



UL 1

**Výklad pravidel létání a provozu civilních letadel
s odchylkami pro jednotlivé druhy SLZ.**

**Ultralehké letouny, motorové padákové kluzáky, vírníky,
ultralehké vrtulníky**

Na základě pověření vydala Letecká amatérská asociace ČR,
Ke Kابلu 289, 102 00 Praha 10, tel.: 271 085 270,
<http://www.laacr.cz>

HLAVA 1 – DEFINICE	4
HLAVA 2 – PŮSOBNOST UL-1	11
HLAVA 3 – VŠEOBECNÁ PRAVIDLA	13
HLAVA 4 – PRAVIDLA PRO LET ZA VIDITELNOSTI.....	17
HLAVA 5 – LETY VFR NA LETIŠTĚ.....	25
HLAVA 6 – ŘÍZENÍ PROVOZU NA LETIŠTI A JEHO OKOLÍ	28
HLAVA 7 – ČINNOST POSÁDKY SLZ PO LETECKÉ NEHODĚ	41
HLAVA 8 – PLOCHY PRO VZLETY A PŘISTÁNÍ SLZ	43
HLAVA 9 – AEROVLEKOVÝ PROVOZ	44
HLAVA 10 – VÝSADKOVÉ LETY.....	46

HLAVA 1 – DEFINICE

1.1 Cestovní hladina

Hladina dodržovaná letadlem během značné části letu.

1.2 Dohlednost

Schopnost vidět a rozeznávat význačné neosvětlené předměty ve dne a světla v noci, daná meteorologickými podmínkami a vyjádřená v jednotkách délkové míry.

1.3 Hladina

Všeobecný výraz používaný k vyjádření vertikální polohy letadla znamenající buď výšku nad zemí, nadmořskou výšku - "altitude" - nebo letovou hladinu.

1.4 Hlásný bod

Stanovené zeměpisné místo obvykle vyznačené radionavigačním zařízením, vzhledem k němuž se může hlásit poloha letadla.

1.5 Informace o provozu

Informace vydaná stanovištěm letových provozních služeb, kterou se pilot upozorňuje na jiný známý letový provoz v blízkosti polohy letadla.

1.6 Koncová řízená oblast [TMA]

Řízená oblast ustanovená v místech, kde se letové cesty a letové linie sbíhají v blízkosti jednoho nebo více letišť.

1.7 Kurz

Směr podélné osy letadla, vyjádřený ve stupních od severu.

1.8 Let podle přístrojů [IFR]

Let podle pravidel letu podle přístrojů.

1.9 Let za viditelnosti [VFR]

Let podle pravidel letu za viditelnosti.

1.10 Letadlo

Zařízení způsobilé létat v atmosféře nezávislé na zemském povrchu, nést na palubě osoby nebo náklad, schopné bezpečného vzletu a přistání, které je alespoň částečně říditelné. Za letadla se též považují upoutané balóny.

1.11 Letecká informační příručka

Příručka vydaná státem nebo pověřenou organizací, obsahují letecké informace trvalého charakteru, důležité pro letecký provoz.

1.12 Letecký úřad

Úřad pro civilní letectví, vrcholný orgán ve věcech civilního letectví.

1.13 Letiště

Vymezená plocha na zemi nebo na vodě [včetně budov, zařízení a vybavení] a určená, buď zcela nebo z části pro přelety, odlet a pohyby letadel na zemi.

1.14 Letiště AFIS

Letiště na kterém je poskytována letová informační služba a pohotovostní služba známému provozu.

1.15 Letištní letová informační služba [AFIS]

Letová informační služba na stanoveném letišti poskytovaná pro bezpečné a účinné provádění letištního provozu.

1.16 Letištní okruh

Vzdušný prostor stanovených rozměrů ustanovený okolo letiště pro ochranu letištního provozu.

1.17 Letištní provoz

Veškerý provoz na provozní ploše a všechna letadla letící po letištním okruhu, vstupující do něj nebo jej opouštějící.

Poznámka: v některých případech lze za letištní provoz považovat i provoz v pracovních prostorech letiště.

1.18 Letištní služba řízení

Služba řízení letového provozu pro letištní provoz.

1.19 Letištní řídicí věž

Stanoviště ustanovené k poskytování služby řízení letového provozu letištnímu provozu.

1.20 Letoun

Motorové letadlo těžší vzduchu, u něhož se vztlak potřebný k letu vyvozuje v postatě aerodynamickými silami na nosných plochách, které jsou v dané konfiguraci letadla nepohyblivé.

1.21 Letová cesta

Řízená oblast nebo její část vymezeného prostoru, v jehož hranicích musí být let proveden a vybavená radionavigačními zařízeními.

1.22 Letová dohlednost

Dohlednost dopředu z kabiny letadla.

1.23 Letová hladina

Hladina stálého atmosférického tlaku, vztažená ke stanovenému tlakovému údaji 1013,2 hektopascalů [hPa] a oddělená od ostatních takových hladin stanovenými tlakovými intervaly.

Poznámka 1: tlakový výškoměr, který je cejchován podle standardní atmosféry:

- a) když je nastaven na QNH zobrazí nadmořskou výšku
- b) když je nastaven na QFE zobrazí výšku nad referenčním bodem QFE
- c) když je nastaven na tlak 1013,2 hektopascalů může být užíván k zobrazení cestovní hladiny

Poznámka 2: výrazy výška a nadmořská výška, které jsou použity se vztahují k tlakovým a nikoliv ke geometrickým výškám nad terénem či nad mořem.

1.24 Letová informační oblast

Vzdušný prostor stanovených rozměrů uvnitř kterého se poskytuje letová informační služba a pohotovostní služba.

1.25 Letová informační služba

Poskytování rad a informací k bezpečnému a účinnému provádění letů.

1.26 Letová poradní služba

Služba poskytovaná v letovém poradním vzdušném prostoru k zajištění rozstupů, pokud je to proveditelné mezi letadly, která letí podle letového plánu IFR.

1.27 Letové informační středisko

Stanoviště zřízené k poskytování letové informační služby a pohotovostní služby.

1.28 Letové provozní služby

Všeobecný výraz zahrnující letovou informační službu, pohotovostní službu, letovou poradní službu, službu řízení letového provozu /oblastní službu řízení, přibližovací službu řízení nebo letištní službu řízení/.

1.29 Letové povolení

Povolení, vydané veliteli letadla provést let nebo v letu pokračovat za podmínek určených stanovištěm řízení letového provozu.

Poznámka 1: výraz "letové povolení" se obvykle zkracuje na "povolení", použije-li se v příslušných souvislostech.

Poznámka 2: zkrácený výraz "povolení" se doplňuje k označení části letu, na kterou se letové povolení vztahuje slovy "pojízďení", "vzletu", "odletu", "traťové", "přiblížení" nebo "přistání".

1.30 Letový plán

Stanovené údaje o zamýšleném letu letadla, které se předkládají stanovištěm řízení letového provozu.

1.31 Letový provoz

Všechna letadla za letu nebo pohybující se na provozní ploše.

1.32 Meteorologické podmínky pro let podle přístrojů /IMC/

Meteorologické podmínky vyjádřené dohledností vzdáleností od oblak; a základny oblačnosti, které jsou horší než stanovená minima meteorologických podmínek pro let za viditelnosti.

1.33 Meteorologické podmínky pro let za viditelnosti /VMC/

Meteorologické podmínky vyjádřené dohledností, vzdáleností od oblaků a základny oblačnosti, které jsou stejné nebo lepší než stanovená minima.

1.34 Mez povolení

Bod, do kterého letové povolení platí.

1.35 Minimální použitelná výška

Stanovená minimální nadmořská výška, zajišťující vertikální vzdálenost nejméně 300 m /1000 ft/ nad nejvyšší překážkou v CTR, TMA nebo ve stanoveném prostoru, ve kterém je zahrnut ochranný prostor letadla Poznámka: pro tento účel se smí používat výška nad zemí jen se svolením leteckého úřadu.

1.36 Nadmořská výška /Altitude/

Vertikální vzdálenost hladiny, bodu nebo předmětu považovaného za bod, měřená od střední hladiny moře.

1.37 Náhradní letiště

Letiště uvedené v letovém plánu, na kterém letadlo může přistát, není-li let na letiště plánovaného přistání možný nebo žádoucí.

Poznámka: náhradním letištěm může být i letiště odletu.

1.38 Návěštní plocha

Plocha na letišti, na níž se kladou pozemní návěsti.

1.39 Nebezpečný prostor

Vymezený vzdušný prostor, ve kterém je ve vyhlášené době činnost nebezpečná pro lety letadel.

1.40 Oblastní služba řízení

Služba řízení letového provozu pro řízené lety v řízené oblasti.

1.41 Oblastní středisko řízení

Stanoviště, ustanovené k poskytování služby řízení letového provozu řízeným letům v řízených oblastech pod jeho pravomocí.

1.42 Odbavovací plocha

Vymezená plocha na pozemním letišti, určená k umístění letadel pro nastupování a vystupování cestujících, pro nakládání a vykládání pošty nebo zboží, pro jejich plnění pohonnými hmotami a odstavování nebo ošetřování.

1.43 Odpovědný orgán letových provozních služeb

Řízení letového provozu - organizace zřízená ministerstvem dopravy řídicí a zabezpečující civilní letový provoz nad celým státním územím.

1.44 Ohlašovna letových provozních služeb

Stanoviště zavedené k přijímání hlášení pro letové provozní služby a k podávání letových plánů před odletem.

Poznámka: ohlašovna letových provozních služeb může být zavedena jako samostatné stanoviště nebo ve spojení s jiným stanovištěm, jako např. se stanovištěm řízení letového provozu nebo stanovištěm letecké informační služby.

1.45 Omezený prostor

Vymezený vzdušný prostor, ve kterém je možno provádět lety při dodržení určitých zvláštních podmínek.

1.46 Orgán státního odborného dozoru v civilním letectví

Úřad pro civilní letectví - pověřen výkonem státního odborného dozoru v civilním letectví.

1.47 Podaný letový plán

Původní letový plán, tak jak je předložen pilotem nebo jeho určeným zástupcem.

1.48 Pohotovostní služba

Vyrozumívání příslušných organizací a orgánů o letadlech, kterým se má poskytnout pátrací a záchranná služba a spolupráce s těmito organizacemi a orgány podle potřeby.

1.49 Pohybová plocha

Část letiště určená pro vzlety, přistání a pojíždění letadel, sestávající z provozní plochy a odbavovací plochy /plochy/.

1.50 Pojezdová dráha

Vymezený pás na pozemním letišti, zřízený pro pojíždění letadel a určený pro spojení jedné části letiště s druhou.

1.51 Pojíždění

Pohyby letadel na povrchu letiště s použitím vlastní síly, s výjimkou vzletu a přistání, včetně provozu vrtulníků nad povrchem letiště ve výškách, dovolujících využívat efektu země při rychlostech odpovídajících pojíždění, např. pojíždění v nízké výšce do 15 m.

1.52 Prostory letových provozních služeb

Abecedně označené vzdušné prostory stanovených rozměrů, uvnitř kterých mohou být prováděny určité druhy letů. Jsou pro ně vymezeny letové provozní služby a pravidla provozu.

Poznámka: prostory ATS jsou klasifikovány jako třídy A až G.

1.53 Provozní plocha

Část letiště určená pro vzlety, přistání a pojíždění letadel, s výjimkou odbavovacích ploch.

1.54 Převodní výška

Výška, ve které nebo pod níž se lety letadel řídí v nadmořských výškách.

1.55 Přibližovací služba řízení

Služba řízení letového provozu pro řízené lety přilétávajících a odlétávajících letadel.

1.56 Přízemní dohlednost

Dohlednost na letišti hlášená oprávněným pozorovatelem.

1.57 Rada k vyhnutí

Rada poskytnutá stanovištěm letových provozních služeb stanovující změny trajektorie letu jako pomoc pilotovi k vyhnutí se srážce za letu.

1.58 Řízená oblast

Řízený vzdušný prostor sahající nahoru od stanovené výšky nad zemí.

1.59 Řízené letiště

Letiště, na kterém je letištnímu provozu poskytována služba řízení letového provozu.

Poznámka: výraz "řízené letiště" naznačuje, že letištnímu provozu se poskytuje služba řízení letového provozu. To však nemusí nutně znamenat existenci řízeného okrsku.

1.60 Řízený let

Jakýkoliv let, který je předmětem letového povolení.

1.61 Řízený okresek CTR

Řízený vzdušný prostor, sahající od povrchu země do stanovené výšky.

1.62 Řízený vzdušný prostor

Vymezený vzdušný prostor, ve kterém se poskytuje služba řízení letového provozu letům IFR a VFR v souladu s klasifikací vzdušného prostoru.

Poznámka: řízený vzdušný prostor je všeobecný výraz, který zahrnuje vzdušné prostory letových provozních služeb tříd A,B,C,D a E.

1.63 Skupinový let

Let dvou nebo více letadel provádějících společný úkol, přičemž jejich vzájemná vzdálenost není větší než 150 m.

1.64 Služba řízení letového provozu

Služba poskytovaná za účelem:

- 1) zabraňovat srážkám:
 - a) letadel za letu b/ l letadel na provozní ploše
 - c) letadel s překážkami na provozní ploše
- 2) udržovat rychlý a spořádaný tok letového provozu

1.65 Stálý letový plán

Letový plán, vztahující se k sérii často se opakujících, pravidelně prováděných jednotlivých letů, předávaný provozovatelem pro uchování a opakované použití stanovišti řízeného letového provozu.

1.66 Stanoviště řízení letového provozu

Výraz, zahrnující oblastní středisko řízení, přibližovací stanoviště řízení a letištní řídicí věž.

1.67 Sportovní létající zařízení - SLZ

Je zařízení konstruované, vyrobené a určené k létání ve vzduchu výhradně za účelem vzdělávání, sportu nebo rekreace jeho uživatele.

Druhy sportovního létajícího zařízení:

- a) padákový kluzák - PK
- b) závěsný kluzák - ZK
- c) ultralehký kluzák - UK
- d) motorový ultralehký kluzák - MUK
- e) ultralehký letoun - ULL
 1. řízený aerodynamickými prostředky - ULLa
 2. řízený přesouváním těžiště pilota - ULLt
- f) motorový padákový kluzák - MPK
 1. s pomocným motorem na zádech pilota - PPG
 2. s motorem na podvozku - MPK
- g) motorový vírník - UMW
- h) bezmotorový vírník - UW
- i) ultralehký vrtulník - UH
- j) sportovní padák - P

1.68 Tlaková výška

Atmosférický tlak vyjádřený v hodnotách výšky, která odpovídá tomuto tlaku standardní atmosféře.

1.69 Trať

Dráha letu letadla, promítnutá na povrchu země, jejíž směr se v kterémkoliv bodě vyjadřuje ve stupních měřených od severu /zeměpisného, magnetického nebo síťového.

1.70 Velitel letadla

Pilot letadla odpovědný za stav letadla a jeho posádky, přípravu a provedení letu.

1.71 Velitel skupiny letadel

Pilot letadla odpovědný za provedení letu skupiny a bezpečné vedení skupiny letadel během letu.

1.72 Výška

1. Vertikální vzdálenost hladiny, bodu nebo předmětu považovaného za bod, měřená od stanoveného základního údaje
2. Vertikální rozměr předmětu

Výška nad letištěm

- a) letu - výška letu letadla měřená výškoměrem nastaveným na QFE daného letiště, popřípadě na QFE některého prahu dráhy daného letiště
- b) překážky - výška překážky měřená od nadmořské výšky letiště nebo nadmořské výšky některého prahu dráhy daného letiště

1.73 Výška nad zemí

- a) letu - výška letu nad terénem
- b) překážky - výška překážky měřená od úpatí překážky.

1.74 Vzletová a přistávací dráha VPD

Zvlášť vymezená, upravená a vybavená obdélníková část provozní plochy pozemního letiště určená pro přistání a vzlety letadel.

1.75 Vzletová a přistávací plocha - VPP

Část provozní plochy používané k přistáním a vzletům letadel.

1.76 Uživatel sportovního létacího zařízení

Uživatelem sportovního létacího zařízení je pilot s příslušným průkazem způsobilosti, pilotní žák. Poznámka: Další osoba na palubě SLZ, která se letu zúčastňuje jen pasivně, není uživatelem.

1.77 Zakázaný vzdušný prostor

Vymezený vzdušný prostor, ve kterém je zakázáno provádět lety.

