOBT and TSAT. Times are in UTC.
- b) Centre line beacon: side in guidance.
- c) Closing rate indication. Fully yellow coloured closing rate indicator indicates that aircraft position is at least 15 m to stop position.

2.20.3.2 Instructions

- 1) If "STOP/BRIN" is displayed, entry of aircraft to the stand is prohibited.
- 2) Follow lead-in line and the centre line beacon guidance.
- 3) Check correct aircraft type is flashing.
- 4) Maximum speed of taxiing to stand is 15 km/h (8 KT). If taxi speed is higher correct function of docking guidance system for aircraft parking is not guaranteed. If speed of taxiing aircraft exceeds 15 km/h (8 KT) the display shows "SLOW/DOWN".

- 5) Indikátor vzdálenosti je celý žlutý, je-li letadlo vzdáleno alespoň 15 m od místa zastavení. Když je vzdálenost 13 m od místa zastavení, žlutá indikace vzdálenosti se začne od spodu zkracovat. Na displeji problikává pouze typ letadla.
 - 6) **POZOR:** Jestliže předek letadla je na úrovni kabiny nástupního mostu a indikátor vzdálenosti neindikuje vzdálenost a současně problikává na displeji číslo linky, musí být letadlo okamžitě zastaveno.
 - 7) Když je dosaženo místo zastavení, displej zobrazí "STOP". Správná pozice je indikována jako "OK".
 - 8) Překročí-li letadlo limit pro správné parkování, displej zobrazí "TOO/FAR".
 - 9) Displej se automaticky vypne po zaparkování.
 - 10) Směrové vedení je určeno pouze pro levou sedačku.
- 5) Fully yellow coloured closing rate indicator indicates that aircraft position is at least 15 m to stop position. When distance is 13 m to stop position the yellow coloured closing rate indication starts to shorten from the bottom. Only aircraft type is flashing on the display.
 - 6) **ATTENTION:** If the nose of aircraft is at level of bridge cab and distance indicator does not indicate distance and at the same time line number flashing on the display, the aircraft shall be stopped immediately.
 - 7) When stop position is reached, display indicates "STOP". Correct parking is indicated as "OK".
 - 8) If aircraft overshoots the limit for correct parking, display indicates "TOO/FAR".
 - 9) Display automatically shuts down after parking.
 - 10) Azimuth Guidance only for left seat AVBL.

2.20.4 POJÍŽDĚNÍ

2.20.4.1 Pojíždění letadel s využitím vlastních motorů je povoleno pouze na pohybové ploše letiště. Pojíždění mimo pohybovou plochu letiště je zakázáno.

2.20.4.2 Pojíždění z TWY L na TWY R nebo z TWY R na TWY L povoleno pouze pro letadla do rozpětí 36 m.

2.20.4.3 Pojíždění z TWY L na TWY M nebo z TWY M na TWY L ve směru od/k TWY P povoleno pouze pro letadla s rozpětím do 36 m. Letadlům o rozpětí větším než 36 m je povoleno pojíždění z TWY L na TWY M nebo z TWY M na TWY L pouze ve směru od/k TWY F a zároveň musí být použita technika nadjíždění (viz LKPR AD 2-19-2 a 2.20.5.8). Rychlost pojíždění při nadjíždění je omezena na 10 kts.

2.20.4.4 Pojíždění z TWY L na TWY P ve směru od TWY M k RWY 12/30 nebo z TWY P na TWY L ve směru od RWY 12/30 k TWY M povoleno pouze pro letadla s rozpětím do 36 m. Letadlům o rozpětí větším než 36 m je povoleno pojíždění z TWY L na TWY P ve směru od THR RWY 30 k odbavovací ploše JIH nebo z TWY P na TWY L ve směru od odbavovací plochy JIH k THR RWY 30 pouze za použití techniky nadjíždění (viz LKPR AD 2-19-2 a 2.20.5.8). Rychlost pojíždění při nadjíždění je omezena na 10 kts.

2.20.4.5 Na TWY P mezi RWY 04/22 a odbavovací plochou JIH, TWY R a TWY S je rychlost pojíždění letadel s rozpětím větším než 36 m omezena na 10 kt.

2.20.4.6 Pojíždění z TWY A na TWY H nebo z TWY H na TWY A povoleno pouze pro letadla do rozpětí 36 m.

2.20.4.7 Pojíždění z TWY D na TWY G nebo z TWY G na TWY D povoleno pouze pro letadla do rozpětí 36 m.

2.20.4.8 Pojíždění z TWY B na TWY A nebo z TWY A na TWY B ve směru od/k TWY H povoleno pouze pro letadla do rozpětí 36 m.

2.20.4.9 Pojíždění z TWY H1 na TWY F nebo z TWY F na TWY H ve směru od/k TWY H povoleno pouze pro letadla do rozpětí 36 m.

2.20.4.10 Pro křižování RWY 04/22 po TWY není vyžadováno povolení TWR. RWY 04/22 je trvale uzavřena pro vzlety a přistání.

2.20.4 TAXIING

2.20.4.1 Taxiing of aircraft with usage of its own engines is allowed only on manouvering area. Taxiing outside manouvering area is prohibited.

2.20.4.2 Taxiing from TWY L to TWY R or from TWY R to TWY L is allowed only for aircraft with wingspan up to 36 m.

2.20.4.3 Taxiing from TWY L to TWY M or from TWY M to TWY L in direction from/to TWY P is cleared only for aircraft with wingspan up to 36 m. Taxiing of aircraft with wingspan more than 36 m is cleared from TWY L to TWY M or from TWY M to TWY L only in direction from/to TWY F. Oversteering technique shall be used (see LKPR AD 2-19-2 and 2.20.5.8). Speed of taxiing during oversteering is limited to 10 kts.

2.20.4.4 Taxiing from TWY L to TWY P in direction from TWY M to RWY 12/30 or from TWY P to TWY L in direction from RWY 12/30 to RWY M is cleared only for aircraft with wingspan up to 36 m. Taxiing of aircraft with wingspan more than 36 m from TWY L to TWY P in direction from THR RWY 30 to apron SOUTH or from TWY P to TWY L in direction from THR RWY 30 to apron SOUTH is cleared only if oversteering technique is used (see LKPR AD 2-19-2 and 2.20.5.8). Speed of taxiing during oversteering is limited to 10 kts.

2.20.4.5 Speed of taxiing of aircraft with wingspan more than 36 m is limited to 10 kt on TWY P between RWY 04/22 and apron SOUTH, TWY R and TWY S.

2.20.4.6 Taxiing from TWY A to TWY H or from TWY H to TWY A is cleared only for aircraft with wingspan up to 36 m.

2.20.4.7 Taxiing from TWY D to TWY G or from TWY G to TWY D is cleared only for aircraft with wingspan up to 36 m.

2.20.4.8 Taxiing from TWY B to TWY A or from TWY A to TWY B in direction from/to TWY H is cleared only for aircraft with wingspan up to 36 m.

2.20.4.9 Taxiing from TWY H1 to TWY F or from TWY F to TWY H1 in direction from/to TWY H is cleared only for aircraft with wingspan up to 36 m.

2.20.4.10 No ATC clearance is required for crossing RWY 04/22. RWY 04/22 is permanently closed for departures and arrivals.

2.20.4.11 Na RWY 04/22 v úseku mezi TWY L a TWY P je povoleno pojiždění letadel s rozpětím křídel MAX 29 m.

2.20.4.12 RWY 04/22 je v úseku mezi TWY L a RWY 12/30 uzavřena pro veškerý provoz letadel.

2.20.4.13 TWY FF je uzavřena pro veškerý provoz letadel.

2.20.4.14 Pojiždění vrtulníků za letu z/na TWY N na/z APN Bell Helicopter je povoleno pouze pro vrtulníky s průměrem rotoru do 15 m.

2.20.4.15 Pro následující TWY platí omezení na maximální rozpětí letadla:

2.20.4.11 On RWY 04/22 in segment between TWY L and TWY P taxiing is allowed for aircraft with wingspan MAX 29 m.

2.20.4.12 RWY 04/22 in segment between TWY L and RWY 12/30 is closed for all operation of aircraft.

2.20.4.13 TWY FF is closed for all operation of aircraft.

2.20.4.14 Air-taxiing of helicopters from/to TWY N to/from APN Bell Helicopter is allowed only for helicopters with rotor diameter up to 15 m.

2.20.4.15 There are restrictions of maximum aircraft wingspan for following TWYs:

| TWY | kódové písmeno/code letter | MAX rozpětí/wingspan of ACFT |
|---|----------------------------|------------------------------|
| AA | D | 52 m |
| A1 mezi stáními / between stands 1 a / and 3*** | D | 52 m |
| B1* | C | 36 m |
| B2* | C | 36 m |
| H mezi / between TWY L a / and TWY B2** | D | 52 m |
| H1 mezi stáními / between stands 22 a / and 24 | D | 52 m |
| H1 mezi stáními / between stands 25 a / and 31 | C | 36 m |
| J BLUE | C | 36 m |
| J ORANGE | C | 36 m |
| K | D | 52 m |
| N mezi / between TWY P a stáním / and stand S9 | C | 29 m |
| N mezi stáním / between stand S9 a odbavovací plochou / and apron Bell Helicopter | B | 19,5 m |
| RR | C | 36 m |
| S | D | 52 m |

Poznámka *: Pojiždění po TWY B1 na stání 4A povoleno pro letadla maximálního rozpětí 52 m. Pojiždění po TWY B2 na stání 13 povoleno pro letadla maximálního rozpětí 51 m.

Poznámka **: Pojiždění ze stání 58 po TWY H směrem k TWY L a TWY F povoleno pro letadla maximálního rozpětí 65 m.

Poznámka *:** Pojiždění po TWY A1 na stání 3 povoleno pro letadla maximálního rozpětí 80 m. Přetahy letadel po TWY A1 na stání 1 povoleny pro letadla maximálního rozpětí 65 m.

2.20.4.16 Po přistání na RWY 06/24 je zakázán výjezd po RWY 12, pokud ATC nestanoví jinak. Je zakázáno pojiždění letadel na RWY 12 po RWY 06/24, s výjimkou úseku mezi TWY L a TWY D.

2.20.4.17 Pro zahájení pojiždění na odbavovací ploše letiště se z bezpečnostních důvodů musí používat pouze minimální výkon motorů.

2.20.4.18 Použití TWY J BLUE a TWY J ORANGE je povoleno za podmínek VIS \geq 400 m.

2.20.4.19 Použití TWY J BLUE a TWY J ORANGE v úseku mezi TWY G a TWY H je povoleno pouze v době mezi východem a západem slunce.

2.20.4.20 Pro vrtulová letadla s MTOW MAX 30 t a za podmínek VIS \geq 400 m je povolen výjezd ze stání "NOSE-IN" režimem "POWER BACK". Procedura "POWER BACK" musí být provedena za asistence dvou pracovníků handlingové společnosti. Povolení platí pouze pro:

- 1) stání 50 až 58 na odbavovací ploše SEVER,
- 2) stání 60 až 64 na odbavovací ploše SEVER,

Remark *: Taxiing via TWY B1 to stand 4A is allowed for ACFT with wingspan up to 52 m. Taxiing via TWY B2 to stand 13 is allowed for ACFT with wingspan up to 51 m.

Remark **: Taxiing from stand 58 via TWY H in the direction of TWY L and TWY F is allowed for ACFT with wingspan up to 65 m.

Remark *:** Taxiing via TWY A1 to stand 3 is allowed for aircraft with maximum wingspan 80 m. Towing of aircraft along TWY A1 to stand 1 is allowed for aircraft with maximum wingspan 65 m.

2.20.4.16 After landing on RWY 06/24 taxiing via RWY 12 is prohibited unless otherwise stated by ATC. There is prohibited taxiing of aircraft to RWY 12 along RWY 06/24 with exemption of the segment between TWY L and TWY D.

2.20.4.17 Due to safety reasons for taxi-out on the apron use minimum power only.

2.20.4.18 Usage of TWY J BLUE and TWY J ORANGE is allowed under the conditions VIS \geq 400 m.

2.20.4.19 Usage of TWY J and TWY J ORANGE in segment between TWY G and TWY H is permitted only in time between sunrise and sunset.

2.20.4.20 "POWER BACK" from "NOSE-IN" stands is cleared for propeller aircraft with MTOW MAX 30 t when VIS \geq 400 m. "POWER BACK" shall be provided with assistance of two workers of handling agent. The clearance is valid only for:

- 1) stands from 50 to 58 on apron NORTH,
- 2) stands from 60 to 64 on apron NORTH,

- 3) stání 70 až 75 na odbavovací ploše SEVER,
4) všechna stání na odbavovací ploše VÝCHOD.

2.20.4.21 Vyčkávací místo CAT I RWY 24 na TWY Z je způsobilé pro provoz letadel za meteorologických podmínek přízemní dohlednosti min 5 km a základny oblačnosti min 1000 ft. Za meteorologických podmínek horších než výše uvedená minima je toto vyčkávací místo použitelné pouze těmi odlétávajícími letadly, která byla předmětem odmrazení na DA 1 a u kterých se očekává schopnost odletu bez zdržení ze strany letové posádky.

2.20.5 PROVOZ KRITICKÝCH TYPŮ LETADEL

2.20.5.1 Kritické typy letadel

LKPR je běžně použitelné pro letadla do velikosti typu Boeing 747-400 (rozpětí 65 m, délka trupu 71 m). Za podmínek níže stanovených je povolen provoz typů Airbus 380, Airbus 340-600, Boeing 777-300 / 777-300ER, Boeing 747-8, Antonov 124, Lockheed C5 A/B.

2.20.5.2 RWY a postranní pásy RWY

Šířka RWY činí 45 m a včetně zpevněných postranních pásů 60 m. Navazující plochy jsou nezpevněné s travnatým povrchem.

2.20.5.3 TWY a postranní pásy TWY

Šířka TWY včetně zpevněných postranních pásů činí 44 m. Navazující plochy jsou nezpevněné s travnatým povrchem. Posádky čtyřmotorových letadel jsou povinny používat minimální tah vnějších pohonných jednotek a je-li to možné, provádět pojiždění s vypnutými vnějšími pohonnými jednotkami.

2.20.5.4 Trasy pojiždění pro kritické typy letadel

Pro uvedené kritické typy letadel jsou použitelné pouze trasy pojiždění dle mapy LKPR AD 2-20-1.

2.20.5.5 Vedení vozidlem FOLLOW ME

Vedení vozidlem FOLLOW ME je povinné pro typy Airbus 380, Boeing 747-8, Antonov 124, Lockheed C5 A/B.

2.20.5.6 Limit rychlosti pojiždění

V obloucích TWY a na TWY v hranicích odbavovací plochy je rychlost pojiždění omezena na 10 kt.

2.20.5.7 Vzdálenost konce křídla od překážek

Na základě výsledků studie provozní bezpečnosti se při pojiždění na TWY aplikuje bezpečná vzdálenost konce křídla od pevné překážky 7,5 m.

2.20.5.8 Nadjiždění v obloucích

Posádky letadel jsou žádány, aby v obloucích používaly techniku nadjiždění. Bezpečná vzdálenost od okraje TWY a překážek je zaručena v případě, kdy geometrický střed hlavního podvozku letadla pojíždí po osovém značení. Z důvodu zvýšení bezpečnosti je nadjiždění doporučeno i pro všechna letadla kódového písmene E.

- 3) stands from 70 to 75 on apron NORTH,
4) all stands on apron EAST.

2.20.4.21 A holding point CAT I RWY 24 on TWY Z is certified for aircraft operations in meteorological conditions of prevailing visibility of min 5 km and of cloud base of min 1000 ft. This holding point is, in meteorological conditions worse than minima specified above, serviceable only by those departing aircraft which were subject of deicing at DA 1 and which capability of an aircrew's perspective undelayed departure is expected.

2.20.5 OPERATIONS OF CRITICAL AIRCRAFT TYPES

2.20.5.1 Critical aircraft types

LKPR is available for aircraft up to size of Boeing 747-400 (wingspan 65 m, fuselage length 71 m). Under conditions described below operations of Airbus 380, Airbus 340-600, Boeing 777-300 / 777-300ER, Boeing 747-8, Antonov 124, Lockheed C5 A/B are allowed.

2.20.5.2 RWY and RWY shoulders

RWY width is 45 m, 60 m including paved RWY shoulders. The adjacent areas are unpaved with grass surface.

2.20.5.3 TWY and TWY shoulders

TWY width is 44 m including paved shoulders. The adjacent areas are unpaved with grass surface. The crews of the four-engine aircraft are obliged to use minimal thrust of outer engines and if possible to taxi with outer engines off.

2.20.5.4 Taxi routes for critical aircraft types

For defined critical aircraft types only taxi routes according to chart LKPR AD 2-20-1 are useable.

2.20.5.5 Marshalling

Marshalling is obligatory for Airbus 380, Boeing 747-8, Antonov 124, Lockheed C5 A/B.

2.20.5.6 Taxi speed limit

In TWY curves and on TWY at apron taxi speed is limited to 10 kt.

2.20.5.7 Wingtip clearance

On the basis of operational safety study results safe wingtip clearance 7,5 m from an obstacle is applied for taxiing on TWY.

2.20.5.8 Oversteering

Crews are requested to use oversteering technique in curves. The safe clearance from the TWY edge and obstacles is guaranteed if geometrical centre of the main undercarriage of aircraft is moving along centre line marking. For safety reasons an oversteering is recommended also for all aircraft code letter E.

2.20.5.9 Z důvodu dodržení OCA/OCH může ATC vydat posádce typu A380 instrukci k vyčkávání na vzdálenějších místech před RWY: vyčkávací místa CAT II/III pro RWY 06/24 a definovaná místa na TWY pro RWY 12/30, viz AIP ČR LKPR AD 2-20-1.

2.20.5.10 Odmrazování

Odmrazování a protínámrazové ošetření všech kritických typů letadel se provádí na DE-ICING AREA 2 a v případě typů A340-600 a B777-300/300 ER i na DE-ICING AREA 1. Odmrazení kritických typů letadel na DA2 je možné pouze v postavení ve směru příjezdu od TWY A1.

2.20.6 PLNĚNÍ PALIVA DO LETADLA S CESTUJÍCÍMI NA PALUBĚ

2.20.6.1 Plnění paliva do letadel s cestujícími na palubě (sedící, vystupující nebo nastupující) musí být oznámeno na Operační středisko Záchraně a požární služby. Velitel letadla je povinen informaci o přítomnosti cestujících na palubě letadla sdělit svému handlingovému agentovi. Handlingový agent je potom povinen informaci předat společnosti zajišťující plnění palivem a informovat Operační středisko o začátku a ukončení plnění paliva. Na vyžádání velitele letadla může Záchraně a požární služba zajistit požární asistenci u letadla.

2.20.7 MULTIPLE PUSH-BACK

2.20.7.1 Pro letadla o rozpětí MAX 36 m včetně je pro účely zvýšení plynulosti, za striktní podmínky zachování povozní bezpečnosti, povoleno na pojezdových pruzích s výjimkou TWY J aplikovat postupy "MULTIPLE PUSH-BACK".

2.20.7.2 Pro účely MULTIPLE PUSH-BACK jsou na pojezdových pruzích zřízeny příčky zastavení ("PUSH/PULL STOP LINE"), viz LKPR AD 2-21-1.

2.20.7.3 Pro MULTIPLE PUSH-BACK se standardně používá systém příček zastavení PUSH. V případě že ATC určí koncovou pozici odlišnou od standardních postupů, oznámí ji posádce. Posádka předá informaci pozemnímu personálu.

2.20.7.4 Pro zahájení pojiždění se musí z bezpečnostních důvodů používat pouze minimální výkon motorů.

2.20.8 ODMRAZOVÁNÍ LETADEL

2.20.8.1 Organizace provádějícími odmrazování letadel jsou:

- Czech GH, s.r.o.
- Czech Airlines Handling, a.s.
- Menzies Aviation (Czech), s.r.o.

2.20.8.2 Odmrazování letadel a postřik proti námraze je možné provádět pouze na vyhrazených místech:

- "DE-ICING AREA 1" na TWY Z před THR RWY 24
- "DE-ICING AREA 2" na TWY Z na úrovni TWY AA
- "DE-ICING AREA 3" na TWY AA
- "DE-ICING AREA 4" v prostoru stání 50 a 51 na

2.20.5.9 To maintain OCA/OCH the crew of type A380 should be instructed by ATC to hold at positions with longer distance in front of RWY: holding positions CAT II/III for RWY 06/24 and defined positions at TWY for RWY 12/30, see AIP CR LKPR AD 2-20-1.

2.20.5.10 De-icing

De-icing and anti-icing treatment of all critical aircraft types is carried out on DE-ICING AREA 2, in case of A340-600 and B777-300/300 ER types also on DE-ICING AREA 1. De-icing of critical aircraft types on DA2 is possible only if standing in direction of arrival from TWY A1.

2.20.6 FUELLING OF AIRCRAFT WITH PASSENGER ON BOARD

2.20.6.1 Fuelling of aircraft with passengers on board (sitting, alighting or boarding) shall be reported to Operational unit of Rescue and Fire Fighting Service. The pilot-in-command is obliged to report information about the presence of passenger on board of the aircraft to his handling agent. The handling agent is then obliged to pass the information to company providing fuelling and inform Operational unit about beginning and finishing of fuelling. The Rescue and Fire Fighting Service can provide the fire assistance on pilot-in-command request.

