

## LKTB AD 2.20 PRAVIDLA PRO MÍSTNÍ PROVOZ

## 2.20.1 ODBAVENÍ LETŮ

2.20.1.1 Kompletní odbavení letů zajišťuje LETIŠTĚ BRNO a.s.

2.20.1.2 Odbavení letů z/do destinací mimo Schengenský prostor.

Přílety i odlety z/do destinací mimo schengenský prostor jsou odbavovány pouze na odbavovacích plochách STŘED, ZÁPAD, VÝCHOD.

## 2.20.2 KOORDINACE LETIŠTĚ

Rezervováno

## 2.20.2.1 Koordinace výcvikových letů

2.20.2.1.1 Lety mezi východem a západem slunce (denní):

Bezprostředně před zahájením výcviku (před vstupem do CTR) oznámí provozovatel letadla provozovateli letiště zahájení výcviku (FREQ 131,800 MHz, volací znak BRNO HANDLING, ☎ +420 545 521 311)

2.20.2.1.2 Lety mezi západem a východem slunce (noční):

Písemnou žádost o povolení výcvikového letu je provozovatel povinen zaslat před zahájením výcvikového letu provozovateli letiště na jeden z těchto kontaktů:

☎ +420 545 216 346

✉ handling@airport-brno.cz

SITA: BRQCZ7X

V oznámení i žádosti budou uvedeny následující údaje:

- specifikace provozovatele pro účtování;
- imatrikulační značku, typ letadla, MTOW;
- zahájení a předpokládané ukončení činnosti;
- předpokládaná činnost.

Výcvikové lety mezi 2100 (2000) UTC a 0500 (0400) UTC nejsou povolovány.

2.20.2.1.3 Způsob placení poplatků:

- U nesmluvních zákazníků je vyžadováno placení v hotovosti nebo platební kartou po ukončení činnosti.
- Nesmluvní zákazníci mohou v případě požadavku na bezhotovostní platbu na základě faktury 2 hodiny předem odeslat závaznou objednávku výcvikového letu na kontakty uvedené v bodě 2.20.2.1.2.
- Závazná objednávka bude akceptována provozovatelem letiště na uvedenou zpětnou adresu.
- V případě neakceptace objednávky bude placení vyžadováno v hotovosti nebo platební kartou.

2.20.2.1.4 Ihned po ukončení výcviku oznámí provozovatel letadla provozovateli letiště ukončení výcviku (FREQ 131,800 MHz, volací znak BRNO HANDLING, ☎ +420 545 521 310, ústně v handlingové kanceláři).

## 2.20.3 POJÍŽDĚNÍ A PARKOVÁNÍ LETADEL

2.20.3.1 Pohyby a rozmístování letadel na parkovací místa na odbavovacích plochách řídí řídicí odbavovací plochy.

## LKTB AD 2.20 LOCAL TRAFFIC REGULATIONS

## 2.20.1 HANDLING OF FLIGHTS

2.20.1.1 Complete handling of flights is provided by LETISTE BRNO a.s.

2.20.1.2 Handling of flights from/to destinations outside Schengen area.

Arrivals and departures from/to destinations outside Schengen area are handled only on aprons MIDDLE, WEST, EAST.

## 2.20.2 AIRPORT COORDINATION

Reserved

## 2.20.2.1 Co-ordination of training flights

2.20.2.1.1 Flights between sunrise and sunset (in the daytime):

Immediately before commencement of the training (prior entry into CTR) the aircraft operator announces the beginning of the training to the airport operator (FREQ 131,800 MHz, call sign BRNO HANDLING, ☎ +420 545 521 311).

2.20.2.1.2 Flights between sunset and sunrise (in the night time):

The aircraft operator shall send a written request for permission of a training flight to the airport operator to one of the following contacts:

☎ +420 545 216 346

✉ handling@airport-brno.cz

SITA: BRQCZ7X

The announcement as well as the request will include the following information:

- operator specification for billing purposes;
- aircraft registration mark, type, MTOW;
- commencement and estimated end of activity;
- planned activity.

Training flights between 2100 (2000) and 0500 (0400) UTC will not be cleared.

2.20.2.1.3 Payment of charges

- Out-of-contract customers are asked to pay in cash or by a payment card after the termination of activity.
- If out-of-contract customers wish to pay by invoice, they can send a binding order for a training flight to contacts listed in paragraph 2.20.2.1.2 two hours in advance.
- The acceptance of the order will be sent to the address given in the order.
- If the order is not accepted, payment with cash or by a payment card will be required.

2.20.2.1.4 The aircraft operator shall notify the airport operator about terminating the training (FREQ 131,800 MHz, call sign BRNO HANDLING, ☎ +420 545 521 310, or directly in the handling office).

## 2.20.3 AIRCRAFT TAXIING AND PARKING

2.20.3.1 Authorised signalmen control the movement and assign parking positions on aprons.

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

2.20.3.3 Pojiždění z odbavovacích ploch na RWY 08/26 je vedeno po betonových TWYs , RWY 09/27 a po travnaté TWY W. RWY 08/26 a část travnaté TWY W jsou umístěny v nouzovém pásu jižně od RWY 09/27.

2.20.3.4 V parkovacím areálu SEVER není poskytována služba řízení. TWY F je použitelná pouze pro letadla kódového písmene A.

2.20.3.5 Na odbavovacích plochách LKTB je zakázáno provádění motorových zkoušek. Motorové zkoušky je povoleno provádět pouze na místech určených provozovatelem letiště.

2.20.3.6 Pro zahájení pojiždění na odbavovacích plochách STŘED a ZÁPAD se z bezpečnostních důvodů musí používat pouze minimální výkon motorů.

2.20.3.7 Jestliže letadlo odbavované na odbavovacích plochách STŘED nebo ZÁPAD vyžaduje pro start motorů vzduchový startér (ASU) z důvodu nefunkčního záložního zdroje energie (APU), není povoleno na místě stání zvyšování volnoběžných otáček motoru. Z toho důvodu (pokud nelze jinak) po startu jednoho z motorů pomocí ASU je žádoucí výjezd letadla ze stání na přilehlou TWY A, otočení letadla do směru pojiždění a zastavení na TWY A, následně za asistence řídicího odbavovací plochy provést start dalšího motoru se zvýšeným režimem otáček již nastartovaného motoru. Postup startu motorů pomocí ASU musí být koordinován s handlingovým agentem, řídicím odbavovací plochy a před zahájením výjezdu (pojiždění) ze stání musí být navázáno spojení s TUŘANY GROUND (TUŘANY TWR).