1.78 Základna oblačnosti

Výška základny nejnižší vrstvy oblaků nad zemí nebo nad vodou pod 6000 m, pokrývající více než polovinu oblohy.

1.79 Zvláštní let VFR

Let VFR, kterému vydala služba řízení letového provozu povolení k letu v řízeném okrsku v meteorologických podmínkách horších než VMC.

1.80 Další osoba na palubě SLZ

Za další osobu na palubě SLZ se považuje osoba bez letecké kvalifikace.

1.81 Platná mapa

Platná mapa je mapa obsahující platné letecké informace.

Použité zkratky:

AGL	Nad zemí /nad úrovní země/
ALT	Nadmořská výška /nastavení QNH/
ARP	Vztažný bod letiště
ATC	/ŘLP/ Služba řízení letového provozu
CLR	Povolení
CTR	Řízený okrsek letiště
FIR	Letová informační oblast
FIS	Letová informační služba
FL	Letová hladina
ft	Stopa
IAS	Indukovaná vzdušná rychlost
IFR	Pravidla letu pro let podle přístrojů
MFA	Minimální letová výška
QFE	Tlak vzduchu vztažený k nadmořské výšce letiště
QNH	Nastavení tlakové stupnice výškoměru pro získání nadmořské výšky letadla, které je na zemi.
TMA	Koncová řízená oblast
UNL	Neomezené
VFR	Pravidla letu pro let za viditelnosti
VMC	Meteorologické podmínky pro let za viditelnosti /meteorologické podmínky vyjádřené dohledností, vzdáleností od oblaků a základny oblačnosti, které jsou stejné nebo lepší než stanovená minima/
ZVFR	Zvláštní let VFR

HLAVA 2 – PŮSOBNOST UL-1

Výklad pravidel létání a provozu civilních letadel s odchylkami pro jednotlivé druhy SLZ - ultralehké letouny, motorové padákové kluzáky, vírníky, ultralehké vrtulníky.

2.1 Ve Výkladu jsou vyjádřeny minimální požadavky pro provoz sportovních létajících zařízení nad územím ČR. Tento výklad vyjadřuje minimum znalostí potřebných pro získání pilotního průkazu uživatele SLZ a je závazný pro každého, kdo hodlá užívat nebo užívá SLZ nad územím ČR.

2.2 Výklad a postupy UL-1 odpovídají a dodržují letecký zákon č. 49/97 a obsahují výběr z předpisů řady "L" uplatňovaných v provozu. Návaznými postupy vydanými LAA jsou:

- 2.2.1 LA-1 - Organizační systém a postupy k zajištění vymezených činností LAA ČR při správě SLZ.
- 2.2.2 LA-2 - Postupy pro vedení rejstříku a postupy schvalování SLZ - organizační postupy - LA2.
- 2.2.3 UL-2, ZL-2, PL-2 a UH 2 - Souhrn technických norem pro schvalování letové způsobilosti jednotlivých druhů SLZ.
- 2.2.4 UL-3, ZL-3, PL-3, UH- 3 - Souhrn závazných výcvikových osnov pro piloty, instruktory, zkušební piloty a další kvalifikace pilotů jednotlivých SLZ.
- 2.2.5 ZL-1 - Výklad pravidel létání a provozu civilních letadel pro padákové a závěsné kluzáky.

2.3 Lety a pojiždění po pohybové ploše letiště se musí konat podle všeobecných pravidel vyjádřených v tomto výkladu a za letu podle pravidel letu za viditelnosti - VFR.

2.4 Odpovědnost za dodržování pravidel létání

- 2.4.1 Pilot letadla/SLZ odpovídá za provedení letu podle pravidel létání, ať letadlo/SLZ sám řídí či nikoliv, vyjma případů, když si okolnosti vynutí odchylku od těchto pravidel v zájmu bezpečnosti
- 2.4.2 Předletová příprava. Před zahájením letu je pilot letadla/SLZ povinen seznámit se se všemi informacemi, potřebnými k provedení zamýšleného letu, které jsou k dosažení. Předletová příprava pro lety vně letištního okruhu musí zahrnovat pečlivé prostudování platných meteorologických zpráv a předpovědí, stanovení požadavku pohonných hmot a určení náhradního postupu pro případ, že nebude možné let dokončit tak, jak byl zamýšlen.

2.5 Pravomoc pilota letadla/SLZ

Pilot letadla/SLZ má právo rozhodnout s konečnou platností o provedení letu.

2.6 Zákaz řídit letadlo/SLZ a vykonávat funkci člena posádky

- 2.6.1 Pilot letadla/SLZ a členové posádky nesmí zahájit let, je-li jejich schopnost snížena zejména vlivem alkoholického nápoje, omamného prostředku, léku, únavou, nevolností, úrazem nebo nemocí. Před letem a v průběhu letu je pilotu letadla/SLZ a členům posádky zakázáno požívání alkoholických nápojů, omamných prostředků léků snižujících schopnost výkonu funkce člena posádky. Toto ustanovení se vztahuje i na další osoby posádky letadla/SLZ, i když nevykonávají činnost související s řízením letadla/SLZ.

2.7 Výšky letů SLZ

- 2.7.1 Bez radiospojení je možné pro lety SLZ za dodržení podmínek VFR, eventuelně dalších podmínek publikovaných v AIPu ČR, využívat prostor třídy G a E až do spodní hranice vzdušného prostoru třídy D.
- 2.7.2 Ve vzdušném prostoru třídy C, D je možno plánované lety VFR provádět jen při oboustranném radiospojení s povolením ATC.
- 2.7.3 Lety VFR se nesmí provádět nad letovou hladinou FL 205, tj. 6250 m nad mořem. VFR lety ve výškách nad tlakovou výškou 700 hPa se řídí předpisem L 6/II-dodatek B 1.
- 2.7.4 Nejmenší výška letu. S výjimkou kdy je to nutné pro vzlet nebo přistání nebo s výjimkou povolení vydaného leteckým úřadem, musí být VFR let prováděn:

- 2.7.4.1 nad hustě zastavěnými místy nebo shromážděním lidí na volném prostranství ve výšce, která nesmí být menší než 300 m nad nejvyšší překážkou v okruhu 600 m od letadla - pro horkovzdušné balóny se tato výška stanovuje nad 50 m,
- 2.7.4.2 kdekoliv jinde ve výšce ne menší než 150 m nad zemí nebo vodou.

2.8 Zakázané a omezené prostory

Letadlo/SLZ nesmí letět v zakázaném prostoru, nebo v prostoru, ve kterém byla vyhlášena letecká omezení, s výjimkou letů prováděných v souladu s podmínkami omezení nebo se svolením leteckého úřadu státu, na jehož území se tyto prostory nacházejí.

HLAVA 3 – VŠEOBECNÁ PRAVIDLA

3.1 Pilotovat SLZ nad územím České republiky je povoleno:

- 3.1.1 českým státním občanům, kteří splňují podmínky uvedené v předpisech civilního letectví ČR a postupech pověřené osoby,
- 3.1.2 cizím státním příslušníkům v rámci platnosti č. leteckých předpisů a postupů pověřené osoby,
- 3.1.3 držitelům platného průkazu uživatele - žáka nebo pilota SLZ, nebo cizincům s průkazem který byl uznán osobou pověřenou Úřadem civilního letectví,
- 3.1.4 jestliže letová způsobilost SLZ byla schválena a byl vydán technický průkaz SLZ.
 - 3.1.4.1 SLZ odpovídá požadavkům bezpečnosti a ochrany životního prostředí.
 - 3.1.4.2 SLZ je evidováno u pověřené osoby dle postupů LA-2.
 - 3.1.4.3 SLZ má platný technický průkaz letové způsobilosti.
 - 3.1.4.4 Lety jsou prováděny v prostorech k tomu účelu vymezených a z míst k tomu určených a v případě, že jsou k letům využívána letiště, jejich provozovatel s tím souhlasí. Lety jsou prováděny podle pravidel létání stanovených pro jednotlivé druhy SLZ.
 - 3.1.4.5 Bylo sjednáno pojištění odpovědnosti za škody z provozu SLZ a zaplacení pojistné.
 - 3.1.4.6 Pouze za podmínek viditelnosti země ve dne a za meteorologických podmínek stanovených pro lety VFR.
- 3.1.5 V zájmu bezpečnosti létání nebo v jiném veřejném zájmu může ÚCL létání určitého druhu SLZ omezit nebo zakázat.

3.2 Dvoustupňová SLZ

- 3.2.1 Jsou-li druhá místa používána jinými osobami, než pilotem či instruktorem, musí mít pilot letadla/SLZ kvalifikaci instruktora SLZ nebo nalétáno minimálně 50 letových hodin na ULL a 5 hod. samostatné letové doby na použitém typu SLZ. Každá osoba na palubě SLZ musí být po celou dobu letu upoutána na svém místě bezpečnostními pásy. Konstrukce sedačky a pásů musí odpovídat fyzickým rozměrům dané osoby, aby naplnila předpokládanou bezpečnostní funkci dle UL-2 (Normy pro schvalování letové způsobilosti SLZ). Před letem s další osobou na palubě musí pilot SLZ provést minimálně 3 vzlety a přistání za posledních 90 dní, na typu se kterým bude let proveden.
- 3.2.2 Kromě toho musí mít od vstupu do SLZ bez kabiny nebo s otevřenou kabinou na hlavě ochrannou přilbu a oděv takového druhu a tak oblečený, aby žádná jeho část se nemohla za letu uvolnit proudem vzduchu. Pokud tato přilba nechrání zrak, musí mít na očích ochranné brýle po celou dobu letu.

3.3 Odpovědnost pilota SLZ - pilot SLZ odpovídá za provedení letu podle pravidel létání, ať SLZ sám řídí, či nikoliv, vyjma případů, když si okolnosti vynutí odchylku od těchto pravidel v zájmu bezpečnosti.

- 3.3.1 Pravomoc pilota SLZ - pilot SLZ má právo rozhodnout s konečnou platností o provedení letu
- 3.3.2 Povinnosti pilota SLZ:
 - 3.3.2.1 - znát provozní a technická data SLZ a jeho provozní omezení,
 - 3.3.2.2 - znát technický stav SLZ.
 - 3.3.2.3 provádět prohlídky dané letovou příručkou a to:
 - 3.3.2.3.1 v případě, že se na letounu střídá několik pilotů,
 - 3.3.2.3.2 v průběhu letového dne.
 - 3.3.2.4 - vést v palubním deníku přehled nalétaných hodin a záznam o údržbě SLZ.
 - 3.3.2.5 - znát provozní řád, stanovený pro používané letiště.
 - 3.3.2.6 - při pilotování letounu dodržovat příslušné režimy letu. Dodržovat ustanovení předpisů a postupů, vztahujících se k provozu SLZ.

- 3.3.2.7 mít u sebe platný pilotní průkaz uživatele, průkaz letové způsobilosti, certifikát o uzavřeném pojištění odpovědnosti z provozu. Tyto doklady je povinen předložit na požádání orgánům LAA, Úřadu pro civilní letectví a Policie. Pokud tyto orgány zjistí, že pilot SLZ porušuje stanovené podmínky, dané postupy pro provoz SLZ, jsou oprávněny mu zadržet TPLZ a PP. Tyto budou předány orgánu, který je vydal.
- 3.3.2.8 Pilot SLZ je povinen volit trať a výšku tak, aby mohl vždy bezpečně přistát v případě vysazení motoru u SLZ vybaveného pohonnou jednotkou, nebo při ztrátě výšky u bezmotorových SLZ.

3.4 Shazování předmětů a rozprašování - shazovat jakékoliv předměty za letu nebo rozprašovat chemické látky je zakázáno.

3.5 Seskoky padákem - seskoky padákem, vyjma případů nouze, se smí provádět jen za podmínek stanovených osobou pověřenou Úřadem pro civilní letectví.

3.6 Vlekání za SLZ - SLZ může vlekat jen za předpokladu jeho vybavení příslušným zařízením, ověřeným a zapsaným v technickém průkazu letové způsobilosti, za předpokladu že pilot SLZ má zapsanu příslušnou kvalifikaci. Pilot SLZ-vlekař je při aerovlecích povinen dodržet platné postupy vydané osobou pověřenou ÚCL, pro provoz SLZ - kluzáků.

3.7 Zabraňování srážkám - posádka SLZ, která at' pojíždí po zemi, nebo již letí, má za povinnost nepolevit v pozornosti, aby mohla včas odhalit možnost srážky. Letadla/SLZ nesmí létat v takové vzdálenosti od jiného letadla/SLZ, která by vytvářela nebezpečí srážky.

- 3.7.1 Pravidla vyhýbání - letadlo/SLZ mající přednost, musí udržovat kurs a rychlost. Toto pravidlo však nezbavuje pilota letadla/SLZ odpovědnosti provést taková opatření, která nejlépe zabrání srážce. Pilot letadla/SLZ, který podle následujících pravidel je povinen dát přednost jinému letadlu/SLZ, musí se vyhnout tím, že nadletí, nebo podletí mimo toto letadlo/SLZ, nebo křížuje jeho trať tak, aby byla zajištěna bezpečná vzdálenost mezi letadly/SLZ. Při volbě bezpečné vzdálenosti je třeba vzít v úvahu meteorologickou situaci, hmotnost a rychlost letadel/SLZ.
- 3.7.1.1 Při letech na vstřícných tratích - letí-li dvě letadla/SLZ na vstřícných tratích, nebo přibližně takových, každé z nich se vyhne změnou kursu vpravo.
- 3.7.1.2 Při letech na protínajících se tratích - letí-li dvě letadla/SLZ, na protínajících se tratích v přibližně stejné hladině, musí se letadlo/SLZ, které má druhé po své pravé straně, vyhnout, vyjma tyto případy:
- 3.7.1.2.1 motorová letadla/SLZ těžší vzduchu se musí vyhnout vzducholodím, kluzákům a balónům,
- 3.7.1.2.2 vzducholod' se musí vyhnout kluzákům a balónům,
- 3.7.1.2.3 kluzáky se musí vyhnout balónům,
- 3.7.1.2.4 motorová letadla/SLZ se musí vyhnout letadlům, která mají ve vleku jiná letadla/SLZ nebo předměty.
- 3.7.1.3 Při předlétávání - předlétávající letadlo/SLZ je to, které se přibližuje k jinému letadlu/SLZ zezadu na čáře, svírající s rovinou souměrnosti předlétávaného letadla/SLZ úhel menší než 70°. Předlétávané letadlo/SLZ má přednost a předlétávající letadlo/SLZ at' stoupá, nebo klesá, nebo je ve vodorovném letu, musí se vyhnout změnou kursu vpravo. Žádná následující změna ve vzájemné poloze obou letadel/SLZ nezbavuje pilota předlétávajícího letadla/SLZ povinnosti vyhnout se, dokud zcela nepředletěl a není v bezpečné vzdálenosti od předlétávaného letadla/SLZ.
- 3.7.1.4 Při přistání. - Letadlo/SLZ za letu nebo pohybující se na zemi musí dát přednost letadlu/SLZ, které přistává nebo je v poslední fázi přiblížení na přistání. Přibližují-li se dvě nebo více letadel/SLZ těžších vzduchu ke jednomu letišti, aby na ně přistála, musí výše letící letadlo/SLZ dát přednost letadlu/SLZ letícímu níže. Pilot níže letícího letadla/SLZ však nesmí využívat tohoto pravidla k tomu, aby se zařadil před jiné letadlo/SLZ, které je v poslední fázi přiblížení na přistání nebo toto letadlo/SLZ předletěl. Motorová letadla/SLZ těžší vzduchu musí dát přednost kluzákům. Nouzové přistání - pilot letadla/SLZ, kterému je známo, že jiné letadlo/SLZ je nuceno nouzově přistát, musí dát letadlu/SLZ přednost./vztahuje se i na případ nácviku nouzového přistání/
- 3.7.1.5 Vzlet - letadlo/SLZ pojíždějící na provozní ploše letiště musí dát přednost letadlu/SLZ, které vzlétá nebo se nachází v poloze pro vzlet.
- 3.7.1.6 Pojíždění letadel/SLZ Pro zabránění srážce dvou letadel/SLZ po pohybové ploše letiště platí následující pravidla:

- 3.7.1.6.1 pojíždí-li dvě letadla/SLZ proti nebo přibližně proti sobě, piloti obou letadel/SLZ jsou povinni zastavit nebo, je-li to proveditelné, vyhnout se vpravo tak, aby mezi letadly/SLZ byla zajištěna dostatečná vzdálenost
- 3.7.1.6.2 křižují-li se dráhy pojíždějících letadel/SLZ, letadlo/SLZ musí dát přednost letadlu/SLZ pojíždějícímu zprava
- 3.7.1.6.3 letadlo/SLZ, které je předjížděno jiným letadlem/SLZ má přednost a pilot předjíždějícího letadla/SLZ je povinen udržovat dostatečnou vzdálenost od předjížděného letadla/SLZ. Pokud letištní řídicí věž nepovolí jinak, musí letadlo/SLZ, které pojíždí po provozní ploše zastavit a čekat na všech vyčkávacích stanovištích.
Poznámka: označení vyčkávacích míst a jejich značky - viz předpis L 14 - letadlo/SLZ, které pojíždí po provozní ploše, musí zastavit a čekat před všemi rozsvícenými stop příčkami a smí pokračovat, až po zhasnutí světel, nebo vydání povolení.

