BULLETIN LAA ČR 5 květen 2005

Obsah:

- Rozbor nehod ZL, ■ Rozbor nehod PL
- Informace o omezení - Letecký den na letišti v Ústí nad Labem
- Změna směrnice UL 2 – I. část
- Příloha III. směrnice UL 2 - Doplňkové požadavky pro vlekání kluzáků ultralehkými letouny (SLZ)
- CLEAN HUNTER 2005 - dočasně omezený prostor pro vojenské cvičení

Bulletin LAA ČR je přílohou časopisu Pilot LAA ČR

Rozbor nehod ZL od 1. 1. 2005 do 30. 4. 2005

Dne 2. 4. 2005 na vrchu Raná u Loun

Pilot:
58 let, platný pilotní průkaz..
ZK:

AIRWAVE MAGIC 4, bez TP, bez platného zákonného pojištění.

Zkušenosti:
nálet 130 startů, 3 hod.
Počasí:
JVV vítr 3 až 5 m/s.
Popis události:
Pilot s minimálním náletem po 5 měsíců dlouhé zimní přestávce prováděl přímý let z cvičné louky na úpatí Rané na ZK, na kterém předtím nikdy neletěl. V průběhu přistání ztratil nad ZK kontrolu. Ten na minimální rychlosti vybočil o 120° doleva, dopadl na levou náběžnou hranu a převrátil se na záda.
Zranění:
Pilot si způsobil lehké zranění.
Doporučení:
První létání po zimní přestávce má pilot provádět na ZK, na který je zvyklý. Teprve po dostatečném rozlétání může přejít na výkonnější ZK.
V tomto případě se navíc pilot pokoušel o zálet ZK bez TP, což vyžaduje kvalifikaci zkušební pilot nebo provozní inspektor. Tyto kvalifikace mají nejzkušenější piloti proto, aby ostatním pilotům pomáhali záletem a správným seřízením jejich ZK

Hlavní inspektor provozu ZK, Dan Vyhnalík

Rozbor nehod PL za období od 1. 4.2005 do 30. 5. 2005

Dne 15. 4. 2005 na vrchu Raná u Loun

Pilot:
35 let, PL A – platný 1 rok.
Zkušenosti:
nezjištěno
PK:
Avis$_3$ 28, platný TP, platné zákonné pojištění.
Počasí:
JV vítr 5 m/s, slabá termická aktivita.
Popis události:
Pilot svahoval. Po otočení u vrcholu pokračoval v letu se svahem po levé ruce.Ostatními piloty byl hlasitě upozorněn na povinnost dát přednost protiletícím a snažil se zatočit do prostoru před svahem. Nepřiměřeným zásahem do řízení uvedl PK do ploché vývrtky (negativky) a čelně narazil do svahu.
Zranění:
Pilot si způsobil těžké zranění.
Doporučení:
Při svahování musíme dodržovat ustanovení předpisu ZL 1. Znění stávajícího předpisu dává povinnost v pravé části „osmičky“ dávat přednost kluzákům letícím se svahem po pravé ruce. Proto je třeba neustále sledovat ostatní svahující kluzáky pro možnost vyhnutí v případě dávání přednosti. Při dotáčení zatáčky proti větru se může posunout výše bod přetažení v momentě dotočení proti větru.

Dne 28. 4. 2005 na Rané u Loun

Pilotka:
23 let, PL A – platný
Zkušenosti:
1 rok létání, nálet 36 hodin, kurz nestadardních letových režimů v roce 2004
PK:
Limit 24
Počasí:
SZ vítr do 6 m/s, v době nehody zesílení na 10 m/s.
Popis události:
Po 45 min. svahování zesiloval vítr. Pilotka byla vtažena v zrychleném proudění v prostoru sedla do závětří. Následoval pád v rotoru z cca 8-10 m AGL.
Zranění:
Pilotka se těžce zranila.
Doporučení:
Pilotka podcenila terén a nepřistála včas při zesílení větru. Sama přiznala, že byla na Rané poprvé a létat nechtěla pro silný vítr.
Důležité je respektovat zesílení větru v místě zúžení terénem (nad kopcem i v sedle).
Situaci se snažila řešit v sedle zašlápnutím speedsystému, ale ani toto zrychlení jí nepomohlo. Létejte vždy s rezervou výšky a vzdálenosti od překážek.

