



ZL 1

Pravidla provozu sportovních létajících zařízení Padákové kluzáky, závěsné kluzáky

Na základě pověření vydala Letecká amatérská asociace ČR
Ke Kablu 289, 102 00 Praha 10, tel.: 242 403 270
www.laacr.cz

OBSAH:

| | | |
|-----------------|---|------------|
| HLAVA 1. | DEFINICE A ZKRATKY | 1-1 |
| HLAVA 2. | APLIKACE PRAVIDEL PROVOZU PK/ZK | 2-1 |
| HLAVA 3. | VŠEOBECNÁ PRAVIDLA | 3-1 |
| HLAVA 4. | PODMÍNKY LETŮ VE VZDUŠNÉM PROSTORU ČR..... | 4-1 |
| HLAVA 5. | SPECIFICKÉ POSTUPY PRO PROVOZ SLZ | 5-1 |

HLAVA 1. DEFINICE A ZKRATKY

Akrobacie

Úmyslně prováděné manévry s letadlem za letu, zahrnující náhlé změny polohy, neobvyklé polohy nebo neobvyklé změny rychlosti.

Cestovní hladina

Hladina dodržovaná letadlem během značné části letu.

Další osoba na palubě SLZ

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

Dohlednost

Pro letecké účely je za dohlednost považována větší z:

- a) největší vzdálenosti, na kterou je možno spolehlivě vidět a rozeznat na světlém pozadí černý předmět vhodných rozměrů, umístěný u země; a
- b) největší vzdálenosti, na kterou je možno spolehlivě rozeznat na neosvětleném pozadí světla o svítivosti přibližně 1000 cd.

Hladina

Všeobecný výraz používaný k vyjádření vertikální polohy letadla znamenající buď výšku, nadmořskou výšku nebo letovou hladinu.

Informace o provozu

Informace vydaná stanovištěm letových provozních služeb, kterou se pilot upozorňuje na jiný známý nebo pozorovaný letový provoz, který se může nacházet v blízkosti polohy letadla nebo jeho zamýšlené trati a která má pilotovi pomoci vyhnout se srážce.

Kluzák

Bezmotorové letadlo těžší než vzduch vyvozující vztlak za letu hlavně z aerodynamických sil na plochách, které za daných podmínek letu zůstávají vůči letadlu nepohyblivé.

Koncová řízená oblast (TMA)

Řízená oblast ustanovená obvykle v místech, kde se tratě letových provozních služeb sbíhají v blízkosti jednoho nebo více hlavních letišť.

Kurz

Směr, do něhož směřuje podélná osa letadla, vyjádřený ve stupních od severu (zeměpisného, magnetického, kompasového nebo síťového).

Let za viditelnosti (let VFR)

Let prováděný v souladu s pravidly pro let za viditelnosti.

Letadlo

Zařízení schopné vyvozovat síly nesoucí jej v atmosféře z reakcí vzduchu, které nejsou reakcemi vůči zemskému povrchu.

Poznámka: Výraz „letadlo“ používaný v kontextu tohoto předpisu může mít také význam pilot, velitel letadla, letadlo nebo let.

Létání na svahu

Let v dosahu svahového proudění v blízkosti návětrné strany kopce.

Letecká informační příručka (AIP)

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

Letiště

Vymezená plocha na zemi nebo na vodě (včetně budov, zařízení a vybavení), určená buď zcela, nebo z části pro přiletý, odlety a pozemní pohyby letadel.

Letištní provozní zóna (ATZ)

Vymezený vzdušný prostor, který slouží k ochraně letištního provozu.

Poznámka: Letištní provozní zóna je zřízena na letištích, kde není poskytována služba řízení letového provozu. Je vymezena horizontálně kružnicí (nebo její částí) o poloměru 3 NM (5,5 km) od vztahného bodu letiště a vertikálně zemským povrchem a nadmořskou výškou 4000 ft (1200 m). Zasažuje-li vertikálně nebo horizontálně do takto vymezeného prostoru vzdušný prostor třídy C nebo D nebo zakázaný prostor, tvoří hranice ATZ hranice těchto prostorů.

Letištní letová informační služba (AFIS)

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

Letová dohlednost

Dohlednost dopředu z kabiny letadla za letu.

Letová hladina

Hladina konstantního atmosférického tlaku, vztahená ke stanovenému základnímu údaji tlaku 1013,25 hektopascalů [hPa] a oddělená od ostatních takových hladin stanovenými tlakovými intervaly.

- Poznámka 1: Tlakoměrný výškoměr je kalibrován podle standardní atmosféry: když je nastaven na QNH, ukazuje nadmořskou výšku; když je nastaven na QFE, ukazuje výšku nad referenčním bodem QFE; když je nastaven na tlak 1013,25 hektopascalů (hPa) může být použit k indikaci letových hladin.*
- Poznámka 2: Výrazy „výška“ a „nadmořská výška“, které jsou použity v Poznámce 1, se vztahují k tlakovým a nikoliv ke geometrickým výškám nad terénem či nad mořem.*

Letové povolení

Oprávnění 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: Zkrácenému výrazu "povolení" může předcházet "pojiždění", "vzletu", "odletu", "traťové", "přiblížení" nebo "přistání", k označení příslušné části letu, ke které se povolení vztahuje.*

Letový plán

Předepsané informace vztahující se k zamýšlenému letu letadla nebo jeho části poskytované stanovištěm řízení letového provozu.