2.20.7 MULTIPLE PUSH-BACK

2.20.7.1 In order to increase of operation fluency on the strict condition of operational safety preservation "MULTIPLE PUSH-BACK" conditions can be applied for aircraft with wingspan MAX 36 m on taxiway strips except of TWY J.

2.20.7.2 For the purpose of multiple push-back, "PUSH/PULL STOP LINES" have been established on taxiway strips, see LKPR AD 2-21-1.

2.20.7.3 The system of PUSH stop bars is used by default for MULTIPLE PUSH-BACK. If ATC establishes the final position different from standard procedures ATC advises it to the crew. The crew passes this information to a ground personnel.

2.20.7.4 For safety reasons only minimal engine power shall be used for commencement of taxiing.

2.20.8 DE-ICING OF AIRCRAFT

2.20.8.1 Companies carrying out aircraft de-icing:

- Czech GH
- Czech Airlines Handling
- Menzies Aviation (Czech)

2.20.8.2 De-icing and anti-icing of aircraft can be carried out only on the designated places:

- "DE-ICING AREA 1" on TWY Z in front of THR RWY 24
- "DE-ICING AREA 2" on TWY Z on level of TWY AA
- "DE-ICING AREA 3" on TWY AA
- "DE-ICING AREA 4" in area of stands 50 and 51 on apron

- odbavovací ploše SEVER
- "DE-ICING AREA 5" v prostoru stání 58 na odbavovací ploše SEVER
- "DE-ICING AREA 6" v prostoru stání 62 a 63 na odbavovací ploše SEVER
- TWY J na úrovni stání 53 a 54 (pouze v mimořádných případech)
- Odbavovací plocha VÝCHOD
- Prostor stání S1-S9 na odbavovací ploše JIH (pouze ACFT o MTOW do 13 000 kg)

- NORTH
- "DE-ICING AREA 5" in area of stand 58 on apron NORTH
- "DE-ICING AREA 6" in area of stands 62 and 63 on apron NORTH
- TWY J on level of stands 53 and 54 (only in exceptional cases)
- Apron EAST
- Area of stands S1-S9 on apron SOUTH (only ACFT with MTOW up to 13 000 kg)

2.20.8.3 Pro účely správného zastavení jsou na DE-ICING AREA 1-3 vyznačeny příčky určené pro zastavení letadla na úrovni kabiny pilota:

- DE-ICING 36M** příčka určena pro letadla s rozpětím křidel / line intended for aircraft with wing span MAX 36 m
- DE-ICING 52M** příčka určena pro letadla s rozpětím křidel / line intended for aircraft with wing span 36-52 m
- DE-ICING 65M** příčka určena pro letadla s rozpětím křidel / line intended for aircraft with wing span 52-65 m

2.20.8.3 There are stop bars intended for stopping of aircraft with cockpit on level of appropriate stop bar marked at DE-ICING AREAS 1 -3 for purpose of precise stop of aircraft:

Pro účely správného zastavení letadel s rozpětím 65-80 m jsou na DE-ICING AREA 2 vyznačeny příčky zastavení určené pro zastavení letadla úrovní předového podvozku na příslušné příčce zastavení.

There are stop bars intended for stopping of aircraft with nose wheel on level of appropriate stop bar marked at DE-ICING AREA 2 for purpose of precise stop of aircraft with the wing span 65-80 m.

2.20.8.4 Provozní postupy

2.20.8.4 Operational procedures

Posádka letadla musí oznámit žádost o odmrazování:

The crew of the aircraft must report de-icing request:

- v době, kdy jsou uplatňovány postupy A-CDM, handlingové společnosti nejpozději 25 minut před hodnotou TOBT;
- v době, kdy nejsou uplatňovány postupy A-CDM, handlingové společnosti nejpozději 25 minut před hodnotou EOBT a pracovišti RUZYŇ DELIVERY při prvním navázání spojení.

- when A-CDM procedures are in effect - to the handling company at least 25 minutes before TOBT value;
- when A-CDM procedures are not in effect - to the handling company at least 25 minutes before EOBT value and to RUZYŇ DELIVERY when initial radio communication is established.

Pozdější žádost o odmrazování bude přijata, může však způsobit zpoždění letu.

Later de-icing request will be accepted, it can, however, cause a flight delay.

Pořadí na odmrazování určuje v závislosti na provozní situaci ATC. Místo pro odmrazování určuje v případě aplikování A-CDM postupů GHA, v případě neaplikování A-CDM postupů ATC.

Order for de-icing will be determined by ATC depending upon actual traffic situation. Place for de-icing in case of A-CDM procedure application will be determined by GHA, in case of A-CDM procedure absence by ATC.

2.20.9 HIGH INTENSITY RWY OPERATIONS - HIRO

2.20.9 HIGH INTENSITY RWY OPERATIONS - HIRO

2.20.9.1 Postupy HIRO se aplikují v době od 0500 do 2100 (0400 - 2000).

2.20.9.1 HIRO procedures are applied from 0500 to 2100 (0400 - 2000) hours.

2.20.9.2 Piloti, kteří nemohou splnit požadavky HIRO system jsou žádáni, aby toto oznámili ATC co nejdříve.

2.20.9.2 If unable to comply with the HIRO system, pilots are requested to advise ATC as soon as possible.

2.20.9.3 Pro zamezení zpožděním a pro zvýšení max. hodinového počtu vzletů a přistání je nezbytné snížit časy obsazení RWY na minimum.

2.20.9.3 To prevent delays of flights and to achieve the highest possible rate/hour for arrivals and departures. RWY occupancy times are to be reduced to minimum.

2.20.9.4 Přílety

2.20.9.4 Arrival

2.20.9.4.1 Piloti jsou žádáni aby, kdykoliv to podmínky umožní, po přistání vyklidili RWY na následující pojezdové dráhy:

2.20.9.4.1 Whenever RWY conditions permit, pilots are requested to vacate RWY after landing via following exit taxiways:

| TYPE CLASS | RWY 24 | | RWY 06 | | RWY 30 | RWY 12 | |
|--------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|------------|------------|------------|------------|
| MEDIUM-JET (LDA) | D RET* (2070 m) | | L RET* (1556 m) | B (2430 m) | G (2120 m) | P (1685 m) | R (2495 m) |
| MEDIUM-PROP (LDA) | C (1325 m) | D RET* (2070 m) | L RET* (1556 m) | | G (2120 m) | P (1685 m) | |

* Rapid Exit Taxiway

2.20.9.4.2 Pro zajištění minimálních časů obsazení RWY je doporučeno pojmenovat očekávaný výjezd z RWY během briefingů před přistáním. Piloti jsou žádáni, aby plánovali ten výjezd, který je proveditelný a nesnažili se o vyjetí dřívějším výjezdem, aby se předešlo jeho minutí a následnému pomalému pojíždění k dalšímu.

2.20.9.5 Odlety

2.20.9.5.1 Kdykoliv to podmínky na RWY umožní, piloti by měli být připraveni akceptovat vzlet z následující křižovatky:

| TYPE CLASS | RWY 24 | RWY 06 | RWY 30 | RWY 12 |
|--------------------|--------------|------------|--------------|------------|
| ME DIUM-JET (TORA) | THR (3715 m) | E (3060 m) | THR (3250 m) | D (2760 m) |
| MEDIUM-PROP (TORA) | B (2545 m) | D (2250 m) | R (2575 m) | G (2225 m) |

2.20.9.5.2 Všechny kontroly v kabině by měly být dokončeny před vstupem na RWY. Kontroly prováděné na RWY by měly být omezeny na minimum.

2.20.9.5.3 Piloti by měli provést vstup na RWY neprodleně po obdržení povolení a být připraveni provést vzlet přímo z pojíždění, bude-li to nutné.

2.20.9.5.4 Možnost zdržení v případě požadavku MEDIUM ACFT na vzlet od THR RWY 12.

2.20.10 PŘÍČKY ZASTAVENÍ NA STÁNÍCH

2.20.10.1 Příčky zastavení na stáních jsou určeny pro zastavení letadla příďovým podvozkem na úrovni příčky.

2.20.10.2 Na odbavovací ploše Východ na stání E7 je nutné zajíždět letadlem Boeing 747 velmi pomalu, aby bylo možné zastavit letadlo přesně na příčce zastavení dle pokynů služby řízení v místě stání (Follow me). Přesné zastavení je požadováno pro ukotvení příďového podvozku pro nakládku/vykládku letadla.

2.20.9.4.2 In order to ensure a minimum RWY occupancy time, it is recommended to nominate the expected exit taxiway during the approach briefing. Pilots are requested to aim for an exit, which can be made, rather than to aim for an earlier one, just to miss it and to roll slowly to the next.

2.20.9.5 Departure

2.20.9.5.1 Whenever RWY conditions permit, pilots should prepare and be ready to accept the following intersection take off runs:

2.20.9.5.2 Cockpit checks should be completed prior to line-up and any checks requiring completion on the RWY should be kept to minimum.

2.20.9.5.3 Pilots should ensure that they line up immediately after being cleared and to be ready to continue with a rolling take-off if necessary.

2.20.9.5.4 There is possibility of delay if MEDIUM ACFT requests take-off from THR RWY 12.

2.20.10 STOP LINES ON STANDS

2.20.10.1 Stop lines on aircraft stands are intended for stopping an aircraft nose wheel at the level of a stop line.

2.20.10.2 On apron East, stand E7 it is necessary to taxi the Boeing 747 aircraft very slowly to be able to stop the aircraft exactly at the stop line according to instruction of the ground marshal service at the stand (Follow me). Accurate stop is required in order to attach the nose gear for aircraft loading/unloading.

LKPR AD 2.21 POSTUPY PRO OMEZENÍ HLUKU

LKPR AD 2.21 NOISE ABATEMENT
PROCEDURES

2.21.1 OMEZENÍ LETŮ

2.21.1 FLIGHT RESTRICTIONS

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 Aircraft certified in accordance with ICAO Annex 16/I, Part II, Chapter 2 or aircraft without certification in accordance with ICAO Annex 16/I, Part II

2.21.1.1.1 Vzlety a přistání nejsou povoleny.

2.21.1.1.1 Take-offs and landings are not permitted.

2.21.1.2 Letadla certifikovaná dle ICAO Annex 16/I, část II, (mimo Hlavu 2)

2.21.1.2 Aircraft certified in accordance with ICAO Annex 16/I, Part II, (with exception of Chapter 2)

2.21.1.2.1 Vzlety a přistání letadel s MTOW větší než 45 t s výjimkou letadel, která byla zařazena do seznamu povolených typů letadel pro noční provoz, nejsou v době od 2100 (2000) do 0500 (0400) povoleny.

2.21.1.2.1 Take-offs and landings of aircraft with MTOW greater than 45 t except aircraft included in the list of aircraft types permitted for night operation are not permitted from 2100 (2000) to 0500 (0400).

2.21.1.2.2 Vzlety a přistání letadel o MTOW větší než 45 t, zařazených do seznamu povolených typů letadel pro noční provoz v době od 2100 (2000) do 0500 (0400) jsou povoleny. Konkrétní letadlo musí navíc splňovat kritéria pro zařazení do jedné z hlukových kategorií 1 až 9 dle GEN 4.1.1.4. Počet plánovaných letů je omezen provozním omezením pro noční provoz.

2.21.1.2.2 Take-offs and landings of aircraft with MTOW greater than 45 t which are listed in the list of aircraft types permitted for night operation from 2100 (2000) to 0500 (0400) are permitted. Each particular aircraft is obliged to comply with standards for being listed in one of noise categories from 1 to 9 in accordance with GEN 4.1.1.4. The number of planned flights is restricted by traffic regulation for night operation.

2.21.1.2.3 Vzlety a přistání letadel o MTOW menší nebo rovné 45 t, jsou v době od 2100 (2000) do 0500 (0400) povoleny. Konkrétní letadlo musí navíc splňovat kritéria pro zařazení do jedné z hlukových kategorií 1 až 9 dle GEN 4.1.1.4. Počet plánovaných letů je omezen provozním omezením pro noční provoz.

2.21.1.2.3 Take-offs and landings of aircraft with MTOW less or equal to 45 t are permitted from 2100 (2000) to 0500 (0400). Each particular aircraft is obliged to comply with standards for being listed in one of noise categories from 1 to 9 in accordance with GEN 4.1.1.4. The number of planned flights is restricted by traffic regulation for night operation.

2.21.1.2.4 Výjimku pro letadla, která splňují kritéria pro zařazení do jedné z hlukových kategorií 1 až 9 dle GEN 4.1.1.4., ale která nejsou zařazena v seznamu povolených typů letadel pro noční provoz, může na základě žádosti provozovatele letadla udělit pouze provozovatel letiště. V žádosti provozovatel letadla doloží dokumenty dle GEN 4.1.1.4. Žádost musí být zaslána na adresu dle GEN 4.1.1.4.5.

2.21.1.2.4 Exemption for aircraft which comply with standards for being listed in one of noise categories from 1 to 9 in accordance with GEN 4.1.1.4, which are not listed in the list of aircraft permitted for night operation, can be granted only by the aerodrome operator upon the aircraft operator request. The aircraft operator shall append the documents according to GEN 4.1.1.4 to the request. The request shall be send to address according to GEN 4.1.1.4.5.

SEZNAM POVOLENÝCH TYPŮ LETADEL PRO NOČNÍ
PROVOZ (letadla dle IATA code)LIST OF AIRCRAFT PERMITTED FOR NIGHT
OPERATION (aircraft IATA code)

141, 142, 143, 146, 14F, 14X, 14Y, 14Z, 318, 319, 31N, 320, 321, 32A, 32B, 32C, 32D, 32N, 32Q, 332, 333, 342, 343, 345, 346, 359, 380, 388, 717, 734, 735, 736, 738, 739, 73C, 73E, 73G, 73H, 73J, 73W, 7M7, 7M8, 7M9, 7S8, 74H, 74N, 752, 753, 75M, 75T, 75W, 763, 764, 76W, 772, 773, 77L, 77W, 783, 788, 789, AB6, AR1, AR7, AR8, ARJ, CCX (jen jedna verze nad/only one version over 45t MTOW), CS1, CS3, E90, E95, GJ6, SU1, SU7, SU9.

2.21.1.3 Zpožděné vzlety a přistání

2.21.1.3 Delayed arrivals and departures

2.21.1.3.1 Provedení zpožděných vzletů a přistání letadel je povoleno do 2200 (2100).

2.21.1.3.1 The execution of delayed departures and arrivals of aircraft is permitted till 2200 (2100).

2.21.1.3.2 Provedení zpožděných vzletů a přistání letadly, která jsou definována v bodech 2.21.1.2.2, 2.21.1.2.3 a 2.21.1.2.4 je povoleno H24.

2.21.1.3.2 The execution of delayed departures and arrivals of aircraft which are specified in para 2.21.1.2.2, 2.21.1.2.3 and 2.21.1.2.4 is permitted H24.

2.21.1.4 Pravidla pro omezení nočních letů neplatí pro:

- letadla, která se vrátí na letiště pro poruchu nebo meteorologickou situaci a letadla nucená provést nouzové přistání;
- lety, které dokončují, nebo navazují na přerušovaný let z důvodu návratu pro poruchu nebo meteorologickou situaci na letiště PRAHA/Ruzyně a z důvodu nuceného nouzového přistání;
- lety, za účelem dopravy hlav států a vlád, členů královské rodiny a ministrů na jejich pracovních cestách;
- lety, za účelem pátrání a záchrany, autorizované kompetentním orgánem RCC;
- letadla provádějící lety letecké záchranné služby, včetně sekundárních a repatriačních letů a lety bezprostředně související se záchranou lidského života;
- letadla Úřadu pro civilní letectví;
- lety, které jsou uskutečněny výhradně za účelem kontroly nebo ověřování zařízení, používaných nebo určených k použití jako pozemní navigační zařízení, s výjimkou letů sloužících k přemístění letadel, provádějících tuto činnost.

2.21.1.5 Výcvikové lety v době od 2100 do 0500 (2000-0400) nejsou na LKPR povoleny.

2.21.2 PREFERENCE DRÁHOVÉHO SYSTÉMU A OMEZENÍ JEDNOTLIVÝCH RWY**2.21.2.1 RWY v používání se určuje v následujícím pořadí:**

RWY 24
RWY 06
RWY 30
RWY 12

2.21.2.2 RWY 12

2.21.2.2.1 V době od 0500 do 2100 (0400-2000) jsou vzlety proudových letadel o MTOW větší než 7 t zakázány, s výjimkou dle [2.21.2.4](#) a [2.21.2.5](#).

2.21.2.2.2 V době od 2100 do 0500 (2000-0400) jsou vzlety a přistání letadel zakázány, s výjimkou dle [2.21.2.4](#) a [2.21.2.5](#).

2.21.2.3 RWY 30

2.21.2.3.1 V době od 0500 do 2100 (0400-2000) jsou přistání letadel o MTOW větší než 7 t zakázána, s výjimkou dle [2.21.2.4](#) a [2.21.2.5](#).

2.21.2.3.2 V době od 2100 do 0500 (2000-0400) jsou vzlety a přistání letadel zakázány, s výjimkou dle [2.21.2.4](#) a [2.21.2.5](#).

2.21.2.4 Výjimky pro stanovení dráhy v používání

Ustanovení [2.21.2.2](#) a [2.21.2.3](#) neplatí v případech, jestliže pro RWY 06/24 platí alespoň jedno z následujících:

- RWY 06/24 je mimo provoz;
- není v provozu ILS pro příslušnou RWY;

2.21.1.4 The rules for night flight restrictions do not apply to:

- aircraft returning to the aerodrome due to a failure or meteorological conditions and aircraft forced to carry out an emergency landing;
- flights finishing or extending interrupted flight due to a forced return caused by a failure or meteorological conditions to the PRAHA/Ruzyně Airport and due to an emergency landing;
- flights for the purpose of transport of heads of states and governments, royalty and ministers on their official missions;
- flights for purposes of search and rescue authorized by RCC unit;
- aircraft conducting air rescue service flights including secondary and repatriation flights and flights directly related to human life rescue;
- Civil Aviation Authority flights;
- flights carried out solely for the purpose of checking or verifying equipment used or intended for use as ground navigation aid, except flights for the purpose of relocating aircraft carrying out such an activity.

2.21.1.5 The training flights are not permitted from 2100 to 0500 (2000-0400) at the AD LKPR.

2.21.2 RUNWAY SYSTEM PREFERENCE AND RESTRICTION OF PARTICULAR RWY'S**2.21.2.1 RWY in use will be determined in following order:**

RWY 24
RWY 06
RWY 30
RWY 12

2.21.2.2 RWY 12

2.21.2.2.1 In time from 0500 to 2100 (0400-2000) departures of jet aircraft with MTOW more than 7 t are prohibited with the exception according to [2.21.2.4](#) and [2.21.2.5](#).

2.21.2.2.2 In time from 2100 to 0500 (2000-0400) departures and arrivals of aircraft are prohibited with the exception according to [2.21.2.4](#) and [2.21.2.5](#).

2.21.2.3 RWY 30

2.21.2.3.1 In time from 0500 to 2100 (0400-2000) arrivals of aircraft with MTOW more than 7 t are prohibited with the exception according to [2.21.2.4](#) and [2.21.2.5](#).

2.21.2.3.2 In time from 2100 to 0500 (2000-0400) departures and arrivals of aircraft are prohibited with the exception according to [2.21.2.4](#) and [2.21.2.5](#).

2.21.2.4 Exceptions for determination of RWY in use

Items [2.21.2.2](#) and [2.21.2.3](#) are not in force in case of one of the following items is valid for RWY 06/24:

- RWY 06/24 is out of service;
- ILS for the appropriate RWY is out of service;

- jsou nepříznivě ovlivněny podmínky na povrchu dráhy (například sněhem, rozbředlým sněhem, ledem, vodou, bahnem, gumou, olejem nebo jinými látkami) a brzdící účinek je horší než dobrý;
- byl hlášen nebo předpovídán stříh větru, nebo jsou očekávány bouřky, které by ovlivnily přiblížení nebo odlet;
- boční složka větru, včetně nárazů, překračuje 15 kt (28 km/h);
- zadní složka větru, včetně nárazů, překračuje 5 kt (9 km/h);

2.21.2.5 Výjimky na žádost velitele letadla

2.21.2.5.1 Ustanovení 2.21.2.2 a 2.21.2.3 neplatí v případech, jestliže:

- se jedná o let pro záchranu lidského života;
- se jedná o let pátrání a záchrany;
- se jedná o letadlo v nouzi;
- se jedná o letadlo Úřadu pro civilní letectví provádějící státní dozor;
- se jedná o letadlo provádějící letové ověření leteckých pozemních zařízení a postupů;
- při přistání na RWY 06/24 nastanou následující podmínky:
 - spodní základna oblačnosti je níže než 150 m (500 ft) nad výškou letiště, a/nebo je dohlednost menší než 1900 m;
 - přiblížení vyžaduje vertikální minima větší než 100 m (300 ft) nad výškou letiště, přičemž spodní základna oblačnosti je níže než 240 m (800 ft) nad výškou letiště, a/nebo je dohlednost menší než 3000 m;
- je při vzletu z RWY 06/24 dohlednost menší než 1900 m;

2.21.2.5.2 Velitel letadla může s ohledem na bezpečnost letu odmítnout dráhu přednostně nabízenou z hlukových důvodů. V takovém případě si provozovatel letiště vyhrazuje právo požádat provozovatele letadla dodatečně o zdůvodnění.