2.20.3.8 TWY A mezi APN ZÁPAD a TWY C podél APN STŘED je použitelná pouze pro letadla kategorie A, B, C (do 36 m rozpětí). Pro letadla kategorie D je tato část TWY A použitelná pouze po schválení Řídicím odbavovací plochy a TWR a při průjezdu podél APN STŘED pod řízením Řídicího odbavovací plochy.

2.20.3.9 Stání pro letadla všeobecného letectví (STANDS GA) na odbavovací ploše ZÁPAD jsou použitelná pouze pro letadla kategorie A a B (do rozpětí 24 m).

2.20.3.10 Pojezdový pruh přes odbavovací plochu ZÁPAD mezi TWY A a stáním letadel všeobecného letectví je použitelný pouze pro letadla kategorie A a B (do rozpětí 24 m).

2.20.3.11 Vyčkávací místo RWY 08/26 na TWY W je totožné s vyčkávacím místem RWY 09/27

2.20.3.2 Taxi clearance issued by the GROUND unit or TWR does not exempt the pilot from his duty to follow the signalman instructions. If the pilot-in-command begins or continues taxiing without the guidance of the signalman, he or she is responsible for avoiding collision with other aircraft, vehicles, persons or objects on the apron.

2.20.3.3 Taxiing from aprons to RWY 08/26 is led along concrete TWYs, RWY 09/27 and grassy TWY W. RWY 08/26 and part of grassy TWY W are located in the emergency strip south of RWY 09/27.

2.20.3.4 ATC service is not provided at the parking area NORTH. TWY F is serviceable only for code letter A aircraft.

2.20.3.5 No engine test runs are allowed on aprons of the airport. Engine tests are allowed to be carried out only on places specified by AD operator.

2.20.3.6 For safety reasons only minimum engine power shall be used for commencement of taxiing on aprons MIDDLE and WEST.

2.20.3.7 If the aircraft being handled on aprons MIDDLE or WEST requires an air start unit (ASU) for start up of its engines due to unserviceability of auxiliary power unit (APU) it is not allowed to increase idle revolutions of the engine at the stand. For this reason (if not possible otherwise), after start up of one of the engines with assistance of ASU, the aircraft is desired to taxi from the stand to adjacent TWY A, turn into the direction of taxiing and to stop on TWY A, then with apron controller's assistance to carry out start up of the next engine with increased revolutions of the already started up engine. The procedure of engines start up with ASU shall be coordinated with handling agent, apron controller and communication with TURANY GROUND (TURANY TWR) shall be established prior to the beginning of taxiing.

2.20.3.8 TWY A between APN WEST and TWY C along APN MIDDLE is useable only for category A, B, C aircraft (up to a wingspan 36 m). This part of TWY A is useable for category D aircraft only after an approval of an authorized signalman and TWR and taxiing along APN MIDDLE shall be controlled by the authorized signalman.

2.20.3.9 Parking stands for aeroplanes of general aviation (STANDS GA) on apron WEST are available for aeroplanes of category A and B (wingspan up to 24 m) only.

2.20.3.10 TWY strip through apron WEST between TWY A and general aviation stands is available for aeroplanes of category A and B (wingspan up to 24 m) only.

2.20.3.11 Holding point RWY 08/26 on TWY W is also dedicated as a holding point for RWY 09/27.

## 2.20.4 PROVOZ KRITICKÝCH TYPŮ LETADEL

## 2.20.4 OPERATIONS OF CRITICAL AIRCRAFT TYPES

### 2.20.4.1 Kritické typy letadel

### 2.20.4.1 Critical aircraft types

Za níže uvedených podmínek je povolen provoz do velikosti typů Boeing 787-3, Boeing 787-8, Boeing 747-400, Airbus 330-200, Airbus 350-800, Antonov 124 Ruslan, MD 11, Lockheed C5 A/B.

Under conditions described below operation of aircraft up to size of Boeing 787-3, Boeing 787-8, Boeing 747-400, Airbus 330-200, Airbus 350-800, Antonov 124 Ruslan, MD 11, Lockheed C5 A/B is allowed.

### 2.20.4.2 Únosnost (PCN) RWY, TWY, APN

### 2.20.4.2 Strength (PCN) of RWY, TWY, APN

Překročení PCN RWY, TWY, APN povoluje provozovatel letiště na žádost provozovatele letadla.

Exceeding of strength of RWY, TWY, APN can be allowed by the aerodrome operator based on the aircraft operator request.

**2.20.4.3 RWY**

Šířka RWY je 60 m bez zřízených postranních pásů. Navazující plochy jsou nezpevněné s travnatým povrchem.

**2.20.4.4 TWY a postranní pásy**

Pro kritické typy letadel je použitelná TWY B a TWY A přilehlá k APN W. Šířka TWY B a TWY A přilehlé k APN W včetně zpevněného postranního pásu je 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.

**2.20.4.5 Trasa pojiždění pro kritické typy letadel**

Pro kritické typy letadel jsou použitelné plochy: RWY 09/27, TWY B, TWY A přilehlá k APN W a APN W, viz mapa LKTB AD 2-20.

**2.20.4.6 Vedení pojiždění, Marshalling**

Pojiždění je vedeno od RWY 09/27 po TWY B a po TWY A přilehlé k APN W. Od hranice křižovatky TWY B s TWY A je vedení pojiždění po alternativním osovém značení oranžové barvy. Pojiždění od TWY B po TWY A a parkování na APN W je řízeno pokyny Řídicího odbavovací plochy. Posádky kritických typů letadel jsou žádány, aby snížily standardní rychlosti pojiždění.

**2.20.4.7 Nadjíždění v obloucích**

Posádky letadel jsou žádány, aby v oblouku z/na RWY 09/27 na/z TWY B používaly techniku nadjíždění pro dodržení bezpečné vzdálenosti od okraje TWY. V oblouku z TWY B na TWY A zabezpečuje bezpečnou vzdálenost od okraje TWY alternativní osové značení oranžové barvy.

**2.20.4.8 Vyčkávací místo RWY**

Kritické typy letadel budou před vstupem na RWY vyčkávat přímo na místě stání na APN W. Povolení k pojiždění z místa stání na APN W bude vydáno současně s povolením ke vstupu na RWY.

**2.20.4.9 Odmrazování**

Odmrazování a protinámrazové ošetření letadla se provádí na APN W na místě parkování.

**2.20.4.10 Kategorie letiště pro účely záchranné a požární služby**

Provozovatel letiště na vyžádání poskytne vyšší kategorii letiště s možností navýšení až na kategorii 10.

**2.20.4.11 Indikace PAPI**

MEHT PAPI RWY 09 57 ft/17,5 m. MEHT PAPI RWY 27 45 ft/13,7 m.