Maximální vzletová hmotnost

Největší hmotnost, při které letadlo vyhovuje předpisům pro letovou způsobilost.

Meteorologické podmínky pro let za viditelnosti (VMC)

Meteorologické podmínky vyjádřené dohledností, vzdáleností od oblačnosti a výškou základny nejnižší význačné oblačné vrstvy, které jsou stejně nebo lepší než předepsaná minima.

Nadmořská výška (Altitude)

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

Naviják

Naviják nebo odvíják pro vleky PK/ZK. Je to pozemní pomocný prostředek, který umožňuje vzlet vlečeného PK/ZK pomocí síly přenášené na PK/ZK tažným lanem.

Nebezpečný prostor

Vzdušný prostor vymezených rozměrů, ve kterém mohou v určité době probíhat činnosti nebezpečné pro let letadla.

Neřízené letiště

Letiště, na kterém se neposkytuje služba řízení ATC

Noc

Doba mezi koncem občanského soumraku a začátkem občanského svítání nebo jiný podobný časový úsek mezi západem a východem slunce, který může stanovit příslušný úřad.

Poznámka: Občanský soumrak končí večer, když střed slunečního disku je 6 stupňů pod horizontem a občanské svítání začíná ráno, když je střed slunečního disku 6 stupňů pod horizontem.

Omezený prostor

Vzdušný prostor vymezených rozměrů nad pozemními prostory nebo mezinárodními vodami státu, ve kterém je let letadla omezen v souladu se stanovenými podmínkami.

Pilot

Pilot sportovního létajícího zařízení je osoba, která je držitelem platného pilotního průkazu a sportovní létající zařízení řídí.

Platná mapa

Platná mapa je mapa obsahující platné letecké informace.

Převodní nadmořská výška

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

Převodní hladina

Je nejnižší použitelná letová hladina nad nadmořskou výškou 5000 ft AMSL.

Přízemní dohlednost

Dohlednost na letišti hlášená oprávněným pozorovatelem nebo automatickými systémy.

Řízená oblast

Řízený vzdušný prostor sahající nahoru od stanovené výšky nad zemí.

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.

Řízený let

Jakýkoliv let, který je předmětem letového povolení.

Řízený okrsek (CTR)

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

Řízený vzdušný prostor

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

Stanoviště AFIS

Stanoviště, které poskytuje letištní letovou informační a pohotovostní službu na neřízeném letišti a v ATZ.

Sportovní létající zařízení (SLZ)

Je maximálně dvoumístné letadlo nebo sportovní padák, určené k létání pro vlastní potřebu nebo potřebu jiných osob za účelem rekreace, individuální osobní dopravy, sportu nebo výcviku pilotů, které není uskutečňováno za účelem dosažení zisku, s výjimkou výcviku pilotů, letů závěsných a padákových kluzáků s pasažérem a seskoků sportovních padáků s pasažérem.

Druhy sportovního létajícího zařízení jsou zejména:

- a) ultralehký kluzák - UK
- b) ultralehký letoun - ULL
- c) motorový padákový kluzák - MPK
- d) motorový padákový kluzák s motorem na podvozku - MPG
- e) motorový padákový kluzák s motorem na zádech pilota - PPG
- f) ultralehký vrtulník - ULH
- g) ultralehký motorový vírník - ULV
- h) motorový závěsný kluzák - MZK
- i) závěsný kluzák - ZK
- j) padákový kluzák - PK
- k) sportovní padák - P

Tlaková nadmořská výška

Atmosférický tlak vyjádřený nadmořskou výškou, která odpovídá tomuto tlaku ve standardní atmosféře.

Trať

Průmět dráhy letu letadla na povrch země, jehož směr se v kterémkoliv bodě obvykle vyjadřuje ve stupních, měřených od severu (zeměpisného, magnetického nebo síťového).

Velitel letadla

Pilot určený provozovatelem nebo, v případě všeobecného letectví, vlastníkem k velení a pověřený provedením bezpečného letu.

Vlek

je let, při kterém SLZ vleče kluzák za účelem vzletu a následného stoupání do výšky a prostoru, vhodného pro zamýšlenou činnost kluzáku nebo jeho přepravy do místa plánovaného přistání, které je jiné než letiště vzletu.

Výška

Vertikální vzdálenost hladiny, bodu nebo předmětu považovaného za bod, měřená od stanovené roviny.

Zakázaný prostor

Vzdušný prostor vymezených rozměrů nad pozemními prostory nebo nad teritoriálními vodami státu, ve kterém jsou lety letadel zakázány.