3.8 Další postupy pro provoz SLZ

- 3.8.1 Max. přípustné rychlosti větru při provozu ULL jsou stanoveny letovou příručkou pro daný typ, či jednotlivý SLZ.
- 3.8.2 Doklady na palubě SLZ:
 - 3.8.2.1 platný Technický průkaz letové způsobilosti.
 - 3.8.2.2 palubní deník nebo doklad jej nahrazující.
 - 3.8.2.3 osvědčení hlukové způsobilosti, není-li hluková způsobilost osvědčena v letové příručce nebo v osvědčení letové způsobilosti /hlukové osvědčení bude požadováno v souladu s předpisem L 16/I od data stanoveného Ministerstvem dopravy a spojů/.
 - 3.8.2.4 povolení pro leteckou radiostanici, pokud je jí SLZ vybaveno.
 - 3.8.2.5 průkaz způsobilosti záchranného zařízení, je-li na SLZ použito.
 - 3.8.2.6 podaný letový plán, je-li požadován.
 - 3.8.2.7 certifikát o pojištění zákonné odpovědnosti.
 - 3.8.2.8 letovou příručku, nebo dokument ji nahrazující.
 - 3.8.2.9 Mapami platnými a vhodnými pro trať plánovaného letu a pro každou další trať, o které lze předpokládat, že na ni může být let odkloněn.
 - 3.8.2.10 Vizuální signály uvedené v předpise L – 2, používané zadržujícím a zadržovaným letadlem.
- 3.8.3 Příprava letu - v průběhu přípravy letu se musí pilot SLZ seznámit se všemi podklady a informacemi, které jsou důležité pro bezpečné provedení letu, zejména s meteorologickou situací. Dále se musí seznámit se zvláštnostmi provozu na daném letišti nebo ploše.
- 3.8.4 Kontrola SLZ - pilot SLZ se musí před každým letem přesvědčit podle letové příručky, že je SLZ v pořádku. Kromě toho musí zkontrolovat, zda:
 - 3.8.4.1 - nebyla překročena max. vzletová hmotnost.
 - 3.8.4.2 - množství paliva zaručuje bezpečné provedení letu.
 - 3.8.4.3 - zda letová provozní omezení, obsažená v letové příručce, nebo v jiném odpovídajícím dokumentu nebyla překročena.
- 3.8.5 Ruční spouštění motoru
 - 3.8.5.1 Je zakázáno ručně spouštět motor SLZ, jestliže:
 - 3.8.5.1.1 SLZ není obsazeno osobou s platným průkazem pilota nebo pilotním žákem, u něhož je průkaz žáka nahrazen Osobním listem.
 - 3.8.5.1.2 kola podvozku SLZ nejsou založena nebo jestliže SLZ není z každé strany přidržen nejméně jednou osobou.
 - 3.8.5.1.3 motor neroztáčí poučená osoba která je obeznámena s použitým motorem. Tato osoba nesmí mít na sobě volné části oděvu, které by mohli být zachyceny vrtulí.
 - 3.8.5.1.4 pilot a spouštějící nezjistili, aby se v průběhu spouštění motoru nenacházela v nebezpečné blízkosti vrtule s výjimkou spouštějícího žádná osoba, zvíře nebo předmět, které by mohli přijít do styku s vrtulí.
 - 3.8.5.1.5 spouštějící se nepřesvědčil, že po spuštění motoru neohrozí vrtulový proud vzduchu jiná letadla nebo osoby, ani nebude takové osoby ohrožovat více, než je nezbytné.

- 3.8.5.1.6 spouštějící nedal povel k zapnutí nebo vypnutí zapalování motoru a pilot tento povel opakováním nepotvrdil.
- 3.8.6 Pilot SLZ nesmí spouštět motor spouštěčem, pokud se nepřesvědčil, že jsou přiměřeně splněny požadavky ust. 3.8.5.1.4. a 3.8.5.1.5.- a že před letounem je dostatečný prostor pro zastavení nežádoucího pohybu SLZ.
- 3.8.7 Signály používané mezi pilotem a pomocníkem při ručním spouštěním motoru.

VÝZNAM	SIGNÁL
ZAPNUTO	Pilot zřetelně, viditelným způsobem, ukazuje sevřenou ruku v pěst, palec je vztyčen směrem NAHORU
VYPNUTO	Pilot zřetelně, viditelným způsobem, ukazuje sevřenou ruku v pěst, palec je vztyčen směrem DOLU

Zároveň s touto signalizací je pilot a technický personál (obsluha, mechanik) povinen signály ZAPNUTO, VYPNUTO ohlásit (potvrdit) jasně a hlasitě slovně.

Signál VYPNUTO může být dán až po provedené kontrole vypnutí zapalovacích magnet.

Signály musí být vydány JASNĚ a JEDNOZNAČNĚ. Následná činnost může být zahájena až po vzájemném potvrzení. Při jakékoli pochybnosti musí osoba, sedící v kabině, ihned vypnout zapalování.

3.8.8 Se SLZ není dovoleno:

- 3.8.8.1.1 jakákoliv letová činnost za úhradu s výjimkou letového výcviku a úhrady nájmu,
- 3.8.8.1.2 odhazování předmětů za letu,
- 3.8.8.1.3 akrobacie, při čemž za akrobacii se považuje každé vychýlení kolem příčné osy o více než 30° a každé vychýlení kolem podélné osy o více než 60°,
- 3.8.8.1.4 noční létání, při čemž za noc se pro tento účel považuje doba mezi koncem občanského soumraku a začátkem občanského svítání nebo jiný podobný časový úsek mezi západem a východem slunce, který může určit příslušný úřad.

HLAVA 4 – PRAVIDLA PRO LET ZA VIDITELNOSTI

Třída vzdušného prostoru	C D E	F G	
		Nad 900 m AMSL nebo nad 300 m nad terénem, podle toho co je vyšší	V a pod 900 m AMSL nebo 300 m nad terénem podle toho co je vyšší
Vzdálenost od oblaků	1 500 m horizontálně, 300 m vertikálně		Vně oblaků a za dohlednosti země
Letová dohlednost	8 km v a nad 3050 m AMSL 5 km pod 3050 m AMSL		5 km ++
+ Kde je převodní výška nižší než 3050 m AMSL, může se místo ní použít letová hladina FL 100 ++ Let může být proveden za nižší letové dohlednosti pro letadla až do 1500 m (pro vrtulníky až do 800 m) za těchto podmínek: 1. při rychlostech, které umožní včas spatřit jiný provoz nebo překážky a vyhnout se srážce s tím, že podíl indikované vzdušné rychlosti (km/hod) a letové dohlednosti (km) nesmí být větší než 100 2. za okolnosti, při kterých pravděpodobnost setkání s jiným provozem by měla být malá, např. v prostorech s nízkou hustotou provozu a při leteckých pracích v nízkých výškách.			

4.1 S výjimkou zvláštních letů VFR se lety VFR musí provádět tak, aby letadlo/SLZ letělo při stejné nebo větší dohlednosti a vzdálenosti od oblaků než je stanoveno v tabulce.

- 4.1.1 Lety SLZ mohou být prováděny pouze ve dne, tj. v době mezi začátkem občanského svítání a koncem občanského soumraku nebo v jiném podobném časovém úseku, který může určit příslušný úřad.
- 4.1.2 U letů VFR je za dodržení meteorologických podmínek, stanovených pro tyto lety plně odpovědný pilot letadla/SLZ.

**Východy a západy slunce pro 50. rovnoběžku a 15. poledník
(50 00 00 N 015 00 00 E)**

Čas východu a západu slunce pro jednotlivá letiště se vypočítá odečtením 4 minut na každý stupeň zeměpisné délky pro AD ležící na východ a přičtením 4 minut na každý stupeň zeměpisné délky pro AD ležící na západ od 15. poledníku.

Pravidla při užívání času

Světový koordinovaný čas - UTC - je používán i v této tabulce. Středoevropský čas SEČ je používán v ČR

SEČ = UTC + 1 hodina

SELČ (středoevropský letní čas) = UTC + 2 hod.

JAN			FEB			MAR			APR			MAY			JUN		
den/ day	SR	SS	den/ day	SR	SS	den/ day	SR	SS	den/ day	SR	SS	den/ day	SR	SS	den/ day	SR	SS
1.	0659	1508	1.	0635	1553	1.	0545	1641	1.	0439	1730	1.	0338	1817	1.	0256	1859
2.	0659	1509	2.	0634	1555	2.	0543	1642	2.	0437	1732	2.	0336	1819	2.	0256	1900
3.	0659	1510	3.	0632	1556	3.	0541	1644	3.	0434	1734	3.	0334	1820	3.	0255	1901
4.	0659	1512	4.	0631	1558	4.	0539	1646	4.	0432	1735	4.	0333	1822	4.	0254	1902
5.	0658	1513	5.	0629	1600	5.	0537	1647	5.	0430	1737	5.	0331	1823	5.	0254	1903
6.	0658	1514	6.	0628	1602	6.	0535	1649	6.	0428	1738	6.	0329	1825	6.	0253	1904
7.	0658	1515	7.	0626	1603	7.	0533	1651	7.	0426	1740	7.	0328	1826	7.	0252	1905
8.	0658	1516	8.	0624	1605	8.	0531	1652	8.	0424	1741	8.	0326	1828	8.	0252	1906
9.	0657	1517	9.	0623	1607	9.	0529	1654	9.	0422	1743	9.	0324	1829	9.	0252	1906
10.	0656	1519	10.	0621	1608	10.	0526	1656	10.	0420	1745	10.	0323	1831	10.	0251	1907
11.	0656	1520	11.	0620	1610	11.	0524	1657	11.	0417	1746	11.	0321	1832	11.	0251	1908
12.	0656	1521	12.	0618	1612	12.	0522	1659	12.	0415	1748	12.	0320	1834	12.	0251	1909
13.	0655	1523	13.	0616	1614	13.	0520	1700	13.	0413	1749	13.	0318	1835	13.	0250	1909
14.	0654	1524	14.	0614	1616	14.	0518	1702	14.	0411	1750	14.	0317	1837	14.	0250	1910
15.	0654	1526	15.	0612	1617	15.	0516	1704	15.	0409	1752	15.	0315	1838	15.	0250	1910
16.	0653	1527	16.	0611	1619	16.	0514	1705	16.	0407	1754	16.	0314	1839	16.	0250	1911
17.	0652	1529	17.	0609	1621	17.	0512	1707	17.	0405	1756	17.	0312	1841	17.	0250	1911
18.	0651	1530	18.	0607	1622	18.	0509	1708	18.	0403	1757	18.	0311	1842	18.	0250	1912
19.	0650	1532	19.	0605	1624	19.	0507	1710	19.	0401	1759	19.	0310	1844	19.	0250	1912
20.	0649	1533	20.	0603	1626	20.	0505	1712	20.	0359	1800	20.	0309	1845	20.	0250	1912
21.	0648	1535	21.	0601	1628	21.	0503	1713	21.	0357	1802	21.	0307	1846	21.	0250	1913
22.	0647	1536	22.	0559	1629	22.	0501	1715	22.	0355	1803	22.	0306	1847	22.	0250	1913
23.	0646	1538	23.	0557	1631	23.	0458	1716	23.	0353	1805	23.	0305	1849	23.	0251	1913
24.	0645	1540	24.	0555	1632	24.	0456	1718	24.	0351	1806	24.	0304	1850	24.	0251	1913
25.	0644	1541	25.	0553	1634	25.	0454	1720	25.	0349	1808	25.	0303	1851	25.	0251	1913
26.	0643	1542	26.	0551	1636	26.	0452	1721	26.	0347	1810	26.	0302	1852	26.	0252	1913
27.	0642	1543	27.	0549	1638	27.	0450	1723	27.	0345	1811	27.	0301	1854	27.	0252	1913
28.	0640	1546	28.	0547	1639	28.	0447	1724	28.	0344	1813	28.	0300	1855	28.	0252	1913
29.	0639	1548				29.	0445	1726	29.	0342	1814	29.	0259	1856	29.	0253	1913
30.	0638	1550				30.	0443	1727	30.	0340	1816	30.	0258	1857	30.	0254	1913
31.	0636	1551				31.	0441	1729				31.	0257	1858			

JUL			AUG			SEP			OCT			NOV			DEC		
den/ day	SR	SS	den/ day	SR	SS	den/ day	SR	SS	den/ day	SR	SS	den/ day	SR	SS	den/ day	SR	SS
1.	0254	1913	1.	0328	1844	1.	0413	1746	1.	0458	1640	1.	0548	1538	1.	0636	1502
2.	0255	1912	2.	0329	1842	2.	0415	1744	2.	0500	1638	2.	0550	1537	2.	0637	1501
3.	0255	1912	3.	0331	1841	3.	0416	1742	3.	0502	1636	3.	0552	1535	3.	0638	1501
4.	0256	1912	4.	0332	1839	4.	0418	1740	4.	0503	1634	4.	0553	1533	4.	0640	1500
5.	0257	1912	5.	0333	1838	5.	0419	1737	5.	0505	1632	5.	0555	1532	5.	0641	1500
6.	0258	1911	6.	0335	1836	6.	0421	1735	6.	0506	1630	6.	0556	1530	6.	0642	1459
7.	0258	1910	7.	0336	1834	7.	0422	1733	7.	0508	1627	7.	0558	1528	7.	0643	1459
8.	0259	1910	8.	0338	1832	8.	0424	1731	8.	0509	1625	8.	0600	1527	8.	0644	1459
9.	0300	1909	9.	0339	1831	9.	0425	1729	9.	0511	1623	9.	0602	1525	9.	0646	1458
10.	0301	1908	10.	0341	1829	10.	0427	1726	10.	0512	1621	10.	0603	1524	10.	0647	1458
11.	0302	1908	11.	0342	1827	11.	0428	1724	11.	0514	1619	11.	0605	1522	11.	0648	1458
12.	0303	1907	12.	0344	1825	12.	0430	1722	12.	0516	1617	12.	0606	1521	12.	0649	1458
13.	0304	1906	13.	0345	1824	13.	0431	1720	13.	0517	1615	13.	0608	1520	13.	0650	1458
14.	0305	1905	14.	0346	1822	14.	0433	1718	14.	0519	1613	14.	0610	1518	14.	0650	1458
15.	0306	1905	15.	0348	1820	15.	0434	1716	15.	0520	1611	15.	0611	1517	15.	0651	1458
16.	0307	1904	16.	0350	1818	16.	0436	1713	16.	0522	1609	16.	0613	1516	16.	0652	1458
17.	0308	1903	17.	0351	1816	17.	0437	1711	17.	0524	1607	17.	0615	1514	17.	0653	1459
18.	0310	1902	18.	0352	1814	18.	0439	1709	18.	0525	1605	18.	0616	1513	18.	0654	1459
19.	0311	1901	19.	0354	1812	19.	0440	1707	19.	0527	1603	19.	0618	1512	19.	0654	1459
20.	0312	1900	20.	0356	1810	20.	0442	1704	20.	0528	1601	20.	0620	1511	20.	0655	1500
21.	0313	1858	21.	0357	1808	21.	0443	1702	21.	0530	1559	21.	0621	1510	21.	0656	1500
22.	0314	1857	22.	0358	1806	22.	0445	1700	22.	0532	1557	22.	0622	1509	22.	0656	1501
23.	0316	1856	23.	0400	1804	23.	0446	1658	23.	0533	1555	23.	0624	1508	23.	0657	1501
24.	0317	1855	24.	0401	1802	24.	0448	1656	24.	0535	1553	24.	0626	1507	24.	0657	1502
25.	0318	1854	25.	0403	1800	25.	0449	1654	25.	0537	1551	25.	0627	1506	25.	0658	1502
26.	0320	1852	26.	0404	1758	26.	0451	1651	26.	0538	1549	26.	0629	1505	26.	0658	1503
27.	0321	1851	27.	0406	1756	27.	0452	1649	27.	0540	1547	27.	0630	1504	27.	0658	1504
28.	0322	1850	28.	0407	1754	28.	0454	1647	28.	0542	1545	28.	0632	1504	28.	0658	1504
29.	0324	1848	29.	0409	1752	29.	0455	1645	29.	0543	1544	29.	0633	1503	29.	0659	1505
30.	0325	1847	30.	0410	1750	30.	0457	1642	30.	0545	1542	30.	0634	1502	30.	0659	1506
31.	0326	1845	31.	0412	1748				31.	0546	1540				31.	0659	1507

4.2 S výjimkou letů kluzáků, závěsných kluzáků, klouzavých padáků, horkovzdušných balónů a s výjimkou, kdy je v letových povoleních nebo leteckým úřadem stanoveno jinak, musí být let VFR, který je prováděn ve výšce větší než 300 m /1000 ft/ nad zemí, která je současně vyšší než nadmořská výška 900 m /3000 ft/, prováděny v hladině, která odpovídá letěné trati předepsané tabulkou cestovních hladin.