**2.20.5 PLNĚNÍ PALIVA DO LETADLA S CESTUJÍCÍMI NA PALUBĚ**

2.20.5.1 Plnění paliva do letadel s cestujícími na palubě letadla (sedící, vystupující nebo nastupující) musí probíhat s požární asistencí. Velitel letadla je povinen informaci o přítomnosti cestujících na palubě letadla, v souvislosti s požární asistencí, sdělit svému handlingovému agentovi. Plnění paliva do letadla s cestujícími na palubě se dále řídí vnitřními předpisy poskytovatelů služeb.

**2.20.4.3 RWY**

RWY width is 60 m without paved RWY shoulders. The adjacent areas are unpaved with grass surface.

**2.20.4.4 TWY and TWY shoulders**

For critical types of aircraft TWY B and TWY A adjacent to APN W are useable. Width of TWY B and TWY A adjacent to APN W including paved TWY shoulders is 44 m. The adjacent areas are unpaved with grass surface. The crews of four-engines aircraft are obliged to use minimal thrust of outer engines and if possible to taxi with outer engines off.

**2.20.4.5 Taxi route for critical types of aircraft**

For critical types of aircraft useable areas are: RWY 09/27, TWY B, TWY A adjacent to APN W and APN W, see chart LKTB AD 2-20.

**2.20.4.6 Guidance of taxiing, Marshalling**

Taxiing guided from RWY 09/27 along TWY B and along TWY A adjacent to APN W. From the intersection of TWY B with TWY A taxiing is guided along alternative centre line marking of orange colour. Taxiing from TWY B along TWY A and parking on APN W is controlled by instruction of signalman. Crews of critical types of aircraft are required to reduce a standard speed of taxiing.

**2.20.4.7 Oversteering**

Crews of aircraft are requested to use oversteering technique in curve from/to RWY 09/27 to/from TWY B for keeping safe distance from TWY edge. In curve from TWY B to TWY A safe distance from TWY edge is ensured by alternative centre line marking of orange colour.

**2.20.4.8 Holding point of RWY**

Critical types of aircraft will be holding before entry to RWY directly on parking stand on APN W. The clearance for taxiing from parking stand on APN W will be issued together with a clearance for entry to RWY.

**2.20.4.9 De-icing**

De-icing and anti-icing treatment of aircraft is carried out on APN W on parking stand.

**2.20.4.10 Aerodrome category for purpose of rescue and firefighting services**

The aerodrome operator provides a higher category of the aerodrome on request with a possibility of increase up to category 10.

**2.20.4.11 PAPI indication**

MEHT PAPI RWY 09 57 ft/17,5 m. MEHT PAPI RWY 27 45 ft/13,7 m.

**2.20.5 FUELLING OF AIRCRAFT WITH THE PASSENGERS ON BOARD**

2.20.5.1 Fire assistance is required for fuelling of aircraft with passengers on board (sitting, alighting or boarding). The pilot-in-command is obliged to report information about the presence of passenger on board of the aircraft, in connection with the fire assistance, to his handling agent. Aircraft fuelling with the passengers on board further adheres to internal regulations of service providers.

**2.20.6 ODLET ZA VFR BEZ FPL**

2.20.6.1 Před odletem letadla za VFR bez letového plánu ve výškách do 1000 ft/300 m AGL je pilot povinen při žádosti o povolení k pojiždění předat rádiem pracovišti GROUND/TWR následující informace:

- identifikace letadla;
- typ letadla;
- výstupní bod z CTR;
- výšky letu.

**2.20.6 VFR DEPARTURES WITHOUT A FPL**

2.20.6.1 Prior to VFR departure without a FPL at heights up to 1000 ft/300 m AGL, the pilot when requesting the taxi clearance shall submit by a radio the following information to the GROUND/TWR unit:

- aircraft identification;
- aircraft type;
- CTR exit point;
- height of the flight.

**2.20.7 KOORDINACE MÍSTNÍ LETOVÉ ČINNOSTI SE STANOVIŠTĚM ATS****2.20.7.1 Místní letová činnost (MLČ)**

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

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

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

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

**2.20.7.2 Piloti a provozovatelé letadel**

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

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

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

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

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

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

- jeden let po letištním provozním okruhu, který začíná i končí na příslušném letišti,
- jedno letmé přistání a vzlet při traťovém letu, kdy letiště vzletu / nebo letiště určení se liší od příslušného letiště nebo

**2.20.7 COORDINATION OF LOCAL FLIGHT ACTIVITY WITH ATS UNIT****2.20.7.1 Local flight activity (LFA)**

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

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

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

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

**2.20.7.2 Pilots and aircraft operators**

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

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

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

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

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

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

- one aerodrome traffic circuit flight beginning and terminating at the appropriate airport,
- single touch and go at local airport from cross country flights where departure and/or arrival airport are different from the appropriate aerodrome or

- jedno přiblížení podle přístrojů, ukončené úplným přistáním nebo nízkým přiblížením (průletem), s pokračováním na jiné letiště.

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

### 2.20.7.3 Náhradní postupy

V případě výpadku nebo poruchy LARS se MLČ v TMA Brno / CTR Tuřany koordinuje se stanovištěm ATS na kmitočtu TWR, GND případně APP před spuštěním motorů nebo před vstupem do prostoru odpovědnosti daného ATS stanoviště.

- single instrument approach terminated with full stop landing or with low approach (pass) continuing to other destination than local airport.

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

### 2.20.7.3 Contingency procedures

In case of LARS outage or failure, LFA in TMA Brno / CTR Turany shall be coordinated with ATC unit on frequency of TWR, GND or APP before starting the engines or before entering the area of responsibility of appropriate ATS units.

## LKTB AD 2.21 POSTUPY PRO OMEZENÍ HLUKU

### 2.21.1 OMEZENÍ LETŮ

2.21.1.1 Vzlety a přistání letadel certifikovaných dle ICAO Annex 16/I, část II, Hlava 2 nebo letadel bez certifikace dle ICAO Annex 16/I, část II, Hlava 2 nejsou povoleny. V případě letů výjimečné povahy je možno využít postup dle AIP GEN 1.2.1.12. Vzlety a přistání výše uvedených letadel v době od 2100 (2000) do 0500 (0400) jsou zakázány bez výjimky.

### 2.21.2 VÝCVIKOVÉ LETY

2.21.2.1 Z důvodu snížení hlukové zátěže je žádoucí neprovádět přelety a lety po okruhu nad zastavěnými částmi obcí Tuřany, Holásky, Dvorská, Kobylnice, Šlapanice, Slatina, pokud není službou ATC stanoveno jinak (např. za účelem zajištění rozstupu, vyhnutí se oblačnosti apod.).

2.21.2.2 Výška letu po okruhu je 1800 ft AMSL a platí pro všechny letouny včetně sportovních létajících zařízení a motorizovaných kluzáků.