Použité zkratky:

| | |
|------|-----------------------------------|
| ACC | Oblastní středisko řízení |
| AFIS | Letištní letová informační služba |
| AGL | Nad úrovní země |
| AIP | Letecká informační příručka |
| ALT | Nadmořská výška |

| | |
|------------|---|
| AMC | Pracoviště uspořádání vzdušného prostoru |
| AMSL | Nad střední hladinou moře |
| ATC | Řízení letového provozu (všeobecné) |
| ATZ | Letištní provozní zóna |
| CAVOK | Dohlednost, oblačnost a současné počasí lepší než předepsané hodnoty nebo podmínky |
| CTA | Řízená oblast |
| CTR | Řízený okrsek letiště |
| ELEV | Výška nad mořem |
| FIR | Letová informační oblast |
| FIS | Letová informační služba |
| FL | Letová hladina |
| FT (ft) | Stopa (měrová jednotka) |
| GND | Země |
| GPS | Globální systém určení polohy |
| IFR | Pravidla letu pro let podle přístrojů |
| INFO | Informace |
| KT (kt) | Knot, uzel |
| LK D | Nebezpečný prostor |
| LK P | Zakázaný prostor |
| LK R | Omezený prostor |
| LK TRA | Dočasně rezervovaný vzdušný prostor |
| LK TSA | Dočasně vyhrazený vzdušný prostor |
| MACC | Vojenské oblastní středisko řízení letového provozu |
| MSL | Střední hladina moře |
| MTOM, MTOW | Maximální vzletová hmotnost |
| NOF | Mezinárodní kancelář NOTAM |
| NOTAM | Oznámení rozšiřované telekomunikačními prostředky, obsahující informaci o zřízení, stavu nebo změně kteréhokoli leteckého zařízení, služby nebo postupů nebo o nebezpečí, jejichž včasná znalost je nezbytná pro pracovníky, kteří se zabývají letovým provozem |
| QFE | Atmosférický tlak vztažený k výšce letiště (nebo prahu dráhy) |
| QNH | Atmosférický tlak redukováný na střední hladinu moře podle podmínek standardní atmosféry, používaný pro nastavení tlakové stupnice výškoměru k zobrazení nadmořské výšky |
| SR | Východ slunce |
| SS | Západ slunce |
| STD | Standard, standardní |
| TMA | Koncová řízená oblast |
| UTC | Světový koordinovaný čas |
| ÚCL | Úřad pro civilní letectví |
| VFR | Pravidla pro let za viditelnosti |
| VMC | Meteorologické podmínky pro let za viditelnosti |
| PK | Padákový kluzák. |
| PL | Padákové létání (létání na PK). |
| ZK | Závěsný kluzák |
| ZL | Závěsné létání (létání na ZK). |

HLAVA 2. APLIKACE PRAVIDEL PROVOZU PK/ZK

2.1. Pravidla provozu PK/ZK jsou závazná pro každého, kdo užívá PK/ZK na území ČR.

2.2. Odpovědnost za dodržování pravidel provozu PK/ZK

2.2.1. Velitel letadla, bez ohledu na to, ať už řídí PK/ZK či nikoli, odpovídá za daný let v souladu s pravidly létání, vyjma případů, kdy se smí odchýlit od těchto pravidel za absolutně nezbytných okolností v zájmu bezpečnosti.

2.2.2. Předletová příprava

Před zahájením letu je pilot povinen seznámit se se všemi dostupnými informacemi, které se týkají zamýšleného letu.

2.3. Povinnosti pilota

- a) Dodržovat ustanovení předpisů a postupů, vztahujících se k provozu PK/ZK, rozdělení vzdušného prostoru a pravidel létání.
- b) Znat provozní a technická data PK/ZK a jeho provozní omezení a v provozu je dodržovat,
- c) Znat technický stav PK/ZK,
- d) Provádět prohlídky v souladu s letovou a provozní příručkou,

2.3.1. Pilot nebo pilotní žák je povinen při provozu sportovního létajícího zařízení dbát pokynů inspektora provozu, inspektora techniky nebo osob vykonávajících státní dozor podle zákona a na jejich vyžádání předložit doklady stanovené pro provoz PK/ZK.

2.3.2. V případě nehody, při níž došlo k těžkému zranění nebo smrti některé osoby nebo k podstatnému poškození PK/ZK nebo majetku, je pilot odpovědný za podání zprávy nejrychlejší možnou cestou nejbližšímu příslušnému úřadu nebo orgánu.

2.4. Bezprostředně před letem, za letu a bezprostředně po ukončení letu je pilot nebo pilotní žák povinen mít u sebe tyto platné doklady:

- a) Průkaz totožnosti,
- b) pilotní průkaz nebo doklad žáka,
- c) platný technický průkaz,
- d) certifikát o pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem (dále jen „pojištění odpovědnosti“).

Poznámka: v případě žáka ve výcviku PK/ZK doklady dle písm. b), c) a d) je povinen mít u sebe příslušný instruktor.

2.5. Pravomoc velitele letadla

Velitel letadla má právo rozhodnout s konečnou platností o provedení letu.

2.6. Zákaz řídit PK/ZK

Pilot nesmí zahájit let, je-li jeho schopnost snížena zejména vlivem alkoholického nápoje, omamného prostředku, léku, únavou, nevolností, úrazem nebo nemocí. Před letem a v průběhu letu je pilotu a členům posádky zakázáno požívání alkoholických nápojů, omamných prostředků, léků snižujících schopnost výkonu funkce člena posádky.