Dne 23. 4. 2005 na Javorovém vrchu u Třince

Pilot:
23 let, PL B – platný.
Zkušenosti:
2 roky létání, nálet 65 hodin.
PK:
Atis XS.
Počasí:
SZ vítr 6 m/s, v době nehody zesílení na 10 m/s (v nárazech dle svědků i víc).
Popis události:
Pilot přilétal k přistávací ploše od západu souběžně s vedením vysokého napětí. Nepředpokládal zesílení větru a provedl 4. zatáčku v prostoru křížení vysokého napětí a dalšího el. vedení. Po dotočení zůstal v pozici proti větru nad vedením. Byl tedy nucen použít speed systém, s jehož pomocí se prosadil před dráty, avšak vrchlík se vlivem termické turbulence několikrát zaklopil. V tomto režimu z výšky cca 10m AGL dopadl v kyvu na zem.
Zranění:
Pilot se těžce zranil.
Doporučení:
Při přiblížení k přistání upravujte polohu pro 3. a 4. zatáčku s ohledem na terén, překážky a meteorologickou situaci. Pilot by měl svůj let vždy provádět tak, aby měl více možností k bezpečnému řešení vzniklé situace.

Tedy opět: Létejte vždy s rezervou výšky a vzdálenosti od překážek.

HIPL LAA ČR, Miroslav Fejt

Oznámení Letecké amatérské asociace Slovenské republiky českým pilotům, kteří chtějí vykonávat letovou činnost na Slovensku

4. 5. 2005 do LAA ČR dorazil e-mail od ředitele letového provozu a hlavního technika LAA SR Ing. Milana Gregy, ve kterém nás požádal o zveřejnění oznámení pro české piloty vykonávající letový provoz na Slovensku. Text oznámení v původním znění naleznete níže a samozřejmě i na webu LAA ČR.

Prosíme českých kolegov - pilotov LŠZ, aby pred lietaním na území Slovenskej republiky si dôsledne preštudovali pravidlá lietania vo vzdušnom priestore Slovenskej republiky a zladili si svoje praktické lietanie s týmito pravidlami. Informácie o týchto pravidlách doporučujeme čerpať z leteckej mapy ICAO – Slovenská republika. Od 12. 5. 2005 bude v účinnosti jej nové vydanie. Informácie o aktuálnom využití vzdušného priestoru SR na jednotlivý aktuálny mesiac máme zverejnené na našej internetovej stránke **www.laa.sk**.

Pri organizovaných akciách – súťaže LAA SR je priestor a pravidla pre lietanie koordinované s ostatnými účastníkmi leteckej prevádzky v SR, takže táto starosť Vám odpadá.

Záujemcovia o leteckú mapu SR si túto môžu objednať na sekretariáte LAA SR.

Dôvodom zverejnenia tohto oznamu je preventívne predbežné opatrenie s cieľom predchádzania leteckým incidentom. Toto predbežné opatrenie vyplýva zo zistenia incidentu zo dňa 22. 4. 2005 v priestore TMA letiska Bratislava – Ivánka, kedy došlo k zblíženiu padákového klzáka a dopravného lietadla.

Pretože naše letové terény využívajú aj českí piloti, pristupujeme k zverejneniu tohto oznámenia aj vo Vašich informačných médiách. Priestor TMA LZBI je z dôvodu zvyšujúcej sa intenzity leteckej dopravy dosť kritickým miestom vzdušného priestoru SR a pri pridružení vojenského priestoru MTMA Malacky si celá táto oblasť západného Slovenská vyžaduje presné dodržiavanie pravidiel lietania vo vzdušnom priestore.

Ing. Milan Grega

Informace o omezení
Letecký den 21. 5. - 22. 5. 2005 konaný na letišti v Ústí nad Labem

Telefon: +420 475 600 551
Omezení pro letadla která se nezúčastní leteckého dne.

Po dobu letových ukázek,
dne 21.5.05. od 12:50 hod. do 15:10 hod.
dne 22.5.05. od 12:50 hod. do 15:10 hod.
!! Je vyhlášen zákaz pro veškeré přílety a odlety letadel a SLZ !!

Po dobu konání Leteckého dne,
21.5.05. a 22.5.05.
!! Je vyhlášen zákaz odletů a příletů letadel a SLZ bez rádiového spojení !!

Výjimku je možné udělit pouze po předchozí domluvě s letovým ředitelem leteckého dne na mobilním čísle: +420 728 187 590.

