

## LKMT AD 2.22 LETOVÉ POSTUPY

### 2.22.1 VŠEOBECNĚ

2.22.1.1 Velitelé letadel, kteří mají v úmyslu provádět před vzletem zahřátí motorů, musí před zahájením pojiždění o toto požádat TWR Mošnov.

2.22.1.2 V CTR Mošnov je umístěn velkosklad pohonných hmot vymezený kružnicí o poloměru 0,16 NM (300 m) se středem v poloze 49 40 14 N 018 06 44 E (1,08 NM východně od THR RWY 04). Minimální použitelná výška pro přelet objektu je 1000 ft AGL.

### 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 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.

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 příletové 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 příletové 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 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.

#### 2.22.2.3 Odlety

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

2.22.2.3.2 Spouštění motorů a ATC povolení se žádá na kmitočtu MOŠNOV VĚŽ / MOŠNOV DELIVERY (dle instrukcí ve vysílání ATIS). Současně s žádostí je nutno:

- oznámit polohu letadla;
- potvrdit příjem informace ATIS a zopakovat QNH;
- ohlásit úmysl provést odmrazení letadla před odletem, pokud má probíhat až po spuštění motorů.

## LKMT AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

### 2.22.1 GENERAL

2.22.1.1 Pilots-in-command of the aircraft intending to warm up engines before take-off shall request relevant clearance from TWR Mošnov.

2.22.1.2 There is a fuel depot located within the circle with radius 0,16 NM (300 m) centred on 49 40 14 N 018 06 44 E (1,08 NM east of THR RWY 04) in CTR Mošnov. Minimum usable height to overfly the depot is 1000 ft AGL.

### 2.22.2 IFR FLIGHT PROCEDURES

#### 2.22.2.1 Holding

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

#### 2.22.2.2 Approaches

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.

2.22.2.2.2 Pilots-in-command are requested to confirm ATIS information and read back its QNH when 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 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 Departures

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

2.22.2.3.2 Start-up and ATC clearances are issued on frequency MOSNOV TOWER / MOSNOV DELIVERY (according to current ATIS information). Pilots-in-command are requested to:

- report position,
- confirm ATIS information and read back its QNH,
- inform about de-icing intention, if it should be done after engine start-up.

2.22.2.3.3 Pro schválení k vytlačení letadla a/nebo pojiždění musí velitel letadla navázat spojení na kmitočtu MOŠNOV VĚŽ.

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

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

2.22.2.3.5 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.

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

2.22.2.3.7 Piloti odlétávajících letadel podle IFR z letiště Mošnov musí ihned po vzletu navázat spojení na příslušném kmitočtu OSTRAVA RADAR uvedeném v textovém popisu SID. TWR Mošnov nebude zvlášť předávat pokyny k přechodu na příslušný kmitočet.

#### 2.22.2.4 Přiblížení okruhem

2.22.2.4.1 OCA pro RWY 04/22 - viz mapy přiblížení podle přístrojů - ICAO.

#### 2.22.2.5 POSTUPY ZA NÍZKÉ DOHLEDNOSTI (LVP)

##### 2.22.2.5.1 Popis zařízení

2.22.2.5.1.1 Dráha 22 je vybavena ILS a je schválena pro provoz za meteorologických podmínek CAT II a III a pro vzlety za nízké dohlednosti (LVTO).

2.22.2.5.1.2 Pro vzlety za nízké dohlednosti (LVTO) je použitelná také RWY 04.

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

2.22.2.5.2.1 Postupy LVP budou zahájeny, jestliže je RVR TDZ a/nebo MID a/nebo END 600 m a nižší a/nebo CLD base je 200 ft a nižší.

2.22.2.5.2.2 Postupy LVTO budou zahájeny, jestliže je RVR TDZ a/nebo MID a/nebo END 600 m a nižší.

2.22.2.5.2.3 Postupy LVP budou ukončeny, jestliže je RVR nad 600 m a současně základna oblačnosti nad 200 ft s trvalou vzestupnou tendencí.