4.3 Tabulka cestovních hladin:

ZEMĚPISNÁ TRAŤ

Od 000° do 179°						Od 180° do 359°					
Lety IFR			Lety VFR			Lety IFR			Lety VFR		
Nadmořské výšky			Nadmořské výšky			Nadmořské výšky			Nadmořské výšky		
FL	Metry	Stopy	FL	Metry	Stopy	FL	Metry	Stopy	FL	Metry	Stopy
-90			-	-	-	0	-	-	-	-	-
10	300	1000	-	-	-	20	600	2000	-	-	-
30	900	3000	35	1050	3500	40	1200	4000	45	1350	4500
50	1500	5000	55	1700	5500	60	1850	6000	65	2000	6500
70	2150	7000	75	2300	7500	80	2450	8000	85	2600	8500
90	2750	9000	95	2900	9500	100	3050	10000	105	3200	10500
110	3350	11000	115	3500	11500	120	3650	12000	125	3800	12500
130	3950	13000	135	4100	13500	140	4250	14000	145	4400	14500
150	4550	15000	155	4700	15500	160	4900	16000	165	5050	16500
170	5200	17000	175	5350	17500	180	5500	18000	185	5650	18500
190	5800	19000	195	5950	19500	200	6100	20000	205	6250	20500
210	6400	21000	215	6550	21500	220	6700	22000	225	6850	22500
230	7000	23000	235	7150	23500	240	7300	24000	245	7450	24500
250	7600	25000	255	7750	25500	260	7900	26000	265	8100	26500
270	8250	27000	275	8400	27500	280	8550	28000	285	8700	28500
290	8850	29000	300	9150	30000	310	9450	31000	320	9750	32000
330	10050	33000	340	10350	34000	350	10650	35000	360	10950	36000
370	11300	37000	80	11600	8000	390	11900	39000	400	12200	40000
410	12500	41000	420	12800	42000	430	13100	43000	440	13400	44000
450	13700	45000	460	14000	46000	470	14350	47000	480	14650	48000
490	14950	49000	500	15250	50000	510	15550	51000	520	15850	52000
Atd.	Atd.	Atd.	Atd.	Atd.	Atd.	Atd.	Atd.	Atd.	Atd.	Atd.	Atd.

4.4 Postupy pro nastavení výškoměru

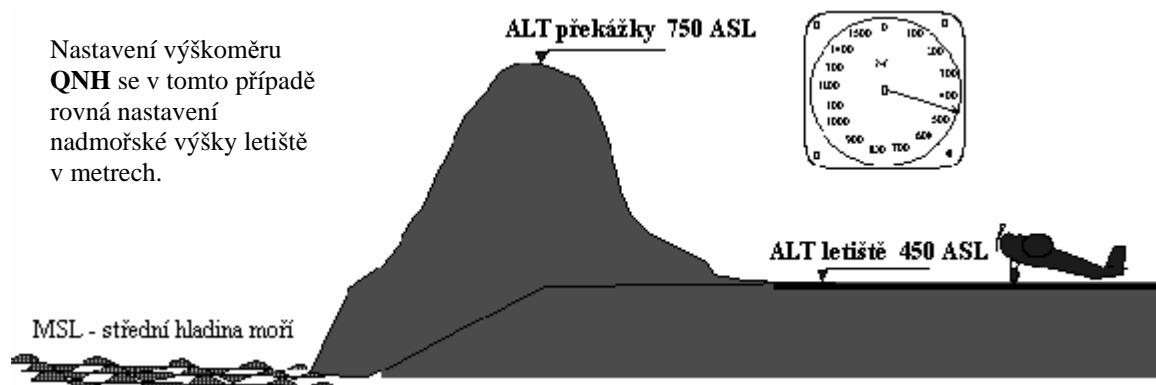
4.4.1 V letovém provozu v ČR rozeznáváme tyto způsoby nastavení výškoměru:

- 4.4.1.1 Nastavení na QFE - tlak vzduchu vztahený k nadmořské výšce letiště, nebo k nadm. výšce prahu VPD./v praxi to znamená, že stojí-li letadlo na zemi, ukazuje výškoměr nulovou výšku a za letu výšku nad letištěm/.
- 4.4.1.2 Nastavení na QNH - nastavení tlakové stupnice výškoměru pro získání nadm. výšky letadla, které je na zemi /v praxi to znamená, že výškoměr na zemi a za letu ukazuje nadmořskou výšku/.
- 4.4.1.3 Nastavení na RQNH (regionální QNH) - nastavení tlakové stupnice výškoměru na nejnižší možný tlak QNH předpovězený na 3 hodiny dopředu pro letovou oblast. Používá se při mimoletištních letech, které nepřesahují výšku 5000 ft (1524 m) AMSL.

- 4.4.1.4 Nastavení na standardní tlak 1013,2 hPa - nastavení tlakové stupnice výškoměru na tlak 1013 hPa. Používá se u letů ve výškách nad 5000 ft, což je 1524 m AMSL.
Poznámka: v povoleních přiblížení ke vstupu do letištního okruhu se letadlům/SLZ předává letištní QNH s výjimkou, kdy je známo, že letadlo/SLZ tento údaj přijalo. Na požádání letadla se v povoleních předává též QFE.

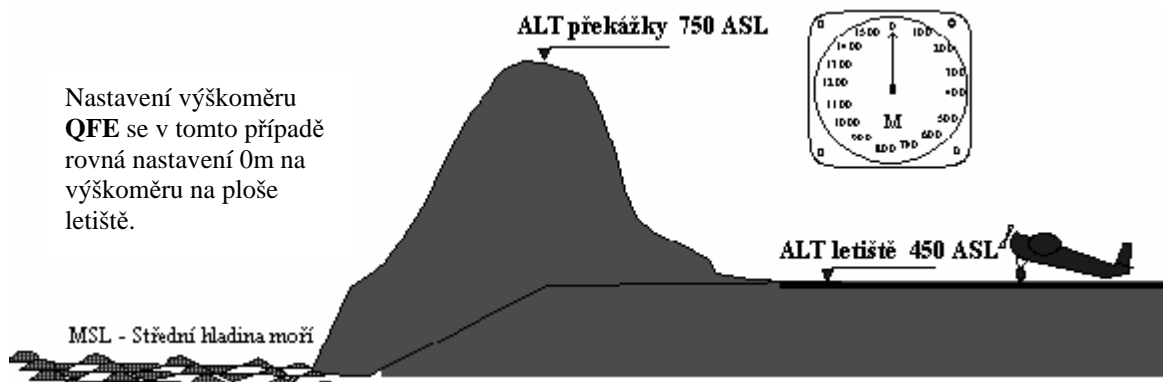
Nastavení výškoměru QNH

Mám-li nastaven výškoměr na QNH, potom dle mapy zjistím výšku překážky, v tomto případě 750m nad mořem a vím, že pro bezpečný přelet potřebuji alespoň 950m na výškoměru.



Nastavení výškoměru QFE

Mám-li nastaven výškoměr na QFE, potom dle mapy zjistím výšku překážky, v tomto případě 750 m nad mořem a vím, že pro bezpečný přelet potřebuji ještě zjistit, a to z mapy, převýšení nad plochou letiště, to znamená rozdíl obou nadmořských výšek plus minimálně 150m navíc. Výškoměr při přeletu překážky tedy musí ukazovat 450m.



4.5 Klasifikace vzdušného prostoru ČR

- 4.5.1.1 Pro lety se SLZ se nejvíce využívají prostory tříd G a E.
- 4.5.1.2 Prostor třídy G:
- 4.5.1.2.1 Prostorem třídy G se rozumí prostor od země do výšky 300m nad terénem. Horní hranice prostoru třídy G není rovná, ale kopíruje s třístametrovým odstupem terén. Vertikálně prostor třídy G končí v místě, kde se dotýká prostoru třídy C nebo D.
- 4.5.1.2.2 Lety v prostoru třídy G se provádějí za minimální dohlednosti 5 km a vně oblaků za dohlednosti země. Nevyžaduje se povolení ATC ani radiospojení, je poskytována pouze Letová informační služba a nezajišťují se rozstupy pro žádná letadla.

4.5.1.3 Prostor třídy E:

4.5.1.3.1 Prostorem třídy E se rozumí prostor začínající od horní hranice prostoru třídy G, až do FL 95./2900m/. Vertikálně prostor třídy E končí v místě, kde se dotýká prostoru třídy C nebo D.

4.5.1.3.2 VFR lety v prostoru třídy E se provádějí za minimální dohlednosti 5 km, 1500 m horizontálně a 300 m vertikálně od oblaků. Nevyžaduje se povolení ATC ani radiospojení a nezajišťují se rozestupy pro žádná letadla. Informace o provozu se poskytují jen pokud je to proveditelné.

KLASIFIKACE VZDUŠNÉHO PROSTORU (Česká republika)							
Třída	Druh letu	Rozstupy se zajišťují pro	Poskytovaná služba	VMC minima	Omezení rychlosti	Požadavky na radiové spojení	Předmět povolení ATC
C	IFR	IFR od IFR IFR od VFR	Služba řízení letového provozu	Neaplikují se	Neaplikují se	Stálé obousměrné	Ano
	VFR	VFR od IFR	1) Služba řízení letového provozu pro zajištění odstupu od IFR 2) Informace o provozu VFR/VFR (a na žádost vyhnutí)	8km v a nad FL 100 5km pod FL 100 1500m horizontálně 300m od oblaků	IVR 460km/h	Stálé obousměrné	Ano
D	IFR	IFR od IFR	Služba řízení letového provozu včetně informace o provozu VFR letů (a na žádost rady k vyhnutí)	Neaplikují se	IVR 460km/hod pod FL 100	Stálé obousměrné	Ano
	VFR	Žádná letadla	Informace o provozu mezi lety VFR a IFR (a na žádost rady k vyhnutí)	8km v a nad FL 100 5km pod FL 100 1500m horizontálně 300m od oblaků	IVR 460km/hod pod FL 100	Stálé obousměrné	Ano
E	IFR	IFR od IFR	Služba řízení letového provozu a informace o provozu letů VFR, pokud je to proveditelné	Neaplikují se	IVR 460km/hod pod FL 100		Ano
	VFR	Žádná letadla	Informace o provozu, pokud je to proveditelné	8km v a nad FL 100 5km pod FL 100 1500m horizontálně 300m od oblaků	IVR 460km/hod pod FL 100	Nevyžaduje se	Ano
G	IFR	Žádná letadla	Letová informační služba	Neaplikují se	IVR 460km/hod pod FL 100	Stálé obousměrné	Ano
	VFR	Žádná letadla	Letová informační služba	V a pod 900m AMSL nebo 300m nad terénem, podle toho, co je vyšší 5km vně oblaků za dohlednosti země	IVR 460km/hod pod FL 100	Nevyžaduje se	Ano

1) V ČR nepřichází v úvahu

2) V ČR vzhledem k horní hranici 1000ft/300m AGL nelze provádět

3) let může být proveden za nižší letové dohlednosti až do 1,5km (pro vrtulníky až do 0,8km) za těchto podmínek:

a) při rychlostech, které umožní včas spatřit jiný provoz nebo překážky a vyhnout se srážce s tím, že podíl indukované vzdušné rychlosti (km/h) a letové dohlednosti nesmí být větší než 100,

b) za okolností, při kterých pravděpodobnost setkání s jiným provozem by měla být malá, např. v prostorech s nízkou hustotou provozu a při leteckých pracích v malých výškách.

4.6 Piloti VFR letů musí získat letové povolení jestliže:

- 4.6.1.1.1 letí ve vzdušném prostoru tříd C a D,
 - 4.6.1.1.2 tvoří součást letištního provozu na řízeném letišti,
 - 4.6.1.1.3 provádějí zvláštní VFR let.
- 4.6.2 Zvláštní let VFR se smí provádět pouze v řízeném okrsku, vně oblaků a za stálé viditelnosti země při min. přízemní i letové dohlednosti 1,5 km /800 m u vrtulníků/ a je předmětem povolení ATC.
- 4.6.3 Všechna motorová SLZ provádějící lety v prostorech a výškách stanovených v AIPu, musí být vybavena příslušným odpovídačem SSR.

4.7 Provoz na letišti a jeho okolí - piloti SLZ létající v blízkosti letiště nebo pohybující se na letišti, jsou povinni podle jednotlivých fází letu:

- 4.7.1.1.1 pozorovat ostatní letištní provoz za účelem zabránit srážkám,
 - 4.7.1.1.2 zařadit se do letištního okruhu který tvoří ostatní letadla nebo se tomuto okruhu vyhnout,
 - 4.7.1.1.3 provádět všechny zatáčky doleva při přiblížení na přiblížení na přistání nebo po vzletu, pokud není přikázáno jinak,
 - 4.7.1.1.4 přistávat a vzletat proti větru, pokud bezpečnost, konfigurace vzletové a přistávací dráhy nebo provozní úvahy neurčí, že je výhodný jiný směr, přičemž přistání nebo vzlet s bočním nebo zadním větrem může být provedeno pouze v limitu povoleném pro daný typ SLZ.
- 4.7.2 V řízeném okrsku letiště vzletu a přistání musí pak pilot SLZ dodržet vyhlášené postupy po lety VFR a podmínky stanovené letovým povolením získaným před odletem nebo v jeho průběhu.
- 4.7.3 Všem neřízeným letišťům na trati se SLZ musí vyhnout ve vzdálenosti nejméně 5 km, pokud zde nehodlá přistát.
- 4.7.4 Vzlety nebo přistání SLZ letících podle VFR, včetně jejich zařazování do letištního okruhu nebo letu po něm, na daném letišti uvnitř řízeného okrsku, se smí provádět:
- 4.7.4.1 není-li základna oblačnosti nižší než 450 m
 - 4.7.4.2 není-li přízemní dohlednost menší než 5 km

4.8 Plánování letů - postupy

- 4.8.1.1 V prostorech třídy G a E se nepožaduje pro lety VFR podávání letových plánů. V prostorech třídy C a D /CTR, MCTR, TMA, MTMA/ se pro lety VFR vyžaduje letové povolení, vydané orgány ATC.
- 4.8.1.2 Postupy pro plánování a hlášení letů a letů v prostorech třídy C a D, se řídí předpisem L 2 /3.3./ a podle AIP ČR.