2.21.2.5.3 V případě neoprávněného odmítnutí hlukově výhodné dráhy v používání na žádost velitele letadla si provozovatel letiště vyhrazuje právo postupovat dle AIP ČR GEN 4.1.1.6.

2.21.3 PŘÍLETY

2.21.3.1 Přiblížení za viditelnosti země

2.21.3.1.1 Vizualní přiblížení jsou zakázána.

2.21.3.1.2 Výjimku z ustanovení 2.21.3.1.1 tvoří případy kdy:

- se jedná o letadlo s MTOW 7000 kg nebo menší (kategorie light) v době od 0500 (0400) do 2100 (2000), které provádí vizualní přiblížení na RWY 06, 12, 30 a ze severní strany prodloužené osy RWY 24;
- se jedná o letadlo v nouzi;
- se jedná o let pro záchranu lidského života;
- se jedná o let pátrání a záchrany;
- se jedná o letadlo Úřadu pro civilní letectví provádějící státní dozor;
- nejsou v provozu systémy pro ostatní způsoby přiblížení;

- the conditions on RWY surface are affected adversely (e.g. by snow, slush, ice, water, mud, rubber, oil or other contaminants) and surface friction is worse than good;
- wind shear has been reported or forecast, or storms are expected, which could affect approach or departure;
- cross-wind component, including gusts, exceeds 15 kt (28 km/h);
- tail-wind component, including gusts, exceeds 5 kt (9 km/h);

2.21.2.5 Exceptions on request by the pilot-in-command

2.21.2.5.1 Provisions 2.21.2.2 and 2.21.2.3 are not in force in case of:

- flights for human life saving;
- flights for search and rescue;
- aircraft in emergency;
- aircraft of Civil Aviation Authority conducting a state supervision;
- aircraft carrying out flight checking aeronautical ground facilities and flight procedures;
- following conditions occur when landing on RWY 06/24:
 - cloud base is below 150 m (500 ft) above the aerodrome elevation, and/or the visibility is below 1900 m;
 - approach requires vertical minima more than 100 m (300 ft) above aerodrome elevation, whereas the cloud base is below 240 m (800 ft) above aerodrome elevation, and/or the visibility is below 3000 m;
- visibility is below 1900 m when taking off from RWY 06/24;

2.21.2.5.2 The pilot-in-command, considering flight safety, can refuse the RWY preferentially offered due to noise reasons. In that case the aerodrome operator reserves the right to request subsequently the substantiation by the aircraft operator.

2.21.2.5.3 In case of unauthorised rejection of the noise convenient RWY in use by the request of the pilot-in-command, the aerodrome operator reserves the right to act according to AIP CR GEN 4.1.1.6.

2.21.3 ARRIVALS

2.21.3.1 Visual approach

2.21.3.1.1 Visual approaches are prohibited.

2.21.3.1.2 The exceptions from item 2.21.3.1.1:

- aircraft with MTOW 7000 kg or less (category light) in time from 0500 (0400) to 2100 (2000) carrying out visual approach to RWY 06, 12, 30 and from north side of extended centre line of RWY 24;
- aircraft in emergency;
- flights for human life saving;
- flights for search and rescue;
- aircraft of Civil Aviation Authority executing state supervision;
- systems for other ways of approach are out of service;

- je hlášen nebo je předpovídán stříh větru nebo se očekávají význačné meteorologické jevy (např. bouřky), které by mohly ovlivnit ostatní způsoby přiblížení;
- je postup vyžádán velitelem letadla z důvodů bezpečnosti provedení letu;
- se jedná o letadlo provádějící letové ověření leteckých pozemních zařízení a postupů.

2.21.3.1.3 Letadlo provádějící vizuální přiblížení na RWY 06, 12 a 24 nesmí sestoupit pod výšku 2500 ft / 762 m AMSL před nalétnutím prodloužené osy RWY.

2.21.3.1.4 Letadlo provádějící vizuální přiblížení na RWY 30 nesmí sestoupit pod výšku 3500 ft / 1067 m AMSL před nalétnutím prodloužení osy RWY.

2.21.3.1.5 Gradient klesání na trati konečného přiblížení nesmí být menší než 3° (5,2 %).

2.21.3.2 Ostatní způsoby přiblížení

2.21.3.2.1 Postupy pro IFR lety jsou uvedeny v [2.22.4](#).

2.21.3.2.2 Gradient klesání při nepřesném přístrojovém přiblížení a přesném přístrojovém přiblížení nesmí být menší než je uvedeno v INSTRUMENT APPROACH CHART letiště Praha/Ruzyně.

2.21.3.2.3 V době od 2100 (2000) do 0500 (0400) může letadlo provádějící přístrojové přiblížení sestoupit pod výšku 4000 ft AMSL až po minutí FAF příslušné RWY a současně musí být usazeno na trati konečného přiblížení.

2.21.4 ODLETY

2.21.4.1 S ohledem na omezený výhled směrem k THR RWY zvažte použití TWY s ostrým úhlem pro nájezd na RWY před vzletem.

2.21.4.2 Po odpoutání stoupat s maximálním gradientem při zachování letové bezpečnosti.

2.21.4.3 Proudová letadla

2.21.4.3.1 RWY 06

Odklon od SID nebo od prodloužené osy RWY při jiném způsobu odletu stanoveném službou ATC je možný až po minutí výšky 5000 ft / 1530 m AMSL nebo až po minutí vzdálenosti 6,2 NM DME OKL, dle principu co nastane dříve.

2.21.4.3.2 RWY 24

Odklon od SID nebo od prodloužené osy RWY při jiném způsobu odletu stanoveném službou ATC je možný až po minutí výšky 5000 ft / 1530 m AMSL nebo až po minutí vzdálenosti 5,2 NM DME OKL, dle principu co nastane dříve.

2.21.4.3.3 RWY 30

Odklon od SID nebo od prodloužené osy RWY při jiném způsobu odletu stanoveném službou ATC je možný až po minutí výšky 5000 ft / 1530 m AMSL nebo až po minutí vzdálenosti 6,4 NM DME OKL, dle principu co nastane dříve.

2.21.4.3.4 RWY 12

Odklon od SID nebo od prodloužené osy RWY při jiném způsobu odletu stanoveném službou ATC je možný až po minutí vzdálenosti 10 NM DME OKL, nebo po dosažení FL70.

- wind shear is reported or forecasted or significant weather phenomena (e.g. thunderstorms) which could affect other ways of approach are expected;
- procedure is requested by pilot-in-command for reasons of safety flight execution.
- aircraft carrying out flight checking of aeronautical ground facilities and flight procedures

2.21.3.1.3 An aircraft performing visual approach to RWY 06, 12 and 24 shall not descend below 2500 ft / 762 m AMSL before establishing on extended centre line of RWY.

2.21.3.1.4 An aircraft performing visual approach to RWY 30 shall not descend below 3500 ft / 1067 m AMSL before establishing on extended centre line of RWY.

2.21.3.1.5 Descent gradient of final approach track shall not be less than 3° (5,2%).

2.21.3.2 Other ways of approach

2.21.3.2.1 Procedures for IFR flights are in [2.22.4](#).

2.21.3.2.2 Descend gradient for non-precision instrument approach and precision instrument approach shall not be less than gradient published in INSTRUMENT APPROACH CHART for aerodrome Praha/Ruzyně.

2.21.3.2.3 From 2100 (2000) to 0500 (0400) the aircraft performing instrument approach can descend below 4000 ft AMSL after passing FAF of corresponding RWY and contemporaneously must be established on final approach track.

2.21.4 DEPARTURES

2.21.4.1 With respect to the limited view of the THR RWY consider using the TWY in a sharp RWY entry angle prior to take-off.

2.21.4.2 After lift-off climb with maximum climb gradient considering flight safety.

2.21.4.3 Jet aircraft

2.21.4.3.1 RWY 06

Diversion from SID or from the RWY heading during departure given by ATC service is not possible until passing the altitude 5000 ft / 1530 m AMSL or until passing distance 6,2 NM DME OKL, under principle what comes first.

2.21.4.3.2 RWY 24

Diversion from SID or from the RWY heading during a departure given by ATC service is not possible until passing the altitude 5000 ft / 1530 m AMSL or until passing distance 5,2 NM DME OKL, under principle what comes first.

2.21.4.3.3 RWY 30

Diversion from SID or from the RWY heading during a departure given by ATC service is not possible until passing the altitude 5000 ft / 1530 m AMSL or until passing distance 6,4 NM DME OKL, under principle what comes first.

2.21.4.3.4 RWY 12

Diversion from SID or from the RWY heading during a departure given by ATC service is not possible until passing distance 10 NM DME OKL, or after reaching FL70.

2.21.4.4 Vrtulová letadla

2.21.4.4.1 RWY 06, RWY 24, RWY 30

2.21.4.4.1.1 V době od 0500 (0400) do 2100 (2000) je odklon od SID nebo od prodloužené osy RWY při jiném způsobu odletu stanoveném službou ATC možný až po minutí výšky 3200 ft/ 980 m AMSL.

2.21.4.4.1.2 V době od 2100 (2000) do 0500 (0400) je odklon od SID nebo od prodloužené osy RWY při jiném způsobu odletu stanoveném službou ATC možný až po minutí výšky 5000 ft/ 1530 m AMSL.

2.21.4.4.2 RWY 12

Odklon od SID nebo od prodloužené osy RWY při jiném způsobu odletu stanoveném službou ATC je možný až po minutí vzdálenosti 10 NM DME OKL, nebo po dosažení FL70.

2.21.4.5 Výjimku z pravidel pro odlety v bodech 2.21.4.3 a 2.21.4.4 tvoří případy bezodkladného zajištění minim rozstupu mezi letícími letadly a/nebo zajištění bezpečnosti letu s ohledem na výskyt význačných meteorologických jevů nebo výskyt ptactva.

2.21.4.6 Odletový postup pro proudová letadla:

| | |
|--|---|
| od vzletu do / from take-off to 2700 ft / 820 m AMSL | Vzletový výkon, klapky v poloze vzlet, stoupat $V_2 + 10$ kt (nebo s maximálním úhlem sklonu) Take-off power, take-off flaps, climb at $V_2 + 10$ kt (or as limited by body angle) |
| v / at 2700 ft / 820 m AMSL | Snižování výkonu motorů, ne však méně než je výkon pro stoupaní Reduce engine thrust to, not less than climb power/thrust |
| od / from 2700 ft / 820 m do / to 4200 ft / 1280 m AMSL | Stoupat $V_2 + 10$ kt (nebo s maximálním úhlem sklonu) Climb at $V_2 + 10$ kt (or as limited by body angle) |
| nad / above 4200 ft / 1280 m AMSL | Normální rychlost a traťová konfigurace pro stoupaní Normal speed and en-route climb configuration. |

2.21.5 REVERZNÍ TAH

2.21.5.1 Reverzní tah při jiném než volnoběžném režimu může být v době od 2100 do 0500 (2000-0400) použit pouze, je-li to nutné, z bezpečnostních důvodů.

2.21.6 MOTOROVÉ ZKOUŠKY

2.21.6.1 Motorové zkoušky v jiném než volnoběžném režimu nejsou v době od 2100 do 0500 (2000-0400) povoleny.

2.21.6.2 Výjimku z ustanovení 2.21.6.1 tvoří motorové zkoušky prováděné v odůvodněných případech u letadel, která mají plánovaný odlet v nočních nebo ranních hodinách. V tomto případě mohou být motorové zkoušky v jiném než volnoběžném režimu prováděny i v době od 2100 do 2200 (2000-2100) a od 0400 do 0500 (0300-0400).

2.21.6.3 Motorové zkoušky je povoleno provádět pouze na místech určených provozovatelem letiště.

2.21.7 OMEZENÍ POUŽITÍ ZÁLOŽNÍHO ZDROJE ENERIE (APU)

2.21.7.1 Neprodleně po zastavení na stání (nejpozději 5 minut po zastavení) musí být k letadlu připojen vnější zdroj napájení 400 Hz a vypnuta jednotka APU.

2.21.4.4 Propeller aircraft

2.21.4.4.1 RWY 06, RWY 24, RWY 30

2.21.4.4.1.1 From 0500 (0400) to 2100 (2000) diversion from SID or from the RWY heading during a departure given by ATC service is not possible until passing altitude 3200 ft/ 980 m AMSL.

2.21.4.4.1.2 From 2100 (2000) to 0500 (0400) diversion from SID or from the RWY heading during a departure given by ATC service is not possible until passing altitude 5000 ft/ 1530 m AMSL.

2.21.4.4.2 RWY 12

Diversion from SID or from the RWY heading during a departure given by ATC service is not possible until passing distance 10 NM DME OKL or after reaching FL70.

2.21.4.5 An exception from the rules for departures in paragraphs 2.21.4.3 and 2.21.4.4 is in cases of providing immediate separation minima between aircraft in flight and/or ensuring flight safety with regard to significant meteorological phenomena or bird hazard.

2.21.4.6 Jet aircraft departure procedure:

2.21.5 REVERSE THRUST

2.21.5.1 Reverse thrust other than idle thrust shall only be used from 2100 to 0500 (2000-0400) if necessary due to safety reasons.

2.21.6 ENGINE TEST RUNS

2.21.6.1 Engine test runs in other than idle run-up are not permitted from 2100 to 0500 (2000-0400).

2.21.6.2 Exception from paragraph 2.21.6.1 is related to engine test runs carried out in important cases for aircraft the departure of which is planned in the night or morning hours. In such cases engine test runs can be carried out in other than idle run-up from 2100 to 2200 (2000-2100) and from 0400 to 0500 (0300-0400).

2.21.6.3 Engine test runs shall be carried out on the places designated by aerodrome operator only.

2.21.7 RESTRICTION OF AUXILIARY POWER UNIT (APU) USAGE

2.21.7.1 Forthwith after stopping on stand (at the latest 5 minute after stopping) an external power source 400 Hz shall be connected to an aircraft and APU shall be switched off.

2.21.7.2 Zapnutí jednotky APU je povoleno ne dříve než 20 minut před ETD.

2.21.7.3 Jestliže vnější zdroj napájení není k dispozici, je použití APU povoleno po celou dobu stání.

2.21.7.4 Jestliže vnější klimatizační jednotka není k dispozici, lze při době stání delší než 1 hodina používat APU dle potřeby.

2.21.7.2 APU switch on is not allowed earlier than 20 minute before ETD.

2.21.7.3 If external power source is not available APU can be used all the time of standing.

2.21.7.4 If external air handler is not available APU can be used as necessary when time of standing is longer than 1 hour.

2.21.8 MONITOROVÁNÍ HLUKU

2.21.8.1 V CTR Ruzyně je prováděno nepřetržité měření leteckého hluku a monitorování letových tratí. Měření hluku se provádí prostřednictvím třinácti stacionárních a dvou mobilních měřících stanic. Výstupy z monitorovacího systému jsou zveřejňovány na www.prg.aero.

Lokality umístění stacionárních měřících stanic

| | | | |
|---|---------------|---------------|----------------|
| 1 | Jeneč | 50 05 19,87 N | 014 12 43,91 E |
| 2 | Červený Újezd | 50 04 06,20 N | 014 09 53,43 E |
| 3 | Unhošť | 50 04 58,81 N | 014 08 03,12 E |
| 4 | Pavlov | 50 05 43,73 N | 014 10 06,41 E |
| 5 | Hostivice | 50 05 02,66 N | 014 14 30,52 E |
| 6 | Dobrovíz | 50 06 51,31 N | 014 13 17,74 E |
| 7 | Kněžves | 50 07 09,98 N | 014 15 27,41 E |

2.21.8 NOISE MONITORING

2.21.8.1 Continuous measurement of aircraft noise and flight routes monitoring is carried out in CTR Ruzyně. The noise is measured by thirteen fixed stations and two mobile stations. The results from the monitoring system are made available at www.prg.aero.

Locations of the fixed measuring stations are as follows:

| | | | |
|----|--|---------------|----------------|
| 8 | Horoměřice, střed obce/ village center | 50 08 15,44 N | 014 20 05,56 E |
| 9 | Přední Kopanina | 50 06 59,83 N | 014 17 55,99 E |
| 10 | Horoměřice, SE okraj/periphery | 50 07 42,92 N | 014 20 24,02 E |
| 11 | Řepy | 50 04 10,23 N | 014 18 01,70 E |
| 12 | Řepy - Bílá Hora | 50 04 26,24 N | 014 19 10,82 E |
| 13 | Suchdol | 50 08 34,32 N | 014 22 30,12 E |

2.21.9 OMEZENÍ HLUKU PO DOBU TRVÁNÍ MOTOROVÉHO KLIDU

2.21.9.1 Z důvodu zajištění státně důležitých letů jsou provozovatelem letiště stanovena omezení po dobu trvání motorového klidu v prostoru odbavovací plochy JIH a přilehlých prostor podle kategorie státně důležitého letu.

2.21.9.2 V této době je ve vymezeném prostoru zakázáno spouštění a provoz pohonných jednotek letadel, APU (záložní zdroj energie) a používání GPU (pozemní letištní zdroj).

2.21.9.3 Posádky letadel jsou povinny dbát pokynů ATS při spouštění a provozu pohonných jednotek a poskytovatele handlingových služeb při spouštění a provozu APU a používání GPU.

2.21.9 NOISE ABATEMENT FOR THE DURATION OF PROHIBITION OF ENGINE START-UPS

2.21.9.1 For the reason of securing state important flights, restrictions are defined by the aerodrome operator for the duration of the prohibition of engine start-ups in the area of apron SOUTH and adjacent areas according to the category of state important flight.

2.21.9.2 During this period, engine start-up and running, APU (auxiliary power unit) and using GPU (ground power unit) is prohibited in the designated area.

2.21.9.3 The aircraft crews are obliged to follow the instructions of ATS during engine start-up and running, and the instructions of handling agents during APU start-up and running and GPU usage.

LKPR AD 2.22 LETOVÉ POSTUPY

2.22.1 VŠEOBECNĚ

2.22.1.1 Výška základny oblačnosti se udává vzhledem k nadmořské výšce 1234 ft / 376 m. V případě, že při přistání nebo vzletu na RWY 24 bude letadlu předána výška základny oblačnosti změřená vzhledem k jiné nadmořské výšce, bude na to posádka zvlášť upozorněna.

2.22.1.2 Bez ohledu na minimální letové výšky na ATS tratích v CTR Ruzyně, letadlo nacházející se v CTR Ruzyně, může po souhlasu APP Praha letět ve vzdálenosti 5,4 NM DME OKL ve výšce 2600 ft.

2.22.2 LETIŠTNÍ PROVOZNÍ MINIMA

| RWY - druh přiblížení / RWY - type of approach | Provozní minima / Operating minima |
|--|------------------------------------|
| RWY 12 - ILS | RVR 750 m |

2.22.3 PROVOZ PALUBNÍCH ODPOVÍDAČŮ MÓDU S, JE-LI LETADLO NA ZEMI

2.22.3.1 Na letišti Praha/Ruzyně je v provozu letištní přehledový systém A-SMGCS využívající odpovědi palubních odpovídačů módu-S.

2.22.3.2 Provozovatelé letadel využívající letiště Praha/Ruzyně musí zajistit, aby palubní odpovídače módu S byly schopné provozu, když je letadlo na zemi.

2.22.3.3 Posádka letadla musí nastavit XPNDR nebo ekvivalentní volbu, AUTO je-li k dispozici, nikoliv OFF nebo STDBY, a nastavit přidělený kód A:

- a) Při žádosti o PUSH BACK nebo pojíždění, podle toho co nastane dříve.
- b) Po přistání do té doby, než je letadlo zaparkováno na stání.

2.22.3.4 Posádka letadla vybaveného odpovídačem s možností nastavení identifikace musí tuto identifikaci také nastavit. Nastavení odpovídá identifikaci letadla podle pole 7 letového plánu (např. BAW123, AFR456, SAS945...).

2.22.3.5 Identifikace letadla musí být nastavena od žádosti o PUSH BACK nebo pojíždění, podle toho co nastane dříve, pomocí FMS nebo ovládacího panelu odpovídače.

2.22.3.6 Během parkování musí posádka letadla nastavit Mode A kód 0000 a následně nastavit odpovídač módu-S do polohy OFF.

2.22.4 POSTUPY PRO IFR LETY

2.22.4.1 Vyčkávání

2.22.4.1.1 Postupy pro vyčkávání jsou zobrazeny na mapách přiblížení podle přístrojů - ICAO.

LKPR AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

2.22.1 GENERAL

2.22.1.1 Cloud base height related to the elevation 1234 ft / 376 m will be given. In case aircraft will land on or take-off from RWY 24 and the cloud base height related to the different elevation will be given, the flight crew will be specially advised upon it.

2.22.1.2 Regardless of minimum flight altitudes on ATS routes in CTR Ruzyně can operate after permission received from APP Praha at the distance 5,4 NM DME OKL at height 2600 ft.

2.22.2 AERODROME OPERATING MINIMA

2.22.3 OPERATION OF MODE S TRANSPONDERS WHEN THE AIRCRAFT IS ON THE GROUND

2.22.3.1 There is A-SMGCS in operation at Praha/Ruzyně airport, using Mode-S multilateration.

2.22.3.2 Aircraft operators intending to use Praha/Ruzyně airport shall ensure that the Mode S transponders are able to operate when the aircraft is on the ground.