2.7. Pozorování okolí

Pilot musí před letem v prostoru startu, za letu a po letu na místě přistání neustále pozorovat své okolí, aby včas odhalil nebezpečí srážky.

HLAVA 3. VŠEOBECNÁ PRAVIDLA

3.1. Nedbalé nebo neopatrné zacházení s PK/ZK

S PK/ZK se nesmí zacházet nedbalým nebo neopatrným způsobem, který by ohrozil život nebo majetek jiných. S výjimkou, kdy je to nezbytné pro vzlet nebo přistání, nebo s výjimkou, kdy tak povolil příslušný úřad, PK/ZK nesmí letět nad hustě zastavěnými místy (města, vesnice a jiná obydlenná místa) nebo nad shromážděním osob na volném prostranství, pokud není ve výšce, která by v případě vzniklé nouze umožnila přistání bez ohrožení osob nebo majetku na povrchu země.

3.2. Shazování a rozprašování

Z PK/ZK za letu se nesmí nic shazovat nebo rozprašovat, mimo balastní zátěže tak, aby její pád neohrozil život nebo majetek jiných nebo s výjimkou dodržení podmínek předepsaných příslušným úřadem nebo v souladu s příslušnou oznámenou informací, radou a/nebo povolením vydaným příslušným stanovištěm letových provozních služeb.

3.3. Akrobatický let

Akrobatický let PK/ZK se nesmí provádět ve výšce nižší než 150 m AGL, nad zastavěnými místy (města, vesnice a jiná obydlenná místa) nebo nad shromážděním osob na volném prostranství nebo v prostoru zvýšeného výskytu letů PK/ZK s výjimkou, kdy tak povolil příslušný úřad.

3.4. Zakázané a omezené prostory

PK/ZK nesmí letět v zakázaném nebo omezeném prostoru, který byl řádně publikován, s výjimkou dodržení podmínek omezení nebo se souhlasem státu, nad jehož územím jsou tyto prostory zřízeny.

3.5. Dodržování provozního řádu

Pilot je povinen dodržovat provozní řád startovací a přistávací plochy, pokud byl provozovatelem stanoven.

3.6. Vyhýbání se srážkám

3.6.1. Vzdálenost mezi PK/ZK

PK/ZK nesmí letět v takové vzdálenosti od jiného letadla, která by vytvářela nebezpečí srážky.

3.6.2. Právo přednosti

Letadlo/PK/ZK, které má právo přednosti, musí udržovat kurz a rychlost.

3.6.3. Letadlo/ PK/ZK, které je podle následujících pravidel povinno dát přednost jinému letadlu, se mu musí vyhnout nadlétnutím, podlétnutím nebo předlétnutím, dokud se nedostane do dostatečné vzdálenosti, přičemž musí vzít v úvahu vliv turbulence v úplavu za letadly.

3.6.4. Přednost letům pro záchranu života

Vrtulník provádějící zásah pro záchranu života má vždy přednost před PK/ZK. Piloti PK/ZK jsou povinni se vyhnout v bezpečné vzdálenosti prostoru zasahujícího vrtulníku a v případě, že se v tomto prostoru nacházejí, musí jej neprodleně opustit.

3.6.5. Přednost letadlům ve stavu nouze

Pilot, kterému je známo, že jiné letadlo je ve stavu nouze, musí dát tomuto letadlu přednost.

3.6.6. Akrobacie

Pilot provádějící manévry charakteristické pro akrobacii je povinen dát přednost všem letadlům.

3.6.7. Čelní přibližování

Přibližují-li se dvě letadla/ PK/ZK čelně nebo přibližně čelně a existuje-li nebezpečí srážky, každé se musí vyhnout změnou kurzu doprava.

3.6.8. Sbíhající se tratě

Sbíhají-li se tratě dvou letadel/ PK/ZK, přibližně ve stejné hladině, má přednost to letadlo/ PK/ZK, které přilétává zprava, s výjimkou následujícího:

- a) motorová letadla/SLZ těžší vzduchu musí dát přednost vzducholodím, kluzákům a balónům,
- b) vzducholodě musí dát přednost kluzákům a balónům,
- c) kluzáky musí dát přednost balónům,
- d) motorová letadla/SLZ musí dát přednost letadlům, která mají ve vleku jiná letadla/SLZ nebo předměty.

3.6.9. Předlétávání

Předlétávající je to letadlo/ PK/ZK, které se k druhému přibližuje zezadu po trati, svírající s podélnou osou druhého letadla/SLZ úhel menší než 70 stupňů. Předlétávané letadlo/ PK/ZK má přednost a předlétávající letadlo/ PK/ZK bez ohledu na to, zda stoupá, klesá nebo je ve vodorovném letu, se musí vyhnout změnou kursu vpravo. Žádná následující změna ve vzájemných polohách obou letadel/ PK/ZK nezbavuje předlétávající letadlo/ PK/ZK povinnosti vyhnout se, dokud letadlo/ PK/ZK nemine v dostatečné vzdálenosti.

3.6.10. Start PK/ZK

Start PK/ZK nebo nadzdvihnutí vrchlíku PK nad zem nesmí být zahájen, jestliže by tím vzniklo nebezpečí srážky s jiným kluzákem.