4.9 Postupy při provádění vnitrostátních letů podle pravidel letu za viditelnosti /VFR/ v identifikačním prostoru /ADIZ/:

- 4.9.1 Pilot SLZ zamýšlející provádět vnitrostátní let pod a v FL 95 /prostor třídy G a E/ v identifikačním prostoru zřízeném v šíři 5 km do vnitrozemí podél celých státních hranic ČR, musí nejpozději 30 minut před vstupem do identifikačního prostoru ČR oznámit nejbližšímu civilnímu nebo vojenskému stanovišti ATC poznávací značku SLZ, typ SLZ, čas a místo vzletu nebo vstupu do identifikačního prostoru ČR, čas a místo přistání nebo výstupu, trať letu nebo prostor činnosti, hladinu letu a případné doplňující údaje. Vojenským stanovištím ATC se vstup do identifikačního prostoru oznamuje pouze v českém jazyce. Určená stanoviště ATC, kterým se pouze v českém jazyce oznamuje vstup do identifikačního prostoru jsou:

Název stanoviště Unit name	Telefonní číslo Telephone NR	Faxové číslo Telefax NR	Dálnopisné číslo Telex NR	Adresa AFS AFS address
Brno/Tuřany TWR	+420 5 484 24 870			LKTBZTZX
Brno APP	+420 5 484 24 869			LKTBZAZX
Karlovy Vary TWR	+420 35 333 11 05	+420 35 333 12 83		LKKVZTZX
Kunovice TWR	+420 572 564 131	+420 572 564 144	123 486	LKKUZTZX
Ostrava/Mošnov TWR	+420 59 669 3420			LKMZTZX
Ostrava APP	+420 59 669 3448, +420 59 66 59 350			LKMTZAZX
Otrokovice TWR	+420 57 76 73 606	+420 57 76 73 607	123407 MOLET C	LKOTZTZX
Pardubice TWR	+420 46 631 01 70	+420 46 631 01 70	194255 EBAP	LKPDZTZX
Praha ACC	+420 2 2037 4393			LKAAZRZX
Praha FIC	+420 2 2037 4393			LKAAZFZX
Praha/Ruzyně	+420 2 2037 4394			LKPRZDZX
FMP/AMC	+420 2 2428 1010			LKPRZDZS
Praha/Ruzyně TWR	+420 2 2037 4048 +420 2 333 23 825			LKPRZTZX
Praha APP	+420 2 2037 4548 +420 2 333 20 909			LKPRZAZX
Vodochody TWR	+420 255 762 615	+420 255 763 216	123065 AERO C	LKVOZPZX

Platná telefonní, faxová, dálnopisná čísla a frekvence jednotlivých stanovišť jsou uvedena v ICAO mapě a AIPu ČR.

HLAVA 5 – LETY VFR NA LETIŠTĚ

5.1 Typy letišť

- 5.1.1 Řízená
- 5.1.2 Letiště AFIS
- 5.1.3 Neřízená letiště
- 5.1.4 Plochy pro starty a přistání

5.2 Řízená letiště

Jsou letiště na kterých je poskytována služba ŘLP letištnímu provozu. Pro lety na řízená letiště platí, že všechny lety VFR do/z CTR letiště musí být prováděny přes stanovené vstupní a výstupní body a dle VAC po stanovených příletových a odletových tratích, pokud kompetentní stanoviště nestanoví jinak. VAC (mapa pro lety VFR v řízených okresech letišť) včetně příletových a odletových tratí je nyní pouze pro letiště Praha Ruzyně, pro ostatní letiště se budou připravovat.

5.2.1 Postupy při letech na řízená letiště s CTR/TMA

5.2.1.1 Povinnosti pilota před vstupem do CTR nebo TMA:

5.2.1.1.1 Nejméně 3 minuty před vstupem do CTR z prostoru třídy G musí pilot navázat spojení s APP (TWR) příslušného letiště a předat následující údaje:

- identifikaci 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)

5.2.1.1.2 Nejméně 3 minuty před vstupem do TMA z prostoru třídy G nebo E musí pilot navázat spojení s APP (TWR) příslušného letiště a vyžádat povolení ke vstupu. Před odletem za VFR bez FPL ve výškách nad zemí do 1000 ft / 300 m AGL je pilot povinen při žádosti o povolení pojíždět předat rádiem TWR APP následující informace:

- identifikaci letadla
- typ letadla
- letiště vzletu - při odletu z jiného letiště v CTR
- výstupní bod

5.3 Letiště AFIS

Letiště AFIS je letiště, na kterém se poskytuje letová informační služba a pohotovostní služba známému provozu. Prostor ve kterém se poskytuje AFIS, se nazývá letová informační zóna (dále jen AFIZ) a má následující rozměry:

horizontálně - kruh o poloměru 5 km se středem ve vztáhném bodě letiště,

vertikálně - od GND do 5 000 ft, přičemž do 1000 ft / 300 m AGL zůstává třídou G, nad touto výškou do horní hranice třídou E. Tam, kdy by zóna AFIS zasahovala do prostoru třídy D nebo C (CTR ev. TMA), tvoří její hranici hranice těchto tříd. Tam, kdy by se dvě nebo více zón AFIS překrývaly, tvoří jejich společnou hranici spojnice průsečíků kružnic jejich zón. Tam kde leží letiště AFIS přímo v CTR, prostor ve kterém je služba AFIS poskytována je určen koordinačním dohovorem mezi stanovištěm AFIS a TWR (např. Letňany, Kladno).

5.3.1 Hlášení předávaná posádkami letadel

5.3.1.1 Při příletu na letiště AFIS

- polohu letadla při vstupu do zóny AFIS
- místo zamýšleného vstupu do letištního okruhu
- další případně požadované hlášení
- polohy na letištním okruhu „po větru, před poslední zatáčkou (base leg), na konečném přiblížení (final)“

5.3.1.2 Při odletu z letiště AFIS

- Přípravenost k pojíždění
- připravenost na vyčkávacím místě
- vstup na RWY
- provedení vzletu
- opuštění okruhu
- opuštění zóny AFIS

5.4 Neřízená letiště

Neřízená letiště jsou taková letiště, na kterých se neposkytuje služba řízení letového provozu a ani služba AFIS. Neřízená letiště mohou tedy být i řízená letiště nebo letiště AFIS mimo provozní dobu stanoviště ŘLP nebo stanoviště AFIS.

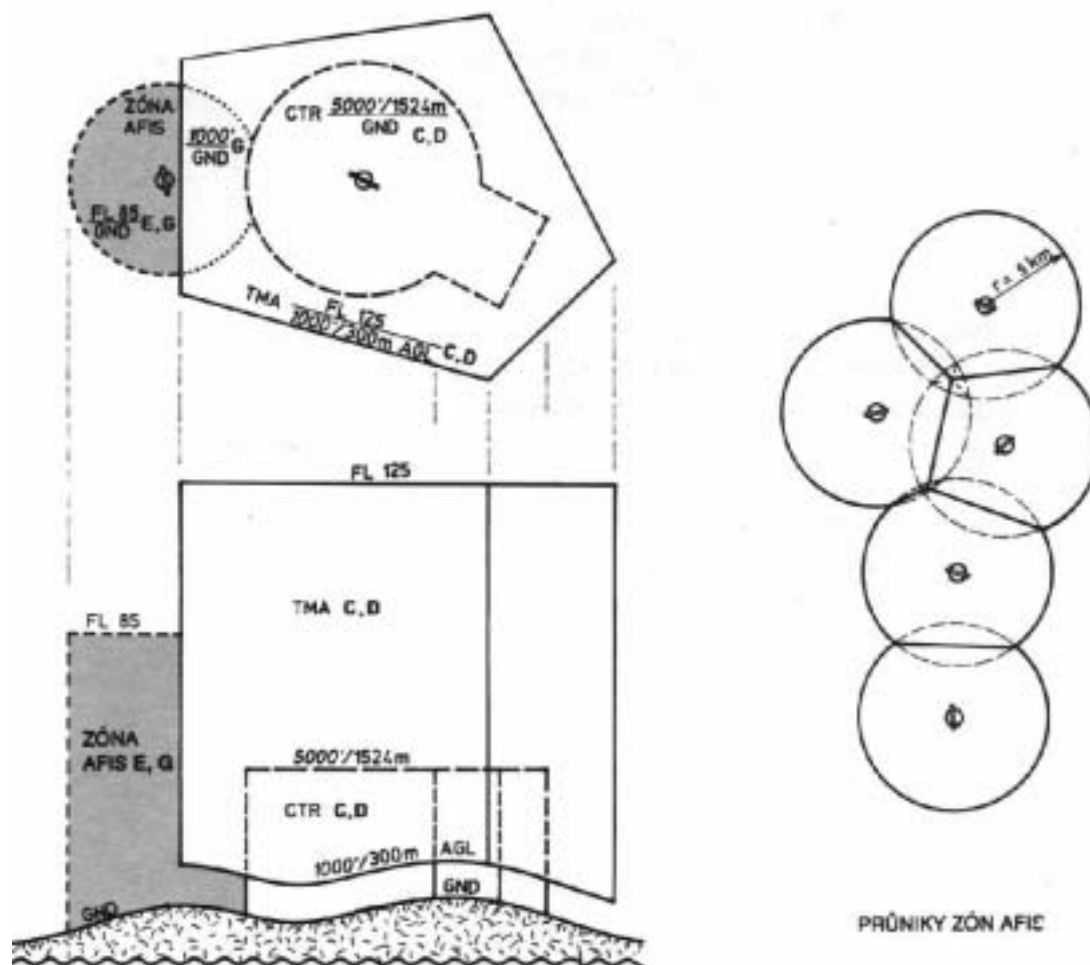
Platí obecná pravidla pro lety na letiště a v jeho blízkosti. Velitel letadla vybaveného radiostanicí je povinen na příslušném kmitočtu (stejně tak i při letu na letiště AFIS, když se nepodaří navázat spojení) vysílat následující informace:

5.4.1 Postup při příletu

- polohu letadla při vstupu do zóny AFIS
- místo zamýšleného vstupu do letištního okruhu
- další případně požadované hlášení
- polohy na letištním okruhu „po větru, před poslední zatáčkou (base leg), na konečném přiblížení (final)“

5.4.2 Postup při odletu

- připravenost k pojíždění
- připravenost ke vzletu na vyčkávacím místě pro dráhu
- vstup na dráhu
- vzlet
- opuštění okruhu
- opuštění zóny AFIS



5.5 Pokyny pro přílety a odlety z/na letiště se službou AFIS, která leží v CTR řízených letišť:
 při příletu na letiště se službou AFIS, která leží v CTR řízených letišť je pilot povinen navázat spojení se stanovištěm AFIS alespoň 3 minuty před vstupem do CTR. Nenažije-li spojení, je povinen volat příslušné stanoviště ŘLP v jehož prostoru se letiště příletu nachází a oznámit úmysl o přistání na daném letišti. Při odletu z těchto letišť postupuje jako na řízeném letišti, pokud není zahájen místní provoz.
 Toto je obecný postup - jednotlivá letiště mohou stanovit odlišný postup uvedený v AIPu.

5.6 Plochy pro starty a přistání

Prostory pro starty a přistání zejména určená pro SLZ, se dají považovat za letiště neřízená a bez AFIS, i když místnímu provozu může být poskytována obdoba služby AFIS. Pokud je známá a publikovaná místní radiová frekvence a SLZ je vybaveno radiostanicí, řídí se stejnými postupy jako v bodě 5.5 - neřízená letiště. Platí obecná pravidla pro lety na letiště a v jeho blízkosti.

HLAVA 6 – ŘÍZENÍ PROVOZU NA LETIŠTI A JEHO OKOLÍ

6.1 Provoz SLZ na řízeném letišti musí dodržet vyhlášené postupy či dodržet podmínky letového povolení /viz Hlava 4/.

6.2 Provoz SLZ na letišti aeroklubu či jiného provozovatele se řídí místním letištním řádem.

6.3 Samostatný letový provoz SLZ.

6.3.1 Organizace letového provozu na plochách pro vzlety a přistání SLZ.

6.3.1.1 Na plochách pro vzlety a přistání SLZ, je za organizaci letového provozu odpovědný Vedoucí Letového Provozu [VLP].

6.3.1.2 Vedoucí letového provozu musí být stanoven do funkce:

6.3.1.2.1 při letovém provozu s koordinací,

6.3.1.2.2 při letovém provozu bez koordinace, pokud to stanoví provozní řád plochy,

6.3.1.2.3 při sportovních akcích, sletech, a pod. /viz Směrnice D-108 Úřadu/,

6.3.1.2.4 při letovém provozu na plochách ležících v řízených okresech, majících statut řízeného vzdušného prostoru C nebo D.

6.3.1.3 Vyžaduje-li to hustota provozu, je VLP povinen ustanovit startovní směnu [dispečer, startér, časoměřič, dozorcí technik, řidič pohotovostního vozidla, atd.]

6.3.2 Vedoucího letového provozu ustanovuje:

6.3.2.1 provozovatel letiště/ploch pro vzlety a přistání SLZ,

6.3.2.2 při sportovních a jiných akcích určuje VLP ředitele letecké akce /Směrnice D-108/,

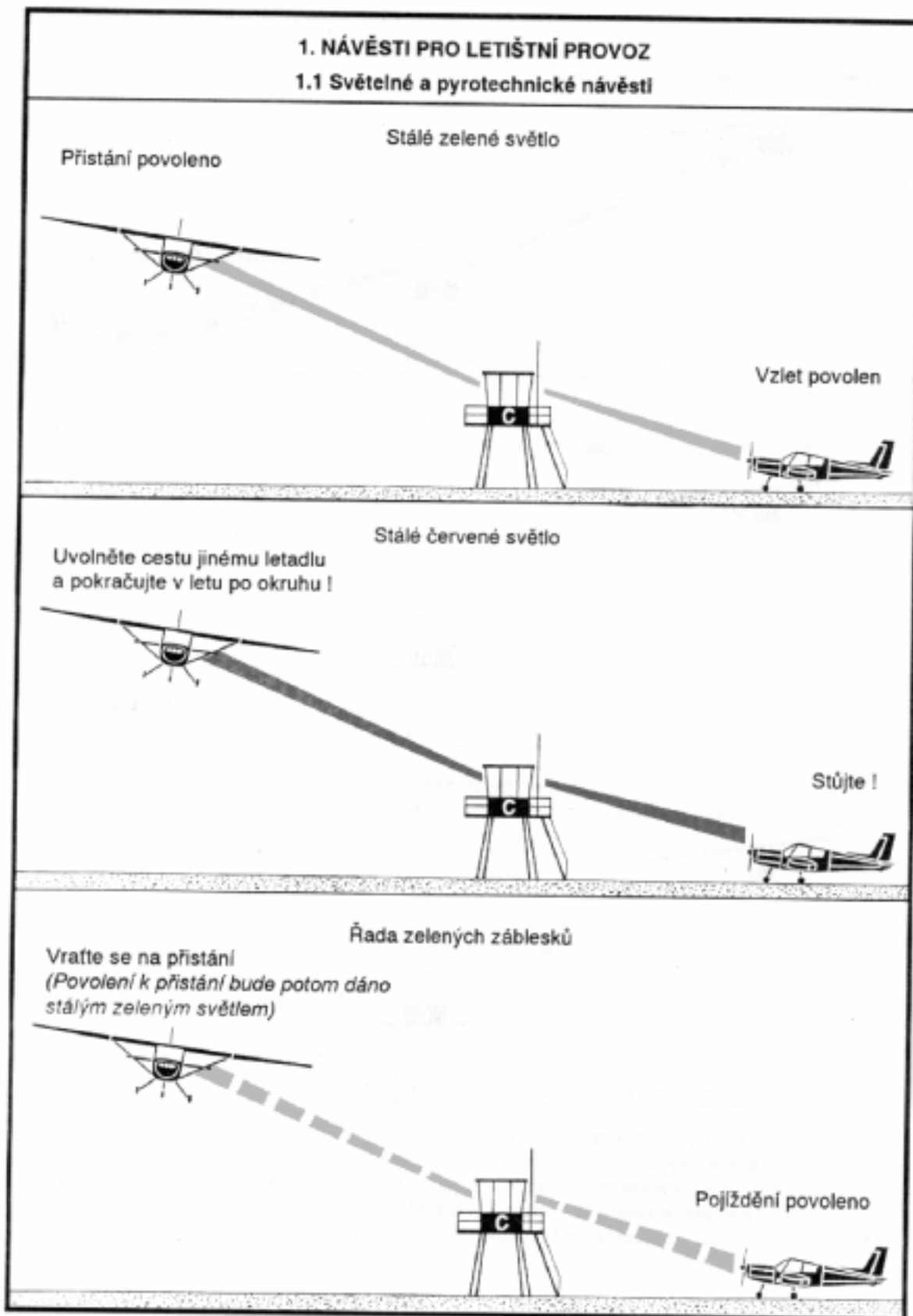
6.3.2.3 v případech, kdy na letišti/ploše pro vzlety a přistání SLZ létá počet SLZ, který dle provozního řádu vyžaduje ustanovení VLP a nelze jej ustanovit dle předcházejících bodů, určí se dohodou zúčastněných pilotů.

6.3.3 Povinnosti VLP určuje provozní řád letiště/plochy pro vzlet a přistání SLZ, pravidla pro létání, sportovní pravidla nebo koordinační směrnice.