LKUL Private Domestic Aerodrome INFO

USTI NAD LABEM LKUL VFR DAY
Private Domestic Aerodrome

AFIS FREQ: 123,40 MHz
5,5 km 310° GEO from the centre of the city town Usti nad Labem

ELEV 280m/787 ft ARP N 50°41´59´ E 013°58´35´´

RWY	*Dimensions (m)*	*surface*	*RWY STRENGTH*
	05R/23L	780x18 Grass	6000 KG/0,4 MPA
	05L/23R	715x23 Grass	6000 KG/0,4 MPA

AD Operator: Ustecka letecká Ltd.
Mobil: +420 603 585 315
AFIS: +420 475 600 551
e-mail:letiste@usteckaletecka.cz
Operational hours: O/R 24H in advance.

Fuel: NIL
Oil: NIL
Landing Fee: Aeroplanes wis MTOW above 650kg 50 CZK/t.

TheTraffic circuits RWY 05 right, 23 left,
SEATZ BOUNDARY- AREA LKP 10

Bulletin LAA ČR, závazné nařízení technického úseku.:

Změna směrnice UL 2 – I. část (Požadavky letové způsobilosti SLZ, Ultralehké letouny řízené aerodynamicky) - upravené znění ze dne 17. 10. 2002

Návrh změny předpisu UL 2 se týká kapitoly V. Vypínací zařízení (spojka) k vlekání ultralehkých a závěsných kluzáků (bod 1 až 4) ve stati F. VÝSTROJ.
Důvodem změny je sladění českého předpisu UL 2 s předpisem LTF UL současně platným v Německu.

Proveďte následující změnu ve směrnici UL - 2 část I. s účinností od 30. 3. 2005.

Ruší se:
Stať F. Výstroj, kapitola V. Vypínací zařízení (spojka) k vlekání ultralehkých a závěsných kluzáků (bod 1až 4)

Nově se zavádí:
Příloha č. III. k Technické směrnici UL 2 – I. část: „Doplňkové požadavky pro vlekání kluzáků ultralehkými letadly".
Tato příloha řeší souhrně technickou a provozní problematiku vlekání kluzáků.

Následující stránky včetně změnového listu zařaďte do Předpisu UL 2.

UL 2 část I. – ULLa, upravené znění ze dne 17.10.2002

Příloha III. (doplněno změnou předpisu od 30.3.2005)

Doplňkové požadavky pro vlekání kluzáků ultralehkými letouny (SLZ)

Obsah:

A. Všeobecně

B. Návrh a konstrukce
I. Vypínač vlečného lana
II. Ukazatel kritické teploty chodu motoru
III. Zařízení pro pozorování vlečeného kluzáku během vleku
IV. Vlečné lano s pojistkou
V. Vlečný závěs
VI. Palivová čerpadla

C. Kluzáky

D. Letové vlastnosti aerovleku

E. Pevnost

F. Provozní omezení a údaje
Pro ultralehké letouny - SLZ, které mohou být používány pro vlekání kluzáků, a pro vlastní aerovlek platí následující doplňkové požadavky:

A. Všeobecně

1. Aerovlek se skládá z vlečného ultralehkého letounu s vybavením pro vlečení a vlečeného kluzáku.

2. Vybavení pro vlečení se zpravidla skládá z následujících částí:
- vlečný závěs
- vypínač vlečného lana

- měřící zařízení kritické teploty chodu motoru
- zařízení pro sledování vlečeného kluzáku během vleku
- vlečné lano s pojistkou

3. Kluzáky mohou být vlekány pouze těmi ultralehkými letouny, které jsou pro vlekání schváleny a které odpovídají tomuto schválení.

4. Schválení k vlekání bude uděleno, pokud žadatel prokáže příslušnému inspektorovi technikovi ULLa, buď v rámci typových zkoušek nebo doplňkových zkoušek, že jsou splněny všechny zde uvedené požadavky (u Typových letounů rozhoduje Hlavní inspektor technik).
5. Schválení k vlekání a podklady nutné pro úpravu se uvádějí v dokladech k schválení letové způsobilosti. Schválení k vlekání je zapsáno v Technickém průkazu SLZ. Zápis provede Ústřední rejstřík LAA na základě požadavku příslušného inspektora technika v Registračním listu (kolonka Poznámky). Bližší údaje o vlečném letounu se uvádějí v Letové příručce, popřípadě v doplňku k Letové příručce.