2.22.3.3 Flight crew shall select XPNDR, or the equivalent according to specific installation, AUTO if available, not OFF or STDBY, and the assigned Mode A code:

- a) When requesting push back or taxi, whichever is earlier.
- b) After landing, continuously until the aircraft is fully parked on stand.

2.22.3.4 Flight crew of aircraft equipped with Mode S having an aircraft identification feature shall also set the aircraft identification. This setting is the aircraft identification specified in item 7 of the ICAO ATC flight plan (e.g. BAW123, AFR456, SAS945...).

2.22.3.5 The aircraft identification shall be entered from the request for PUSH BACK or taxi, whichever is earlier, through the FMS or the Transponder Control Panel.

2.22.3.6 During parking flight crew shall to set up Mode A code 0000 and subsequently set up Mode-S transponder position OFF.

2.22.4 PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS

2.22.4.1 Holding

2.22.4.1.1 Holding procedures are shown on Instrument Approach Charts - ICAO.



2.22.4.2 Přiblížení**2.22.4.2.1 Rychlostní omezení**

Pokud ATC nestanoví jinak, jsou velitelé letadel provádějící přiblížení na letiště LKPR, LKVO a LKKB povinni dodržovat následující rychlostní omezení:

- 1) MAX 250 KT IAS v bodě SLP1.
- 2) MAX 250 KT IAS ve vzdálenosti 28 DME OKL pro letadla letící mimo STAR.
- 3) MAX 220 KT IAS v bodě SLP2, nebo
 - v případě radarového vektorování v poloze před poslední zatáčkou,
 - v případě přímého přiblížení ve vzdálenosti přibližně 15 NM od THR
- 4) Není-li pilot schopen dodržet omezení rychlosti, musí toto okamžitě ohlásit službě řízení.

Velitelé letadel provádějící přiblížení na letiště LKPR jsou kromě postupu uvedeného výše povinni rovněž dodržovat následující rychlostní omezení, pokud ATC nestanoví jinak:

- 1) Velitelé letadel jsou žádáni, aby od SLP 2 (v případě radarového vektorování v poloze před poslední zatáčkou, nebo v případě přímého přiblížení ve vzdálenosti 15 NM od THR) udržovali rychlost 220 KT IAS, pokud není z výkonostních důvodů nutná vyšší rychlost umožňující let letadla v čisté konfiguraci. Tato rychlost by měla být dodržována do vzdálenosti 12 NM od THR.
- 2) V následující části přiblížení do vzdálenosti 4 NM od THR by měla být rychlost postupně snižována na 160 KT IAS s maximálně středním nastavením klapky a zasunutým podvozkem.
- 3) Není-li pilot schopen dodržet omezení rychlosti, musí toto okamžitě ohlásit službě řízení.

2.22.4.2.2 Postupy pro standardní přístrojové přiblížení k bodům IAF jsou popsány na následujících stranách a zobrazeny na mapách STAR.

2.22.4.2.3 RNAV postupy

2.22.4.2.3.1 Pro RNAV příletové tratě se požaduje RNAV-1 certifikace.

2.22.4.2.3.2 Letadla necertifikovaná pro RNAV-1 navigaci mohou využívat STAR s certifikací RNAV-5. Letadla necertifikovaná pro RNAV jsou vystavena možnosti zpoždění nebo prodloužení tratě letu v obdobích nahromadění provozu.

2.22.4.2.3.3 Pouze velitel letadla nevybaveného pro RNAV-5 musí informovat ATC při prvním navázání spojení.

2.22.4.2.3.4 Pro letadla nevybavená pro RNAV je zachován nezbytný počet konvenčních postupů, nebo bude zajištěno vektorování.

2.22.4.2.4 Postupy pro počáteční, střední, konečné a nezdařené přiblížení, tj. od bodu IAF, jsou zobrazeny na mapách přiblížení podle přístrojů (IAC) - ICAO.

2.22.4.2.5 Radarové přiblížení - minimální nadmořské výšky pro radarové vektorování v prostoru CTR Ruzyně a TMA Praha - viz mapa LKPR AD 2-43.

2.22.4.2 Approaches**2.22.4.2.1 Speed restriction**

Unless otherwise stated by ATC, pilots-in-command performing approaches to the airports LKPR, LKVO and LKKB are obliged to comply with the following speed limits:

- 1) MAX 250 KT IAS at SLP1.
- 2) MAX 250 KT IAS at 28 DME OKL for an aircraft flying out of STAR.
- 3) MAX 220 KT IAS at SLP2, or
 - in case of radar vectoring at position Base Leg
 - in case of straight-in approach at distance 15 NM from THR
- 4) If unable to comply with the speed restriction, advise ATC immediately.

In addition to the above mentioned procedure, pilots-in-command performing approaches to the airport LKPR are also obliged to comply with the following speed limits, unless otherwise stated by ATC:

- 1) Pilots-in-command are requested to maintain speed 220 KT IAS from SLP 2 (in case of radar vectoring from Base-Leg, or in case of straight-in approach from distance 15 NM from THR), unless a higher airspeed is required for performance reasons to allow aircraft flight in clean configuration. This speed should be maintained up to distance 12 NM from THR.
- 2) Speed should be gradually reduced to 160 KT IAS with up to medium flaps setting and with the landing gear retracted in the subsequent portion of approach to the distance 4 NM from THR.
- 3) If unable to comply with the speed restriction, advise ATC immediately.

2.22.4.2.2 Standard instrument approach procedures to IAF are described on the following pages and shown on Charts STAR.

2.22.4.2.3 RNAV procedures

2.22.4.2.3.1 RNAV-1 certification is required for RNAV arrival routes.

2.22.4.2.3.2 Aircraft not certified for RNAV-1 can also utilize STARs with certification for RNAV-5. Aircraft not certified for RNAV may incur delays and/or extended routing during peak periods.

2.22.4.2.3.3 Only a pilot-in-command of an aircraft not certified for RNAV-5 shall inform the ATC when establishing the first radio contact.

2.22.4.2.3.4 For aircraft not approved for RNAV operations, necessary number of conventional procedures or vectoring will be provided.

2.22.4.2.4 Initial, intermediate, final and missed approach procedures from IAF points are shown on Instrument Approach Charts - ICAO (IAC).

2.22.4.2.5 Radar approaches - minimum radar vectoring altitudes within CTR Ruzyně and TMA Praha - see chart LKPR AD 2-43.

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

2.22.4.2.7 V případě současného provozu ILS 24 a ILS 06 je automatické přistání zakázáno. Velitelé letadel budou informováni příslušnou službou ATC nebo vysláním ATIS.

2.22.4.2.8 Při přechodu z PRAHA RADAR na RUZYNE RADAR, z důvodů snížení zátěže na kmitočtu, omezte navázání spojení pouze na RUZYNE RADAR + volací znak. V případě zvláštní situace může PRAHA RADAR požadovat od pilotů při navázání spojení s RUZYNE RADAR předání dodatečných informací.

2.22.4.2.9 Let IFR, který provádí vizuální přiblížení, musí, v případě nezdařeného přiblížení, provést postup pro nezdařené přiblížení, který je publikován na mapě přiblížení podle přístrojů pro stejnou dráhu, není-li jinak instruován ATC.

2.22.4.2.10 Z důvodu vyklízení letadla na konci příslušné RWY může dojít ke krátkodobému narušení integrity signálu ILS/LOC.

2.22.4.2.10.1 Piloti následujícího letadla obdrží od ATC informaci "Očekávejte krátkodobé rušení ILS".

2.22.4.2.10.2 Pokud ATC nestanoví jinak, vyklízení RWY 06 na TWY Z není povoleno.

2.22.4.3 Odlety

2.22.4.3.1 Všeobecně

O spouštění motorů (lety IFR) a ATC povolení se žádá na kmitočtu RUZYNE DELIVERY/RUZYNE TOWER (dle jejich provozní doby). Současně s žádostí je nutno:

- ohlásit číslo stání letadla,
- potvrdit příjem informace ATIS a zopakovat dané QNH,
- v době, kdy nejsou uplatňovány postupy A-CDM, ohlásit úmysl provést odmrazení letadla před odletem,

Posádka letadla, zamýšlející provést vzlet z jiné RWY než je RWY v používání, musí svoji žádost oznámit nejméně 10 minut před žádostí o spouštění motorů.

2.22.4.3.2 Postupy Airport Collaborative Decision Making (A-CDM)

Postupy A-CDM se aplikují H24.

Postupy A-CDM jsou závazné pouze pro lety IFR.

Z postupů A-CDM jsou vyjmuty lety:

- STS/MEDEVAC
- SAR
- HEAD

V případě, že let STS/STATE nebo HUM požaduje přednost, musí být v poli 18 letového plánu uvedeno: STS/ATFMX

2.22.4.3.2.1 TOBT - Cílový čas ukončení pozemního odbavení letadla

Za zadávání a aktualizace TOBT je odpovědná handlingová společnost (GHA).

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

2.22.4.2.7 In case of simultaneous operation of ILS 24 and ILS 06 the automatic landing is prohibited. Pilots in-command will be informed by appropriate ATC unit or by ATIS.

2.22.4.2.8 While being transferred from PRAHA RADAR to RUZYNE RADAR, initial contact shall be restricted to RUZYNE RADAR + CALL SIGN only in order to avoid frequency congestion. In specific situation PRAHA RADAR may request pilot to report additional information to RUZYNE RADAR at initial contact.

2.22.4.2.9 The IFR flight conducting visual approach shall, in case of the missed approach, conduct missed approach procedure, which is published on instrument approach chart for the same runway, unless otherwise instructed from the ATC.

2.22.4.2.10 Due to aircraft vacating at the end of the RWY short-term interference of signal integrity ILS/LOC may happen.

2.22.4.2.10.1 Pilots of the following aircraft shall receive information from ATC "Expect short-time ILS interference".

2.22.4.2.10.2 Unless provided otherwise by ATC, vacating of the RWY 06 on TWY Z is not allowed.

2.22.4.3 Departures

2.22.4.3.1 General

Request engine star up (IFR flights) and ATC clearance on frequency RUZYNE DELIVERY/RUZYNE TOWER (according to its operational hours). Together with the application it is required:

- to report the stand number,
- to confirm ATIS information and read back the given QNH,
- when A-CDM procedures are not applied, report the intention to carry out aircraft de-icing before departure,

Aircraft crew intending to take-off from the other RWY than the RWY in use shall report the request at least 10 minutes before engine start-up request.

2.22.4.3.2 Airport Collaborative Decision Making (A-CDM) procedures

A-CDM procedures are applied H24.

A-CDM procedures are mandatory for IFR flights only.

The following flights are exempted from A-CDM procedures:

- STS/MEDEVAC
- SAR
- HEAD

If STS/STATE or HUM flight requires priority, STS/ATFMX shall be filled in field 18 of flight plan.

2.22.4.3.2.1 Target Off-Block Time (TOBT)

The ground handling agency (GHA) is responsible for submission and update of TOBT.



TOBT je stanoveno po dohodě GHA a letové posádky a znamená připravenost ke spouštění motorů a následnému vytlačování / pojiždění.

Hodnota TOBT nesmí být nižší než EOBT -10 MIN.

Nejnižší hodnota aktualizace TOBT je +5 MIN od aktuálního času.

TOBT je také zobrazován na displeji APIS++.

2.22.4.3.2.2 TSAT - Cílový čas vydání povolení ke spouštění motorů

TSAT je stanoven ATC na základě:

- aktuální provozní situace,
- dat vložených GHA - TOBT, místa a doby odmrazování,
- EOBT,
- ATFCM omezení (CTOT).

V případě, že letová posádka potřebuje provést spuštění motorů před TSAT z technického důvodu, požádá frází "ŽÁDÁM SPOUŠTĚNÍ MOTORŮ Z TECHNICKÝCH DŮVODŮ". Postupy A-CDM zůstávají nadále v platnosti.

Hodnota TSAT se může dále měnit na základě vývoje provozní situace.

V intervalu TSAT -5 / +5 MIN je letová posádka povinná žádat o schválení ke spouštění motorů. Jestliže letová posádka v tomto intervalu nepožádá, let bude vyřazen z odletové sekvence v čase TSAT +7 MIN. Pro opětovné zařazení do sekvence je nutné zadat novou hodnotu TOBT.

Pokud je letadlo připraveno a čeká na interval TSAT, může provozovatel letiště z provozních důvodů rozhodnout o přemístění na jiné stání.

TSAT je také zobrazován na displeji APIS++. Na stání bez APIS++ si může letová posádka ověřit aktuální hodnotu TSAT na příslušném kmitočtu.

2.22.4.3.2.3 Provozní postupy

1) Provozovatel letadla

Je odpovědný za průběžnou aktualizaci EOBT v letovém plánu.

Je povinen podat zprávu DLA v případě, že TOBT je větší než EOBT + 15 MIN.

2) Handlingová společnost (GHA)

Zadáva a aktualizuje hodnotu TOBT.

Zadáva žádost, předpokládaný čas a místo odmrazování.

3) Letová posádka

Musí oznamovat GHA všechny skutečnosti, které mohou ovlivnit TOBT.

Oznamuje GHA žádost o odmrazování a požadovaný rozsah odmrazování nejpozději 25 MIN před TOBT.

TOBT is set after an agreement of GHA and flight crew and it means readiness for engine start up and following pushing / taxiing.

TOBT value shall not be less than EOBT - 10 MIN.

Lowest value of TOBT update is +5 MIN from current time.

TOBT is indicated on the APIS++ display.

2.22.4.3.2.2 Target Start-Up Approval Time (TSAT)

TSAT is set by ATC based on:

- current operational situation,
- data submitted by GHA - TOBT, place and time of de-icing,
- EOBT,
- ATFCM restriction (CTOT).

In case the flight crew needs to start up engines before TSAT due to technical reasons, the crew requests for it using the phrase "REQUEST START UP DUE TO TECHNICAL REASONS". A-CDM procedures remains in force.

TSAT value can be changed according to the development of the operational situation.

The flight crew shall request clearance for engine start up in interval TSAT -5 / +5 MIN. If the flight crew does not request in this interval, the flight will be withdrawn from departure sequence in TSAT +7 MIN. For re-inclusion to the sequence it is necessary to submit a new TOBT value.

If the aircraft is ready and waiting for the TSAT interval, the airport operator may decide about pulling the aircraft to other stand due to operational reasons.

TSAT time (in UTC) is indicated on the APIS++ display. At stand without APIS++, the flight crew can verify current TSAT value on appropriate frequency.

2.22.4.3.2.3 Operational procedures

1) Aircraft operator

The aircraft operator is responsible for updating the EOBT in the flight plan.

If the TOBT is greater than the EOBT + 15 MIN, the aircraft operator is obliged to send a DLA message.

2) Ground Handling Agency (GHA)

The ground handling agency submit and update TOBT value.

The ground handling agency submit request, estimated time and place of de-icing.

3) Flight crew

The flight crew shall report all facts which can affect TOBT to GHA.

The flight crew shall report request for de-icing and requested range of de-icing to the GHA at least 25 MIN prior to the TOBT.

Musí požádat o vydání ATC povolení nejpozději s žádostí o schválení spouštění motorů.

Musí požádat o schválení ke spouštění motorů v čase TSAT -5 / +5 MIN.

Spouštění motorů musí být zahájeno neprodleně po schválení od ATC. V případě, že dojde k neočekávanému zdržení, musí to letová posádka neprodleně oznámit na příslušném kmitočtu a GHA.

Musí neprodleně požádat o schválení k vytlačení a/nebo povolení k pojiždění na příslušném kmitočtu.

4) ATC

Stanovuje TSAT.

V případě odmrazování poskytne informaci o přiděleném odmrazovacím místě.

Na žádost letové posádky poskytuje informaci o aktuální hodnotě TSAT.

2.22.4.3.2.4 Koordinace s Network Manager Operations Centre (NMOC)

Jsou nadále uplatňovány základní postupy pro spolupráci s NMOC.

2.22.4.3.2.5 Doplnující informace

Podrobné informace jsou k dispozici v Business sekci - CDM na adrese <http://cdm.prg.aero>, kontakt: cdm@prg.aero.

2.22.4.3.3 Pro schválení k vytlačení letadla a pojiždění musí velitel letadla navázat spojení na kmitočtu GROUND. DELIVERY nebude zvlášť předávat pokyny k přechodu na kmitočty GROUND.

2.22.4.3.4 Piloti odlétávajících letadel podle IFR z letiště PRAHA/Ruzyně musí ihned po vzletu navázat spojení na příslušném kmitočtu PRAHA RADAR uvedeném v textovém popisu SID. TWR Ruzyně nebude zvlášť předávat pokyny k přechodu na příslušný kmitočty.

2.22.4.3.5 Pokud ATC nestanoví jinak, jsou velitelé letadel odlétávajících z LKPR, LKVO a LKKB povinni dodržovat pod FL 100 následující rychlostní omezení:

- 1) Proudová letadla MAX IAS 250 KT
- 2) Vrtulová letadla MAX IAS 180 KT

2.22.4.3.6 Postupy pro odlety jsou popsány na následujících stranách a zobrazeny na mapách RNAV SID.

2.22.4.3.7 RNAV postupy

2.22.4.3.7.1 Pro RNAV odletové tratě se požaduje RNAV-1 certifikace. Separace na paralelních odletových tratích (např. RNAV SID z RWY 24 na sever) zajišťuje služba řízení.

2.22.4.3.7.2 Letadla necertifikovaná pro RNAV-1 navigaci mohou využívat SID s certifikací RNAV-5. Letadla necertifikovaná pro RNAV se vystavují možnosti zpoždění a/nebo prodloužení tratě letu v obdobích nahromadění provozu.

2.22.4.3.7.3 Pouze velitel letadla nevybaveného pro RNAV-5 musí informovat ATC při prvním navázání spojení.

The flight crew shall request the ATC clearance no later than together with the engine start up clearance request.

The flight crew shall request the engine start up clearance in time TSAT -5 / +5 MIN.

Engine start up shall be commenced immediately after obtaining ATC clearance. In case of unexpected delay, the flight crew shall report this on appropriate frequency and to GHA.

The flight crew shall immediately request push and/or taxi clearance on appropriate frequency.

4) ATC

ATC determines TSAT.

In case of de-icing, ATC provides information about assigned de-icing area.

On the request of flight crew ATC provides information about current TSAT value.

2.22.4.3.2.4 Coordination with Network Manager Operations Centre (NMOC)

Basic principles for cooperation with NMOC are still applied.

2.22.4.3.2.5 Additional information

See Business section - CDM <http://cdm.prg.aero> for detailed information, contact: cdm@prg.aero.

2.22.4.3.3 Pilot-in-command shall establish radio contact on the frequency of GROUND for approval push back and taxi. No special instruction for GROUND frequency change shall be made from DELIVERY.

2.22.4.3.4 Pilots of aircraft departing according to IFR from aerodrome PRAHA/Ruzyně shall establish radio contact on the respective frequency PRAHA RADAR, referred to SID text description, immediately after take-off. TWR Ruzyně will not individually give any instructions for change to relevant frequency.

2.22.4.3.5 Unless otherwise stated by ATC, pilots in command performing departures from the airports LKPR, LKVO and LKKB are obliged to comply with the following speed restriction below FL 100:

- 1) Jet aircraft MAX IAS 250 KT
- 2) Propeller driven aircraft MAX IAS 180 KT

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

2.22.4.3.7 RNAV procedures

2.22.4.3.7.1 RNAV-1 certification is required for RNAV departure routes. Separation on parallel departure routes (for example RNAV SID from RWY 24 to the north) is provided by ATC service.

2.22.4.3.7.2 Aircraft not certified for RNAV-1 can also utilize SIDs with certification for RNAV-5. Aircraft not certified for RNAV may incur delays and/or extended routing during peak periods.

2.22.4.3.7.3 Only a pilot-in-command of an aircraft not certified for RNAV-5 shall inform the ATC when establishing the first radio contact.

2.22.4.3.7.4 Pro letadla nevybavená pro RNAV bude zajištěno vektorování.

2.22.4.3.8 Letadla nevybavená podle požadavku 2.22.4.3.7 pro RNAV odletové tratě budou radarově vektorována na výstupní body příslušných odletových tratí.

2.22.4.3.9 Letadla odlétávající směrem na OKG, RAPET, VARIK nebo RUDAP a stoupající do FL 280 nebo vyšší, musí nejpozději nad uvedenými body dosáhnout FL 280.

2.22.4.3.10 Odlety letů IFR po tratích jiných než SID

Níže uvedené typy odletových postupů letů letadel letících podle pravidel letů podle přístrojů jsou stanoveny pro případ, kdy přístrojový odlet pomocí SID není možný nebo žádoucí.

2.22.4.3.10.1 Vizualní odlety

a) Vizualní odlety za účelem vyhnutí se význačné oblačnosti

Vizualní odlety za účelem vyhnutí se význačné oblačnosti v prostoru vzletu a počátečního stoupání jsou povoleny pouze ve dne a pro všechna letadla do CAT H včetně.

Letové povolení k provedení tohoto typu odletu lze vydat na základě žádosti pilota, nebo, je-li tak navrženo z iniciativy ATC a akceptováno pilotem.

b) Vizualní odlety za účelem zvýšení kapacity letiště

Vizualní odlety za účelem zvýšení kapacity letiště jsou povoleny pouze ve dne a pouze pro letadla s pístovými a jednomotorovými turbovrtulovými pohonnými jednotkami do CAT B včetně a kategorie turbulence v úplavu Lehká letadla s pístovými a turbohřídelovými pohonnými jednotkami CAT H a kategorie turbulence v úplavu Lehká.