3.7. Přistání

- 3.7.1. Motorová letadla/SLZ těžší vzduchu při přiblížení na přistání musí dát přednost kluzákům.
- 3.7.2. Přibližuje-li se k přistávací ploše více PK/ZK, musí jejich piloti včas vytvořit mezi jednotlivými PK/ZK dostatečné výškové rozestupy, aby v takto vytvořeném pořadí postupně přistáli.
- 3.7.3. Přibližuje-li se k jedné přistávací ploše více PK/ZK, musí pilot výše letícího PK/ZK dát přednost PK/ZK letícímu níže. To však nezbavuje odpovědnosti pilota níže letícího PK/ZK umožnit dostatečným klesáním pilotům v poslední fázi přiblížení na přistání udržet dostatečné rozestupy a provést bezpečné přistání.
- 3.7.4. Piloti musí po přistání urychleně uvolnit přistávací plochu pro PK/ZK, aby na ní mohly přistávat další PK/ZK.

3.8. Pravidla létání na svahu

- 3.8.1. Sledování prostoru
Pilot musí při létání na svahu věnovat maximální pozornost letovému provozu v okolí. Je povinen znát polohu kluzáků letících ve stejné hladině před ním a v protisměru.
- 3.8.2. Dráha letu
Kluzáky musí létat podél svahu a zatáčky provádět vždy směrem od svahu.
- 3.8.3. Právo přednosti
Pilot letící se svahem po pravé ruce má přednost před pilotem se svahem po levé ruce. Přibližují-li se dva kluzáky čelně nebo přibližně čelně a existuje-li nebezpečí srážky, musí se kluzák se svahem po levé ruce vyhnout změnou kurzu doprava.
- 3.8.4. Předlétávání
Pilot rychleji letícího kluzáku musí předlétávat pomalejší kluzák vždy tak, aby předlétávající byl dál od svahu, než předlétávaný. Při předlétávání má přednost předlétávaný kluzák.
- 3.8.5. Rizikové manévry
Pilot nesmí během létání na svahu provádět prudké obraty a manévry, v jejichž důsledku by ohrozil ostatní účastníky letového provozu, nebo které by je nutily k prudkým úhybným manévrum.
- 3.8.6. Blokování startoviště

Pilot nesmí blokovat start dalších kluzáků tím, že by bezdůvodně létal v těsné blízkosti startoviště, nevyžaduje-li to bezpečnost letu.

3.8.7. Nutnost opustit stoupání

Nemůže-li pilot dodržet pravidla létání na svahu, musí oblast svahování opustit.

3.9. Pravidla kroužení ve stoupavém proudu

3.9.1. Sledování prostoru

Pilot při kroužení ve stoupavém proudu musí znát polohu všech kluzáků kroužících s ním v téže hladině, letících nejbliže pod ním a nejbliže nad ním.

3.9.2. Kroužení ve stoupavém proudu

Piloti, kteří přilétají do stoupavého proudu, ve kterém již krouží nejméně jeden kluzák, se musí připojit po tečné dráze ve shodném smyslu kroužení a nesmí ohrozit ostatní kluzáky.

3.9.3. Rychleji stoupající kluzáky

Pilot, který je dostoupáván jiným kluzákem, musí upravit své kroužení tak, aby dal přednost rychleji stoupajícímu kluzáku.

3.9.4. Rizikové manévry

Pilot při kroužení ve stoupavém proudu nesmí provádět takové obraty a manévry, kterými by ohrozil ostatní účastníky letového provozu nebo omezil ostatní kluzáky kroužící ve stoupavém proudu.

3.9.5. Přednost

Pilot letící ve svahovém proudění má přednost.

3.9.6. Nutnost opustit stoupání

Nemůže-li pilot PK/ZK dodržet jakékoliv z předchozích pravidel, musí stoupavý proud opustit.

HLAVA 4. PODMÍNKY LETŮ VE VZDUŠNÉM PROSTORU ČR

4.1. Minima VMC dohlednosti a vzdálenosti od oblačnosti

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.

| Třída vzdušného prostoru | C, D, E | G |
|--------------------------|--|-----------------------------------|
| Letová dohlednost | 8 km v a nad FL 100 (3050 m) 5 km pod FL 100 (3050 m) | 5 km* |
| Vzdálenost od oblaků | 1500 m horizontálně 300 m (1000 ft) vertikálně | Vně oblaků a za viditelnosti země |

*a) lety při letové dohlednosti nižší než 5 km, ale ne nižší než 1500 m mohou být prováděny:

- 1) při rychlostech, které při převládající dohlednosti poskytnou přiměřenou možnost včas spatřit jiný provoz nebo překážky v čase, který dovolí vyhnout se srážce s tím, že podíl číselné hodnoty indikované vzdušné rychlosti (km/h) a letové dohlednosti (km) nesmí být větší než 100,
- 2) za okolností, při kterých pravděpodobnost setkání s jiným provozem by byla normálně malá, např. v prostorech s malou hustotou provozu nebo při leteckých pracích v nízkých hladinách

4.2. Lety PK/ZK 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.

4.3. Výšky letů

S výjimkou vzletu a přistání nebo s výjimkou povolení vydaného příslušným úřadem nesmí být let VFR prováděn:

- a) nad hustě zastavenými místy (města, vesnice a jiná obydlená místa) nebo nad shromážděním osob na volném prostranství ve výšce nižší než 300 m (1000 ft) nad nejvyšší překážkou v okruhu 600 m od letadla,
- b) kdekoli jinde ve výšce nižší než 150 m (500 ft) nad zemí nebo vodou s výjimkou létání na svahu.