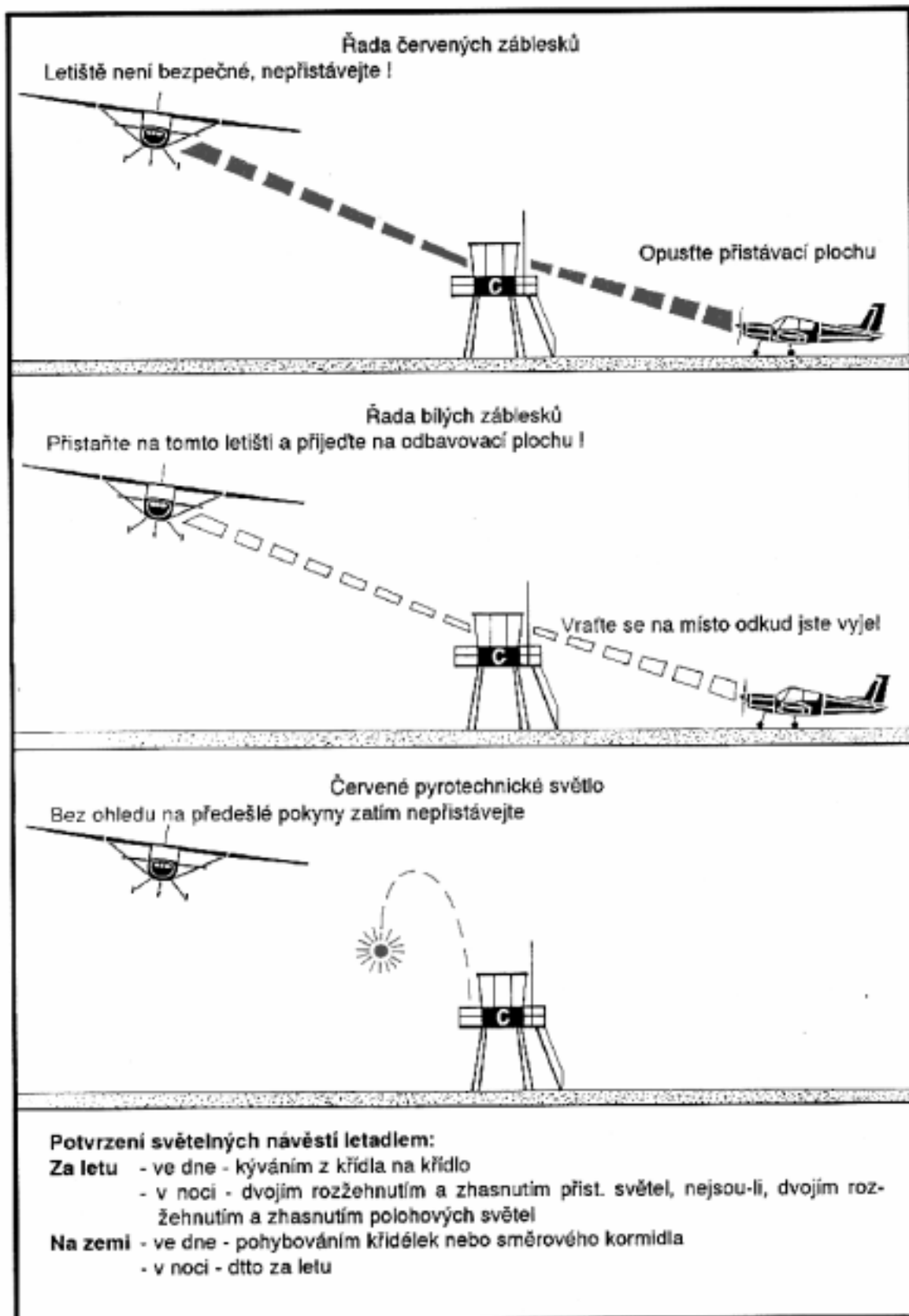
6.4 Návěští pro letový provoz



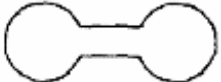
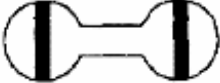

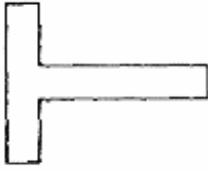
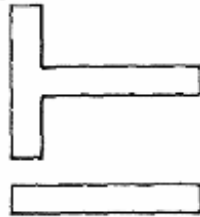
6.4.1 Používání návěstí

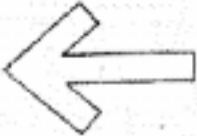
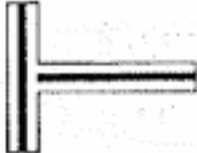

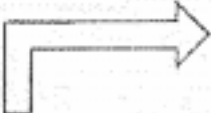

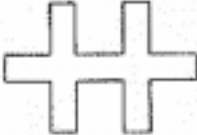

6.4.1.1 S ohledem na to, že lety se SLZ se provádějí nejvíce v prostorech tříd G a E, kde se nevyžaduje radiospojení, je dokonalá znalost návěstí a signálů světelných, pyrotechnických a praporek naprosto nutná.






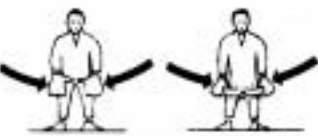
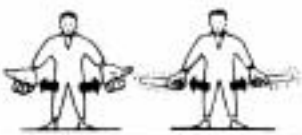

15 MAY 93

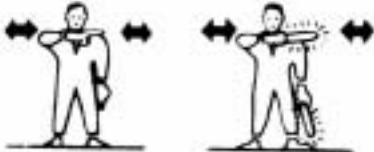



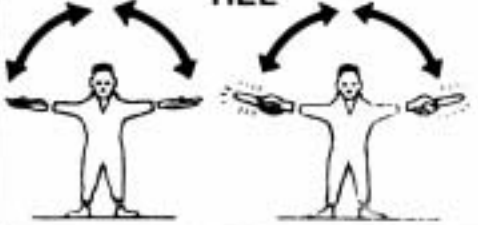



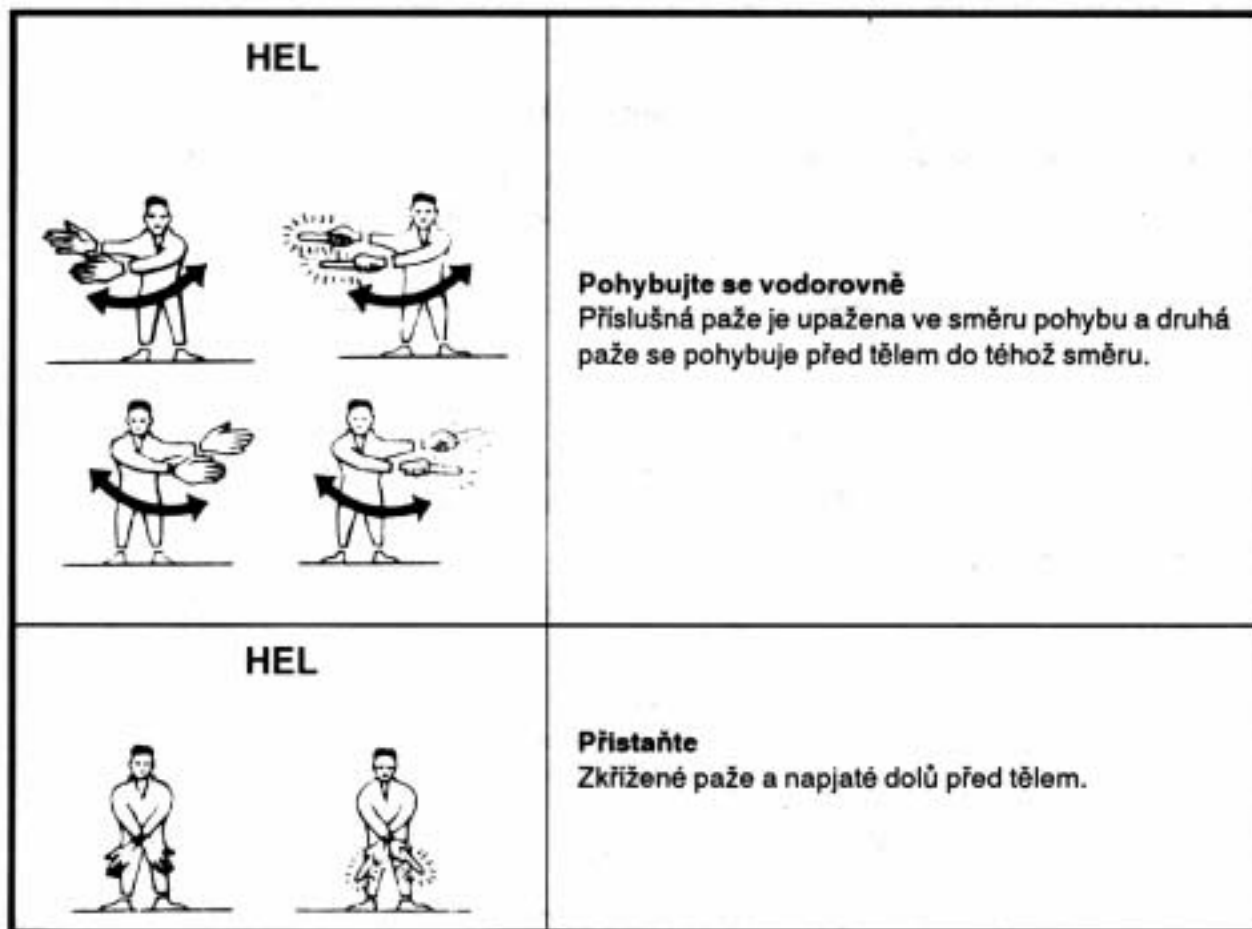
1.2 Pozemní a vizuální návěsti	
	<p>Zákaz přistání Horizontální čtvercová deska vyložená v návěstní ploše znamená, že na dotyčném letišti je přistání zakázáno a zákaz se pravděpodobně prodlouží.</p>
	<p>Nutnost zvláštní opatrnosti při přiblížení a přistání Čtvercová deska vyložená v návěstní ploše znamená, že vzhledem ke špatnému stavu provozní plochy nebo z jakékoliv jiné příčiny se musí přiblížení a přistání provádět zvlášť opatrně.</p>
	<p>Povinnost používat pojezdové, vzletové a přistávací dráhy Letadla musí přistávat, vzletat a pojiždět pouze na vzletových a přistávacích drahách a na pojezdových drahách.</p>
	<p>Povinnost používat vzletové a přistávací dráhy Letadla musí přistávat a vzletat jen na vzletových a přistávacích drahách, avšak jiné pohyby nemusí být omezeny jen na vzletové a přistávací nebo pojezdové dráhy.</p>
	<p>Uzavření provozní plochy Kříže v jedné nápadné barvě, žluté nebo bílé, vyložené horizontálně na provozní ploše nebo její části, vyznačující plochu uzavřenou pro pohyby letadel.</p>
	<p>Směr pro přistání nebo vzlet Horizontální bílé nebo oranžové přistávací T určující směr, který má být použit pro přistání nebo vzlet letadla, který musí být rovnoběžný s dílkem T a kolmý k jeho příčnému rameni. <i>Pozn.: Používá-li se v noci, je přistávací T buď osvětleno nebo vyznačeno bílými světly.</i></p>
	<p>Přistání vlevo od T</p>

	<p>Místo pro přistání kluzáků Horizontální bílý nebo oranžový přistávací šíp na nebezpečné VPD určující směr, který má být použit pro přistání nebo vzlet kluzáků, pokud je přistání požadováno jinde, než u přistávacího T. Přistání má být vpravo od šipky.</p>
	<p>Přistávací T určující směr, který má být použit pro přistání nebo vzlet letadla na VPD (RWY) stanovených k použití pro letecké práce v zemědělství, lesním a vodním hospodářství.</p>
	<p>Skupina dvou číslic umístěná svisle na řídicí věži nebo blízko ní, ukazuje letadlům na provozní ploše směr vzletu, vyjádřený v desítkách stupňů nejbližší desítky magnetického kompasu.</p>
	<p>Pravý okruh Zatáčky před přistáním nebo po vzletu se musí provádět vpravo.</p>
	<p>Ohlašovna letových a provozních služeb Černé písmeno na žlutém podkladě vertikálně umístěné ukazuje posádkám letadel místo ohlašovny letových provozních služeb (briefing - ARO).</p>
	<p>Provoz kluzáků na letišti Dvojitý bílý kříž, umístěný v návěstní ploše znamená, že na letišti je provoz kluzáků.</p>
	<p>Výsadky na letišti Čtyři oranžové obdélníkové plochy znamenají, že na letišti se provádějí výsadky.</p>

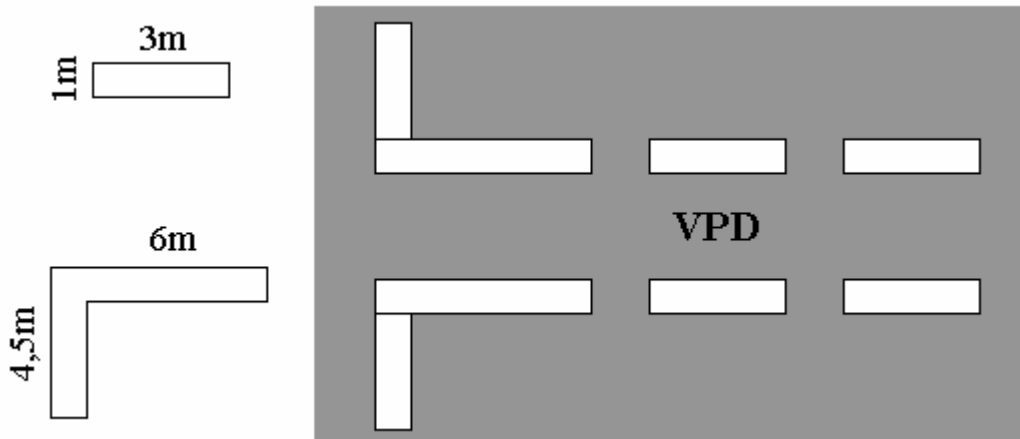
1.3 Návěsti řídicího odbavovací plochy	
	<p>Další úkony dle pokynů řídicího odbavovací plochy Pravá paže vzpažena, levá připažena</p>
	<p>Na tuto stojánku Paže vzpaženy nad hlavou dlaněmi obrácenými dovnitř</p>
	<p>Pokračujte k následujícímu řídicí odb. plochy Pravá nebo levá ruka připažena, druhá napříč před tělem ukazuje směr k dalšímu řídicímu odbavovací plochy.</p>
	<p>Pojíždějte přímo vpřed Paže částečně rozpaženy dlaněmi nazad opakují pohyb vzhůru a vzad z výše ramen.</p>
	<p>Točte vlevo Pravá paže směřuje dolů, levá dlaní nazad opakuje pohyb vzhůru a vzad z předpažení. Rychlost pohybu naznačuje rychlost otáčení.</p>
	<p>Točte vpravo Levá paže směřuje dolů, pravá dlaní nazad opakuje pohyb vzhůru a vzad z předpažení. Rychlost pohybu naznačuje rychlost otáčení.</p>

	<p>Stůjte Opakované křížení paží nad hlavou vpřed. Rychlost pohybu má přímý vztah k naléhavosti zastavení, t. j. čím rychlejší je pohyb paží, tím rychlejší je zastavení.</p>
	<p>Brzdy a) zatáhněte brzdy: Rozevřené prsty ruky ohnuté v lokti před tělem do vodorovné polohy se sevřou v pěst.</p>
	<p>Brzdy b) uvolněte brzdy: Prsty sevřené v pěst ruky ohnuté v lokti do vodorovné polohy před tělem se rozevřou.</p>
	<p>Špalky a) špalky založeny: Paže směřují dolů, pěsti sevřené, palce napnuté, dlaněmi nazad se pohybují z rozpažení k sobě.</p>
	<p>Špalky b) špalky odstraněny: Paže směřují dolů, dlaněmi vpřed, pěsti sevřené, palce napnuté se pohybují od sebe do stran (rozpažení).</p>
	<p>Spusťte pohonné jednotky Levá paže vzpažena s příslušným počtem natažených prstů, jež udávají číslo motoru, který má být spuštěn a pravá paže krouží v úrovni hlavy.</p>