2.21.2.3 Akrobatické lety lze provádět pouze mimo zástavbu a dle instrukcí služby ATC.

## LKTB AD 2.22 LETOVÉ POSTUPY

### 2.22.1 VŠEOBECNĚ

2.22.1.1 Výška základny oblačnosti se udává vzhledem k nadmořské výšce THR RWY 27.

2.22.1.2 Travnatá dráha je označována podle směru pro přistání nebo vzletu jako:

- RWY 08 nebo
- RWY 26

2.22.1.3 RWY 08/26 je použitelná pouze ve dne pro:

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

2.22.1.4 Ve vysílání ATIS nebude použito RWY 08/26 jako dráhy v používání samostatně vysíláno. Piloti jsou žádáni, aby úmysl použít RWY 08/26 pro přistání ohlásili po navázání spojení s APP nebo TWR

## LKTB AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

### 2.21.1 FLIGHT RESTRICTIONS

2.21.1.1 Take-offs and landings of 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, Chapter 2 are not permitted. In exceptional cases it is possible to use the procedure in accordance with AIP GEN 1.2.1.12. Take-offs and landing of the above mentioned aircraft from 2100 (2000) to 0500 (0400) are prohibited without exemption.

### 2.21.2 TRAINING FLIGHTS

2.21.2.1 For reason of noise abatement flights, including flights along traffic circuit, should not be carried out over built-up areas of villages Tuřany, Holásky, Dvorská, Kobylnice, Šlapanice, Slatina, unless otherwise stated by ATC service (for example for provision of separation, avoiding the clouds etc.).

2.21.2.2 The traffic circuit altitude is 1800 ft AMSL for all aircraft including sporting flying equipments and powered gliders.

2.21.2.3 Acrobatic flights may be carried out outside built-up areas only and according to ATC instructions.

## LKTB AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

### 2.22.1 GENERAL

2.22.1.1 Cloud base height is related to THR RWY 27 elevation.

2.22.1.2 Grass RWY is designated according to the direction of landing or take-off as:

- RWY 08 or
- RWY 26

2.22.1.3 RWY 08/26 is available only HJ for:

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

2.22.1.4 Information about availability of RWY 08/26 as "RWY in use" will not be particularly broadcasted in ATIS. Pilots who intend to use RWY 08/26 for landing are requested to report it on initial

a pro vzlet při žádosti o spuštění motorů nebo pojiždění. Údaje o stavu a použitelnosti RWY 08/26 se aktualizují NOTAMem a nejsou součástí vysílání ATIS.

2.22.1.5 Letadlo po přistání na RWY 08/26, pokud neobdrží povolení k pojiždění, musí tuto dráhu uvolnit na vyznačenou vyčkávací plochu nebo TWY W. Vyčkávací plocha a TWY W jsou vytyčeny jižně RWY 08/26. Uvolnění RWY 08/26 musí pilot ohlásit TWR.

2.22.1.6 Provoz záchranných vrtulníků, viz odst. 2.22.4.3

2.22.1.7 Výcvikové lety mohou být z důvodu vyšší hustoty letového provozu omezeny. Výcvikové lety do 2000 kg MTOW v době od 1030 do 1230 (0930 - 1130) mohou být na LKTB z důvodu nižší kapacity ATC výrazně omezovány.

## 2.22.2 POSTUPY PRO IFR LETY

### 2.22.2.1 Vyčkávání

2.22.2.1.1 Postupy pro vyčkávání jsou zobrazeny na mapách přiblížení podle přístrojů (IAC) - ICAO.

### 2.22.2.2 Přiblížení

2.22.2.2.1 Postupy pro standardní přístrojové přiblížení k bodu IAF jsou popsány na následujících stranách a zobrazeny na mapách STAR. Postupy pro počáteční, střední, konečné a nezdařené přiblížení, tj. od bodu IAF, jsou zobrazeny na mapách přiblížení podle přístrojů (IAC) - ICAO. Postupy platí i pro přiletý na travnatou RWY.

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

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

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

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

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

2.22.2.2.6 Použití RWY 08/26 pro přistání bude schváleno pokud meteorologické podmínky jsou takové, že je přiměřená jistota, že přiblížení za viditelnosti (vizuální přiblížení) a přistání může být provedeno. Během postupu přiblížení podle přístrojů musí pilot ohlásit, že dosáhl podmínek za dohlednoti země a že může přiblížení na travnatou dráhu srovnávací navigací (vizuální přiblížení) dokončit.

2.22.2.2.7 Při pojiždění na apron z RWY 08/26 si musí pilot před křížováním RWY 09/27 vyžádat povolení.

2.22.2.2.8 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.

contact with APP or TWR and for take-off when requesting start-up or taxi clearance. Information about actual condition and availability of RWY 08/26 are disseminated by NOTAM and they are not included in ATIS information.

2.22.1.5 Aircraft after landing on the RWY 08/26, unless cleared to taxi, have to vacate RWY to marked holding bay or TWY W. Holding bay and TWY W are located south of RWY 08/26. Pilots have to report "RWY vacated" to TWR.

2.22.1.6 Operation of medical helicopters, see 2.22.4.3

2.22.1.7 Training flights can expect delays and restrictions in their intended local flight activity due to higher air traffic density. Training flights up to 2000 kg MTOW can expect extensive delays and restrictions in their intended local flight activity at LKTB in the period from 1030 to 1230 (0930 - 1130) due to limited ATC capacity.

## 2.22.2 PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS

### 2.22.2.1 Holding

2.22.2.1.1 Holding procedures are shown on ICAO Instrument Approach Charts.

### 2.22.2.2 Approach

2.22.2.2.1 Standard instrument approach procedures to IAF are described on the following pages and shown on STAR charts. Initial, intermediate, final and missed approach procedures from IAF are shown on Instrument Approach Charts (IAC) - ICAO. These procedures are valid for arrivals to grass RWY as well.

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

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

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

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

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

2.22.2.2.6 Availability of RWY 08/26 for landing will be approved if there is adequate certainty that meteorological conditions allow visual approach and landing. During instrument approach procedures pilots have to report reaching visual approach conditions and ability to complete approach to grass RWY by comparative navigation (visual approach).

2.22.2.2.7 During taxiing to apron from RWY 08/26 the pilots have to ask for clearance to cross RWY 09/27.

2.22.2.2.8 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.

### 2.22.2.3 Odlety

2.22.2.3.1 Postupy pro odlet jsou popsány a zobrazeny na mapách SID. Postupy platí i pro odlety RWY 08/26.

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

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

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

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

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

2.22.2.3.6 Při pojiždění na RWY 08/26 musí pilot zastavit na vyznačených vyčkávacích místech a vyžádat si povolení ke křížování RWY 09/27.