4.4. Lety VFR, které jsou prováděny po tratích nebo uvnitř řízených prostorů, nebo do těchto prostorů směřují, musí nepřetržitě sledovat hlasovou komunikaci letadlo-země na příslušném komunikačním kmitočtu stanoviště letových provozních služeb, které poskytuje letovou informační službu, a hlásit mu svou polohu podle potřeby.

4.5. Lety VFR musí být prováděny za stálé viditelnosti země, kdy je možné provádět let podle srovnávací navigace. Let nad oblačností mimo vzdušný prostor třídy G může být proveden, není-li celkové pokrytí oblohy oblačností pod letadlem/SLZ větší než 4/8.

4.6. Zvláštní lety VFR

4.6.1. Zvláštní lety VFR se smí provádět pouze v řízeném okrsku, vně oblaků za stálé viditelnosti země při minimální přízemní i letové dohlednosti 1500 m.

4.6.2. S výjimkou, kdy je získáno povolení od stanoviště řízení letového provozu, lety VFR nesmí vzlétat nebo přistávat na letišti v řízeném okrsku nebo vstupovat do provozního okruhu nebo okrsku letiště:

- a) jestliže je základna nejnižší význačné oblačnosti nižší než 450 m (1 500 ft); nebo
- b) jestliže je přízemní dohlednost nižší než 5 km.

4.7. Postupy pro nastavení výškoměru

4.7.1. Všeobecně

- 4.7.1.1. Tyto postupy se vztahují na všechny lety. Výjimky a podmínky mohou být stanoveny příslušným stanovištěm ATS.
- 4.7.1.2. Tyto postupy popisují metodu zajišťování příslušného vertikálního rozstupu mezi letadly a zajištění požadované vzdálenosti od terénu během všech fází letu. Tato metoda je založena na následujících ustanoveních:
- 4.7.2. Převodní nadmořská výška
Převodní nadmořská výška je nadmořská výška, ve které nebo pod níž se vertikální poloha letadla řídí nadmořskými výškami. Převodní nadmořská výška v celém FIR Praha je 5000 ft (1500 m) AMSL. Mimo TMA v horských oblastech, kde je terén vyšší než 4000 ft (1200 m) AMSL se převodní nadmořská výška zvyšuje na nadmořskou výšku, která odpovídá výšce 1000 ft (300 m) AGL.
- 4.7.3. Převodní hladina
Převodní hladina je nejnižší použitelná letová hladina nad převodní nadmořskou výškou 5000 ft AMSL. Mimo TMA v horských oblastech, kde je terén vyšší než 4000 ft (1200 m) AMSL je převodní hladina pro všechny lety VFR a pro lety IFR letící mimo trať ATS nejbližší vyšší letová hladina nad výškou 1000 ft (300m) AGL.
- 4.7.4. Převodní vrstva
Vzdušný prostor mezi převodní nadmořskou výškou a převodní hladinou se nazývá převodní vrstva. Horizontální let v převodní vrstvě není povolen vyjma zvláště povolených činností.

4.8. Vyjadřování vertikální polohy

Vertikální polohy letadel musí být vyjadřovány:

- a) letovými hladinami u letu v nebo nad převodní hladinou;
- b) nadmořskými výškami při letu v nebo pod převodní nadmořskou výškou;
- c) výškami nad zemí při traťovém letu do 1000 ft (300 m) nad zemí;

Při průletu převodní vrstvou musí být vertikální poloha letadla vyjadřována:

- a) letovými hladinami při stoupání; a
- b) nadmořskými výškami při klesání.

- 4.8.1. Jakmile bylo vydáno povolení na přiblížení a bylo zahájeno klesání na přistání, může být vertikální poloha letadla vyjadřována nadmořskou výškou (QNH) za předpokladu, že se neočekává horizontální let nad převodní nadmořskou výškou.

4.9. Změna z nadmořské výšky na letové hladiny a naopak

Změna z nadmořské výšky na letové hladiny a naopak se provádí:

- 1) v převodní nadmořské výšce při stoupání; a
- 2) v převodní hladině při klesání.

4.10. Popis oblastí pro nastavení výškoměru

Při letu v nebo pod převodní nadmořskou výškou musí být na výškoměrech nastaven následující tlak:

- a) QNH řízeného letiště
 - v CTR, TMA a v ATZ, jehož horní hranici nebo její část tvoří spodní hranice TMA,
 - pod TMA, při všech letech prováděných mezi spodní hranicí TMA definovanou nadmořskou výškou (AMSL)* a hladinou 1000 ft (300 m) pod touto hranicí.

Poznámka 1: Spodní hranice TMA definovaná nadmořskou výškou (AMSL) je vždy vztažena ke QNH řízeného letiště, kterému TMA náleží.