Letové povolení k provedení tohoto typu odletu lze vydat pouze z iniciativy ATC, přičemž musí být akceptováno pilotem.

K provedení vizualního odletu

- musí vzletové výkonové charakteristiky letadla umožnit zahájení zatáčky co nejdříve po vzletu,
- musí meteorologické podmínky ve směru vzletu a následného stoupání umožnit dodržení viditelnosti země až do minimální sektorové nadmořské výšky (MSA) nebo do minimální nadmořské výšky pro radarové vektorování (MRVA) podle toho, jak bude stanoveno v ATC povolení,
- je pilot odpovědný za dodržení bezpečné výšky nad překážkami až do takto stanovené nadmořské výšky,
- musí pilot před vzletem s tímto postupem souhlasit. Souhlasem se rozumí zopakování letového povolení,
- letová posádka by s ohledem na charakter vizualní fáze odletového postupu měla zvážit vhodnost použití techniky vzletu s redukováním tahem.

2.22.4.3.10.2 Všesměrové odlety

a) Všesměrové odlety za účelem vyhnutí se význačné oblačnosti

Všesměrové odlety za účelem vyhnutí se význačné oblačnosti v prostoru vzletu a počátečního stoupání jsou povoleny ve dne i v noci a pro všechna letadla do CAT H včetně.

2.22.4.3.7.4 For aircraft not approved for RNAV operations vectoring will be provided.

2.22.4.3.8 Aircraft not equipped in accordance with requirement 2.22.4.3.7 for RNAV departure routes will be radar vectored to exit points of relevant departure routes.

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

2.22.4.3.10 IFR departures other than via SID

IFR departure procedures described below are determined for the purpose of case when an instrument departure via SID is impossible or undesirable.

2.22.4.3.10.1 Visual departures

a) Visual departures for adverse weather avoidance

Visual departures for the purpose of adverse weather avoidance during take-off and initial climb-out are permitted during the daytime and for all aircraft up to CAT H inclusive.

ATC clearance to execute a visual departure may be issued upon request of the pilot or upon initiative of the ATC and accepted by the pilot.

b) Visual departures for airport capacity enhancement

Visual departures for the purpose of airport capacity enhancement are permitted only during the daytime and only piston and single engine turboprop aircraft up to CAT B inclusive of wake turbulence category LIGHT and for piston and turboshaft aircraft of CAT H of wake turbulence category LIGHT.

ATC clearance to execute a visual departure may be issued only upon initiative of the ATC and accepted by the pilot.

To execute a visual departure

- the aircraft take-off performance characteristics shall allow to make an early turn after take-off as soon as possible,
- meteorological conditions in the direction of take-off and the following climb-out shall enable visual reference to terrain up to Minimum Sector Altitude (MSA) or Minimum Radar Vectoring Altitude stated in ATC clearance,
- the pilot shall be responsible for obstacle clearance until such specified altitude,
- the pilot prior to take-off shall agree to execute this procedure. The readback of the ATC clearance is considered as the agreement,
- with regard to specifics of a visual departure procedure, the flight crew should consider the suitability of the use of reduced thrust take-off technique.

2.22.4.3.10.2 Omnidirectional departures

a) Omnidirectional departures for adverse weather avoidance

Omnidirectional departures for the purpose of adverse weather avoidance during take-off and initial climb-out are permitted during the daytime and night and for all aircraft up to CAT H inclusive.

Letové povolení k provedení tohoto typu odletu lze vydat na základě žádosti pilota, nebo, je-li tak navrženo z iniciativy ATC a akceptováno pilotem.

b) Všesměrové odlety za účelem zvýšení kapacity letiště

Všesměrové odlety za účelem zvýšení kapacity letiště jsou povoleny pouze pro letadla s pístovými a jednomorovými turboprotulovými pohonnými jednotkami do CAT B včetně a kategorie turbulence v úplavu Lehká a letadla s pístovými a turbohřídelovými pohonnými jednotkami CAT H a kategorie turbulence v úplavu Lehká.

Všesměrové odlety za účelem zvýšení kapacity letiště nejsou v době od 2100 (2000) do 0500 (0400) povoleny.

Letové povolení k provedení tohoto typu odletu lze vydat pouze z iniciativy ATC, přičemž musí být akceptováno pilotem.

K provedení všesměrového odletu:

- může být první zatáčka po vzletu do požadovaného směru zahájena nejdříve po dosažení 1700 ft AMSL,
- musí být dodržen minimální gradient stoupání 5% do 3200 ft AMSL,
- musí být po oprůletu 3200 ft AMSL udržován minimální gradient 3,3% do 5000 ft AMSL,
- je pilot odpovědný za dodržení takto vydaného ATC povolení,
- pilot musí před vzletem s tímto postupem souhlasit. Souhlasem se rozumí zopakování letového povolení,

- letová posádka by s ohledem na předepsané gradienty stoupání měla zvážit vhodnost použití techniky vzletu s redukováním tahem.

2.22.4.4 Přiblížení okruhem

2.22.4.4.1 OCA pro jednotlivé RWY - viz mapa přiblížení okruhem.

2.22.4.4.2 Při přiblížení okruhem jsou stanoveny směry okruhů pro letadla kategorií A a B bez omezení. Letadla kategorie C nesmí narušit prostor, vyznačený na mapě přiblížení okruhem tmavším odstínem. Letadla kategorie D nesmí přiblížení okruhem provádět.

2.22.4.5 Postupy za nízké dohlednosti (LVP)

2.22.4.5.1 Popis zařízení

2.22.4.5.1.1 Dráha 24 je vybavena ILS a je schválena pro provoz za meteorologických podmínek CAT II a III a pro vzlety za nízké dohlednosti (LVTO).

2.22.4.5.2 Kritéria pro zahájení a ukončení postupů za nízké dohlednosti (LVP)

2.22.4.5.2.1 Postupy LVP budou zahájeny, jestliže je RVR v TDZ nebo MID nebo END 600 m a nižší nebo CLD BASE nižší než 250 ft.

2.22.4.5.2.2 Postupy LVTO budou zahájeny, jestliže RVR TDZ a/nebo MID a/nebo END klesne na 600 m a méně.

ATC clearance to execute a visual departure may be issued upon request of the pilot or upon initiative of the ATC and accepted by the pilot.

b) Omnidirectional departures for airport capacity enhancement

Omnidirectional departures for the purpose of airport capacity enhancement are permitted only for piston and single engine turboprop aircraft up to CAT B inclusive and wake turbulence category LIGHT and for piston and turboshaft aircraft of CAT H and wake turbulence category LIGHT.

Omnidirectional departures for the purpose of airport capacity enhancement are not permitted from 2100 (2000) to 0500 (0400).

ATC clearance to execute an omnidirectional departure may be issued only upon initiative of the ATC and accepted by the pilot.

To execute an omnidirectional departure:

- an early turn after take-off can be executed after reaching 1700 ft AMSL as the earliest,
- a minimum climb gradient of 5% shall be maintained until 3200 ft AMSL,
- after passing 3200 ft AMSL a minimum climb gradient of 3,3% shall be maintained until 5000 ft AMSL,
- the pilot shall be responsible for adherence to such obtained ATC clearance,
- the pilot prior to take-off agree to execute this procedure. The readback of the ATC clearance is considered as the agreement,
- with regard to projected climb gradient of an omnidirectional departure procedure, the flight crew should consider the suitability of the use of reduced take-off technique.

2.22.4.4 Visual manoeuvring (circling)

2.22.4.4.1 OCA for each RWY - see the Circling Approach Chart.

2.22.4.4.2 The directions of circling for categories A and B are without restrictions. Category C aircraft are not authorized to enter the area shaded on the Circling Approach Chart. Category D aircraft are not authorized for circling approach.

2.22.4.5 Low Visibility Procedures (LVP)

2.22.4.5.1 Description of facilities

2.22.4.5.1.1 Runway 24 is equipped with ILS and is approved for CAT II and III operations and for Low Visibility Take-Off (LVTO).

2.22.4.5.2 Criteria for the initiation and termination of Low Visibility Procedures (LVP)

2.22.4.5.2.1 Low Visibility Procedures will be initiated if the RVR TDZ or MID or END is 600 m or less or CLD BASE is less than 250 ft.

2.22.4.5.2.2 Low Visibility Take-Off phase will be initiated if the RVR TDZ and/or MID and/or END decreases to 600 m and less.

2.22.4.5.3 Podrobnosti o uvolnění RWY

2.22.4.5.3.1 Letadla přistávající na RWY 24 musí uvolnit RWY pouze na TWY C, D, E nebo F.

2.22.4.5.3.2 TWY pro uvolnění RWY 24 jsou vybavena střídavě zeleno/žlutými osovými návěstidly pojezdové dráhy označujícími hranice ochranného prostoru LOC.

2.22.4.5.4 Podrobnosti o použitelných vyčkávacích místech

2.22.4.5.4.1 Odlétávající letadla musí pro vzlet z RWY 24 používat vyčkávací místo CAT II/III na TWY A, Z nebo B.

2.22.4.5.5 Popis LVP

2.22.4.5.5.1 CAT II/III Přiblížení a Přistání

- Piloti budou vysíláním ATIS nebo RTF informováni o zahájení Postupů LVP nebo LVTO.
- Letadlo bude vektorováno do ILS nejméně 3 NM před FAF.
- Během postupů LVP jsou aplikovány větší rozstupy mezi letadly na finále s cílem minimalizovat možnost rušení signálu ILS.

2.22.4.5.5.2 Vzlety za nízké dohlednosti

Piloti, kteří budou provádět řízený vzlet, musí při spuštění motorů informovat ATC, aby bylo možné zajistit uvolnění ochranné zóny LOC.

2.22.4.5.6 Další informace

2.22.4.5.6.1 Záblesková návěstidla pro RWY24 jsou při provozu LVP zapínána pouze na vyžádání.

2.22.4.5.6.2 Současný vstup na RWY 24 z TWY A a TWY B nebo TWY Z a TWY B při Provozu LVP nebo LVTO není povolen.

2.22.4.6 Aplikace "Snížených minim rozstupu mezi letadly využívajícími stejnou dráhu".

2.22.4.6.1 Snížená minima rozstupu mezi letadly využívajícími stejnou dráhu lze aplikovat na RWY 06, RWY 12, RWY 24, RWY 30.

2.22.4.6.2 Podmínky pro aplikaci "Snížených minim rozstupu mezi letadly využívajícími stejnou dráhu".

Snížená minima rozstupu mezi letadly využívajícími stejnou dráhu se mohou aplikovat pouze když je:

- dohlednost 5 km a více a BKN-OVC 1000 ft AGL a více,
- složka zadního větru nesmí překročit 5 kt,
- brzdící účinek nebude nepříznivě ovlivněn pokrytím dráhy sněhem, rozbředlým sněhem nebo vodou,
- následující letadlo obdrží informace o předcházejícím letadle.

2.22.4.6.3 Následující přistávající letadlo, kterékoliv kategorie, může minout práh RWY, jestliže předcházející letadlo:

- provedlo vzlet a minulo bod nejméně 2400 m od prahu RWY
- přistálo a minulo bod nejméně 2400 m od prahu RWY, je v pohybu a uvolní RWY bez poždění zpět po dráze, přičemž tento postup lze aplikovat pouze za denního světla od 30 minut po místním východu slunce do 30 minut před místním západem slunce.

2.22.4.5.3 Details of runway exits

2.22.4.5.3.1 Aircraft landing on Runway 24 must only exit via the taxiway C, D, E or F.

2.22.4.5.3.2 Runway exits for RWY 24 are equipped with alternate green and yellow TWY centreline lights indicating the boundaries of the localizer sensitive area.

2.22.4.5.4 Details of holding points to be used

2.22.4.5.4.1 Aircraft departing on Runway 24 shall use the CAT II/III holding points on taxiway A, Z or B.

2.22.4.5.5 Description of LVP

2.22.4.5.5.1 CAT II/III Approach and Landing

- Pilots will be informed by ATIS or RTF broadcasting about initiation of operation of LVP or LVTO procedures
- Aircraft will be vectored to intercept ILS at least 3 NM from FAF.
- During low visibility procedures additional separation on final is applied to minimize the possibility of interference ILS signal.

2.22.4.5.5.2 Low Visibility Take-Off

Pilots wishing to conduct a guided take off must inform ATC on engine start-up in order to ensure that protection of the localizer sensitive area is provided.

2.22.4.5.6 Other information

2.22.4.5.6.1 Strobe lighting for Runway 24 is turned on, when CAT II and III operations are in progress, only on request.

2.22.4.5.6.2 Simultaneous line-up Runway 24 from TWY A and TWY B or TWY Z and TWY B is not permitted in LVP or LVTO.

2.22.4.6 Application "Reduced runway separation minima between aircraft using the same runway".

2.22.4.6.1 Reduced runway separation minima between aircraft using the same runway will be applied for RWY 06, RWY 12, RWY 24 and RWY 30.

2.22.4.6.2 Conditions for the application of "Reduced runway separation minima between aircraft using the same runway".

Reduced runway separation minima shall only be applied if:

- visibility 5 km or more and BKN-OVC 1000 ft AGL or higher,
- tail wind component shall not exceed 5 kt,
- the braking action will not be adversely affected by runway deposits (e. g. snow, slush or water),
- the succeeding aircraft has obtained traffic information about the preceding aircraft.

2.22.4.6.3 A succeeding aircraft, any category, may cross the runway threshold when a preceding aircraft:

- is airborne and has passed a point at least 2400 m from the threshold of the runway.
- landed and has passed a point at least 2400 m from the threshold of the runway, is still in motion and will vacate the runway without backtracking - this procedure shall be applied during the hours of daylight from 30 minutes after local sunrise to 30 minutes before local sunset only.

2.22.4.6.4 Letadlu může být povolen vzlet, jestliže předcházející odlétávající letadlo je po vzletu a minulo bod ve vzdálenosti 2400 m nebo větší od polohy následujícího letadla.

2.22.4.6.4.1 Rozstup mezi dvěma následujícími odlétávajícími letadly musí být zajištěn okamžitě po vzletu druhého letadla.

2.22.4.7 Výcvikové IFR lety

2.22.4.7.1 Z důvodu hustoty provozu pravidelné a nepravidelné dopravy na letišti Praha/Ruzyně jsou výcvikové IFR lety na letišti Praha/Ruzyně omezeny. Veškeré výcvikové IFR lety musí být koordinovány s APP Praha ☎ 220 374 548.

2.22.5 RADAROVÉ POSTUPY

2.22.5.1 Přehledové služby ATS jsou poskytovány v TMA Praha a CTR Ruzyně. Radarová přiblížení se neprovádějí. Na provozní ploše letiště Praha/Ruzyně je poskytována přehledová služba ATS prostřednictvím A-SMGCS.

2.22.5.2 Snížené minimum radarového rozstupu 3NM je aplikováno ve FIR Praha do vzdálenosti 48 NM od VOR/DME OKL.

2.22.5.3 Přehledové zařízení ATS:

- PSR/SSR/WAM - Součást multiradarové informace

Poznámka: V TMA Praha/CTR Ruzyně je krytí zajištěno v a nad minimálními výškami pro radarové vektorování (viz LKPR AD 2-43).

2.22.5.4 Meteorologický radar

2.22.5.4.1 Krytí

Krytí meteorologických radarů, které jsou využívány APP Praha pro poskytování informací o význačné oblačnosti, je zajištěno v prostoru CTR Ruzyně a TMA Praha. Interval obnovy informace je 5 minut. Informace je k dispozici na stanovišti ATC s prodlevou 1 - 2 minuty po skončení měřicího cyklu meteorologického radaru.

2.22.5.4.2 Aplikace služeb

V prostoru krytí meteorologických radarů se poskytuje letová informační služba o význačném počasí. To kromě jiného znamená, že poskytnutí takové služby neosvobozuje velitele letadla od jakékoli odpovědnosti, včetně přijetí konečného rozhodnutí týkajícího se navrhované změny letového plánu.

Tato služba se poskytuje pouze na základě rozhodnutí řídicího letového provozu nebo na žádost velitele letadla.

2.22.6 POSTUPY PRO VFR LETY

2.22.6.1 Přílety

2.22.6.1.1 Velitelé letadel VFR letících v hladinách vyšších než 1000 ft AGL a zamýšlející vstoupit do CTR Ruzyně jsou žádáni, aby do CTR vstupovali v horizontálním letu v hladinách 2500 ft AMSL a nižších, vždy pod spodní hranicí TMA Praha nebo pod spodní hranicí TMA Vodochody.

2.22.4.6.4 An aircraft may be cleared for take-off when a preceding departing aircraft is airborne and has passed point at least 2400 m from the position of succeeding aircraft.

2.22.4.6.4.1 Separation shall be ensured between two succeeding departing aircraft immediately after take-off of the second aircraft.

2.22.4.7 Training IFR flights

2.22.4.7.1 Training IFR flights are restricted at the airport Praha/Ruzyně due to density of scheduled and non-scheduled operation at the airport. All training IFR flights have to be co-ordinated with APP Praha ☎ +420 220 374 548.

2.22.5 RADAR PROCEDURES

2.22.5.1 ATS surveillance services are provided within TMA Praha and CTR Ruzyně. Radar approaches are not conducted. On manoeuvring area of Praha/Ruzyně airport ATS surveillance service is provided through A-SMGCS.

2.22.5.2 Reduced radar separation minimum 3 NM is applied in FIR Praha to a distance of 48 NM from VOR/DME OKL.

2.22.5.3 ATS Surveillance equipment:

- PSR/SSR/WAM - Part of multi radar information

Note: Coverage is provided at and above radar vectoring minimum altitudes within TMA Praha/CTR Ruzyně (see LKPR AD 2-43).

2.22.5.4 Weather radar

2.22.5.4.1 Coverage

The coverage by weather radars which are used by APP Praha to provide information about significant clouds is ensured in the area of CTR Ruzyně and TMA Praha. Update rate of information is 5 minutes. Information is available on ATC unit in 1 - 2 minutes after completion of weather radar measurement cycle.

2.22.5.4.2 An application of services

There is provided flight information service about significant weather in area of weather radar's coverage. It means that a provision of that service does not exempt a pilot-in-command from whatever responsibility including an acceptance of final decision concern a suggested change of a flight plan.

This service is provided only on base of air traffic controller's decision or on pilot-in-command's request.

2.22.6 PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS

2.22.6.1 Arrivals

2.22.6.1.1 Pilots in-command of aircraft flying VFR at levels higher than 1000 ft AGL and intending to enter CTR Ruzyně are requested to enter CTR Ruzyně in horizontal flight at levels 2500 ft AMSL and lower, always below lower limit of TMA Praha or below lower limit of TMA Vodochody.

2.22.6.1.2 Velitelé letadel VFR vstupujících do CTR Ruzyně z prostoru třídy G nebo E musí nejméně 3 minuty před vstupem do CTR navázat spojení na kmitočtu Ruzyně Radar 118,310 a předat údaje o letu podle ENR 1.2.1.10.2.

2.22.6.1.3 Velitelé letadel plánujících přistání v CTR Ruzyně mimo LKPR, jsou povinni ohlásit místo a očekávaný čas přistání. Ihned po přistání jsou povinni předat hlášení o přistání rádiem. V případě, že to není z technických důvodů možné, tak telefonicky na TWR Ruzyně ☎ +420 220 374 048

Poznámka: Povinnost předat hlášení o přistání telefonicky, v případě, že to není možné jiným způsobem, se nevztahuje na lety vrtulníků letecké záchranné služby, Policie ČR a lety SAR. Velitelé těchto letadel mohou, pokud předpokládají, že bude přistání bezpečně dokončeno, vyslat zprávu podobnou hlášení o přistání radiotelefonicky příslušnému stanovišti.

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

2.22.6.2 Zkrácené přistání VFR letů do MTOW 7000 kg na RWY 30

2.22.6.2.1 Provedení zkráceného přistání letadel letících podle pravidel VFR, bez ohledu na ostatní provoz probíhající současně na RWY 24 nebo RWY 06, se může povolit na RWY 30 pod podmínkou, že letadlo po přistání uvolní RWY 30 nejpozději na TWY P.

2.22.6.2.2 Všeobecné podmínky pro zkrácené přistání letadel letících podle pravidel VFR na RWY 30:

- Přistání mohou provádět pouze letadla do MTOW 7000 kg (kategorie light).
- Rychlost letadla na konečném přiblížení odpovídá rychlosti letadla kategorie "A".
- Přistání je možné provádět pouze mezi SR - SS.
- Dohlednost je 5 km a více a oblačnost BKN-OVC 1500 ft a více.
- Brzdící účinek nebude nepříznivě ovlivněn pokrytím dráhy sněhem, rozbředlým sněhem nebo vodou.

2.22.6.2.3 V případě provádění nezdařeného přiblížení na RWY 30 je velitel letadla povinen točit doleva nejpozději na úrovni RWY 04/22 a pokračovat na bod TANGO tak, aby v žádném případě nepřeletěl úroveň křižovatky RWY 30 a TWY P a neohrozil provoz na RWY 24 nebo RWY 06 a stoupat MAX 2500 ft.