2.22.2.3.7 Velitelé letadel musí navázat spojení s TUŘANY GROUND za účelem získání schválení k spouštění motorů, předání údajů o letu podle ENR 1.2.1.9.2, obdržení letového povolení a schválení pojiždění.

Piloti vrtulníků letecké záchranné služby, SAR a Policie ČR předávají údaje o letu bezprostředně před vzletem na kmitočtu TUŘANY TWR, kde obdrží ATC povolení.

2.22.2.3.8 Piloti odlétávajících letadel podle IFR z letiště BRNO/Tuřany zůstávají po vzletu na kmitočtu TUŘANY VĚŽ až do pokynu TWR Tuřany k přechodu na příslušný kmitočet BRNO RADAR / BRNO APPROACH, uvedeném v textovém popisu SID.

### 2.22.2.4 Přiblížení okruhem

2.22.2.4.1 OCA pro RWY 09/27 - viz mapy pro přiblížení podle přístrojů - ICAO.

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

RWY 09 a RWY 08 - pravý okruh  
RWY 27 a RWY 26 - levý okruh

### 2.22.3 RADAROVÉ POSTUPY

2.22.3.1 Přehledové služby ATS jsou poskytovány v prostorech radarového krytí CTA/TMA Brno a CTR Tuřany. Radarová přiblížení se neprovádějí.

2.22.3.2 Přehledové zařízení ATS:

- PSR/SSR/WAM - Součást multiradarové informace

*Poznámka: V CTA/TMA Brno a CTR Tuřany je krytí zajištěno v a nad minimálními výškami pro radarové vektorování.*

2.22.3.3 Minimální nadmořské výšky pro radarové vektorování v prostoru CTR Tuřany a TMA/CTA 2 Brno - viz mapa LKTB AD 2-43.

2.22.3.4 Snížené minimum radarového rozstupu 3 NM je aplikováno do vzdálenosti 32 NM od VOR/DME BNO.

### 2.22.2.3 Departures

2.22.2.3.1 Departure procedures are described and shown on SID charts. These procedures are valid for departures from RWY 08/26 as well.

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

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

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

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

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

2.22.2.3.6 During taxiing to RWY 08/26 the pilots have to stop on marked holding positions and ask for a clearance to cross RWY 09/27.

2.22.2.3.7 Pilots-in-command of aircraft shall establish radio contact with TUŘANY GROUND for the purpose of obtain clearance for start up of engines, handover of information about flight according to ENR 1.2.1.9.2, obtaining of ATC clearance and taxi approval.

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

2.22.2.3.8 Pilots of aircraft departing according to IFR from aerodrome BRNO/Tuřany remain on frequency TUŘANY TOWER after take off until instruction for change to relevant frequency BRNO RADAR / BRNO APPROACH, referred to SID text description.

### 2.22.2.4 Visual manoeuvring (circling)

2.22.2.4.1 OCA for RWY 09/27 - see Instrument Approach Charts - ICAO.

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

RWY 09 and RWY 08 - right circuit  
RWY 27 and RWY 26 - left circuit

### 2.22.3 RADAR PROCEDURES

2.22.3.1 ATS surveillance services are provided within the areas of radar coverage of CTA/TMA Brno and CTR Turany. Radar approaches are not conducted.

2.22.3.2 ATS Surveillance equipment:

- PSR/SSR/WAM - Part of multiradar information

*Note: Coverage is provided at and above radar vectoring minimum altitudes within CTA/TMA Brno and CTR Turany.*

2.22.3.3 Minimum radar vectoring altitudes within CTR Tuřany and TMA/CTA 2 Brno - see chart LKTB AD 2-43.

2.22.3.4 Reduced radar separation minimum 3 NM is applied to a distance of 32 NM from VOR/DME BNO.



**2.22.4 POSTUPY PRO VFR LETY****2.22.4.1 Všeobecně**

2.22.4.1.1 Při letech VFR vstupujících do CTR z prostoru třídy G musí pilot nejméně 3 minuty před vstupem do CTR navázat spojení s APP/TWR a předat následující údaje:

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

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

2.22.4.1.3 Při pojiždění na APN z RWY 08/26 si musí pilot před křížováním RWY 09/27 vyžádat povolení.

2.22.4.1.4 Při pojiždění na RWY 08/26 musí pilot zastavit na vyznačených vyčkávacích místech a vyžádat si povolení ke křížování RWY 09/27.

2.22.4.2 VFR vstupní/výstupní body do/z CTR a vyčkávací body:

**2.22.4 PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS****2.22.4.1 General**

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

- identification of aircraft;
- type of aircraft (only flights without FPL);
- entry point into CTR;
- exit point from CTR (for aircraft flying through CTR);
- estimated time of entry into CTR;
- aerodrome of landing (only flights without FPL)

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

2.22.4.1.3 During taxiing to APN from RWY 08/26 the pilots have to ask for clearance to cross RWY 09/27.

2.22.4.1.4 During taxiing to RWY 08/26 the pilots have to stop on marked holding positions and ask for a clearance to cross RWY 09/27.

2.22.4.2 VFR entry/exit significant points to/from CTR and holding points:

Označení/Designation	Poloha/Location	Souřadnice/Coordinates	
NOVEMBER	Kuřim (železniční přejezd jihovýchodně od města/railway crossing SE of town)	49 17 32 N 016 33 37 E	vstupní/entry
ECHO	Rousínov (kostel/church)	49 12 13 N 016 53 10 E	vstupní/entry
SIERRA	Klobouky u Brna	48 59 52 N 016 51 44 E	vstupní/entry
WHISKY	Ořechov (kostel/church)	49 06 39 N 016 31 15 E	vstupní/entry
ZULU	Židlochovice	49 02 09 N 016 37 17 E	vstupní/entry
ALFA	Sokolnice (železniční přejezd/railway crossing)	49 07 03 N 016 42 12 E	vyčkávací/holding
BRAVO	Podolí (dálniční nadjezd/highway overbridge)	49 10 54 N 016 42 45 E	vyčkávací/holding

2.22.4.3 Postupy pro odlety záchranných vrtulníků z brněnských nemocnic.

Vzhledem k potížím s navazováním oboustranného spojení a získáváním letového povolení před vzletem jsou odlety záchranných vrtulníků prováděny následovně:

- Odlety z nemocnice Bohunice musí získat letové povolení vždy před vzletem bez výjimky.
- Odlety z ostatních nemocnic přilétajících do Tuřan smí po vzletu pokračovat severně osy RWY 09 do prostoru Černovic (MAX altitude 2000 ft), kde v případě nutnosti zahájí vyčkávání až do dalšího povolení od TWR Tuřany.
- Odlety z ostatních nemocnic, které směřují mimo CTR Tuřany, pokračují po vzletu z heliportu na sever (MAX altitude 2000 ft) až do dalšího povolení od TWR Tuřany.