Poznámka 2: Jedná se o lety v prostoru nacházejícím se těsně pod spodní hranicí TMA, při kterých by při nesprávném nastavení tlaku mohlo dojít k neúmyslnému a nežádoucímu narušení TMA.

- b) regionální (oblastní) QNH nebo QNH nejbližšího neřízeného letiště
 - v ostatních případech.

Poznámka: Regionální (oblastní) QNH je předpověď minimální hodnoty QNH ve FIR Praha během stanoveného časového období.

4.10.1. Informace o letištním QNH, teplotě a převodní hladině v koncové řízené oblasti jsou uvedeny ve vysíláních ATIS nebo předávány příslušným stanovištěm ATS. Regionální QNH je uvedeno v meteorologických vysíláních a na žádost je k dispozici na stanovištích ATS.

4.10.2. Hodnoty QNH jsou uváděny v hektopascalech. Na vyžádání se poskytuje QNH v milimetrech Hg. Údaje o minimálních letových nadmořských výškách jsou uvedeny na příslušných mapách

4.11. Let v ATZ

Pilot provádějící letovou činnost v ATZ musí dohodnout a zkoordinovat zamýšlenou činnost se stanovištěm AFIS nebo provozovatelem letiště před jejím zahájením, není-li stanoveno jinak v AIP nebo letištním řádu.

4.12. Zakročování proti civilním letadlům

4.12.1. Letadlo, proti kterému zakročuje jiné letadlo, musí okamžitě plnit instrukce zakročujícího letadla,

4.12.2. Signály používané v případě zakročování

| Série | Signály zakročujícího letadla | Význam | Odpovědi letadla, proti kterému se zakročuje | Význam |
|-------|--|--|--|-------------------|
| 1 | Kývání z křídla na křídlo a blikání polohovými světly v nepravidelných intervalech (přistávacích světél v případě vrtulníku), prováděné v poloze mírně nad a před letadlem a zpravidla vlevo od letadla, proti kterému se zakročuje (nebo vpravo v případě jestli se zakročuje proti vrtulníku). Po potvrzení mírná horizontální zatáčka zpravidla doleva (nebo doprava v případě vrtulníku) do požadovaného kurzu. <i>Poznámka 1: Meteorologické podmínky nebo konfigurace terénu mohou vyžadovat, aby zakročující letadlo změnilo polohy a směr zatáčky popsany výše v sérii 1.</i> <i>Poznámka 2: Jestliže letadlo, proti kterému se zakročuje, není schopno udržovat rychlost zakročujícího letadla se očekává, že bude kroužit kolem letadla, proti kterému se zakročuje a zakývá křídly, kdykoli jej míjí.</i> | Proti vám je zakročováno. Následujte mě. | Kývání z křídla na křídlo a následování. | Rozumím, provedu. |
| 2 | Ostrý odpoutávací manévr od letadla, proti kterému se zakročuje, sestávající ze stoupavé zatáčky se změnou kurzu 90 stupňů nebo více bez křížování směru dráhy letadla, proti kterému se zakročuje. | Můžete pokračovat. | Kývání z křídla na křídlo. | Rozumím, provedu. |
| 3 | Vysunutí podvozku (je-li to možné), stálé zapnutí přistávacích světél a přelet nad dráhou v používání nebo zakročuje-li se proti vrtulníku, přeletem přistávací plochy pro vrtulníky. V případě vrtulníku zakročující vrtulník provede přiblížení na přistání a provede visení v blízkosti přistávací plochy. | Přistaňte na tomto letišti. | Přistávací manévr | Rozumím, provedu. |

4.13. Klasifikace vzdušného prostoru ATS

4.13.1. Vzdušný prostor je rozdělen do čtyř klasifikačních tříd C, D, E a G, které jsou srovnatelné s těmi, které doporučuje ICAO. Prostor klasifikovaný jako C, D a E je řízený vzdušný prostor.

4.13.1.1. Třída C vzdušného prostoru zahrnuje:

TMA PRAHA;
 vzdušný prostor nad FL 95 do FL 660.

4.13.1.2. Třída D vzdušného prostoru zahrnuje:

CTR/TMA všech letišť s výjimkou TMA PRAHA;

4.13.1.3. Třída E vzdušného prostoru zahrnuje:

prostor mimo CTR/TMA nad 1000 ft AGL do FL 95.

4.13.1.4. Třída G vzdušného prostoru zahrnuje:

s výjimkou CTR vzdušný prostor od země do 1000 ft AGL.