2.22.2.5.2.4 Postupy LVTO budou ukončeny, jestliže je RVR nad 600 m.

##### 2.22.2.5.3 Podrobnosti o uvolnění RWY

2.22.2.5.3.1 Letadla přistávající na RWY 22 mohou použít pro uvolnění RWY jakoukoli TWY (TWY A, B, C, D, E).

2.22.2.5.3.2 TWY E pro uvolnění RWY 22 je vybavena zeleno/žlutě kódovanými osovými pojezdovými návěstidly označující hranici ochranného prostoru LOC.

2.22.2.3.3 For push back and/or taxi approval pilot-in-command has to establish radio contact on the frequency MOSNOV TWR.

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

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

2.22.2.3.5 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.

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

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

#### 2.22.2.4 Visual manoeuvring (circling)

2.22.2.4.1 OCA for RWY 04/22 - see Instrument Approach Charts - ICAO.

#### 2.22.2.5 LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)

##### 2.22.2.5.1 Description of facilities

2.22.2.5.1.1 Runway 22 is equipped with ILS and is approved for Low Visibility Procedures (LVP) CAT II and III and for Low Visibility Take-Off (LVTO).

2.22.2.5.1.2 RWY 04 is usable for Low Visibility Take-off (LVTO).

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

2.22.2.5.2.1 Low Visibility Procedures will be initiated if the RVR TDZ and/or MID and/or END is 600 m or less and/or CLD base 200 ft or less.

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

2.22.2.5.2.3 Low Visibility Procedures will be terminated when the RVR is greater than 600 m together with the cloud base over 200 ft and the continuous improvement is expected.

2.22.2.5.2.4 The Low Visibility Take-Offs phase will be terminated when RVR is greater than 600 m.

##### 2.22.2.5.3 Details of runway exits

2.22.2.5.3.1 Aircraft landing on RWY 22 may vacate the RWY via any TWY (TWY A, B, C, D, E).

2.22.2.5.3.2 Runway exit via TWY E for RWY 22 is equipped with green/yellow coded taxiway centre line lights indicating the boundary of the localiser sensitive area.

#### 2.22.2.5.4 Podrobnosti o použitelných vyčkávacích místech

2.22.2.5.4.1 Odlétávající letadla musí pro vzlet z RWY 04 nebo RWY 22 používat vyčkávací místo CAT II/III na TWY A, B, C, D, E.

*Poznámka: Během LVP je vyčkávací místo na TWY A zároveň určené CAT II/III vyčkávací místo.*

2.22.2.5.4.2 Piloti musí před vjezdem na odbavovací plochu na kmitočtu TWR oznámit, že mají vozidlo FOLLOW ME v dohledu.

#### 2.22.2.5.5 Řízení letadel na APN

2.22.2.5.5.1 V případě provozu za nízké dohlednosti je letadlo na odbavovací ploše zavedeno na příslušné stání vozidlem FOLLOW ME a bude mu poskytnuta služba řízení v místě stání.

#### 2.22.2.5.6 Popis LVP

2.22.2.5.6.1 CAT II/III Přiblížení a Přistání

- Piloti budou vysíláním ATIS nebo RTF informováni o zahájení provozu Postupů LVP nebo LVTO
- Letadlo bude vektorováno do ILS minimálně ve vzdálenosti 3 NM před bodem FAF.
- Ochranná zóna ILS bude chráněna, jestliže je přistávající letadlo ve vzdálenosti 2 NM a méně od bodu dotyku. Pro tyto účely bude ATC zajišťovat odpovídající rozstupy mezi letadly na konečném přiblížení. Předpokládá se, že provoz LVP/CAT II/III bude dostatečný rozstup 8 NM.