**2.22.4.4 Postupy pro lety balónů v CTR Tuřany**

2.22.4.4.1 Před vzletem balónu z místa uvnitř CTR Tuřany je pilot balónu povinen vyžádat si letové povolení od TWR Tuřany telefonicky na ☎ +420 548 424 875.

2.22.4.4.2 Před vzletem balónu z místa mimo CTR Tuřany v případě, kdy let následně vstoupí do CTR, je pilot balónu povinen projednat předpokládaný čas vstupu do CTR, nadmořskou výšku letu a předpokládanou trať letu s TWR Tuřany ☎ +420 548 424 875.

2.22.4.3 Procedures for departures of medical helicopters from Brno hospitals.

Due to difficulties with establishing two-way communication and obtaining ATC clearance prior departure the departures of medical helicopters from Brno hospitals are carried out as follows:

- For departures from Bohunice hospital ATC clearance must be received before lift off with no exception.
- Departures from other hospitals arriving to LKTB are allowed to proceed north of centerline of RWY 09 (MAX altitude 2000 ft) to Černovice area and if necessary to start holding over there until further clearance from TWR Tuřany.
- Departures from other hospitals leaving CTR Tuřany may proceed north of heliport (MAX altitude 2000 ft) until further clearance from TWR Tuřany.

**2.22.4.4 Procedures for balloon flights in CTR Tuřany**

2.22.4.4.1 Prior to take-off from a place inside CTR Tuřany, a pilot of balloon shall request ATC clearance from TWR Tuřany by phone ☎ +420 548 424 875.

2.22.4.4.2 Prior to take-off from a place outside CTR Tuřany, if the balloon subsequently enters the CTR, a pilot of balloon is obliged to negotiate estimated time of entry the CTR, flight altitude and expected route with TWR Tuřany, ☎ +420 548 424 875.



2.22.4.4.3 Před vstupem do CTR Tuřany za letu je pilot balónu povinen vyžádat si letové povolení u TWR Tuřany s časovým předstihem tak, aby byl v případě odmítnutí schopen bezpečně přistát mimo CTR Tuřany.

2.22.4.4.4 Podmínky vstupu do CTR Tuřany jsou následující:

- obousměrné rádiové spojení,
- obdržení letového povolení od TWR Tuřany a dohodnutí postupů pro případ ztráty spojení.

2.22.4.4.5 Lety balónů mohou být výrazně omezeny, je-li to nutné k udržení požadované míry bezpečnosti, plynulosti a hospodárnosti letů v CTR Tuřany a to zejména v případě, kdy předpokládaná trajektorie letu balónů je konfliktní s provozem v prostoru vzletu a přistání.

2.22.4.4.3 Prior to entering the CTR Tuřany, a pilot of balloon in flight is obliged to request ATC clearance from TWR Tuřany in advance, so that in case of refusal he/she might be able to land safely outside the CTR Tuřany.

2.22.4.4.4 The conditions for entering the CTR Tuřany are as follows:

- two-way radio communication,
- receipt of ATC clearance from TWR Tuřany and agreeing on procedures for the event of loss of communication.

2.22.4.4.5 Balloons flights may be considerably restricted if necessary to maintain the required level of safety, fluency and efficiency of flights in CTR Tuřany, especially when the intended flight path of balloons is conflicting with the traffic in the area of take-off and landing.

## 2.22.5 Seznam traťových bodů

## 2.22.5 Waypoint list

Seznam traťových bodů / Way-point list		
TB101	49 08 47,32 N	016 44 58,70 E
TB102	49 17 19,36 N	016 39 28,00 E
TB103	49 08 37,12 N	016 46 55,68 E
TB106	49 22 37,76 N	016 13 17,10 E
TB201	49 09 20,68 N	016 38 33,21 E
TB202	49 09 58,84 N	016 31 07,22 E
TB203	49 14 56,05 N	016 32 06,08 E
TB204	49 12 36,84 N	016 58 46,71 E
TB205	49 03 20,67 N	016 41 27,78 E
TB401	49 12 21,59 N	017 01 37,86 E
TB402	49 13 45,05 N	016 45 51,60 E
TB403	49 14 21,32 N	016 38 52,27 E
TB404	49 15 53,75 N	016 31 20,03 E
TB405	49 17 05,94 N	016 25 24,78 E
TB410	49 02 27,72 N	016 59 34,69 E
TB411	49 03 22,94 N	016 49 11,05 E
TB412	49 05 06,35 N	016 29 12,31 E
TB413	49 05 36,89 N	016 23 10,21 E
TB418	49 19 28,63 N	016 10 19,29 E
TB419	49 13 44,71 N	016 21 18,98 E
TB432	49 04 27,74 N	016 36 44,75 E
TB501	49 03 22,94 N	016 49 11,05 E
TB502	49 02 27,72 N	016 59 34,69 E
TB503	49 01 47,13 N	017 07 06,28 E
TB510	49 13 45,05 N	016 45 51,60 E
TB511	49 12 21,59 N	017 01 37,86 E
TB512	49 11 40,84 N	017 09 10,90 E
TB514	49 06 44,00 N	017 08 08,48 E
TB520	49 13 01,92 N	016 54 03,75 E

2.22.6 RNAV STANDARD DEPARTURE ROUTES - INSTRUMENT

TUŘANY

(RNAV SID) - RWY 09

DUE TO NOISE ABATEMENT MNM ASC FM RWY 09 5% up to 3000 ft

Označení Designation	Trat Track	Po vzletu / After take off		Poznámky Remarks
		Stoupat do Climb to	Spojení Communication	
1	2	3	4	5
<b>MIKOV 3D</b> MIKOV THREE DELTA DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu na TB103 (fly-over); točit doprava (direct to fix) na TB205 (fly-by); točit doleva tratí 186° na MIKOV. Climb straight ahead to TB103(fly-over); turn right direct to TB205 (fly-by); turn left track 186° to MIKOV.			Rychlost v zatáčce na TB103 omezena na MAX 210 kt IAS. Turn speed at TB103 limited to MAX 210 kt IAS.
<b>ODNEM 1D</b> ODNEM ONE DELTA DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu na TB103 (fly-over); točit doprava (direct to fix) na ODNEM. Climb straight ahead to TB103 (fly-over); turn right direct to ODNEM.		Zůstat na FREQ TUŘANY VĚŽ až do pokynu k přechodu na / Remain on FREQ TUŘANY TOWER until instruction for change to	
<b>HLV 2D</b> HOLESOV TWO DELTA DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu na BUKAP (fly-by); točit doleva tratí 055° na HLV NDB. Climb straight ahead to BUKAP (fly-by); turn left track 055° to HLV NDB.		BRNO RADAR / BRNO APPROACH 127,350 MHz	
<b>TUMKA 1D</b> TUMKA ONE DELTA DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu na TB101 (fly-over); točit doleva (direct to fix) na TB102 (fly-by); točit doleva tratí 284° na TB106 (fly-by); točit doleva tratí 276° na TUMKA. Climb straight ahead to TB101 (fly-over); turn left direct to TB102 (fly-by); turn left track 284° to TB106 (fly-by); turn left track 276° to TUMKA.			TB101 minout v 1300 ft nebo výše. Rychlost v zatáčce na TB101 omezena na MAX 210 kt IAS. Pass TB101 at or above 1300 ft. Turn speed at TB101 limited to MAX 210 kt IAS.