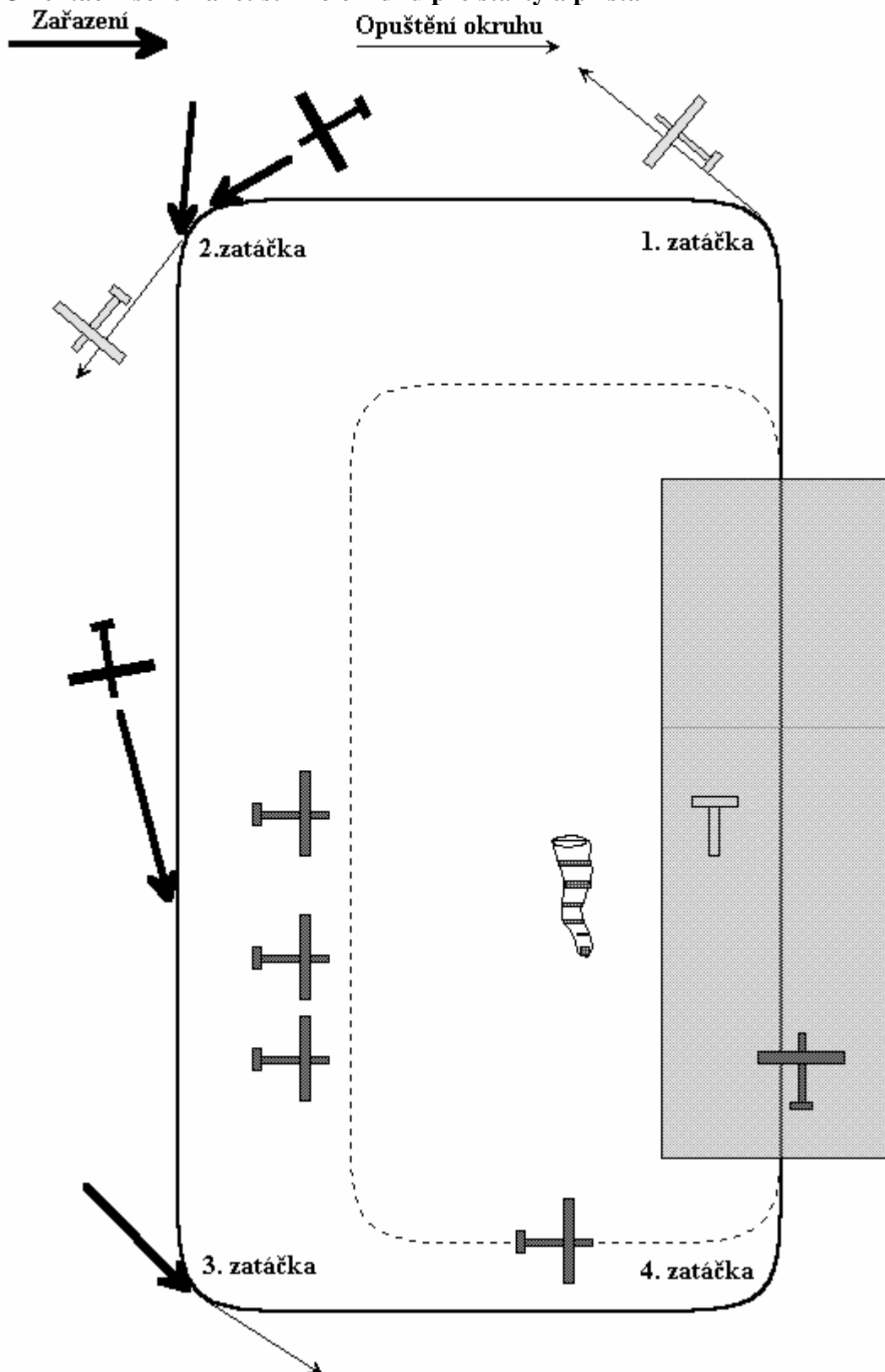
	<p>Vypněte pohonné jednotky Jedna paže připažena a druhá ohnutá v lokti na úrovni ramen, ruka před hrdlem dlaní dolů se pohybuje do stran na úrovni ramen, paže zůstane ohnutá.</p>
	<p>Zpomalte Paže směřují dolů dlaněmi k zemi a pohybují se několikrát nahoru a dolů.</p>
	<p>Volno Pravé předloktí zvednuté s dlaní obrácenou dopředu a vztyčeným palcem.</p>
<p>HEL</p> 	<p>Vznášejte se Paže vodorovně rozpaženy dlaněmi dolů</p>
<p>HEL</p> 	<p>Stoupejte Paže vodorovně rozpaženy dlaněmi nahoru se pohybují z rozpažení nahoru a zpět. Rychlost pohybu naznačuje rychlost stoupání.</p>
<p>HEL</p> 	<p>Klesejte Paže vodorovně rozpažené dlaněmi dolů a zpět. Rychlost pohybu naznačuje rychlost klesání.</p>



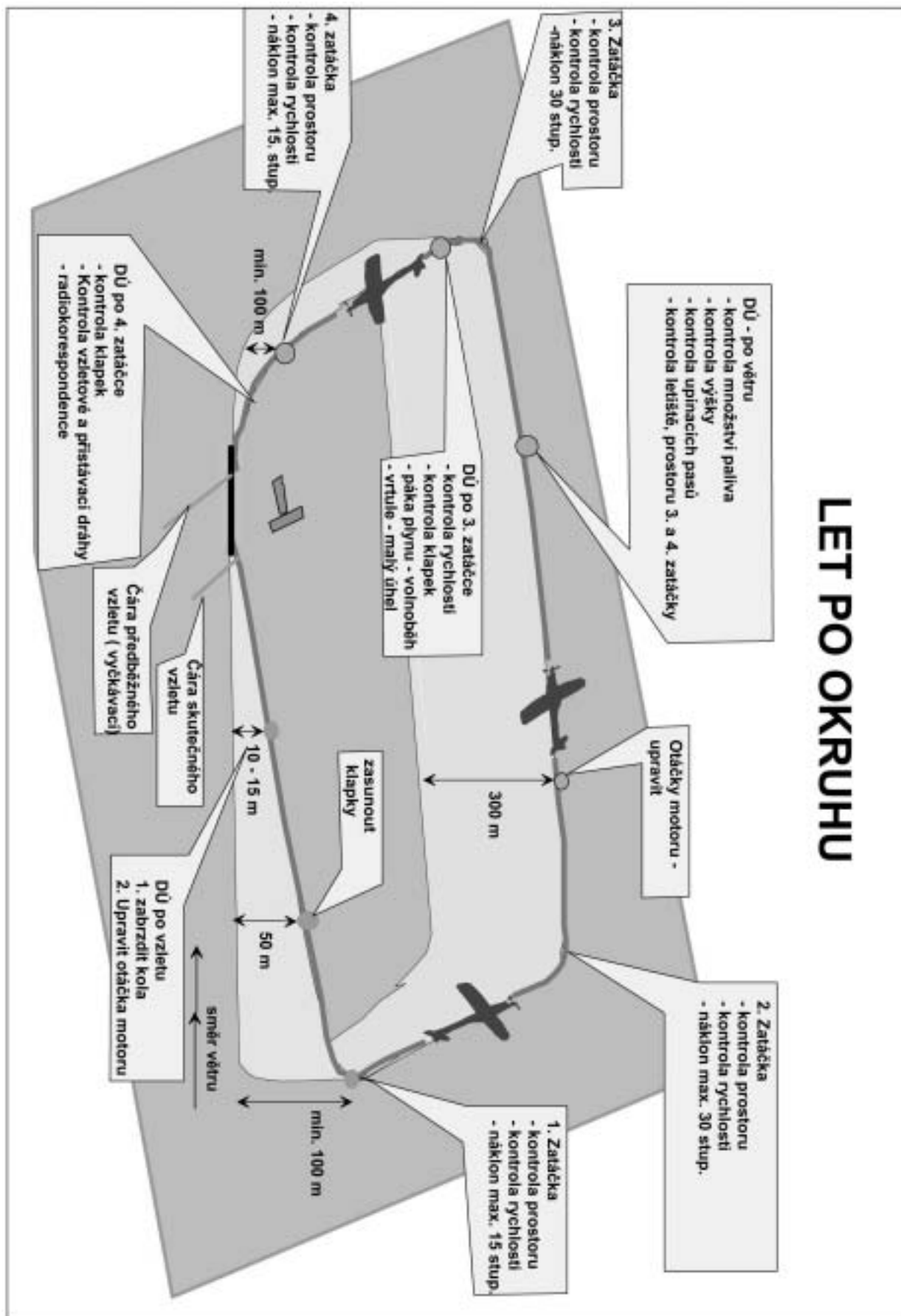
6.5 Značky nebezpečných VPD – schéma minimálního značení



6.6 Orientační schéma letištního okruhu pro starty a přistání



LET PO OKRUHU



6.7 Činnost při ztrátě orientace:

- 6.7.1.1 zachovat klid,
- 6.7.1.2 zkontrolovat zásobu paliva a v případě jeho minimálního množství, provést bezpečné přistání,
- 6.7.1.3 uvědomit si jakým kurzem a jak dlouho letěl od posledního známého bodu a pokusit se k tomuto bodu vrátit a tím obnovit orientaci,
- 6.7.1.4 upravit kurz k nějakému významnému orientačnímu bodu, nebo orient.linii /Vltava, Labe, Říp, Ještěd, Brdy atd./, kde obnoví orientaci /viz. předletová příprava 2.4.2/
- 6.7.1.5 při obnovování orientace porovnává pilot terén s mapou
- 6.7.1.6 v blízkosti státní hranice upraví kurz do vnitrozemí a dále jako v bodech b/, c/, d/
- 6.7.1.7 je-li SLZ vybaveno radiostanicí, je možné navázat spojení s jakýmkoliv letištěm se službou AFIS, se službou ATC v jejímž okruhu se SLZ nachází /viz předl.příprava 2.4.2./ a požádat je o pomoc. Rovněž je možno požádat o pomoc na tísňové frekvenci 121,5 MHz.

6.8 Zakročování proti civilnímu letadlu/SLZ

Letadlo proti kterému zakročuje jiné letadlo musí okamžitě:

- 6.8.1 sledovat instrukce předávané zakročujícím letadlem, uposlechnout a odpovídat na vizuální návěsti v souladu s postupy uvedenými v dodatku A1 k předpisu L2,
- 6.8.2 informovat, je-li to možné, příslušné stanoviště letových provozních služeb,
- 6.8.3 pokusit se navázat radiové spojení se zakročujícím letadlem nebo s příslušným stanovištěm řídicím zakročování, pomocí všeobecného volání **na tísňovém kmitočtu 121,5 MHz s udáním své identifikace a povahy letu.**
- 6.8.4 Tabulka signálů zakročujícího letadla a odpovědí:

Návěsti zakročujícího letadla a odpovědi letadla narušitele				
Serie	Návěsti zakročujícího letadla	Význam	Odpovědi letadla narušitele	Význam
1	Den nebo Noc Kývání letadlem a záblesky navigačních světel v nepravidelných intervalech (a přistávacích světel vrtulníků) prováděné v poloze mírně nad a před letadlem a zpravidla vlevo od letadla narušitele (nebo vpravo, je-li narušitelem vrtulník) do požadovaného kursu. Poznámka 1: Meteorologické podmínky mohou způsobit, že zakročující letadlo provede výše uvedený postup zrcadlově. Poznámka 2: Jestliže letadlo narušitel nemůže udržovat rychlost zakročujícího letadla, zakročující letadlo provede sérii vyčkávacích okruhů a kývá letadlem vždy když míjí letadlo narušitele.	Jste narušitel. Následujte mne.	Den nebo Noc Kývání letadlem a záblesky navigačních světel v nepravidelných intervalech a následování. Poznámka: V hlavě 3 ust. 3.8 L2, jsou uvedeny další činnosti, které jsou požadovány na letadle vůči němuž je zakročováno.	Rozumím, provedu.
2	Den nebo Noc Ostrý odpoutávací manévr od letadla narušitele sestávající ze stoupavé zatáčky o 90° nebo více bez křížování směru letadla narušitele	Můžete pokračovat	Den nebo Noc Kývání letadlem	Rozumím. Provedu.

Návěsti zakročujícího letadla a odpovědi letadla narušitele				
Serie	Návěsti zakročujícího letadla	Význam	Odpovědi letadla narušitele	Význam
3	Den nebo Noc Vysunutí podvozku (je-li to možné), zapnutí přistávacích světel a přelet dráhy ve směru přistání nebo je-li letadlo narušitel vrtulník přeletět prostor jeho přistání. Je-li zakročujícím letadlem vrtulník, provede přiblížení na přistání a zavěsí se v blízkosti plochy pro přistání.	Přistaňte na tomto letišti.	Den nebo Noc Vysunutí podvozku (je-li to možné) zapnutí přistávacích světel, následování zakročujícího letadla a jestliže po přeletu dráhy v užívání nebo plochy pro přistání vrtulníků se přistání považuje za bezpečné, pokračovat na přistání.	Rozumím. Provedu.
4	Den nebo Noc Zasunutí podvozku (je-li to možné) a záblesky přistávacích světel při průletu nad drahou v užívání nebo plochou pro přistání vrtulníku ve výšce mezi 300 až 600 m (vrtulníky ve výšce 50 až 100 m) nad letištem a pokračování po okruhu dráhy v užívání nebo přistávací plochy pro vrtulníky. Není-li to možné - použít záblesky přistávacích a jakýchkoliv dalších světel, které jsou k dispozici.	Určené letiště nevyhovuje	Den nebo Noc Je-li žádoucí, aby letadlo narušitel sledovalo zakročující letadlo na jiné letišti, zasune zakročující letadlo svůj podvozek (je-li to možné) a použije návěstí Serie 1 stanovených pro zakročující letadla. Je-li rozhodnuto uvolnit letadlo narušitele, použije zakročující letadlo návěstí série 2 stanovených pro zakročující letadla.	Rozumím následujte mne.
5	Den nebo Noc Pravidelné zapínání a vypínání všech světel, která jsou k dispozici takovým způsobem, aby byl patrný rozdíl od světel zábleskových	Nemohu provést	Den nebo Noc Použití návěstí série 2 předepsaných pro zakročující letadla	Rozumím
6	Den nebo Noc Nepřavidelné rozsvěcování a zhasínání všech světel, která jsou k dispozici	Jsem v tísní	Den nebo Noc Požití návěstí série 2 předepsaných pro zakročující letadla	Rozumím
Doporučení pro SLZ: Pokud se nemůžete spojit rádiem na tísňovou frekvenci 121,5 MHz a pokud nemůžete splnit požadavky zakročujícího letadla například pro malý dolet, přistaňte na nejbližší vhodné ploše a vyčkejte pozemního zákroku.				

6.9 Letecké dny, soutěže a slety

Pokud se soutěží a sletů zúčastní výhradně SLZ, nejsou tato charakterizována jako veřejné letecké vystoupení a soutěž dle § 78 leteckého zákona č. 49/1997 Sb. Pořadatel těchto vystoupení jej nejméně 14 dní předem oznámí LAA ČR - řediteli provozu.

Pokud se takové akce zúčastňují jiní provozovatelé než SLZ, eventuálně veřejnost, je nutné postupovat dle § 78 zákona 49/1997 Sb. o veřejném vystoupení.

6.10 Informace pro přelety - hranice okrsků CTR, TMA, MCTR, MTMA, letových cest, zakázaných a omezených prostorů a kompresorových stanic s vypouštěním plynu.

6.10.1 Pilot SLZ si může tyto informace opatřit:

- v mapě ICAO 1:500000
- v mapě ICAO 1:200000 /VFR-přibližovací/
- v publikacích AIP - část I, II, III,
- v leteckých oběžnicích /AIC/
- v leteckých publikacích, BEZ AIR, Databázi letišť apod.

HLAVA 7 – ČINNOST POSÁDKY SLZ PO LETECKÉ NEHODĚ

7.1 Letecká nehoda (LN, Accident) je událost spojená s provozem letadla, ke které došlo od doby, kdy kterákoliv osoba nastoupila na palubu letadla s úmyslem vykonat let, až do doby, kdy všechny takové osoby letadlo opustily a při které:

7.1.1 Některá osoba byla smrtelně nebo těžce zraněna následkem:

- přítomnosti v letadle,
- přímého kontaktu s kteroukoliv částí letadla včetně částí, které se od letadla oddělily nebo
- působením proudu plynů (vytvořených letadlem) s výjimkou případů, kdy k poškození zdraví došlo z přirozených příčin.

7.1.2 Letadlo bylo úplně zničeno nebo poškozeno tak, že jeho oprava není ani možná nebo účelná,

7.1.3 letadlo je nezvěstné nebo na nepřístupném místě. Za nezvěstné se považuje letadlo, nebyly-li nalezeny jeho trosky a další pátrání bylo pro bezvýslednost ukončeno,

7.1.4 letadlo bylo poškozeno tak, že poškození:

- nepříznivě ovlivnilo pevnost konstrukce, výkon nebo letové charakteristiky letadla a
- vyžádá si obvykle větší opravu nebo výměnu postižených částí.