#### 2.22.2.5.7 Degradace kategorie přesného přiblížení

2.22.2.5.7.1 Přesná přiblížení CAT II/III budou degradována na CAT I v případě výpadku měření RVR z kteréhokoliv bodu (Ref AIP Czech Republic, část AD 1.1, ust 1.1.3.6.1.2 bod b)

#### 2.22.2.5.8 Další informace

2.22.2.5.8.1 Řízený vzlet za nízké dohlednosti není povolen.

2.22.2.5.8.2 Záblesková návěstidla pro RWY 22 jsou při provozu LVP zapínána pouze na vyžádání.

2.22.2.5.8.3 Současný vstup na RWY 22 při provozu LVP nebo LVTO není povolen.

#### 2.22.2.6 Provoz palubních odpovídačů Módu S a/nebo Módu A/C, je-li letadlo na zemi

2.22.2.6.1 Na letišti Ostrava/Mošnov je nainstalován letištní přehledový systém využívající odpovědi palubních odpovídačů Módu S a Módu A/C.

2.22.2.6.2 Provozovatelé letadel využívající letiště Ostrava/Mošnov by měli zajistit, aby palubní odpovídače Módu S byly schopné provozu, když je letadlo na zemi a v případě, že není letadlo vybaveno Módem S, ponechat zapnutý odpovídač Módu A/C.

#### 2.22.2.5.4 Details of holding points to be used

2.22.2.5.4.1 Aircraft departing from RWY 04 or RWY 22 shall use the CAT II/III holding points on TWY A, B, C, D, E.

*Note: Holding point on TWY A is also used as a dedicated CAT II/III holding point during LVP.*

2.22.2.5.4.2 Pilots shall report on TWR frequency that they have got FOLLOW ME car in sight before entering to apron.

#### 2.22.2.5.5 Control of aircraft on APN

2.22.2.5.5.1 In case of Low Visibility Operation the aircraft on the apron is led by FOLLOW ME car to the appropriate stand and the control service will be provided to the aircraft in position of the stand.

#### 2.22.2.5.6 Description of LVP

2.22.2.5.6.1 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 the ILS at least 3 NM before FAF
- The localiser sensitive area will be protected when a landing aircraft is within 2 NM from touchdown. For these purposes ATC will provide appropriate separation between aircraft on final approach. For LVP/CAT II/III operations the separation of 8 NM is supposed to be sufficient.

#### 2.22.2.5.7 Downgrading of the precision approach category

2.22.2.5.7.1 The CAT II/III precision approach will be downgraded to CAT I in the case of the failure of any RVR measuring equipment.  
Ref AIP Czech Republic, part AD 1.1, para 1.1.3.6.1.2 item b)

#### 2.22.2.5.8 Other information

2.22.2.5.8.1 Guided take offs is not permitted in LVTO.

2.22.2.5.8.2 Strobe lighting for RWY 22 is turned on, when CAT II and III operations are in progress, only on request.

2.22.2.5.8.3 Simultaneous line-up RWY 22 is not permitted in LVP or LVTO.

#### 2.22.2.6 Operation of Mode S and/or Mode A/C transponders when the aircraft is on the ground

2.22.2.6.1 Ostrava/Mošnov Airport has installed an improved surface surveillance system, using Mode S and Mode A/C multilateration.

2.22.2.6.2 Aircraft operators intending to use Ostrava/Mošnov airport should ensure that the Mode S transponders are able to operate when the aircraft is on the ground, and in case when the aircraft is not equipped with Mode S, let switch on Mode A/C transponder.

2.22.2.6.3 Posádka letadla by měla nastavit XPNDR nebo ekvivalentní formu, AUTO je-li k dispozici, nikoli OFF nebo STDBY a nastavit přidělený kód A:

- při žádosti o push back, nebo pojíždění, podle toho co nastane dříve,
- po přistání do té doby než je letadlo zaparkováno na stání.