2.22.7 RNAV STANDARD DEPARTURE ROUTES - INSTRUMENT

TUŘANY

(RNAV SID) - RWY 27

DUE TO NOISE ABATEMENT MNM ASC FM RWY 27 5% up to 3000 ft

Označení Designation	Trať Track	Po vzletu / After take off		Poznámky Remarks
		Stoupat do Climb to	Spojení Communication	
1	2	3	4	5
<b>MIKOV 1A</b> MIKOV ONE ALPHA DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu na TB201 (fly-over); točit doleva (direct to fix) na TB205 (fly-by); točit doprava tratí 186° na MIKOV.  Climb straight ahead to TB201 (fly-over); turn left direct to TB205 (fly-by); turn right track 186° to MIKOV.		Zůstat na FREQ TUŘANY VĚŽ až do pokynu k přechodu na / Remain on FREQ TUŘANY TOWER until instruction for change to  BRNO RADAR / BRNO APPROACH 127,350 MHz	TB201 minout v 1300 ft nebo výše. Rychlost v zatáčce na TB201 omezena na MAX 210 kt IAS.  Pass TB201 at or above 1300 ft. Turn speed at TB201 limited to MAX 210 kt IAS.
<b>ODNEM 2A</b> ODNEM TWO ALPHA DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu na TB201 (fly-over); točit doleva (direct to fix) na TB205 (fly-by); pokračovat tratí 119° na ODNEM.  Climb straight ahead to TB201 (fly-over); turn left direct to TB205 (fly-by); continue on track 119° to ODNEM.			TB201 minout v 1300 ft nebo výše. Rychlost v zatáčce na TB201 omezena na MAX 210 kt IAS.  Pass TB201 at or above 1300 ft. Turn speed at TB201 limited to MAX 210 kt IAS.
<b>HLV 1B</b> HOLEŠOV ONE BRAVO DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu na TB201 (fly-over); točit doleva (direct to fix) na TB205 (fly-by); točit doleva tratí 060° na HLV NDB.  Climb straight ahead to TB201 (fly-over); turn left direct to TB205 (fly-by); turn left track 060° to HLV NDB.			TB201 minout v 1300 ft nebo výše. Rychlost v zatáčce na TB201 omezena na MAX 210 kt IAS.  Pass TB201 at or above 1300 ft. Turn speed at TB201 limited to MAX 210 kt IAS.
<b>TUMKA 2A</b> TUMKA TWO ALPHA DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu na TB202 (fly-by); točit doprava tratí 304° na BITS1 (fly-by); pokračovat tratí 294° na TUMKA .  Climb straight ahead to TB202 (fly-by); turn right track 304° to BITS1 (fly-by); continue on track 294° to TUMKA.			
<b>HLV 3A</b> HOLEŠOV THREE ALPHA DEPARTURE	Stoupat ve směru vzletu na TB202 (fly-by); točit doprava tratí 004° na TB203 (fly-by); točit doprava tratí 094° na TB204 (fly-by); točit doleva tratí 069° na HLV NDB.  Climb straight ahead to TB202 (fly-by); turn right track 004° to TB203 (fly-by); turn right track 094° to TB204 (fly-by); turn left track 069° to HLV NDB.			Rychlost v zatáčce na TB202 omezena na MAX 230 kt IAS.  Turn speed at TB202 limited to MAX 230 kt IAS.

2.22.8 RNAV STANDARD ARRIVAL ROUTES - INSTRUMENT

TUŘANY

(RNAV STAR) - RWY 09

Význačné body Significant points	MAG trať/track	Vzdálenost/Distance NM	MNM IFR výška/altitude ft	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5
<b>HLV 3R</b> HOLESOV THREE ROMEO ARRIVAL HLV NDB				
TB401	247°	20,9	3000	
TB402	274°	10,4	3000	
TB403	274°	4,6	3000	
TB404	284°	5,2	3000	
TB405	284°	4,1	3000	
TB419	215°	4,3	3000	
ROGAD	146°	3,7	3000	
<b>MAVOR 1R</b> MAVOR ONE ROMEO ARRIVAL MAVOR				
BABUS	312°	13,4	4000	
TB402	302°	25,9	3000	
TB403	274°	4,6	3000	
TB404	284°	5,2	3000	
TB405	284°	4,1	3000	
TB419	215°	4,3	3000	
ROGAD	146°	3,7	3000	
<b>LEDVA 1R</b> LEDVA ONE ROMEO ARRIVAL LEDVA				
TB411	360°	19,7	3000	
TB402	344°	10,6	3000	
TB403	274°	4,6	3000	
TB404	284°	5,2	3000	
TB405	284°	4,1	3000	
TB419	215°	4,3	3000	
ROGAD	146°	3,7	3000	

Význačné body Significant points	MAG trať/track	Vzdálenost/Distance NM	MNM IFR výška/altitude ft	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5
<b>TUMKA 2R</b> TUMKA TWO ROMEO ARRIVAL TUMKA				
TB418	116°	10,1	3500	
TB419	125°	9,2	3000	
ROGAD	146°	3,7	3000	
<b>MAVOR 2Q</b> MAVOR TWO QUEBEC ARRIVAL MAVOR				
BABUS	312°	13,4	4000	
TB410	283°	12,7	3000	
TB411	274°	6,9	3000	
TB432	274°	8,3	3000	
TB412	273°	5,0	3000	
TB413	273°	4,0	3000	
ROGAD	003°	5,0	3000	
<b>LEDVA 2Q</b> LEDVA TWO QUEBEC ARRIVAL LEDVA				
TB411	360°	19,7	3000	
TB432	274°	8,3	3000	
TB412	273°	5,0	3000	
TB413	273°	4,0	3000	
ROGAD	003°	5,0	3000	