2.22.6.3 Odlety

2.22.6.3.1 Velitelé odlétávajících letadel VFR musí navázat spojení s Ruzyně DELIVERY za účelem předání údajů o letu podle ENR 1.2.1.10.2 a obdržení letového povolení.

2.22.6.3.2 Velitelé odlétávajících letadel VFR bez letového plánu musí předat příslušné údaje o letu, nejméně 10 minut před žádostí o schválení pojiždění na kmitočtu Ruzyně DELIVERY, při žádosti o ATC povolení. Výjimečně lze oznámení (údajů) o letu předat telefonicky na ☎ 220 374 198, nejméně 10 minut před žádostí o povolení k pojiždění. Piloti vrtulníků letecké záchranné služby, SAR a Policie ČR

2.22.6.1.2 For VFR flights entering CTR from class G or E airspace the pilot-in-command shall establish radio contact with Ruzyně Radar 118,310 at least 3 minutes before entering CTR and forward information about flight according to ENR 1.2.1.10.2.

2.22.6.1.3 Pilots-in-command intending to land in CTR Ruzyně outside LKPR, shall report place and estimated time of arrival. Immediately after arrival they are obliged to handover report of arrival by radio. If it is not possible due to technical reasons, report of arrival can be handovered by phone to TWR Ruzyně ☎ +420 220 374 048.

Note: Obligation to handover report of arrival by phone, if it is not possible by other means, does not apply to flights of helicopter emergency medical service, Police of the CR and SAR. Pilots-in-command of these aircraft are allowed to transmit a message similar to a report of arrival by radio to appropriate unit if they expect the arrival to be finished safely.

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

2.22.6.2 Short landing of VFR flights up to MTOW 7000 kg on RWY 30

2.22.6.2.1 Execution of short landing of aircraft flying under VFR, regardless the other simultaneous traffic on RWY 24 or RWY 06, can be cleared on RWY 30 provided that after landing the aircraft vacates RWY 30 via TWY P at the latest.

2.22.6.2.2 General conditions for short landing of aircraft flying under VFR to RWY 30:

- Landing shall be executed only by aircraft up to MTOW 7000 kg (category light).
- Speed of aircraft on final approach corresponds with speed of aircraft category "A".
- Landing can be executed between SR - SS only.
- Visibility 5 km or above and clouds BKN-OVC 1500 ft or above.
- The braking action will not be adversely affected by runway deposits (e.g. snow, slush or water).

2.22.6.2.3 In case of missed approach on RWY 30, pilot-in-command shall turn to the left not later than on abeam RWY 04/22 and proceed on waypoint TANGO, so as not to pass in any case abeam intersection RWY 30 and TWY P, to avoid any endangering of traffic on RWY 24 or RWY 06, and climb MAX 2500 ft.

2.22.6.3 Departures

2.22.6.3.1 Pilots-in-command of departing VFR aircraft shall establish radio contact with Ruzyně DELIVERY for the purpose of handover of information about flight according to ENR 1.2.1.10.2. and obtaining of ATC clearance.

2.22.6.3.2 Pilots-in-command of departing VFR aircraft without a flight plan shall pass information on flight at least 10 minutes before taxi approval on frequency of Ruzyně DELIVERY together with request of ATC clearance. Exceptionally it is possible to notify the information (data) about flight by telephone number ☎ +420 220 374 198 but not less than 10 minutes before request of taxi approval.

předávají údaje o letu bezprostředně před vzletem na kmitočtu Ruzyně TWR, kde obdrží ATC povolení.

2.22.6.3.3 Pro schválení pojiždění musí velitel letadla navázat spojení na kmitočtu GROUND. DELIVERY nebude zvlášť předávat pokyny k přechodu na kmitočet GROUND.

2.22.6.3.4 Schválení k zahájení pojiždění obdrží velitel letadla na Ruzyně GROUND.

2.22.6.3.5 VFR standardní příletové a odletové tratě na/z letiště Praha/Ruzyně jsou znázorněny na Mapě příletů a odletů za VFR.

Pilots of helicopters of aeronautical rescue service, SAR and Police of the CR pass information on flight immediately before departure on frequency of Ruzyně TWR where they will obtain ATC clearance.

2.22.6.3.3 Pilot-in-command shall establish radio contact on the frequency of GROUND for taxi approval. No special instruction for GROUND frequency change shall be made from DELIVERY.

2.22.6.3.4 Pilot in-command will obtain on frequency of Ruzyně GROUND approval for taxi.

2.22.6.3.5 VFR entry and exit significant points to/from Praha/Ruzyně aerodrome are shown on VFR Arrivals and Departures Chart.

| VFR vstupní a výstupní body do/z CTR LKPR/VFR entry and exit significant points to/from CTR LKPR | | |
|--|---|------------------------|
| Označení/Designation | Poloha/Location | Souřadnice/Coordinates |
| SIERRA | Beroun (dálniční most/ motorway bridge) | 49 57 42 N 014 04 58 E |
| NOVEMBER | Velvary (silo/ silo) | 50 16 06 N 014 14 21 E |
| WHISKY | Kačice (dálniční přejezd/ motorway flyover) | 50 09 10 N 013 58 59 E |
| ECHO | Radotín (železniční stanice/ railway station) | 49 59 10 N 014 21 41 E |

2.22.6.3.6 Velitelé letadel, kteří plánují vzlet z CTR Ruzyně mimo LKPR musí předat údaje o zamýšleném letu (podle ENR 1.2.1.10.2) nejméně 10 minut před zamýšleným vzletem, telefonicky na stanovišti TWR Ruzyně ☎+ 420 220 374 048

2.22.6.3.6.1 Před vzletem musí velitelé letadel navázat radiotelefonní spojení s příslušným stanovištěm na frekvenci, která byla předána při vydání odletového povolení. V případě, že to není možné, musí zahájit vzlet v čase, který byl předán při telefonické koordinaci a navázat radiotelefonní spojení ihned po vzletu.

Poznámka: Piloti vrtulníků letecké záchranné služby, Policie ČR a SAR předávají údaje o letu bezprostředně před vzletem. V případě odletu z místa v CTR, kde není rádiové spojení, mohou předat údaje o letu ihned po vzletu.

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

2.22.6.4.1 Veškeré lety smí být prováděny pouze podle VFR, nebo jako zvláštní lety VFR.

2.22.6.4.2 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 1: MTWR Kbely lze kontaktovat telefonicky na čísle +420 973 207 157.

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

2.22.6.4.3 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.

2.22.6.3.6 Pilots-in command intending to depart from CTR Ruzyně outside LKPR shall handover information about intended flight (in accordance with ENR 1.2.1.10.2) at least 10 minutes before an intended departure by phone to unit TWR Ruzyně ☎+ 420 220 374 048

2.22.6.3.6.1 Before departure pilots-in-command shall establish radio contact with appropriate unit on frequency passed with departure clearance. If it is not possible departure shall be commenced in time reported by phone coordination and radio contact can be established immediately after departure.

Note: Pilots of helicopter emergency medical services, Police of CR and SAR handover information about flight immediately before departure. In case of departure from place in CTR where radio contact is impossible they are allowed to handover information about flight immediately after departure.

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

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

2.22.6.4.2 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 1: It is possible to contact MTWR Kbely on telephone number +420 973 207 157.

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

2.22.6.4.3 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.

2.22.6.4.4 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.

2.22.6.4.5 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.

2.22.6.5 Omezení

2.22.6.5.1 Z důvodu vysoké koncentrace letů v kontextu polohy a konfigurace LKPR a LKKB vyžadující implementaci dodatečných mechanismů k udržení požadované míry bezpečnosti, plynulosti a hospodárnosti letů, mohou VFR lety očekávat výrazná omezení týkající se požadované trajektorie, hladiny a doby (její prodloužení) letu.

2.22.6.6 Výcvikové VFR lety

2.22.6.6.1 Z důvodu hustoty provozu pravidelné a nepravidelné dopravy na letišti Praha/Ruzyně jsou výcvikové VFR lety na letišti Praha/Ruzyně omezeny. Veškeré výcvikové VFR lety musí být koordinovány s APP Praha ☎ 220 374 548.

2.22.6.6.2 Výcviková přiblížení letů VFR mohou být prováděna pouze za VMC s dodržением následujících podmínek:

- V případě dráhy v používání RWY 06 nebo RWY 24 budou výcviková přiblížení povolena pouze na RWY 30. Přilet/odlet výcvikového přiblížení na/z RWY 30 může být proveden pouze po VFR tratích ECHO 2 nebo SIERRA 2.
- V případě dráhy v používání RWY 12 nebo RWY 30 budou výcviková přiblížení povolena pouze na RWY 24. Přilet/odlet výcvikového přiblížení na/z RWY 24 může být proveden pouze po VFR tratích NOVEMBER 2 nebo WHISKY 2.

2.22.6.6.3 Z důvodů rychlého uvolnění osy RWY a nenarušení dráhového pásu RWY v používání, po přeletu RWY THR nebo po letném přistání a vzletu točte a stoupejte podle možností na bod TANGO v případě výcvikového přiblížení na RWY 30 nebo na bod ALFA v případě výcvikového přiblížení na RWY 24.

2.22.6.7 Speciální činnosti za VFR v TMA Praha a CTR Ruzyně

Z důvodů hustého letového provozu v TMA Praha a CTR Ruzyně musí být speciální činnosti (foto lety, kontrola pozemních zařízení atd.) prováděné za VFR v TMA Praha nebo CTR Ruzyně před vzletem koordinovány s APP Praha (☎ 220 374 548 nebo 220 374 666).

2.22.6.4.4 Conditions of entry to CTR Ruzyně/MCTR Kbely:

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

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

2.22.6.5 Restrictions

2.22.6.5.1 VFR flights may expect significant restrictions regarding required trajectory, flight level and flight time (its extension) due to high traffic density in connection with position and configuration of LKPR and LKKB airports, which requires implementation of additional mechanisms to keep desired safety level, fluency and efficiency of flights.

2.22.6.6 Training VFR flights

2.22.6.6.1 Training VFR flights are restricted at the airport Praha/Ruzyně due to density of scheduled and non-scheduled operation at the airport. All training VFR flights have to be co-ordinated with APP Praha ☎ +420 220 374 548.

2.22.6.6.2 Training approaches of VFR flights may be performed only under VMC and in compliance with the following conditions:

- In case of RWY 06 or RWY 24 in use the training approaches will be cleared only on RWY 30. Arrival/departure of training approach on/from RWY 30 may be performed only via VFR routes ECHO 2 or SIERRA 2.
- In case of RWY 12 or RWY 30 in use the training approaches will be cleared only on RWY 24. Arrival/departure of training approach on/from RWY 24 may be performed only via VFR routes NOVEMBER 2 or WHISKY 2.

2.22.6.6.3 In order to clear RWY axis rapidly and not to violate runway strip of RWY in use, after overflying the RWY THR or after touch and go, turn and climb as soon as practicable to waypoint TANGO in case of training approach on RWY 30 or to waypoint ALFA in case of training approach on RWY 24.

2.22.6.7 Special activities under VFR within TMA Praha and CTR Ruzyně

Due to density of air traffic within TMA Praha and CTR Ruzyně special activities (e.g. photo flights, ground installations checking etc.) conducted under VFR within TMA Praha and CTR Ruzyně have to be coordinated prior departure with APP Praha (☎ +420 220 374 548 or +420 220 374 666).

2.22.7 SEZNAM TRAŤOVÝCH BODŮ

2.22.7 WAYPOINT LIST

| Seznam traťových bodů / Way-point list | | | |
|--|---------------|----------------|----------------------------|
| PR402 | 50 02 17,81 N | 014 00 55,69 E | R-248 OKL 10,26 NM DME OKL |
| PR403 | 49 51 23,47 N | 014 09 33,64 E | R-193 OKL 14,95 NM DME OKL |
| PR404 | 49 40 02,98 N | 014 32 41,81 E | R-300 VOZ 15,22 NM DME VOZ |
| PR405 | 50 11 57,78 N | 013 50 31,95 E | R-288 OKL 17,48 NM DME OKL |
| PR406 | 50 18 39,63 N | 013 55 59,77 E | R-313 OKL 18,20 NM DME OKL |
| PR407 | 50 20 36,56 N | 014 02 28,19 E | R-327 OKL 17,21 NM DME OKL |
| PR409 | 50 33 47,47 N | 014 47 01,93 E | R-025 NER 13,35 NM DME NER |
| PR411 | 49 58 31,41 N | 014 15 51,73 E | R-178 OKL 7,23 NM DME OKL |
| PR412 | 49 42 54,74 N | 014 43 24,10 E | R-329 VOZ 12,47 NM DME VOZ |
| PR511 | 49 54 02,32 N | 013 28 55,38 E | R-246 OKL 32,52 NM DME OKL |
| PR512 | 50 04 38,03 N | 013 50 24,45 E | R-264 OKL 16,48 NM DME OKL |
| PR513 | 50 10 58,18 N | 014 11 23,04 E | R-328 OKL 5,99 NM DME OKL |
| PR516 | 50 22 31,71 N | 014 31 44,85 E | R-028 OKL 19,63 NM DME OKL |
| PR517 | 50 17 36,46 N | 014 15 08,94 E | R-355 OKL 11,88 NM DME OKL |
| PR518 | 50 13 04,78 N | 014 18 26,23 E | R-010 OKL 7,52 NM DME OKL |
| PR521 | 50 00 40,82 N | 014 13 49,41 E | R-192 OKL, 5,25 NM DME OKL |
| PR522 | 49 48 57,20 N | 014 50 36,19 E | R-305 VLM 10,97 NM DME VLM |
| PR523 | 50 03 03,62 N | 014 21 47,30 E | R-123 OKL 4,63 NM DME OKL |
| PR530 | 50 08 11,56 N | 014 39 03,31 E | R-078 OKL 15,08 NM DME OKL |
| PR531 | 50 17 15,97 N | 014 32 32,54 E | R-040 OKL 15,71 NM DME OKL |
| PR532 | 50 12 43,82 N | 014 35 48,23 E | R-058 OKL 14,57 NM DME OKL |
| PR617 | 50 07 13,62 N | 014 17 18,21 E | R-027 OKL 1,73 NM DME OKL |
| PR618 | 50 12 51,84 N | 014 17 43,79 E | R-005 OKL 7,22 NM DME OKL |
| PR621 | 50 21 57,50 N | 014 08 23,70 E | R-341 OKL 16,93 NM DME OKL |
| PR622 | 50 24 21,98 N | 014 05 54,70 E | R-338 OKL 19,72 NM DME OKL |
| PR625 | 50 10 19,35 N | 014 27 40,88 E | R-056 OKL 8,84 NM DME OKL |
| PR626 | 49 59 09,31 N | 014 29 49,09 E | R-124 OKL 11,12 NM DME OKL |
| PR627 | 49 36 53,31 N | 014 40 26,15 E | R-299 VOZ 9,27 NM DME VOZ |
| PR631 | 50 11 12,65 N | 014 30 40,40 E | R-057 OKL 10,95 NM DME OKL |
| PR632 | 50 24 32,94 N | 014 17 03,43 E | R-359 OKL 18,84 NM DME OKL |
| PR633 | 50 13 05,31 N | 014 37 01,03 E | R-056 OKL 15,42 NM DME OKL |
| PR635 | 49 59 06,31 N | 014 39 38,94 E | R-111 OKL 16,67 NM DME OKL |
| PR637 | 50 15 40,64 N | 014 45 48,41 E | R-062 OKL 21,63 NM DME OKL |
| PR707 | 49 53 52,35 N | 013 33 21,70 E | R-244 OKL 29,93 NM DME OKL |
| PR711 | 50 23 10,48 N | 014 38 21,84 E | R-037 OKL 22,62 NM DME OKL |
| PR712 | 50 16 59,83 N | 014 31 32,01 E | R-039 OKL 15,08 NM DME OKL |
| PR718 | 49 50 40,66 N | 014 24 01,12 E | R-158 OKL 15,96 NM DME OKL |
| PR719 | 49 57 15,66 N | 014 20 50,47 E | R-157 OKL 9,07 NM DME OKL |
| PR721 | 49 45 40,80 N | 014 57 09,06 E | R-305 VLM 5,61 NM DME VLM |
| PR722 | 49 51 41,06 N | 014 53 25,50 E | R-321 VLM 11,66 NM DME VLM |
| PR723 | 50 04 10,21 N | 014 45 36,76 E | R-092 OKL 19,18 NM DME OKL |
| PR740 | 49 55 48,83 N | 013 57 45,19 E | R-227 OKL 15,37 NM DME OKL |
| PR741 | 50 04 50,89 N | 013 51 08,37 E | R-264 OKL 15,99 NM DME OKL |
| PR742 | 50 00 19,91 N | 013 54 27,10 E | R-246 OKL 14,87 NM DME OKL |

| Seznam traťových bodů / Way-point list | | | |
|--|---------------|----------------|----------------------------|
| PR807 | 49 51 50,53 N | 014 16 20,06 E | R-176 OKL 13,92 NM DME OKL |
| PR808 | 49 41 32,39 N | 014 37 18,21 E | R-311 OKL 13,78 NM DME OKL |
| PR813 | 50 11 50,08 N | 014 03 35,81 E | R-305 OKL 10,00 NM DME OKL |
| PR814 | 50 07 23,07 N | 013 58 25,68 E | R-276 OKL 11,39 NM DME OKL |
| PR815 | 50 13 49,78 N | 013 59 25,84 E | R-305 OKL 13,34 NM DME OKL |
| PR816 | 50 21 05,62 N | 013 58 53,88 E | R-322 OKL 18,86 NM DME OKL |
| PR817 | 49 58 06,00 N | 013 58 51,00 E | R-233 OKL 13,41 NM DME OKL |
| PR818 | 50 22 28,64 N | 014 10 15,62 E | R-345 OKL 17,14 NM DME OKL |
| PR819 | 50 25 55,18 N | 014 39 15,96 E | R-015 NER 4,13 NM DME NER |
| PR854 | 49 57 22,39 N | 014 08 18,82 E | R-208 OKL 9,72 NM DME OKL |
| PR855 | 49 54 26,19 N | 013 52 58,78 E | R-230 OKL 18,64 NM DME OKL |
| PR856 | 50 07 34,46 N | 014 39 32,11 E | R-080 OKL 15,31 NM DME OKL |
| PR858 | 50 20 13,63 N | 014 30 27,42 E | R-030 OKL 17,24 NM DME OKL |
| PR860 | 49 57 20,79 N | 014 33 31,40 E | R-124 OKL 14,12 NM DME OKL |
| PR861 | 50 10 41,57 N | 014 48 58,68 E | R-074 OKL 21,83 NM DME OKL |
| PR901 | 49 51 44,09 N | 014 11 25,39 E | R-189 OKL 14,32 NM DME OKL |
| PR902 | 49 55 48,27 N | 014 23 57,81 E | R-150 OKL 11,22 NM DME OKL |
| PR903 | 49 43 54,82 N | 014 48 05,16 E | R-276 VLM 10,46 NM DME VLM |
| PR904 | 49 47 52,62 N | 014 52 46,80 E | R-305 VLM 9,20 NM DME VLM |
| PR905 | 49 57 17,86 N | 014 46 25,19 E | R-110 OKL 21,40 NM DME OKL |
| PR906 | 49 53 19,27 N | 014 41 43,75 E | R-305 VLM 18,19 NM DME VLM |
| PR912 | 49 57 14,58 N | 014 33 44,54 E | R-125 OKL 14,3 NM DME OKL |
| PR913 | 49 51 59,12 N | 014 31 40,39 E | R-141 OKL 17,12 NM DME OKL |
| PR914 | 50 08 22,30 N | 014 23 43,82 E | R-060 OKL 5,67 NM DME OKL |
| PR915 | 50 03 16,03 N | 014 34 13,90 E | R-099 OKL 12,05 NM DME OKL |
| PR950 | 49 50 50,03 N | 014 52 37,39 E | R-316 VLM 11,32 NM DME VLM |
| PR951 | 50 00 47,78 N | 014 39 16,88 E | R-105 OKL 15,84 NM DME OKL |
| PR952 | 50 06 43,30 N | 014 27 07,97 E | R-079 OKL 7,28 NM DME OKL |
| PR953 | 49 58 44,71 N | 014 17 47,75 E | R-168 OKL 7,11 NM DME OKL |
| PR954 | 50 05 56,00 N | 014 02 54,19 E | R-269 OKL 8,39 NM DME OKL |
| PR956 | 50 00 05,12 N | 013 48 30,62 E | R-250 OKL 18,56 NM DME OKL |
| PR957 | 50 22 13,53 N | 014 26 50,26 E | R-020 OKL 17,92 NM DME OKL |
| PR958 | 50 12 26,11 N | 014 15 19,54 E | R-354 OKL 6,71 NM DME OKL |
| PR960 | 50 10 41,95 N | 013 52 57,01 E | R-286 OKL 15,59 NM DME OKL |
| PR961 | 50 18 42,62 N | 014 02 15,30 E | R-323 OKL 15,67 NM DME OKL |
| PR962 | 50 14 42,39 N | 013 57 35,78 E | R-305 OKL 14,81 NM DME OKL |