B. Návrh a konstrukce

I. Vypínač vlečného lana

1. Páka na ovládání vlečného závěsu musí být umístěna tak, aby byla pohodlně dosažitelná z každé polohy rukou, která ovládá plynovou páku, a aby mohla být ovládána „tahem“, aniž by to mělo vliv na bezpečné řízení ultralehkého letounu.
2. Páka musí být natřena žlutě. Poblíž páky musí být umístěn výstražný štítek „Vlečný závěs“. Chod páky má být nejméně 50 mm a nesmí překročit 120 mm.
3. Ovládací táhlo mezi pákou a závěsem musí mít lehký chod.
4. Ovládací síla pro vypnutí závěsu nesmí překročit 200 N, pokud je hák vlečného závěsu zatížen silou Q_{nom} při směrech zatížení stanovených v Kapitole E./1
5. Vypínací páka musí být v pilotní kabině umístěna tak, aby ovládací síla mohla být lehce vyvozena.

II. Ukazatel kritické teploty chodu motoru

1. V zorném poli pilota musí být umístěn ukazatel kritické teploty chodu motoru s varovným upozorněním (označením) mezní přípustné teploty, který slouží ke kontrole kritické teploty motoru při aerovleku.
   Kritická teplota chodu motoru je definována jako teplota, při níž je poprvé dosaženo maximální přípustné hodnoty při maximálním trvalém výkonu motoru.

III. Zařízení pro sledování vlečeného kluzáku během vleku

1. Pilotovi vlečného letounu musí být umožněno, aby mohl bez zvláštních obtíží a bez větších pohybů hlavy trvale pozorovat vlečený kluzák. K tomu určené zařízení musí dávat klidný, jasný obraz kluzáku. Kluzák, nebo alespoň jeho část, musí být viditelný v celém rozsahu kužele s vrcholovým úhlem 60^0.

IV. Vlečné lano a pojistka

1. Mohou být použita pouze nekovová lana (např. polyamidová, polyesterová atd.). Protažení vlečného lana při dovoleném zatížení smí být nejvíce 30 %. Spoje lan mají být chráněny proti opotřebení (otěru) vhodným převlekem (povlakem). Skutečná pevnost vlečného lana nemá být vyšší než zatížení lana udané výrobcem ultralehkého letounu. Pokud je použito lano s vyšší pevností, musí mít pojistku s maximální odpovídající pevností tak, aby byla zajištěna ochrana ultralehkého letounu i kluzáku. Lano má mít délku 40 až 60 m.

V. Vlečný závěs

1. Vlečný závěs musí přenést zatížení stanovené v Kapitole E. Musí být zabudován tak, aby nemohlo dojít k žádné kolizi vlečného lana s řídícími plochami UL-letounu při směrech zatížení stanovených v Kapitole E./1. Vypnutí musí být možné při maximálním povoleném zatížení v celém rozsahu kužele s vrcholovým úhlem 60^0.
2. Vlečný závěs musí být dostatečně chráněn před znečištěním.

VI. Palivová čerpadla

1. Pokud je podle směrnice UL 2 část I, Kapitola E.II.2 (b) pro bezproblémový chod motoru nutné použití palivového čerpadla, musí být rovněž zabudováno nouzové palivové čerpadlo se zpětným ventilem zapojené paralelně, které v případě poruchy primárního palivového čerpadla okamžitě dodá motoru palivo. Pohon nouzového palivového čerpadla musí být nezávislý na pohonu primárního palivového čerpadla.
2. Pokud jsou primární čerpadlo a nouzové čerpadlo stále současně v provozu, musí být použit buď ukazatel nebo jiné zařízení, které by signalizovalo poruchu některého z čerpadel.
3. Činnost kteréhokoliv z čerpadel nesmí ovlivňovat chod motoru tak, že by mohla vzniknout nebezpečná situace, a to nezávisle na výkonu motoru nebo fungování motoru nebo fungování jiných čerpadel motoru.

C. Kluzáky

1. Kluzáky, které je přípustné vlekat, jsou určeny podle hmotnosti a stoupací rychlosti aerovleku. Přípustné hodnoty hmotnosti kluzáku se stanovují letovými zkouškami. Potřebné rychlosti se určují podle Kapitoly D./5.
2. Typy kluzáků, které uvedený UL letoun může vlekat, jsou uvedeny v letové příručce vlečného letounu.

D. Letové vlastnosti aerovleku

1. Pro průkaz plnění požadavků k vlečení kluzáků ultralehkými letouny musí být provedeny zkoušky s každým typem kluzáku. Přitom mají být ověřeny při maximální vzletové hmotnosti jejich aerodynamické vlastnosti, rozsah rychlostí a chování na zemi tak, aby dosažené výsledky ležely na bezpečné straně.
2. Délka startu aerovleku pro maximální hmotnost a klidné ovzduší od klidového stavu po dosažení výšky 15 m musí být stanovena na suchém, rovném, krátce střiženém travnatém povrchu při normálních podmínkách. Může být nejvýše 600 m.