2.22.9 RNAV STANDARD ARRIVAL ROUTES - INSTRUMENT

TUŘANY

(RNAV STAR) - RWY 27

Význačné body Significant points	MAG trať/track	Vzdálenost/Distance NM	MNM IFR výška/altitude ft	Poznámky Remarks
1	2	3	4	5
<b>HLV 3C</b> HOLEŠOV THREE CHARLIE ARRIVAL HLV NDB				
TB514	227°	20,0	3000	
BUKAP	274°	5,0	3000	
<b>MAVOR 1C</b> MAVOR ONE CHARLIE ARRIVAL MAVOR				
BABUS	312°	13,4	4000	
TB514	317°	10,3	3000	
BUKAP	274°	5,0	3000	
<b>LEDVA 1C</b> LEDVA ONE CHARLIE ARRIVAL LEDVA				
TB501	360°	19,7	3000	
TB502	094°	6,9	3000	
TB503	094°	5,0	3000	
TB514	004°	5,0	3000	
BUKAP	274°	5,0	3000	
<b>TUMKA 3C</b> TUMKA THREE CHARLIE ARRIVAL TUMKA				
TB510	104°	33,8	3500	
TB520	094°	5,4	3000	
TB511	094°	5,0	3000	
TB512	094°	5,0	3000	
TB514	184°	5,0	3000	
BUKAP	274°	5,0	3000	

**LKTB AD 2.23 DOPLŇUJÍCÍ INFORMACE**

**LKTB 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:

2.23.1.1.1 Jarní tahy ptactva probíhají od poloviny února do poloviny května po celý den.

2.23.1.1.1 Spring migration period of birds is from the middle of February until the middle of May, whole day.

2.23.1.1.2 Podzimní tahy probíhají od poloviny srpna do začátku listopadu po celý den.

2.23.1.1.2 Autumn migration period is from the middle of August until the beginning of November, whole day.

2.23.1.2 Denní intervaly zvýšeného výskytu:

2.23.1.2 Day intervals of increased incidence:

Intenzivní výskyt v prostoru AD Intensive incidence within AD area	JAN - MAR	APR - JUN	JUL - SEP	OCT - DEC
0000-1200 UTC 1200-2400 UTC	0500-1100 1200-1700	0400-1100 1200-1800	0400-1100 1200-1800	0500-1100 1200-1700
migrující ptáci	havrani, racci, dravci, husy, holubi	havrani, racci, čejky, dravci, holubi	holubi, racci, čejky, vlaštovky, špačci, čápi	havrani, racci, husy, dravci, holubi
Migrating birds	rooks, gulls, birds of prey, geese, pigeons	rooks, gulls, lapwings, birds of prey, pigeons	pigeons, gulls, lapwings, swallows, starlings, storks	rooks, gulls, geese, birds of prey, pigeons

2.23.1.3 Průměrná výška letu ptactva ve dne je přibližně 300 m AGL a v noci přibližně 500 m AGL.

2.23.1.3 Average height of bird concentration is approximately 300 m AGL in the daytime and approximately 500 m AGL at night.

2.23.1.4 Místa největšího ohrožení způsobená přelety ptáků jsou vyznačena na mapě LKTB AD 2-41 Oblasti výskytu ptactva.

2.23.1.4 Localities with the greatest hazard from the bird movements are indicated in chart LKTB AD 2-41 Bird Hazard Concentration Areas.



## LKTB AD 2.24 MAPY VZTAHUJÍCÍ SE K LETIŠTI

## LKTB AD 2.24 CHARTS RELATED TO THE AERODROME

Strana / Page	Název mapy / Chart name
LKTB AD 2-19-1	Letištní mapa - ICAO Aerodrome chart - ICAO
LKTB AD 2-19-2	Letištní mapa - ICAO - Značení na provozní ploše Aerodrome chart - ICAO - Markings on manoeuvring area
LKTB AD 2 - 20	Trasy poježdění pro kritické typy letadel Taxi Routes for Critical Aircraft Types
LKTB AD 2-21-1	Mapa stání a poježdění letadel na APN M Parking Stands and Taxiing on Apron M
LKTB AD 2-21-3	Mapa stání a poježdění letadel všeobecného letectví na APN W General Aviation Stands and Taxiing on Apron W
AD 2 LKTB-RNAV SID RWY 28	Mapa RNAV standardních přístrojových odletů (RNAV SID) - ICAO RWY 27 RNAV Standard Departure Chart - Instrument - (RNAV SID) - ICAO RWY 27
AD 2 LKTB-RNAV SID RWY 10	Mapa RNAV standardních přístrojových odletů (RNAV SID) - ICAO RWY 09 RNAV Standard Departure Chart - Instrument - (RNAV SID) - ICAO RWY 09
AD 2 LKTB-RNAV STAR RWY 28	Mapa RNAV standardních přístrojových příletů (RNAV STAR) - ICAO RWY 27 RNAV Standard Arrival Chart - Instrument - (RNAV STAR) - ICAO RWY 27
AD 2 LKTB-RNAV STAR RWY 10	Mapa RNAV standardních přístrojových příletů (RNAV STAR) - ICAO RWY 09 RNAV Standard Arrival Chart - Instrument - (RNAV STAR) - ICAO RWY 09
LKTB AD 2-37-1	Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO ILS RWY 27 Instrument Approach Chart - ICAO ILS RWY 27
LKTB AD 2-37-3	Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO RNAV (GNSS) RWY 27 Instrument Approach Chart - ICAO RNAV (GNSS) RWY 27
LKTB AD 2-37-4	Seznam a posloupnost trat'ových bodů RNAV (GNSS) RWY 27 List and sequence of way points RNAV (GNSS) RWY 27
LKTB AD 2-37-5	Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO VOR RWY 27 Instrument Approach Chart - ICAO VOR RWY 27
LKTB AD 2-37-7	Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO NDB RWY 27 Instrument Approach Chart - ICAO NDB RWY 27
LKTB AD 2-37-9	Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO RNAV (GNSS) RWY 09 Instrument Approach Chart - ICAO RNAV (GNSS) RWY 09
LKTB AD 2-37-10	Seznam a posloupnost trat'ových bodů RNAV (GNSS) RWY 09 List and sequence of way points RNAV (GNSS) RWY 09
LKTB AD 2-37-11	Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO VOR RWY 09 Instrument Approach Chart - ICAO VOR RWY 09
LKTB AD 2-37-13	Mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO NDB RWY 09 Instrument Approach Chart - ICAO NDB RWY 09
AD 2-LKTB-VFRC	Mapa příletů a odletů za VFR VFR Arrivals and Departures Chart
LKTB AD 2-41	Oblasti s nebezpečnou koncentrací ptactva Bird Hazard Concentration Areas
LKTB AD 2-43	Mapa minimálních nadmořských výšek pro radarové vektorování v prostoru CTR Tuřany a TMA/ CTA 2 Brno Minimum Radar Vectoring Altitude Chart within CTR Tuřany and TMA/CTA 2 Brno