2.22.8 RNAV STANDARDNÍ PŘÍSTROJOVÉ
ODLETOVÉ TRATĚ (SID)

2.22.8 RNAV STANDARD INSTRUMENT
DEPARTURE ROUTES (SID)

(RNAV SID) RWY 24

DUE TO NOISE ABATEMENT MNM ASC FROM RWY 24 5% up to 3200 ft

| Označení Designation | Trať Track | Po vzletu/After take off | | Poznámky Remarks |
|--|--|--------------------------|---|--|
| | | Stoupat do Climb to | Spojení Communication | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| BALTU 3A BALTU THREE ALPHA DEPARTURE | Stoupat ve směru vzletu (241°) na PR402 (fly-by); točit doprava tratí 322° na PR405 (fly-by); točit doleva tratí 248° na BALTU. Straight ahead (241°) to PR402 (fly-by); turn right track 322° to PR405 (fly-by); turn left track 248° to BALTU. | 5000 ft AMSL | PRAHA RADAR 120,530 (8,33 kHz Channel) | Letadla pokračující po BALTU směrem na VARIK, OKG nebo RAPET a stoupající do FL 280 nebo vyšší, musí nejpozději nad těmito body dosáhnout FL 280. Aircraft proceeding after BALTU to VARIK, OKG or RAPET and climbing to FL 280 or higher, must reach FL 280 by these points. |
| DOBEN 3A DOBEN THREE ALPHA DEPARTURE | Stoupat ve směru vzletu (241°) na PR402 (fly-by); točit doleva tratí 224° na DOBEN; Straight ahead (241°) to PR402 (fly-by); turn left track 224° to DOBEN. | | | |
| VENOX 3A VENOX THREE ALPHA DEPARTURE | Stoupat ve směru vzletu (241°) na PR402 (fly-by); točit doprava tratí 322° na PR405 (fly-by); točit doprava tratí 024° na PR406 (fly-by); pokračovat tratí 024° na VENOX. Straight ahead (241°) to PR402 (fly-by); turn right track 322° to PR405 (fly-by); turn right track 024° to PR406 (fly-by); continue on track 024° to VENOX. | | | |
| ARTUP 3A ARTUP THREE ALPHA DEPARTURE | Stoupat ve směru vzletu (241°) na PR402 (fly-by); točit doprava tratí 322° na PR405 (fly-by); točit doprava tratí 024° na PR406 (fly-by); točit doprava tratí 061° na PR407 (fly-by); pokračovat tratí 061° na BAGRU(fly-by); pokračovat tratí 061° na PR409 (fly-by); točit doleva tratí 029° na ARTUP. Straight ahead (241°) to PR402 (fly-by); turn right track 322° to PR405 (fly-by); turn right track 024° to PR406 (fly-by); turn right track 061° to PR407 (fly-by); continue track 061° to BAGRU (fly-by); continue track 061° to PR409 (fly-by); turn left track 029° to ARTUP. | | | |
| VOZ 2A VOZICE TWO ALPHA DEPARTURE | Stoupat ve směru vzletu (241°) na PR402 (fly-by); točit doleva tratí 150° na PR403 (fly-by); točit doleva tratí 124° na PR404 (fly-by); pokračovat tratí 119° na VOZ VOR/DME. Straight ahead (241°) to PR402 (fly-by); turn left track 150° to PR403 (fly-by); turn left track 124° to PR404 (fly-by); continue on track 119° to VOZ VOR/DME. | | | |
| VENOX 2M VENOX TWO MIKE DEPARTURE | Stoupat ve směru vzletu (241°); v 1700 FT AMSL točit doprava na PR407 (fly-by); točit doprava tratí 012° na VENOX. Straight ahead (241°); at 1700 FT AMSL turn right to PR407 (fly-by); turn right track 012° to VENOX. | | | |
| | | | | |

(RNAV SID) RWY 24

DUE TO NOISE ABATEMENT MNM ASC FROM RWY 24 5% up to 3200 ft

| Označení Designation | Trať Track | Po vzletu/After take off | | Poznámky Remarks |
|--|--|--------------------------|---|---|
| | | Stoupat do Climb to | Spojení Communication | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| ARTUP 2M ARTUP TWO MIKE DEPARTURE | Stoupat ve směru vzletu (241°); v 1700 FT AMSL točit doprava na PR407 (fly-by); točit doprava tratí 061° na BAGRU(fly-by); pokračovat tratí 061° na PR409 (fly-by); točit doleva tratí 029° na ARTUP. Straight ahead (241°); at 1700 FT AMSL turn right to PR407 (fly-by); turn right track 061° to BAGRU (fly-by); continue track 061° to PR409 (fly-by); turn left track 029° to ARTUP. | 5000 ft AMSL | PRAHA RADAR 120,530 (8,33 kHz Channel) | Použitelné pouze pro vrtulová letadla v době / only for propeller driven aircraft between 0500-2100 (0400-2000) UTC Na BAGRU očekávejte FL 140 nebo vyšší. BAGRU expect at FL 140 or above. |
| VOZ 2M VOZICE TWO MIKE DEPARTURE | Stoupat ve směru vzletu (241°); v 1700 FT AMSL točit doleva na PR411 (fly-by); točit doleva tratí 128° na PR412 (fly-by); točit doprava tratí 148° na VOZ VOR/DME. Straight ahead (241°); at 1700 FT AMSL turn left to PR411 (fly-by); turn left track 128° to PR412 (fly-by); turn right track 148° to VOZ VOR/DME. | | | Použitelné pouze pro vrtulová letadla v době / only for propeller driven aircraft between 0500-2100 (0400-2000) UTC |

(RNAV SID) RWY 30

DUE TO NOISE ABATEMENT MNM ASC FROM RWY 30 5% up to 3200 ft

| Označení Designation | Trať Track | Po vzletu/After take off | | Poznámky Remarks |
|--|--|--------------------------|---|---|
| | | Stoupat do Climb to | Spojení Communication | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| BALTU 3B BALTU THREE BRAVO DEPARTURE | Stoupat ve směru vzletu (303°) na PR815 (fly-by); točit doleva tratí 248° na BALTU. Straight ahead (303°) to PR815 (fly-by); turn left track 248° to BALTU. | 5000 ft AMSL | PRAHA RADAR 120,530 (8,33 kHz Channel) | Letadla pokračující po BALTU směrem na VARIK, OKG nebo RAPET a stoupající do FL 280 nebo vyšší, musí nejpozději nad těmito body dosáhnout FL 280. Aircraft proceeding after BALTU to VARIK, OKG or RAPET and climbing to FL 280 or higher, must reach FL 280 by these points. |
| DOBEN 3B DOBEN THREE BRAVO DEPARTURE | Stoupat ve směru vzletu (303°) na PR813 (fly-by); točit doleva tratí 213° na PR814 (fly-by); točit doleva tratí 175° na PR817 (fly-by); točit doprava tratí 231° na DOBEN. Straight ahead (303°) to PR813 (fly-by); turn left track 213° to PR814 (fly-by); turn left track 175° to PR817 (fly-by); turn right track 231° to DOBEN. | | | Rychlost na bodu PR813 omezena na max IAS 230 kt./ Turn speed at PR813 limited to max IAS 230 kt. |
| VENOX 2B VENOX TWO BRAVO DEPARTURE | Stoupat ve směru vzletu (303°) na PR815 (fly-by); točit doprava tratí 354° na PR816 (fly-by); točit doprava tratí 022° na VENOX. Straight ahead (303°) to PR815 (fly-by); turn right track 354° to PR816 (fly-by); turn right track 022° to VENOX. | | | |

(RNAV SID) RWY 30

DUE TO NOISE ABATEMENT MNM ASC FROM RWY 30 5% up to 3200 ft

| Označení Designation | Trať Track | Po vzletu/After take off | | Poznámky Remarks |
|---|--|--------------------------|---|---|
| | | Stoupat do Climb to | Spojení Communication | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| ARTUP 3B ARTUP THREE BRAVO DEPARTURE | Stoupat ve směru vzletu (303°) na PR815 (fly-by); točit doprava tratí 354° na PR816 (fly-by); točit doprava tratí 076° na PR818 (fly-by); pokračujte tratí 076° na PR819 (fly-by); točit doleva tratí 029° na ARTUP. Straight ahead (303°) to PR815 (fly-by); turn right track 354° to PR816 (fly-by); turn right track 076° to PR818 (fly-by); continue on track 076° to PR819 (fly-by); turn left track 029° to ARTUP. | 5000 ft AMSL | PRAHA RADAR 120,530 (8,33 kHz Channel) | |
| VOZ 2B VOZICE TWO BRAVO DEPARTURE | Stoupat ve směru vzletu (303°) na PR813 (fly-by); točit doleva tratí 213° na PR814 (fly-by); točit doleva tratí 152° na PR403 (fly-by); točit doleva tratí 124° na PR404 (fly-by); pokračovat tratí 119° na VOZ VOR/DME. Straight ahead (303°) to PR813 (fly-by); turn left track 213° to PR814 (fly-by); turn left track 152° to PR403 (fly-by); turn left track 124° to PR404 (fly-by); continue track 119° to VOZ VOR/DME. | | | Rychlost na bodu PR813 omezena na max IAS 230 kt./ Turn speed at PR813 limited to max IAS 230 kt. |
| VOZ 2N VOZICE TWO NOVEMBER DEPARTURE | Stoupat ve směru vzletu (303°); v 1700 FT AMSL točit doleva na PR807 (fly-by); točit doleva tratí 124° na PR808 (fly-by); pokračovat tratí 131° na VOZ VOR/DME. Straight ahead (303°); at 1700 FT AMSL turn left to PR807 (fly-by); turn left track 124° to PR808 (fly-by); continue track 131° to VOZ VOR/DME . | | | Použitelné pouze pro vrtulová letadla v době / only for propeller driven aircraft between 0500-2100 (0400-2000) UTC |
| VENOX 2N VENOX TWO NOVEMBER DEPARTURE | Stoupat ve směru vzletu (303°); v 1700 FT AMSL točit doprava na PR818 (fly-by); pokračovat tratí 350° na VENOX. Straight ahead (303°); at 1700 FT AMSL turn right to PR818 (fly-by); continue track 350° to VENOX. | | | Použitelné pouze pro vrtulová letadla v době / only for propeller driven aircraft between 0500-2100 (0400-2000) UTC |
| ARTUP 2N ARTUP TWO NOVEMBER DEPARTURE | Stoupat ve směru vzletu (303°); v 1700 FT AMSL točit doprava na PR818 (fly-by); točit doprava tratí 076° na PR819 (fly-by); točit doleva tratí 029° na ARTUP. Straight ahead (303°); at 1700 FT AMSL turn right to PR818 (fly-by); turn right track 076° to PR819 (fly-by); turn left track 029° to ARTUP. | | | Použitelné pouze pro vrtulová letadla v době / only for propeller driven aircraft between 0500-2100 (0400-2000) UTC |

(RNAV SID) RWY 06

DUE TO NOISE ABATEMENT MNM ASC FROM RWY 06 5% up to 3200 ft

| Označení Designation | Trať Track | Po vzletu/After take off | | Poznámky Remarks | |
|---|---|--------------------------|---|--|---|
| | | Stoupat do Climb to | Spojení Communication | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | |
| BALTU 5E BALTU FIVE ECHO DEPARTURE | Stoupat ve směru vzletu (061°) na PR631 (fly-by); točit doleva tratí 323° na PR632 (fly-by); točit doleva tratí 241° na PR621 (fly-by); pokračovat tratí 241° na ESINU (fly-by); pokračovat tratí 236° na BALTU. Straight ahead (061°) to PR631 (fly-by); turn left track 323° to PR632 (fly-by); turn left track 241° to PR621 (fly-by); continue on track 241° to ESINU (fly-by); continue track 236° to BALTU. | 5000 ft AMSL | PRAHA RADAR 120,530 (8,33 kHz Channel) | Letadla pokračující po BALTU směrem na VARIK, OKG nebo RAPET a stoupající do FL 280 nebo vyšší, musí nejpozději nad těmito body dosáhnout FL 280. Aircraft proceeding after BALTU to VARIK, OKG or RAPET and climbing to FL 280 or higher, must reach FL 280 by these points. | |
| DOBEN 5E DOBEN FIVE ECHO DEPARTURE | Stoupat ve směru vzletu (061°) na PR631 (fly-by); točit doleva tratí 323° na PR632 (fly-by); točit doleva tratí 241° na PR621 (fly-by); pokračovat tratí 241° na ESINU (fly-by); točit doleva tratí 187° na DOBEN. Straight ahead (061°) to PR631 (fly-by); turn left track 323° to PR632 (fly-by); turn left track 241° to PR621 (fly-by); continue on track 241° to ESINU (fly-by); turn left track 187° to DOBEN. | | | | |
| VENOX 3E VENOX THREE ECHO DEPARTURE | Stoupat ve směru vzletu (061°) na PR631 (fly-by); točit doleva tratí 323° na PR632 (fly-by); pokračovat tratí 323° na VENOX. Straight ahead (061°) to PR631 (fly-by); turn left track 323° to PR632 (fly-by); continue on track 323° to VENOX. | | | | |
| ARTUP 3E ARTUP THREE ECHO DEPARTURE | Stoupat ve směru vzletu (061°) na PR637 (fly-by); točit doleva tratí 008° na ARTUP. Straight ahead (061°) to PR637 (fly-by); turn left track 008° to ARTUP. | | | | |
| VOZ 2E VOZICE TWO ECHO DEPARTURE | Stoupat ve směru vzletu (061°) na PR633 (fly-by); točit doprava tratí 169° na PR635 (fly-by); pokračovat tratí 159° na VOZ VOR/DME. Straight ahead (061°) to PR633 (fly-by); turn right track 169° to PR635 (fly-by); continue track 159° to VOZ VOR/DME. | | | | |
| VOZ 2D VOZICE TWO DELTA DEPARTURE | Stoupat ve směru vzletu (061°) na PR625 (fly-by); točit doprava tratí 169° na PR626 (fly-by); pokračovat tratí 159° na PR627 (fly-by); točit doleva tratí 119° na VOZ VOR/DME. Straight ahead (061°) to PR625 (fly-by); turn right track 169° to PR626 (fly-by); continue track 159° to PR627 (fly-by); turn left track 119° to VOZ VOR/DME. | | | | Použitelné pouze pro vrtulová letadla. / Only for propeller driven aircraft. |

(RNAV SID) RWY 06

DUE TO NOISE ABATEMENT MNM ASC FROM RWY 06 5% up to 3200 ft

| Označení Designation | Trať Track | Po vzletu/After take off | | Poznámky Remarks |
|---|---|--------------------------|---|--|
| | | Stoupat do Climb to | Spojení Communication | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| BALTU 4D BALTU FOUR DELTA DEPARTURE | Stoupat ve směru vzletu (061°) na PR617 (fly-over); točit doleva (direct to fix) na PR618 (fly-by); točit doleva tratí 323° na PR621 (fly-by); točit doleva tratí 241° na ESINU (fly-by); pokračovat tratí 236° na BALTU. Straight ahead (061°) to PR617 (fly-over); turn left (direct to fix) to PR618 (fly-by); turn left track 323° to PR621 (fly-by); turn left track 241° to ESINU (fly-by); continue track 236° to BALTU. | 5000 ft AMSL | PRAHA RADAR 120,530 (8,33 kHz Channel) | Použitelné pouze pro vrtulová letadla. / Only for propeller driven aircraft. Bod PR617 přeletět v 1700 ft AMSL nebo výše. Pass PR617 at or above 1700 ft AMSL. Letadla pokračující po BALTU směrem na VARIK, OKG nebo RAPET a stoupající do FL 280 nebo vyšší, musí nejpozději nad těmito body dosáhnout FL 280. Aircraft proceeding after BALTU to VARIK, OKG or RAPET and climbing to FL 280 or higher, must reach FL 280 by these points. |
| DOBEN 4D DOBEN FOUR DELTA DEPARTURE | Stoupat ve směru vzletu (061°) na PR617 (fly-over); točit doleva (direct to fix) na PR618 (fly-by); točit doleva tratí 323° na PR621 (fly-by); točit doleva tratí 241° na ESINU (fly-by); točit doleva tratí 187° na DOBEN. Straight ahead (061°) to PR617 (fly-over); turn left (direct to fix) to PR618 (fly-by); turn left track 323° to PR621 (fly-by); turn left track 241° to ESINU (fly-by); turn left track 187° to DOBEN. | | | Použitelné pouze pro vrtulová letadla. / Only for propeller driven aircraft. Bod PR617 přeletět v 1700 ft AMSL nebo výše. Pass PR617 at or above 1700 ft AMSL. |
| VENOX 5D VENOX FIVE DELTA DEPARTURE | Stoupat ve směru vzletu (061°) na PR617 (fly-over); točit doleva (direct to fix) na PR618 (fly-by); točit doleva tratí 323° na PR621 (fly-by); pokračovat tratí 323° na PR622 (fly-by); točit doprava tratí 005° na VENOX. Straight ahead (061°) to PR617 (fly-over); turn left (direct to fix) na PR618 (fly-by); turn left track 323° to PR621 (fly-by); continue on track 323° to PR622 (fly-by); turn right track 005° to VENOX. | | | Použitelné pouze pro vrtulová letadla. / Only for propeller driven aircraft. Bod PR617 přeletět v 1700 ft AMSL nebo výše. Pass PR617 at or above 1700 ft AMSL. |

(RNAV SID) RWY 12

DUE TO NOISE ABATEMENT MNM ASC FROM RWY 12 8% up to 3200 ft

| Označení Designation | Trať Track | Po vzletu/After take off | | Poznámky Remarks |
|--|--|--------------------------|---|---|
| | | Stoupat do Climb to | Spojení Communication | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| BALTU 3H BALTU THREE HOTEL DEPARTURE | Stoupat ve směru vzletu (123°) na PR626 (fly-by); točit doleva tratí 033° na PR856 (fly-by); točit doleva tratí 332° na UTORO (fly-by); pokračovat tratí 332° na PR858 (fly-by); točit doleva tratí 255° na ESINU (fly-by); točit doleva tratí 236° na BALTU. Straight ahead (123°) to PR626 (fly-by); turn left track 033° to PR856 (fly-by); turn left track 332° to UTORO (fly-by); continue track 332° to PR858 (fly-by); turn left track 255° to ESINU (fly-by) turn left track 236° to BALTU. | 5000 ft AMSL | PRAHA RADAR 120,530 (8,33 kHz Channel) | Na UTORO očekávejte FL 140 nebo vyšší. Letadla pokračující po BALTU směrem na VARIK, OKG nebo RAPET a stoupající do FL 280 nebo vyšší, musí nejpozději nad těmito body dosáhnout FL 280. UTORO expect at FL 140 or above. Aircraft proceeding after BALTU to VARIK, OKG or RAPET and climbing to FL 280 or higher, must reach FL 280 by these points. |
| DOBEN 3H DOBEN THREE HOTEL DEPARTURE | Stoupat ve směru vzletu (123°) na PR626 (fly-by); točit doleva tratí 033° na PR856 (fly-by); točit doleva tratí 332° na UTORO (fly-by); pokračovat tratí 332° na PR858 (fly-by); točit doleva tratí 255° na ESINU (fly-by); točit doleva tratí 187° na DOBEN. Straight ahead (123°) to PR626 (fly-by); turn left track 033° to PR856 (fly-by); turn left track 332° to UTORO (fly-by); continue track 332° to PR858 (fly-by) turn left track 255° to ESINU (fly-by); turn left track 187° to DOBEN. | | | Na UTORO očekávejte FL 140 nebo vyšší. UTORO expect at FL 140 or above. |
| VENOX 2H VENOX TWO HOTEL DEPARTURE | Stoupat ve směru vzletu (123°) na PR626 (fly-by); točit doleva tratí 033° na PR856 (fly-by); točit doleva tratí 332° na UTORO (fly-by); pokračovat tratí 332° na PR858 (fly-by) točit doleva tratí 309° na VENOX. Straight ahead (123°) to PR626 (fly-by); turn left track 033° to PR856 (fly-by); turn left track 332° to UTORO (fly-by); continue track 332° to PR858 (fly-by); turn left track 309° to VENOX. | | | Na UTORO očekávejte FL 140 nebo vyšší. UTORO expect at FL 140 or above. |
| ARTUP 2H ARTUP TWO HOTEL DEPARTURE | Stoupat ve směru vzletu (123°) na PR860 (fly-by); točit doleva tratí 033° na PR861 (fly-by); točit doleva tratí 003° na ARTUP. Straight ahead (123°) to PR860 (fly-by); turn left track 033° to PR861 (fly-by); turn left track 003° to ARTUP. | | | |
| VOZ 3H VOZICE THREE HOTEL DEPARTURE | Stoupat ve směru vzletu (123°) na PR626 (fly-by); točit doprava tratí 148° na PR412 (fly-by); pokračujte tratí 148° na VOZ VOR/DME. Straight ahead (123°) to PR626 (fly-by); turn right track 148° to PR412 (fly-by); continue on track 148° to VOZ VOR/DME. | | | |