Poznámka: Délka uvedená v Letové příručce se určí jako střední hodnota ze šesti průkazných letů.

3. Čas pro výstup od odlepení do výšky 360 m nad místem startu nesmí překročit 4 minuty, přičemž
- je použito startovního (maximálního) výkonu
- klapky se nacházejí v poloze pro start.

4. Nejlepší stoupací rychlost aerovleku musí být vyšší než 1,5 m/s po opravě na standardní atmosféru v nadmořské výšce 450 m a
- je použito startovního (maximálního) výkonu
- se zataženým podvozkem (pokud stroj má zatahovací podvozek)
- s maximální vzletovou hmotností
- s klapkami v poloze stanovené pro stoupavý let a bez překročení všech stanovených teplotních omezení.

5. Nejnižší rychlost vlečení a rychlost vlečení při nejlepší stoupavosti pro aerovlek musí být stanovena letovými zkouškami. Nejnižší rychlost vlečení nesmí být nižší než 1,3 V_{S1} ultralehkého letounu. Požadavky podle UL 2 část I, Kapitola B./V.3. (a) a (b) platí rovněž pro aerovlek.
6. Provozní omezení ultralehkého letounu nesmí být překročena v žádné fázi vlečného letu.
7. Provozní omezení motoru nesmí být překročena v žádné fázi vlečného letu.
8. Start a vlečný let nesmí vyžadovat žádné mimořádné schopnosti pilota ultralehkého letounu nebo mimořádně příznivé podmínky. Pokud se kluzák nachází mimo normální vlečnou polohu uvnitř kužele s vrcholovým úhlem 60^0, nesmí znovuobnovení normální letové polohy vyžadovat žádné zvláštní schopnosti pilota ultralehkého letounu.

E. Pevnost

1. Předpokládá se, že aerovlek se ve výchozím stavu nachází v ustáleném vodorovném letu, a že ve vlečném laně působí síla 500 N (pokud nejsou k dispozici přesnější hodnoty) na vlečný závěs v následujících směrech:
   (1) dozadu ve směru podélné osy trupu
   (2) v rovině vychýlené od směru podélné osy trupu pod úhlem 20^0 vzad dolů
   (3) v rovině vychýlené od směru podélné osy trupu pod úhlem 40^0 vzad nahoru
   (4) v rovině vychýlené od směru podélné osy trupu pod úhlem 30^0 vzad do boku
2. Předpokládá se, že aerovlek se nachází v podmínkách stanovených podle Kapitoly E./1. a zatížení vlečného lana náhle vzroste z důvodů zatížení škubnutím na hodnotu 1,0 Q_{nom}. Z tohoto vznikající zatížení lana musí být uvedeno do rovnováhy posouvajícími a momentovými setrvačnými silami.
3. Q_{nom} je maximální nominální pevnost schválené pojistky aerovleku.

Doporučení: Nominální pevnost by nikdy neměla být volena nižší než 2000 N, za doporučenou hodnotu lze považovat 3000 N.

4. Uchycení vlečného závěsu musí být navrženo na provozní zatížení 1,5 Q_{nom}, které působí ve směrech stanovených v Kapitole E./1.

F. Provozní omezení a údaje

1. V Provozní příručce vlečného letounu musí být uvedena následující údaje:

(1) maximální hmotnost ultralehkého letounu v aerovleku
   (2) maximální hmotnost a typ vlečeného kluzáku
   (3) maximální nominální pevnost vlečného lana v místě stanovené pojistky
   (4) nejnižší rychlost vlečení, rychlost při nejpříznivější stoupavosti a délka vzletu pro schválené typy kluzáků, které byly prokázány zkouškami. Dále mohou být například uvedeny další typy kluzáků, jejichž odpovídající vlastnosti jsou srovnatelné s odzkoušenými typy. Kromě toho musí být uvedeno, nakolik se prodlužuje délka vzletu vlivem vysoké trávy, dešťových kapek, nebo znečištění nosných ploch (náběžné hrany), stejně tak jako vysoké teploty vzduchu.