2.22.2.6.4 Posádka letadla vybaveného odpovídačem s možností nastavení identifikace by měla tuto identifikaci také nastavit. Nastavení odpovídá identifikaci letadla podle pole 7 letového plánu (např. BAW123, CSA456).

2.22.2.6.5 Identifikace letadla by měla být nastavena od žádosti o push back nebo pojíždění, podle toho co nastane dříve, pomocí FMS nebo ovládacího panelu odpovídače.

2.22.2.6.6 Během parkování musí posádka letadla nastavit Mode A kód 0000 a následně nastavit odpovídač Módu S a/ nebo Módu A/C do polohy OFF.

### 2.22.3 RADAROVÉ POSTUPY

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

Na provozní ploše letiště Ostrava/Mošnov je poskytována přehledová služba ATS prostřednictvím multilateračního přehledového systému využívajícího odpovědi palubních odpovídačů Módu S a Módu A/C.

2.22.3.2 Přehledové zařízení ATS:

- PSR/SSR/WAM - Součást multiradarové informace.

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

2.22.3.3 Minimální nadmořské výšky pro radarové vektorování v prostoru CTR Mošnov a TMA/CTA 2 Ostrava - viz mapa LKMT AD 2-43.

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

### 2.22.4 POSTUPY PRO VFR LETY

2.22.4.1 Před odletem za VFR bez letového plánu je pilot povinen navázat spojení na kmitočtu MOŠNOV VĚŽ / MOŠNOV DELIVERY (dle instrukcí ve vysílání ATIS) a předat následující informace:

- identifikace letadla;
- typ letadla;
- letiště vzletu při odletu z jiného místa v CTR;
- výstupní bod z CTR;
- výšky letu.

2.22.4.2 Před odletem za VFR s letovým plánem je pilot povinen navázat spojení na kmitočtu MOŠNOV VĚŽ / MOŠNOV DELIVERY (dle instrukcí ve vysílání ATIS) a předat následující informace:

- identifikace letadla dle platného FPL;
- destinace dle platného FPL;
- jakékoliv změny oproti platnému FPL.

2.22.2.6.3 The flight crew should select XPNDR, or the equivalent according to specific installation, AUTO if available, not OFF or STDBY, and the assigned Mode A code:

- when requesting push back or taxi, whichever is earlier,
- after landing, continuously until the aircraft is fully parked on stand.

2.22.2.6.4 The flight crew of aircraft equipped with Mode A and Mode S having an aircraft identification feature should also set the aircraft identification. This setting is the aircraft identification specified in item 7 of the ICAO ATC flight plan (e.g. BAW123, CSA456).

2.22.2.6.5 The aircraft identification should be entered from request for push back or taxi, whichever is earlier, through the FMS or the Transponder Control Panel.

2.22.2.6.6 During parking the flight crew has to set up Mode A code 0000 and subsequently set up Mode S and/or Mode A/C transponder position OFF.

### 2.22.3 RADAR PROCEDURES

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

On manouvering area of Ostrava/Mosnov airport, ATS surveillance service is provided through a multilateration surveillance system, using Mode S and mode A/C.

2.22.3.2 ATS Surveillance equipment:

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

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

2.22.3.3 Minimum radar vectoring altitudes within CTR Mošnov and TMA/CTA 2 Ostrava - see chart LKMT AD 2-43.

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

### 2.22.4 PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS

2.22.4.1 For VFR departure without flight plan pilot is obliged to establish radio contact on frequency MOSNOV TWR / MOSNOV DELIVERY (according to current ATIS information) to give the following information:

- identification of aircraft;
- type of aircraft;
- aerodrome of departure when departing from other aerodrome in CTR;
- exit point from CTR;
- height of flight.

2.22.4.2 For VFR departure with flight plan pilot is obliged to establish radio contact on frequency MOSNOV TWR / MOSNOV DELIVERY (according to current ATIS information) to give the following information:

- aircraft identification according to FPL;
- destination according to FPL;
- any changes to FPL.