| KLASIFIKACE VZDUŠNÉHO PROSTORU ATS | | | | | | | |
|------------------------------------|-----------|--------------------------|--|---|---------------------------------------|------------------------------|---------------------|
| Třída | Druh letu | Zajišťování rozstupů | Poskytovaná služba | Minima dohlednosti VMC a vzdálenosti od oblaků | Omezení rychlosti | Požadavky na radiové spojení | Letové 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 | Služba řízení letového provozu pro zajištění rozstupu od IFR letů informace o provozu VFR (a na žádost i radu k vyhnutí) | v a nad FL 100 8 k m dohlednost, 1500 m horizontální a 1000 ft vertikální vzdálenost od oblačnosti pod FL 100 5 km dohlednost, 1500 m horizontální a 1000 ft vertikální vzdálenost od oblačnosti | IAS 250 KT/ 460 km/h pod FL 100 | Stálé obousměrné | Ano |
| D | IFR | IFR od IFR | Služba řízení letového provozu včetně informace o VFR letech (a provozní informace vyhnout se provozu na žádost) | Neaplikují se | IAS 250 KT/ 460 km/h pod FL 100 | Stálé obousměrné | Ano |
| | VFR | Nezajišťují se | Informace o provozu mezi VFR a IFR lety (a na žádost provozní informace vyhnout se provozu) | v a nad FL 100 8 km dohlednost, 1500 m horizontální a 1000 ft vertikální vzdálenost od oblačnosti pod FL 100 5 km dohlednost, 1500 m horizontální a 1000 ft vertikální vzdálenost od oblačnosti | IAS 250 KT/ 460 km/h 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 | Neuplatňují se | IAS 250 KT/ 460 km/h | Stálé obousměrné | Ano |
| | VFR | Nezajišťují se | Informace o provozu, pokud je to proveditelné | Dohlednost 5km 1500m horizontálně 300m od oblaků | IAS 250 KT/ 460 km/h | Ne | Ne |
| G | IFR | Nezajišťují se | Letová informační služba | Neuplatňují se | IAS 250 KT/ 460 km/h | Stálé obousměrné | Ne |
| | VFR | Nezajišťují se | Letová informační služba | 1500 m dohlednost mimo oblačnost za dohlednosti země, při rychlostech, které umožní | IAS 250 KT/ 460 km/h | Nevyžaduje se | Ne |

| | | | | | | | |
|--|--|--|--|---|--|--|--|
| | | | | včas spatřit jiný provoz nebo překážky a vyhnout se srážce s tím, že podíl indikované rychlosti km/h a letové dohlednosti (km) nesmí být větší než 100; a za okolností, při kterých pravděpodobnost setkání s jiným provozem by měla být malá, např. v prostorech s malou hustotou provozu. | | | |
|--|--|--|--|---|--|--|--|

4.13.2. Lety vojenských proudových letadel rychlostí vyšší než 250 KT (460 km/hod.):

Ve vzdušném prostoru, kde platí omezení rychlosti 250 KT (460 km/hod.), vojenská proudová letadla nebudou s ohledem na jejich letové vlastnosti a povahu plněných úkolů, ve všech případech dodržovat výše uvedený rychlostní limit.

HLAVA 5. SPECIFICKÉ POSTUPY PRO PROVOZ SLZ

5.1. Všeobecná ustanovení

- 5.1.1. Funkci velitele letadla může vykonávat pouze osoba, která je držitelem platného průkazu způsobilosti příslušné kategorie.
- 5.1.2. Pro let lze použít pouze PK/ZK, který:
 - a) odpovídá požadavkům bezpečnosti a ochrany životního prostředí,
 - b) má platný technický průkaz letové způsobilosti,
 - c) bylo pro něj sjednáno pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem.

5.2. Ochranné prostředky

Pilot a další osoba na palubě jsou povinni mít na hlavě ochrannou přilbu a být upoutáni v postroji.

5.3. Výškoměr

Při letu ve výšce větší než 300 m AGL musí být pilot vyjma žáka ve výcviku vybaven výškoměrem.

5.4. Záchranný padák

Při letu ve větší výšce než 50 m AGL v případě PK, a 300 m AGL v případě ZK, musí být PK/ZK vybaven záchranným padákem.

5.5. Činnost po mimořádné letecké události

- 5.5.1. Piloti, kteří se stali účastníky mimořádné letecké události, jakož i druhé osoby, které jsou účastníky letového provozu, pokud jim to umožní okolnosti a zdravotní stav, jsou povinni učinit neprodleně následující opatření:
 - a) k záchraně životů, zdraví posádky a všech ostatních osob,
 - b) k záchraně materiálu a majetku,
 - c) k zajištění svědků dokumentace, vztahující se k události
 - d) k zabezpečení trosk před dalším poškozením neodbornou manipulací, zcizením apod.
- 5.5.2. Piloti, kteří se stali účastníky mimořádné letecké události nebo se o ní dozvěděli, jsou povinni o ní uvědomit příslušné orgány zabývající se šetřením mimořádných leteckých událostí.

5.6. Aerovleky ZK

- 5.6.1. Tímto způsobem smí startovat pilot s kvalifikací vleky.
- 5.6.2. Vlečné SLZ musí být k tomuto účelu schváleno LAA ČR.
- 5.6.3. Pilot ZK zodpovídá za trhací pojistku s pevností 800 N a vypínač spojující lano a postroj pilota.
- 5.6.4. Pilot ZK se vždy musí nejprve připnout k ZK a teprve potom k vlečnému lanu.
- 5.6.5. Vlečné lano musí být z málo pružného materiálu kruhového průřezu o délce 50 až 70 m a musí být na konci opatřené brzdícím padáčkem.
- 5.6.6. Pilot ZK se v průběhu aerovleku musí řídit pokyny vlekaře.