(RNAV SID) RWY 12

DUE TO NOISE ABATEMENT MNM ASC FROM RWY 12 8% up to 3200 ft

| Označení Designation | Trať Track | Po vzletu/After take off | | Poznámky Remarks |
|--|--|--------------------------|---|---|
| | | Stoupat do Climb to | Spojení Communication | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| VOZ 3G VOZICE THREE GOLF DEPARTURE | Stoupat ve směru vzletu (123°); v 1700 FT AMSL točit doprava na PR411 (fly-by); točit doleva tratí 146° na PR404 (fly-by); točit doleva tratí 119° na PR627 (fly-by); pokračujte tratí 119° na VOZ VOR/DME. Straight ahead (123°); at 1700 FT AMSL turn right to PR411 (fly-by); turn left track 146° to PR404 (fly-by); turn left track 119° to PR627 (fly-by); continue on track 119° to VOZ VOR/DME. | 5000 ft AMSL | PRAHA RADAR 120,530 (8,33 kHz Channel) | Pouze pro vrtulová letadla v době / only for propeller driven aircraft between 0500-2100 (0400-2000) UTC |
| DOBEN 2G DOBEN TWO GOLF DEPARTURE | Stoupat ve směru vzletu (123°); v 1700 FT AMSL točit doprava na PR854 (fly-by); pokračovat tratí 250° na PR855 (fly-by); pokračovat tratí 234° na DOBEN. Straight ahead (123°); at 1700 FT AMSL turn right to PR854 (fly-by); continue track 250° to PR855 (fly-by); continue track 234° to DOBEN. | | | Pouze pro vrtulová letadla v době / only for propeller driven aircraft between 0500-2100 (0400-2000) UTC |
| VOZ 2Q VOZICE TWO QUEBEC DEPARTURE | Stoupat ve směru vzletu (123°); v 1700 ft AMSL točit doprava na PR411 (fly-by); točit doleva tratí 128° na PR412 (fly-by); točit doprava tratí 148° na VOZ VOR/DME. Straight ahead (123°); at 1700 ft AMSL turn right to PR411 (fly-by); turn left track 128° to PR412 (fly-by); turn right track 148° to VOZ VOR/DME. | | | Pouze vrtulová letadla v době mezi 0500-2100 (0400-2000) UTC, je-li v používání RWY 24 Only for propeller driven aircraft between 0500-2100 (0400-2000) UTC, when RWY 24 is in use. |
| VOZ 2K VOZICE TWO KILO DEPARTURE | Stoupat ve směru vzletu (123°) na PR626 (fly-by); točit doprava tratí 159° na PR627 (fly-by) točit doleva tratí 119° na VOZ VOR/DME. Straight ahead (123°) to PR626 (fly-by); turn right track 159° to PR627 (fly-by); turn left track 119° to VOZ VOR/DME. | | | Pouze vrtulová letadla v době mezi 0500-2100 (0400-2000) UTC, je-li v používání RWY 06 Only for propeller driven aircraft between 0500-2100 (0400-2000) UTC, when RWY 06 is in use. |

2.22.9 VŠESMĚROVÉ ODLETY

2.22.9 OMNIDIRECTIONAL DEPARTURES

| RWY | Textový popis / Textual description | Poznámky / Remarks |
|--------------------------|---|---|
| 1 | 2 | 3 |
| 24 / 30 / 06 / 12 | Stoupat ve směru vzletu, minimální výška zatáčky 1700 ft AMSL. Climb straight ahead, minimum turn altitude 1700 ft AMSL. | 1) Minimální gradient stoupání 5% do 3200 ft AMSL. Minimum climb gradient 5% up to 3200 ft AMSL. 2) Po vzletu stoupat tak rychle, jak je to možné alespoň do 2800 ft AMSL. After take off climb as rapidly as practicable to at least 2800 ft AMSL. 3) Technika vzletu s redukováním tahem není doporučena. Reduce thrust take-off technique not recommended |

2.22.10 RNAV STANDARDNÍ PŘÍSTROJOVÉ
PŘÍLETOVÉ TRATĚ (STAR)2.22.10 RNAV STANDARD INSTRUMENT ARRIVAL
ROUTES (STAR)

(RNAV 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 |
| LOMKI 6S LOMKI SIX SIERRA ARRIVAL | | | | |
| LOMKI | | | | |
| PR511 | 090° | 9,4 | 5000 | Pokud neobdržíte jiné instrukce po ERASU pokračujte kurzem 061° pro radarové vektorování. Unless otherwise instructed, after ERASU continue on heading 061°, radar vectoring will be provided. |
| PR512 | 049° | 17,5 | 5000 | |
| PR513 | 061° | 14,9 | 4000 | |
| PR518 | 061° | 5,0 | 4000 | |
| ERASU | 061° | 7,3 | 4000 | |
| | | | | |
| | | | | |
| GOSEK 3S GOSEK THREE SIERRA ARRIVAL | | | | |
| GOSEK | | | | Pokud neobdržíte jiné instrukce po RATEV pokračujte kurzem 061° pro radarové vektorování. Unless otherwise instructed, after RATEV continue on heading 061°, radar vectoring will be provided. |
| PR521 | 009° | 24,2 | 5000 | |
| PR523 | 061° | 5,7 | 4000 | |
| RATEV | 061° | 9,5 | 4000 | |
| | | | | |
| GOLOP 2S GOLOP TWO SIERRA ARRIVAL | | | | |
| GOLOP | | | | Pokud neobdržíte jiné instrukce po ERASU pokračujte kurzem 061° pro radarové vektorování. Unless otherwise instructed, after ERASU continue on heading 061°, radar vectoring will be provided. |
| PR516 | 171° | 12,7 | 5000 | |
| PR517 | 241° | 11,7 | 4000 | |
| PR518 | 151° | 5,0 | 4000 | |
| ERASU | 061° | 7,3 | 4000 | |
| | | | | |
| VLM 2S VLASIM TWO SIERRA ARRIVAL | | | | |
| VLM VOR/DME | | | | Pokud neobdržíte jiné instrukce po RATEV pokračujte kurzem 061° pro radarové vektorování. Unless otherwise instructed, after RATEV continue on heading 061°, radar vectoring will be provided. |
| PR522 | 303° | 11,0 | 5000 | |
| PR523 | 303° | 23,3 | 4000 | |
| RATEV | 061° | 9,5 | 4000 | |
| | | | | |

(RNAV STAR) RWY 30

| Význačné body Significant points | MAG trať/track | Vzdálenost/Distance NM | MNM IFR výška/altitude ft | Poznámky Remarks |
|--|-------------------|---------------------------|------------------------------|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| LOMKI 7R LOMKI SEVEN ROMEO ARRIVAL | | | | |
| LOMKI | | | | Pokud neobdržíte jiné instrukce po ARVEG pokračujte kurzem 123° pro radarové vektorování. Unless otherwise instructed, after ARVEG continue on heading 123°, radar vectoring will be provided. |
| PR511 | 090° | 9,4 | 5000 | |
| PR512 | 049° | 17,5 | 5000 | |
| PR914 | 077° | 21,8 | 5000 | |
| PR915 | 123° | 8,5 | 5000 | |
| ARVEG | 123° | 5,5 | 5000 | |
| GOLOP 3R GOLOP THREE ROMEO ARRIVAL | | | | |
| GOLOP | | | | Pokud neobdržíte jiné instrukce po ARVEG pokračujte kurzem 123° pro radarové vektorování. Unless otherwise instructed, after ARVEG continue on heading 123°, radar vectoring will be provided. |
| BAGRU | 210° | 11,1 | 5000 | |
| PR914 | 169° | 17,8 | 5000 | |
| PR915 | 123° | 8,5 | 5000 | |
| ARVEG | 123° | 5,5 | 5000 | |
| GOSEK 4R GOSEK FOUR ROMEO ARRIVAL | | | | |
| GOSEK | | | | |
| PR901 | 010° | 15,1 | 5000 | |
| PR902 | 060° | 9,1 | 5000 | |
| PR913 | 123° | 6,3 | 5000 | |
| PR903 | 123° | 13,6 | 5000 | |
| PR904 | 034° | 5,0 | 5000 | |
| KENOK | 303° | 5,9 | 5000 | |
| VLM 3R VLASIM THREE ROMEO ARRIVAL | | | | |
| VLM VOR/DME | | | | |
| PR904 | 303° | 9,2 | 5000 | |
| KENOK | 303° | 5,9 | 5000 | |

(RNAV STAR) RWY 06

| Význačné body Significant points | MAG trať/track | Vzdálenos/Distance NM | MNM IFR výška/altitude ft | Poznámky Remarks |
|--|-------------------|--------------------------|------------------------------|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| LOMKI 6T LOMKI SIX TANGO ARRIVAL | | | | |
| LOMKI | 090° | 12,4 | 5000 | |
| PR707 | 061° | 7,1 | 5000 | |
| BAROX | | | | |
| GOSEK 3T GOSEK THREE TANGO ARRIVAL | | | | |
| GOSEK | 037° | 18,0 | 5000 | Pokud neobdržíte jiné instrukce po AKEVA pokračujte kurzem 241° pro radarové vektorování. Unless otherwise instructed, after AKEVA continue on heading 241°, radar vectoring will be provided. |
| PR718 | 339° | 6,9 | 4000 | |
| PR719 | 304° | 5,7 | 4000 | |
| PR521 | 241° | 8,0 | 4000 | |
| AKEVA | | | | |
| VLM 3T VLASIM THREE TANGO ARRIVAL | | | | |
| VLM VOR/DME | | | | |
| PR721 | 303° | 5,6 | 5000 | Pokud neobdržíte jiné instrukce po AKEVA pokračujte kurzem 241° pro radarové vektorování. Unless otherwise instructed, after AKEVA continue on heading 241°, radar vectoring will be provided. |
| PR722 | 334° | 6,5 | 5000 | |
| PR723 | 334° | 13,5 | 5000 | |
| PR523 | 262° | 15,4 | 4000 | |
| PR521 | 241° | 5,7 | 4000 | |
| AKEVA | 241° | 8,0 | 4000 | |
| GOLOP 2T GOLOP TWO TANGO ARRIVAL | | | | |
| GOLOP | | | | |
| PR711 | 152° | 13,2 | 5000 | Pokud neobdržíte jiné instrukce po KUVIX pokračujte kurzem 241° pro radarové vektorování. Unless otherwise instructed, after KUVIX continue on heading 241°, radar vectoring will be provided. |
| PR712 | 212° | 7,6 | 5000 | |
| PR513 | 241° | 14,3 | 4000 | |
| KUVIX | 241° | 10,9 | 4000 | |

(RNAV STAR) RWY 12

| Význačné body Significant points | MAG trať/track | Vzdálenos/Distance NM | MNM IFR výška/altitude ft | Poznámky Remarks |
|--|-------------------|--------------------------|------------------------------|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| LOMKI 5P LOMKI FIVE PAPA ARRIVAL | | | | Pokud neobdržíte jiné instrukce po SOMIS pokračujte kurzem 303° pro radarové vektorování. Unless otherwise instructed, after SOMIS continue on heading 303°, radar vectoring will be provided. |
| LOMKI | 090° | 12,4 | 5000 | |
| PR707 | 054° | 11,5 | 5000 | |
| PR956 | 054° | 11,0 | 4000 | |
| PR954 | 303° | 4,5 | 4000 | |
| SOMIS | | | | |
| GOSEK 4P GOSEK FOUR PAPA ARRIVAL | | | | Pokud neobdržíte jiné instrukce po SOMIS pokračujte kurzem 303° pro radarové vektorování. Unless otherwise instructed, after SOMIS continue on heading 303°, radar vectoring will be provided. |
| GOSEK | 016° | 23,0 | 5000 | |
| PR953 | 303° | 12,0 | 4000 | |
| PR954 | 303° | 4,5 | 4000 | |
| SOMIS | | | | |
| VLM 3P VLASIM THREE PAPA ARRIVAL | | | | Pokud neobdržíte jiné instrukce po EVEMI pokračujte kurzem 303° pro radarové vektorování. Unless otherwise instructed, after EVEMI continue on heading 303°, radar vectoring will be provided. |
| VLM VOR/DME | 316° | 11,3 | 5000 | |
| PR950 | 316° | 13,2 | 5000 | |
| PR951 | 303° | 9,8 | 4000 | |
| PR952 | 303° | 9,5 | 4000 | |
| PR958 | 303° | 7,0 | 4000 | |
| EVEMI | | | | |
| GOLOP 2P GOLOP TWO PAPA ARRIVAL | | | | Pokud neobdržíte jiné instrukce po EVEMI pokračujte kurzem 303° pro radarové vektorování. Unless otherwise instructed, after EVEMI continue on heading 303°, radar vectoring will be provided. |
| GOLOP | 185° | 13,0 | 5000 | |
| PR957 | 213° | 12,3 | 4000 | |
| PR958 | 303° | 7,0 | 4000 | |
| EVEMI | | | | |

LKPR AD 2.23 DOPLŇUJÍCÍ INFORMACE

LKPR 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 Určení tahů, představujících ohrožení letového provozu:

2.23.1.1 Determination of migrations with potential hazard to air traffic:

- a) Jarní tahy ptactva probíhají od poloviny února do začátku května.
- b) Podzimní tahy probíhají od konce srpna do konce listopadu.

- a) Spring migration period of birds is from the middle of February until the beginning of May.
- b) Autumn migration period is from the end of August until the end of November.

2.23.1.2 Místa největšího ohrožení způsobená přelety ptáků jsou vyznačena v mapě LKPR AD 2-41 - OBLASTI VÝSKYTU PTACTVA.

2.23.1.2 Localities with the greatest hazard from the bird movements are indicated in chart LKPR AD 2-41 - BIRD HAZARD CONCENTRATION AREAS.

2.23.2 POSTUPY PRO PROVÁDĚNÍ LETŮ NAD PRAHOU

2.23.2 PROCEDURES FOR EXECUTING OF FLIGHTS OVER PRAHA

2.23.2.1 Tento článek stanovuje podmínky pro provádění letů nad městem Praha za účelem snížení zatížení životního prostředí leteckým hlukem, emisemi a vibracemi a minimalizace rizika možných škod způsobených důsledky vysazení pohonné jednotky.

2.23.2.1 This article determines conditions for execution of flights over the city in order to reduce an impact of aircraft noise, emissions and vibrations on the environment and to minimise possible damage caused by engine failure.

2.23.2.2 Veškeré lety smějí být prováděny pouze v souladu s implementovanou třídou vzdušného prostoru CTR Ruzyně, TMA Praha, MCTR Kbely a MTMA Kbely a příslušnými ustanoveními předpisu L 2 Pravidla létání, zejména 3.1.1, 3.1.2 a 4.6 a), přičemž vodní plochy, hřiště, parky a dopravní komunikace se nepovažují za nouzové plochy.

2.23.2.2 All flights shall be carried out only in accordance with the established class of the airspace of CTR Ruzyně, TMA Praha, MCTR Kbely and MTMA Kbely and appropriate paragraphs of regulation L 2 Rules of the air, primarily 3.1.1, 3.1.2 and 4.6 a). Water, playgrounds, parks and roads are not considered as areas for emergency landing.

2.23.2.3 Navíc byl zřízen prostor s omezeným režimem vstupu LK R9, konstruovaný tak, aby v případě vysazení pohonné jednotky u letu prováděného v/nad jeho horní hranicí bylo možné bezpečně dosáhnout plochy mimo hustě zastavěná obydlí.

2.23.2.3 In addition, a restricted area LK R9 has been established, designed in such a way that in case of an engine failure during flights at/above its upper level, an area outside densely populated places could be safely reached.

LKPR AD 2.24 MAPY VZTAHUJÍCÍ SE K LETIŠTI

LKPR AD 2.24 CHARTS RELATED TO THE
AERODROME

| Strana / Page | Název mapy / Chart name |
|----------------------------|--|
| LKPR AD 2-19-1 | Letištní mapa - ICAO Aerodrome chart - ICAO |
| LKPR AD 2-19-2 | Letištní mapa - ICAO Aerodrome chart - ICAO |
| LKPR AD 2-20-1 | Trasy poježdění pro A340-600, A380, AN124, B747-8, B777-300/300ER, C5 Taxi Routes for A340-600, A380, AN124, B747-8, B777-300/300ER, C5 |
| LKPR AD 2-21-1 | Mapa pro stání/zajíždění letadla - ICAO Aircraft Parking/Docking Chart ICAO |
| LKPR AD 2-21-5 | Mapa pro stání a poježdění letadel na APN Jih Parking Stands and Taxiing on Apron South |
| LKPR AD 2-21-7 | Mapa pro stání a poježdění letadel na APN Východ Parking Stands and Taxiing on Apron East |
| LKPR AD 2-21-9 | Mapa pro stání a poježdění letadel na APN Bell Helicopter Parking Stands and Taxiing on Apron of Bell Helicopter |
| LKPR AD 2-25 | Letištní překážková mapa - ICAO Typ A Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A |
| LKPR AD 2-27-1 | Terénní mapa pro přesné přiblížení -ICAO RWY 24 Precision Approach Terrain Chart - ICAO RWY 24 |
| LKPR AD 2-27-3 | Terénní mapa pro přesné přiblížení -ICAO RWY 30 Precision Approach Terrain Chart - ICAO RWY 30 |
| AD 2-LKPR-RNAV SID RWY 24 | Mapa RNAV standardních přístrojových odletů - ICAO (RNAV SID) RWY 24 RNAV Standard Departure Chart - Instrument - ICAO (RNAV SID) RWY 24 |
| AD 2-LKPR-RNAV SID RWY 30 | Mapa RNAV standardních přístrojových odletů - ICAO (RNAV SID) RWY 30 RNAV Standard Departure Chart - Instrument - ICAO (RNAV SID) RWY 30 |
| AD 2-LKPR-RNAV SID RWY 06 | Mapa RNAV standardních přístrojových odletů - ICAO (RNAV SID) RWY 06 RNAV Standard Departure Chart - Instrument - ICAO (RNAV SID) RWY 06 |
| AD 2-LKPR-RNAV SID RWY 12 | Mapa RNAV standardních přístrojových odletů - ICAO (RNAV SID) RWY 12 RNAV Standard Departure Chart - Instrument - ICAO (RNAV SID) RWY 12 |
| LKPR AD 2-31 | Mapa všesměrových a vizuálních odletů Omnidirectional and visual departures chart |
| AD 2-LKPR-RNAV STAR RWY 24 | Mapa RNAV standardních přístrojových příletů - ICAO (RNAV STAR) RWY 24 RNAV Standard Arrival Chart - Instrument - ICAO (RNAV STAR) RWY 24 |
| AD 2-LKPR-RNAV STAR RWY 30 | Mapa RNAV standardních přístrojových příletů - ICAO (RNAV STAR) RWY 30 RNAV Standard Arrival Chart - Instrument - ICAO (RNAV STAR) RWY 30 |
| AD 2-LKPR-RNAV STAR RWY 06 | Mapa RNAV standardních přístrojových příletů - ICAO (RNAV STAR) RWY 06 RNAV Standard Arrival Chart - Instrument - ICAO (RNAV STAR) RWY 06 |
| AD 2-LKPR-RNAV STAR RWY 12 | Mapa RNAV standardních přístrojových příletů - ICAO (RNAV STAR) RWY 12 RNAV Standard Arrival Chart - Instrument - ICAO (RNAV STAR) RWY 12 |
| LKPR AD 2-37-1 | Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO ILS RWY 24 Instrument Approach Chart - ICAO ILS RWY 24 |
| LKPR AD 2-37-3 | Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO RNAV (GNSS) RWY 24 Instrument Approach Chart - ICAO RNAV (GNSS) RWY 24 |
| LKPR AD 2-37-4 | Seznam traťových bodů Way point list |
| LKPR AD 2-37-5 | Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO NDB RWY 24 Instrument Approach Chart - ICAO NDB RWY 24 |
| LKPR AD 2-37-7 | Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO ILS RWY 30 Instrument Approach Chart - ICAO ILS RWY 30 |
| LKPR AD 2-37-9 | Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO RNAV (GNSS) RWY 30 Instrument Approach Chart - ICAO RNAV (GNSS) RWY 30 |

| Strana / Page | Název mapy / Chart name |
|-----------------|--|
| LKPR AD 2-37-10 | Seznam tražových bodů Way point list |
| LKPR AD 2-37-11 | Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO VOR RWY 30 Instrument Approach Chart - ICAO VOR RWY 30 |
| LKPR AD 2-37-15 | Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO ILS RWY 06 Instrument Approach Chart - ICAO ILS RWY 06 |
| LKPR AD 2-37-17 | Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO RNAV (GNSS) RWY 06 Instrument Approach Chart - ICAO RNAV (GNSS) RWY 06 |
| LKPR AD 2-37-18 | Seznam tražových bodů Way point list |
| LKPR AD 2-37-19 | Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO NDB RWY 06 Instrument Approach Chart - ICAO NDB RWY 06 |
| LKPR AD 2-37-21 | Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO ILS RWY 12 Instrument Approach Chart - ICAO ILS RWY 12 |
| LKPR AD 2-37-23 | Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO RNAV (GNSS) RWY 12 Instrument Approach Chart - ICAO RNAV (GNSS) RWY 12 |
| LKPR AD 2-37-24 | Seznam tražových bodů Way point list |
| LKPR AD 2-37-25 | Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO VOR RWY 12 Instrument Approach Chart - ICAO VOR RWY 12 |
| AD 2-LKPR-VFRC | Mapa příletů a odletů za VFR VFR Arrivals and Departures Chart |
| AD 2-LKPR-CAC | Mapa pro přiblížení okruhem Circling Approach Chart |
| LKPR AD 2-41 | Oblasti s nebezpečnou koncentrací ptactva Bird Hazard Concentration Areas |
| LKPR AD 2-43 | Mapa minimálních nadmořských výšek pro radarové vektorování v prostoru CTR Ruzyně a TMA Praha Minimum Radar Vectoring Altitude Chart within CTR Ruzyně and TMA Praha. |
| LKPR AD 2-45 | Mapa provozních postupů ke snížení hluku letadel Noise abatement procedures chart |