2. V kabině musí být vedle rychloměru umístěn štítek „Pozorně sleduj rychlost vlečení !“.
3. Na vlečeném kluzáku musí být v oblasti zapínání vlečného lana umístěn dobře viditelný štítek, na němž je uvedena maximální nominální pevnost pojistky vlečného lana.
4. U ultralehkých letounů používaných k vlečení kluzáků se provádějí prohlídky a kontroly předepsaného typu a rozsahu podle údajů výrobce motoru a dokumentují se v příslušných provozních záznamech.
5. Požadavky podle UL 2 část I, Kapitola G./II.3. (a) – Údaje o normálních a nouzových postupech – se používají i pro aerovlek, pokud se ho týkají.

Změnový list

Datum vydání změny	*Upravované/rušené/nové odstavce:*	*Datum zařazení*	*Zařadil*
21. 5. 2003	Doplněn tento změnový list	21. 5. 2003	Oros
21. 5. 2003	Nový odstavec 8 v kapitole G/I „Značení a štítky“ (změna počtu stran předpisu na 53)	21. 5. 2003	Ing. Chvojka
15.11.2004	Stať C, kap.X, bod 2. Zatížení záchranným systémem – nové znění	15.11.2004	Chvojka
30.3.2005	Stať F, kap.V. Vypínací zařízení k vlekání – zrušeno, nahrazeno zavedením přílohy III. – Požadavky pro vlekání kluzáků UL letouny	30.3.2005	Chvojka

CLEAN HUNTER 2005 - dočasně omezený prostor pro vojenské cvičení

1. Platnost od: **27. 6. 2005** do: **8. 7. 2005**
2. Část AIP, které se tento AIP SUP týká: **ENR**
3. Proveďte záznam na straně **GEN 0.3-1.**
4. Následující NOTAMy jsou zahrnuty do tohoto AIP SUP a budou zrušeny NOTAMem: **NOTAM: NIL**

Ve dnech **od 27 JUN 05 do 1 JUL 05** a dále **od 4 JUL 05 do 8 JUL 05** vždy **od 0700 do 0815 UTC, od 0845 do 1000 UTC, od 1200 do 1315 UTC a od 1345 do 1500 UTC** proběhne ve vzdušném prostoru ČR vojenské cvičení NATO „CLEAN HUNTER 2005".

Cvičení se uskuteční v omezených vzdušných prostorech označených jako **„Fighting Area"** vertikálně **od GND do FL 130**, **„Northeast FAOR" a „Southwest FAOR" vertikálně od 1000 ft AGL do FL 240**, **„Corridor North", „Corridor South" a „Corridor West" vertikálně od 1000 ft AGL do 5000 ft AMSL, prostor „BEKYN" a „STRAK" vertikálně od GND do 1000 ft AGL.**

Tyto prostory budou vojenským letectvem využívány v plném rozsahu. Horizontální hranice prostoru jsou dále vymezeny zeměpisnými souřadnicemi a odpovídajícími zeměpisnými místy. Omezené prostory v sobě nezahrnují publikované zakázané prostory (LKP).

Do omezených prostorů mohou být po koordinaci s MACC Praha (kmitočet 123,750 MHz volací znak PRAHA TEREN nebo na tel. +420 973 212 800) povoleny jen lety Policie ČR, lety pro záchranu lidského života a lety letecké hasičské služby.

Odlety a přílety civilních letadel z/na letiště Pardubice (LKPD) nebudou ve výše uvedené době povoleny.

Zvýšená činnost vojenských letadel se očekává i mimo tyto omezené prostory v celém FIR Praha od GND do FL95 vyjma TMA/CTR civilních letišť.

Úseky tratí ATS Z37 VEMUT – BUDEX, L984 BODAL – OPAVO, T42 TBV - HLV, Z33 ADLET – VOZ budou po dobu aktivace omezených prostorů uzavřeny.

Úseky tratí ATS N869 SUNER – KONAR, T49 MAREM – KONAR, P31 MAREM – MEDOV a T106 MAREM – LETKO budou v době aktivace prostorů v/pod FL130 uzavřeny.

Omezené prostory jsou zobrazeny **na mapce na následující straně**.

Výtah z AIP SUP 7/05
připravil Miroslav Oros

„FIGHTING AREA" - FA
Vertikální hranice: GND - FL130
1. 50 30 20,32 N 013 01 54,21 E Vejprty
2. 50 30 02,87 N 013 27 30,63 E Jirkov
3. 50 26 59,18 N 013 43 40,05 E Bečov
4. 50 21 45,00 N 013 42 10,00 E Postoloprty
5. 50 12 51,62 N 013 15 49,61 E Nepomyšl
6. 50 10 33,94 N 013 07 16,93 E Radošov
7. 50 11 59,93 N 013 00 16,93 E Činov
8. 50 15 41,62 N 012 59 47,65 E Kyselka
9. 50 20 11,16 N 013 02 59,61 E Stráž nad Ohří
10. 50 21 44,92 N 013 06 13,37 E Okounov
1. 50 30 20,32 N 013 01 54,21 E Vejprty

„Northeast FAOR" - NE
Vertikální hranice: 1000 ft AGL - FL240
1. 50 34 51,19 N 015 01 47,85 E 1 km W Svijanský Újezd
2. 50 43 34,95 N 015 30 17,44 E 2 km E Rokytnice nad Jizerou
3. 50 32 21,36 N 016 02 27,67 E Malé Svatoňovice
4. 50 31 53,81 N 016 08 55,53 E Stárkov
5. 50 26 31,13 N 016 05 45,90 E 1,5 km S Olešnice
6. 50 21 32,04 N 016 10 17,99 E 1,3 km E Nové Město nad Metují
7. 50 09 53,78 N 016 27 11,70 E Rokytnice v Orlických horách
8. 50 02 17,53 N 016 41 50,84 E 6 km SW Králiky
9. 50 10 58,85 N 017 02 53,60 E 11 km SW Jeseník
10. 49 58 59,97 N 017 15 59,93 E 4 km N Rýmařov
11. 49 46 35,86 N 017 32 27,66 E 3 km E Libavá
12. 49 44 31,85 N 017 26 35,65 E Domašov nad Bystřicí
13. 49 40 48,80 N 016 37 37,64 E Křenov
14. 49 29 28,76 N 016 10 33,62 E Zvole
15. 49 28 10,79 N 016 08 28,67 E 1,5 km E Bobrová
16. 50 03 22,75 N 015 24 25,57 E 2,6 km N Chvaletice
1. 50 34 51,19 N 015 01 47,85 E 1 km W Svijanský Újezd

„Southwest FAOR" - SW
Vertikální hranice: 1000 ft AGL - FL240
1. 49 41 56,68 N 014 13 39,66 E Nečín
2. 49 09 57,71 N 014 53 46,73 E 3 km SE Kardašova Řečice
3. 49 03 06,69 N 014 50 24,76 E Mláka
4. 49 03 18,19 N 014 08 04,57 E 3,5 km W Netolice
5 49 07 46,45 N 013 34 33,58 E 1 km SE Kašperské Hory
6. 49 34 51,14 N 013 41 01,16 E Nové Mitrovice
1. 49 41 56,68 N 014 13 39,66 E Nečín

„Corridor North" - N
Vertikální hranice: 1000 ft AGL / 5000 ft AMSL
1. 50 43 34,95 N 015 30 17,44 E 2 km E Rokytnice nad Jizerou
2. 50 34 51,19 N 015 01 47,85 E 1 km W Svijanský Újezd
3. 50 36 28,46 N 013 59 50,32 E 1,5 km NE Habrovany
4. 50 26 59,18 N 013 43 40,05 E Bečov
5. 50 28 44,15 N 013 34 30,42 E 3,8 km N Havraň
6. 50 46 27,76 N 014 06 52,67 E Jílové
1. 50 43 34,95 N 015 30 17,44 E 2 km E Rokytnice nad Jizerou

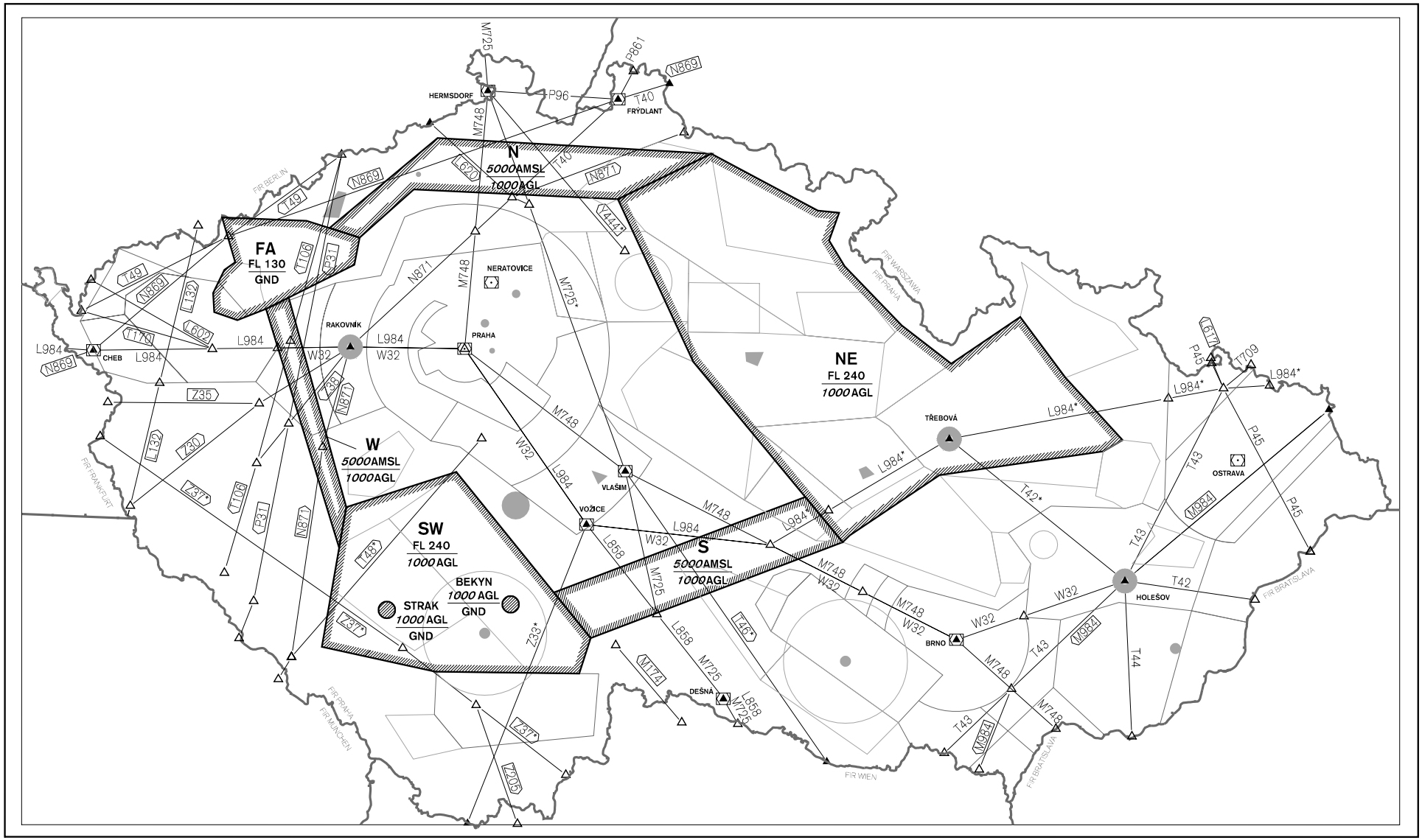
„Corridor South" - S
Vertikální hranice: 1000 ft AGL / 5000 ft AMSL
1. 49 18 45,95 N 014 42 51,08 E Roudná
2. 49 37 01,38 N 015 57 32,59 E Světnov
3. 49 28 10,79 N 016 08 28,67 E 1,5 km E Bobrová
4. 49 09 57,71 N 014 53 46,73 E 3 km SE Kardašova Řečice
1. 49 18 45,95 N 014 42 51,08 E Roudná

„Corridor West" - W
Vertikální hranice: 1000 ft AGL / 5000 ft AMSL
1. 50 12 51,62 N 013 15 49,61 E Nepomyšl
2. 50 15 08,47 N 013 22 34,54 E Krásný Dvůr
3. 49 34 51,17 N 013 41 01,23 E Nové Mitrovice
4. 49 27 01,45 N 013 39 08,41 E 6 km SW Kasejovice
1. 50 12 51,62 N 013 15 49,61 E Nepomyšl

„BEKYN"
Vertikální hranice: GND – 1000 ft AGL
Kružnice o poloměru 1,6 NM / 3 km se středem v poloze: 49 16 25,42 N 014 30 04,40 E Bechyně

„STRAK"
Vertikální hranice: GND – 1000 ft AGL
Kružnice o poloměru 1,6 NM / 3 km se středem v poloze: 49 15 06,21 N 013 53 34,10 E Strakonice

CLEAN HUNTER 2005
TEMPORARY RESTRICTED AREA FOR MILITARY AIR EXERCISE

DATES 27. 6. - 1. 7.2005 and 4. 7. - 8. 7.2005
TIMES 0700 - 0815 UTC, 0845 - 1000 UTC,
1200 - 1315 UTC and 1345 - 1500 UTC

VERTICAL RESTRICTIONS: GND - *1000ft* AGL, *1000ft* AGL - *5000ft* AMSL, GND - FL 130, *1000ft* AGL - FL 240