7.1.5 Za poškození nebo poruchu se nepokládají:

- Poruchy nebo poškození motorů nebo jeho příslušenství a krytů, jestliže poškození omezilo pouze na motor.
- Poškození omezená na vrtule, rotorové listy vrtulníku nebo vírníku, okrajové části křídel, antény, podvozky a aerodynamické kryty.
- Malé vrypy nebo proražené díry v potahu.

7.2 Incident (I) je událost spojená s provozem letadla, která ovlivňuje nebo by mohla ovlivnit bezpečnost provozu. Jedná se o chybnou činnost osob nebo nesprávnou činnost leteckých a pozemních zařízení v leteckém provozu. Mezi příčiny incidentů se zahrnují i nepředvídané přírodní jevy (výboje statické elektřiny, střety s ptáky apod.), pokud neohrožily bezpečnost letu do té míry, že byly hodnoceny jako letecká nehoda. Časově je incident vymezen shodně s leteckou nehodou.

7.2.1 Incidentsy se dělí podle příčin vzniku na:

- a) Letové
- b) Technické
- c) V řízení a zabezpečování provozu
- d) Jiné

7.2.2 Pozemní nehoda letadla (I-PN) je incident, ke kterému došlo mimo dobu definovanou v odstavci 7.1 v souvislosti s přípravou letadla k letu, jeho obsluhou, ošetřováním, údržbou, opravami nebo stáním, jehož důsledkem je poškození zdraví nebo usmrcení osoby nebo poškození, případně zničení letadla.

Poznámka 1: Pro účely tohoto postupu se za závady a poruchy nepovažují poruchy letecké techniky zjištěné při předepsané a pravidelné nebo nepravidelné údržbě letadla před letem pozemním personálem a při předletové kontrole letadla posádkou před začátkem pojiždění ke vzletu.

Poznámka 2: Události v provozu SLZ označované jako vynucené přistání do terénu při kterých nedošlo:

- k žádnému poškození zdraví jakýchkoli osob ani k jejich ohrožení,
- k žádnému poškození SLZ,
- k žádnému poškození majetku jakýchkoli osob ani k jeho ohrožení, se nepovažují za leteckou nehodu ani incident.

7.3 Činnost posádky SLZ po LN

7.3.1 Členové posádky SLZ kteří se stali účastníky LN, jakož i druhé osoby které jsou účastníky letového provozu pokud jim to umožní zdravotní stav, učinit neprodleně opatření:

7.3.1.1 k záchraně životů, zdraví posádky SLZ a všech ostatních osob,

- 7.3.1.2 k zabránění ekologických škod,
- 7.3.1.3 k záchraně materiálu a majetku,
- 7.3.1.4 k zajištění svědků dokumentace, vztahující se k události
- 7.3.1.5 k zabezpečení trosk SLZ před dalším poškozením neodbornou manipulací, zcizením a pod.
- 7.3.1.6 posádka SLZ která se stala účastníkem LN nebo se o ní dozvěděla je povinna o ní uvědomit Ředitele letového provozu LAA ČR či inspektora provozu LAA ČR, i když při LN nedošlo k újmě na zdraví členů posádky či jiných osob.
- 7.3.1.7 Účast policie na šetření leteckých nehod a incidentů je bezpodmínečně nutná v případě, že při nich dojde k těžkému zranění nebo smrtelnému zranění posádky nebo poškození zdraví či majetku nezúčastněných osob. Účast policie je nutná rovněž v případech, kdy existuje předpoklad, že budou uplatňovány jakékoliv náhrady za škody způsobené touto událostí, nebo je-li třeba posoudit, zda nedošlo v souvislosti s touto událostí ke spáchání trestného činu. Oznámení policii musí provést inspektor, kterému byla událost oznámena, neučinil-li to účastník nebo svědek události.
- 7.3.2 Předběžné oznámení o LN
- 7.3.2.1 O vzniku LN podá předběžné oznámení inspektor provozu nebo insp. technik LAA ČR:
- 7.3.2.1.1 Řediteli letového provozu LAA ČR nebo řediteli technického odboru LAA ČR
- 7.3.2.1.2 V případě smrtelného zranění také Úřadu pro civilní letectví /v tomto případě je to povinností Policie ČR/
- 7.3.2.2 Předběžné oznámení musí obsahovat:
- 7.3.2.2.1 druh události /LN/ b/ datum a čas události /LN/
- 7.3.2.2.2 typ, pozn.zn.SLZ a jeho majitele
- 7.3.2.2.3 jméno pilota SLZ
- 7.3.2.2.4 počet členů posádky, jejich zdravotní stav
- 7.3.2.2.5 popis a okolnosti LN, rozsah poškození
- 7.3.2.2.6 předběžné opatření
- 7.3.2.2.7 jméno a funkci osoby podávající hlášení

7.4 Seznam osob v LAA ČR, kterým je možno předat zprávu o LN

Ústředí LAA ČR	2710 85 270
	2710 85 287
	2710 85 286

Hlavní inspektor provozu ULLa	777 707 262
Hlavní inspektor para	777 707 263
Hlavní inspektor techniky	777 707 261
Ředitel správy SLZ	777 707 260

Všichni inspektoři provozu a technici LAA ČR.

- 7.4.1 V případě, že není možné se spojit s žádným zaměstnancem LAA ČR, je účelné se spojit se SAR (Záchranné koordinační středisko), kde je stálá služba na tel. 22037 2750, 22037 4450, která již další koordinaci Policie ČR a orgánů šetření letecké události zajistí.

7.5 Opatření při LN

- 7.5.1 Dojde-li k LN SLZ na letišti Aeroklubu ČR či jiného provozovatele, řídí se činnost po LN postupy příslušného provozovatele letiště. Posádka SLZ je v takovém případě povinna tyto postupy dodržet.
- 7.5.2 Dojde-li k LN SLZ na ploše určené pro vzlety a přistání SLZ, platí ustanovení obsažená v bodě 7.2.1.1. - 7.2.1.6. Pokud jsou pro tuto plochu vypracovány Postupy pro činnost po LN SLZ, v souladu s předpisem L 13, postupuje se podle těchto Postupů.

HLAVA 8 – PLOCHY PRO VZLETY A PŘISTÁNÍ SLZ

Toto je podrobně řešeno v LA 1 - Hlava 14.

HLAVA 9 – AEROVLEKOVÝ PROVOZ

9.1 Vzlet aerovlekem

Před vzletem musí být vlečný letoun i kluzák postaveny do osy vzletu.

9.1.1 Signalizace při vzletu aerovlekem

Při vzletu aerovlekem se používají signály (návěsti), uvedené v PŘÍLOZE.

Signály mohou být nahrazeny pokyny pomocí radiostanice.

9.1.2 Vypnutí kluzáku

Znamení k vypnutí kluzáku dává pilot vlečného letounu střídavým nakláněním kolem podélné osy (máváním křídly). Pilot vlečného letounu může zahájit sestup až po zjištění, že je kluzák vypnut. V případě, že pilot kluzáku nevypne kluzák ani po opakovaném znamení, doletí pilot-vlekař s kluzákem nad letiště a tam vypne kluzák sám. Pilot kluzáku se nad letištěm pokusí uvolněné lano vypnout nad volným prostorem. Nepodaří-li se mu lano vypnout, přistává s visícím lanem při dodržení bezpečné výšky volného konce lana nad překážkami. V případě nouze vypíná pilot-vlekař kluzák bez znamení.

9.1.3 Odhození vlečného lana a přistání s vlečným lanem

Vlečné lano se odhazuje z výšky 160 ft (50 m) AGL do volného prostoru. Lano musí být v co nejkratší době odstraněno z provozní plochy. Pokud to není omezeno letištním řádem nebo pokyny provozovatele, může vlečný letoun přistát s vlečným lanem při dodržení bezpečné výšky konce lana nad překážkami.

9.1.4 Délka vlečných lan

Aerovleková lana musí mít délku minimálně 40 m a musí být opatřena pojistkou.

9.1.5 Vleky kluzáků

Velitel vlečného letounu odpovídá za celkové zhodnocení situace pro vzlet aerovleku, kdy bere v úvahu povrch plochy, váhu vlečeného kluzáku, vítr, teplotu vzduchu, překážky po vzletu apod. Za poučení pomocníka u křídla a zapnutí vlečného lana zodpovídá pilot kluzáku.

9.1.6 Pomocník u křídla

Kluzák musí být při vzletu přidržován za okrajový oblouk křídla pomocníkem. Pomocník je povinen přidržovat křídlo ve vodorovné poloze a řídit se pokyny velitele kluzáku. Křídlo musí být přidržováno na nejvysunutějším místě okrajového oblouku. Ruka nesmí být vsunuta do žádného otvoru.

Při stranovém větru drží pomocník křídlo na závětrné straně.

Pomocník přidržuje křídlo tak dlouho, dokud stačí doprovázet rozjíždějící se kluzák. V žádném případě jej nesmí vychýlit ze směru.

9.1.7 Přelety s vleky kluzáků

Přelety s vleky kluzáků se provádí ve výšce minimálně 1000 ft (300 m) AGL.

9.1.8 Za vlečné lano a pojistku zodpovídá pilot vlekař.

Při zkušebním provozu pilotuje vlečný letoun inspektor ULLa s kvalifikací vlekaře a kluzák instruktor kluzáků.

9.1.9 S UL nejsou povoleny:

- vícevleky a vleky transparentů
- aerovleky do dlouhé vlny a rotorového proudění
- vleky kluzáků z nouzových ploch
- vzlety v aerovleku s křídlem kluzáku na zemi

9.2 Aerovleky kluzáků a zkušební vleky kluzáků a UL-kluzáků lze provádět pouze ze schválených letišť.

9.2.1 Aerovleky UL-kluzáků mimo zkušebních vleků se provádí i z registrovaných ploch SLZ.

9.2.2 Vleky kluzáků se provádí v sólo obsazení vlečného UL o maximální vzletové hmotnosti 450 kg.

9.2.3 Pilot vlečného letounu musí být vybaven padákem, pokud je letoun k použití padáku uzpůsoben.

9.2.4 Pro aerovleky lze použít pouze schválená UL letadla s určenou pojistkou na vlečném laně.





NÁVĚSTI POUŽÍVANÉ V AEROVLEKOVÉM PROVOZU

Tyto návěsti jsou určeny k vydávání pokynů pomocí praporek, držných v ruce. Používá se bílý praporek, držný v pravé ruce a červený praporek, držný v levé ruce. Doporučené rozměry praporek jsou 50 x 50 cm.

VÝZNAM	SIGNÁL
STŮJ nebo ZÁKAZ VZLETU	Vztyčený červený praporek, bílý u pravé nohy.
POJÍŽDĚJ nebo NAPÍNEJ LANO	Vztyčený červený praporek, mávání bílým praporkem v úrovni pasu.
PŘÍPRAVA KE VZLETU	Vztyčený bílý praporek, červený u levé nohy.
VZLET POVOLEN	Mávnutí bílým praporkem ve směru vzletu, červený praporek u levé nohy

SIGNÁLY POUŽÍVANÉ PŘI VZLETECH KLUZÁKŮ

Aerovlekový provoz

<p>STŮJ, ZÁKAZ VZLETU – vztyčený červený praporek, bílý praporek u pravé nohy</p> 	<p>PŘÍPRAVA KE VZLETU – vztyčený bílý praporek, červený praporek u levé nohy</p> 
<p>POJÍŽDĚJ, NAPÍNEJ LANO – vztyčený červený praporek, bílým praporkem mávat v úrovni pasu</p> 	<p>VZLET POVOLEN – mávnutí bílým praporkem do směru vzletu, červený praporek u levé nohy</p> 

HLAVA 10 – VÝSADKOVÉ LETY

10.1 Výsadkové lety, seskok padákem ze sportovních létajících zařízení

10.1.1 Seskok padákem z ultralehkých letounů a motorových závěsných kluzáků.

Podmínky seskoku

Seskoky padákem z ultralehkých letounů nebo motorových kluzáků (dále jen sportovní létající zařízení) lze provádět jen z letadel schválených k tomuto účelu příslušným inspektorem technikem Letecké amatérské asociace České republiky po vzájemné dohodě s hlavním inspektorem parašutismu Aeroklubu České republiky.

Letová příručka takto schváleného sportovního létajícího zařízení musí být opatřena dodatkem –provozními podmínkami pro provádění výsadkových letů.

Pilot sportovního létajícího zařízení musí být držitelem oprávnění výsadkových letů zapsaného v pilotním průkazu.

- Ze sportovního létajícího zařízení bude vysazován zásadně jen jeden parašutista.
- Pilot sportovního létajícího zařízení provede bezprostředně před výskokem kontrolu parašutisty, zda tento není zachycen padákem či jinou výstrojí o sportovní létající zařízení.
- Seskoky budou prováděny z minimální výšky 1000 m nad zemí.

Seskoky z uvedených sportovních létajících zařízení smí provádět pouze parašutista s kvalifikační kategorií „D“ a vyšší. Příslušné povolení oblastního inspektora k seskokům z určeného sport. létajícího zařízení jmenovitě uvedené poznávací značky musí mít oprávněný parašutista na každou jednotlivou akci vždy u sebe. Seskoky lze provádět zásadně na ruční otevírání a bez pojistného přístroje KAP. Na padáku v tandemovém uspořádání musí být provedeno rozpojení uvolňovacích šňůrek na záložním padáku.

10.1.2 Výsadkové lety se provádějí dle směrnice V-PARA-3 na letadlech schválených k tomuto účelu LAA-ČR.

10.1.3 Výsadek parašutisty je povoleno provádět na letišti nebo na plochu k tomuto účelu schválenou.

10.1.4 Velitel výsadkového letounu musí být držitelem odborné kvalifikace „pro výsadky“.

10.1.5 Výsadkový letoun musí být vybaven integrovaným záchranným systémem se schválenou zástavbou, nebo pilot musí mít záchranný padák s platnou certifikací, dobou zabalení a ošetřování.

10.1.6 Povinnosti velitele výsadkového SLZ

- a) seznámit se s organizací leteckého provozu, plánem seskoků a způsobem signalizace při výsadcích,
- b) seznámit se s výškou výsadku, bodem výskoku a smluvenými signály na palubě letadla,
- c) překontrolovat umístění parašutisty v letounu vzhledem k centráži a celkové hmotnosti,
- d) za letu trvale sledovat ostatní letadla v blízkosti letiště, návěsti a signály na doskokové ploše a na změny okamžitě reagovat,
- e) SLZ s tlačným uspořádáním pohonné jednotky musí pilot před výskokem vypnout motor a parašutista vyčkat do zastavení vrtule, u tohoto uspořádání musí být zajištěno že nedojde ke styku padáku s horkou částí motoru (výfuk a td.)
- f) udržovat stanovenou výšku a rychlost letu, je-li parašutista připraven k seskoku,
- g) na pokyn řídicího seskoků nebo dispečera přerušit, případně zastavit výsadek v případě, že parašutista přistává do nepřehledného terénu a sledovat jeho dopad; pro snadnější vyhledávání kroužit nad místem dopadu parašutisty do doby, než dostane další pokyn rádiem nebo zjistí, že je parašutista v pořádku,

- h) ve své pravomoci zastavit seskok, zjistí-li jakékoliv okolnosti, ohrožující bezpečnost seskoku nebo letu.
 - i) V případě nouze rozhodnout s konečnou platností o provedení nouzového seskoku a vydat k němu povel,
 - j) součástí vybavení SLZ při výsadkových letech je nůž, který je pevně spojen šňůrou s drakem letounu a je dostupný pro oba členy posádky,
 - k) pilot zodpovídá za provedení a plánování letu dle AIP, 5 VOLUME I, ENR.5-6.
- 10.1.7 Parašutista zajistí souhlas k provedení seskoku mimo letiště dle směrnice D-108 a vytyčení doskokové plochy.
- 10.1.8 Vytýčení doskokové plochy

Doskoková plocha se označuje čtyřmi oranžovými plátny o rozměrech 5x1 m, sestavenými do tvaru kříže s volným čtvercem 1x1 m uprostřed. Kříž se vytyčuje co nejbližší cíle pro parašutisty (pískový kruh, matrace, cíl na vodní hladině) a slouží jednak k označení doskokové plochy, na které probíhá parašutistický provoz, jednak k vizuální signalizaci následujících situací:

