



UL 1

Pravidla provozu sportovních létajících zařízení

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

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

OBSAH

HLAVA 1.	DEFINICE A ZKRATKY	1
HLAVA 2.	APLIKACE PRAVIDEL PROVOZU SLZ.....	1
HLAVA 3.	VŠEOBECNÁ PRAVIDLA	1
HLAVA 4.	PRAVIDLA PRO LET ZA VIDITELNOSTI.....	1
HLAVA 5.	SPECIFICKÉ POSTUPY PRO PROVOZ SLZ.....	1
HLAVA 6.	SIGNÁLY.....	1
HLAVA 7.	AEROVLEKOVÝ PROVOZ	1
HLAVA 8.	PRAVIDLA PRO VÝSADKOVÉ LETY	1
HLAVA 9.	PRAVIDLA LETU PRO UL KLUZÁKY	1

HLAVA 1. DEFINICE A ZKRATKY

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.

Dráha (RWY)

Vymezený obdélníkový prostor na pozemním letišti, určený pro vzlety a přistání letadel.

Hladina

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

Hlásný bod

Stanovené zeměpisné místo, vzhledem k němuž se může hlásit poloha letadla.

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.

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 podle přístrojů (let IFR)

Let prováděný v souladu s pravidly pro let podle přístrojů.

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.

Letadlová kniha

Doklad o provozu a údržbě letadla.

Letecká informační příručka (AIP)

Příručka vydaná státem nebo pověřenou organizací, obsahující 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 přilety, odlety a pozemní pohyby letadel.

Letištní provoz

Veškerý provoz na provozní ploše letiště nebo plochy pro vzlety a přistání SLZ a všechna letadla letící v blízkosti letišť a ploch pro vzlety a přistání SLZ.

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 vztažného bodu letiště a vertikálně zemským povrchem a nadmořskou výškou 4000 ft (1200 m), pokud ÚCL nestanoví jinak. Zasahuje-li vertikálně nebo horizontálně do takto vymezeného prostoru řízený vzdušný prostor třídy C nebo D, nebo v AUP plánovaný prostor TRA/TSA, nebo jiný dočasně vyhrazený vzdušný prostor, který byl zveřejněn formou AIP SUP nebo NOTAM, 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.

Letištní řídicí věž

Stanoviště ustavené k poskytování služby řízení letového provozu letištnímu provozu.

Letištní služba řízení

Služba řízení letového provozu pro letištní provoz.

Letoun

Letadlo těžší než vzduch s pohonem, vyvozuující vztlak za letu hlavně z aerodynamických sil na plochách, které za daných podmínek letu zůstávají vůči letadlu nepohyblivé.

Letová dohlednost

Dohlednost dopředu z kabiny letadla za letu.

Letová hladina

Hladina konstantního atmosférického tlaku, vztažená ke stanovenému základnímu údaji tlaku 1013,2 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 QNE (tlak 1013,2 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.

Letová informační oblast (FIR)

Vzdušný prostor stanovených rozměrů, v němž se poskytuje letová informační služba a pohotovostní služba.

Letová informační služba (FIS)

Služba poskytovaná za účelem podávání rad a informací k bezpečnému a účinnému provádění letů.

Letová provozní služba (ATS)

Výraz zahrnující letovou informační službu, pohotovostní službu, letovou poradní službu a službu řízení letového provozu (oblastní službu řízení, přibližovací službu řízení nebo letištní službu řízení).

Letová a provozní příručka

Dokumentace obsahující údaje o letadle, technický popis, provozní postupy a omezení, pokyny pro obsluhu, údržbu a opravy.

Letové informační středisko (FIC)

Stanoviště zřízené k poskytování letové informační služby a pohotovostní služby.

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 "pojízdní", "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.

Letový provoz

Všechna letadla za letu nebo pohybující se na provozní ploše letiště.

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 stejné nebo lepší než předepsaná minima.

Mez povolení

Bod, ke kterému bylo letadlu uděleno letové povolení.

Nadmořská výška (Altitude)

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

Náhradní letiště

Letiště, na které letadlo může pokračovat, když přistání na letišti zamýšleného přistání nebo pokračování v letu na toto letiště není možné nebo žádoucí.

Poznámka: Letiště odletu může být pro daný let i náhradním letištem letiště určení.

Návěstní plocha

Plocha na letišti používaná k umístění pozemních návěstí.

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 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° pod horizontem a občanské svítání začíná ráno, když je střed slunečního disku 6° pod horizontem.

Oblastní služba řízení

Služba řízení letového provozu pro řízené lety v řízených oblastech.

Oblastní středisko řízení

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

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 SLZ

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.

Platný letový plán

Letový plán zahrnující změny, pokud k nim došlo později vydanými povoleními.

Podaný letový plán (FPL)

Letový plán, tak jak je podán stanovišti ATS pilotem nebo určeným zástupcem bez následných změn.

Plocha pro vzlety a přistání SLZ

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

Pohotovostní služba

Služba poskytovaná za účelem vyrozumívání příslušných organizací o letadlech, kterým se má poskytnout pátrací a záchranná služba a asistence těmto organizacím podle potřeby.

Pohybová plocha

Část letiště určená pro vzlety, přistání a pojiždění letadel, sestávající z provozní plochy a odbavovací plochy (ploch).

Pojezdová dráha (TWY)

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

Pojiždění

Pohyby letadel na povrchu letiště s použitím vlastní síly, s výjimkou vzletu a přistání.

Pojiždění za letu

Pohyby vrtulníků nad povrchem letiště s přízemním účinkem při rychlostech obvykle nižších než 37 km/h (20kt).

Poznámka: Skutečná výška může být různá a některé vrtulníky mohou požadovat pojiždění za letu nad 8 m (25 ft) AGL aby snížily turbulenci způsobenou přízemním účinkem nebo umožnily vydání povolení s podvěšeným nákladem.

Práh dráhy

Začátek té části RWY, která je použitelná pro přistání.

Prostor pro nácvik soutěžního létání MPK

Horizontálně a vertikálně vymezený prostor určený pro specifickou sportovní činnost MPK schválený hlavním inspektorem provozu MPK.

Provozní plocha

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

Převodní nadmořská výška

Nadmořská výška, ve které nebo pod níž se vertikální poloha letadla řídí nadmořskými výškami.

Převodní hladina

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

Přibližovací služba řízení

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

Přistávací plocha

Část pohybové plochy, určená pro přistání nebo vzlety letadel.

Přízemní dohlednost

Dohlednost na letišti hlášená oprávněným pozorovatelem nebo automatickými systémy.

Rada k vyhnutí se provozu

Rada poskytnutá stanovištěm letových provozních služeb, určující manévry pomáhající pilotovi vyhnout se srážce.

Radiotelefonie

Způsob radiového spojení určeného pro výměnu informací hlasem.

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.

Služba řízení letového provozu

Služba poskytovaná za účelem:

- a) zabraňovat srážkám:
 - a. mezi letadly a
 - b. na provozní ploše mezi letadly a překážkami a
- b) udržovat rychlý a spořádaný tok letového provozu.

Stanoviště AFIS

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

Stanoviště letových provozních služeb

Výraz zahrnující stanoviště řízení letového provozu, letové informační středisko nebo ohlašovnu letových provozních služeb.

Stanoviště poskytování informací známému provozu

Stanoviště poskytující informace všem známým letadlům, která tvoří provoz na letišti a v ATZ, které není zařazeno do kategorie letových navigačních služeb ani leteckých služeb.

Stanoviště řízení letového provozu

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

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
- l) ultralehký balón - UB.

Tlaková nadmořská výška

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

Trat'

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.

Vlečení (dále aerovlek nebo 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.

Vyčkávací místo dráhy

Stanovené místo určené k ochraně dráhy, překážkové roviny nebo kritického/citlivého prostoru, ve kterém pojíždějící letadla a mobilní prostředky musí zastavit a vyčkávat, pokud jim není letištní řídicí věž povoleno jinak.

Výsadkový let

je let za účelem vysazení parašutisty nebo paraglidisty.

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.

Zvláštní let VFR

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

Zkratky:

AAL	Nad úroveň letiště
ACC	Oblastní středisko řízení
AFIS	Letištní letová informační služba
AGL	Nad úroveň země
AIP	Letecká informační příručka
ALT	Nadmořská výška
AMC	Pracoviště uspořádání vzdušného prostoru
AMSL	Nad střední hladinou moře
ARP	Vztažný bod letiště
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
ELT	Nouzový vysílač polohy
FIR	Letová informační oblast
FIS	Letová informační služba
FL	Letová hladina
FT (ft)	Stopa (měrová jednotka)
GEN	Všeobecný, všeobecně
GND	Země
GNSS, GPS	Globální systém určení polohy
IAS	Indikovaná vzdušná rychlost
ICAO	Mezinárodní organizace pro civilní letectví
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)
QNE	Standardní tlak 1013,25 hPa (také STD nebo SPS)
QNH	Atmosférický tlak redukováný na střední hladinu moře podle podmínek standardní atmosféry, používaný pro nastavení tlakové stupnice výškoměru k zobrazení nadmořské výšky
RWY	Dráha
REG QNH	Regionální (oblastní) QNH – předpověď minimální hodnoty QNH v oblasti během stanoveného časového období
SR	Východ slunce
SS	Západ slunce
SSR	Sekundární přehledový radar

STD	Standard, standardní
TAS	Pravá vzdušná rychlost
TGL	Letmé přistání a vzlet (Touch-and-go landing)
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.

HLAVA 2. APLIKACE PRAVIDEL PROVOZU SLZ

2.1. Pravidla provozu SLZ jsou závazná pro každého, kdo užívá SLZ na území ČR.

2.2. Odpovědnost za dodržování pravidel provozu SLZ

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

2.2.2. Předletová příprava

Před zahájením letu je velitel letadla povinen seznámit se se všemi dostupnými informacemi, které se týkají zamýšleného letu. Předletová příprava pro lety mimo letištní okruh musí zahrnovat pečlivé prostudování dostupných aktuálních meteorologických zpráv a předpovědí, s uvážením požadavku na palivo a určení náhradního postupu pro případ, že nebude možné let dokončit tak, jak byl plánován.

2.3. Povinnosti velitele letadla/SLZ:

- a) Dodržovat ustanovení předpisů a postupů, vztahujících se k provozu SLZ, rozdělení vzdušného prostoru a pravidel létání.
- b) Znat provozní a technická data SLZ a jeho provozní omezení a v provozu je dodržovat,
- c) Znat technický stav SLZ.
- d) Provádět prohlídky v souladu s letovou a provozní příručkou.
- e) Vést v letadlové knize přehled nalétaných hodin a záznam o údržbě SLZ.
- f) Znat provozní řád používaného letiště.

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 SLZ.

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

2.3.3. Při mimoletištním letu mít u sebe mapu s platnými a vhodnými informacemi pro trať zamýšleného letu.

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 SLZ
- d) certifikát o pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem SLZ (dále jen „pojištění odpovědnosti“)

2.5. Pravomoc velitele letadla/SLZ

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

2.6. Zákaz řídit letadlo/SLZ a vykonávat funkci člena posádky

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.

HLAVA 3. VŠEOBECNÁ PRAVIDLA

3.1. Nedbalé nebo neopatrné zacházení s letadlem/SLZ

S letadlem 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, letadlo nesmí letět nad hustě zastavěnými místy (města, vesnice a jiná obydlená 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

Ze SLZ za letu se nesmí nic shazovat nebo rozprašovat, 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. Vlečení

SLZ nesmí vléci jiné letadlo nebo jiný předmět, s výjimkou dodržení předepsaných podmínek.

3.4. Akrobatický let

S motorovým SLZ se nesmí provádět akrobatické lety. Za akrobatický let se považují:

- úmyslně prováděné manévry s letadlem za letu, zahrnující náhlé změny polohy, neobvyklé polohy nebo neobvyklé změny rychlosti,
- vychýlení letounu kolem příčné osy nahoru nebo dolů více než 30°,
- vychýlení letounu kolem podélné osy vpravo nebo vlevo více než 60°.

Poznámka: V případě MPK se za akrobatický provoz nepovažují obraty větší, než je uvedeno v bodech b) a c).

V případě ULH se za akrobatický provoz nepovažují obraty větší, než je uvedeno v bodu b).

3.5. Skupinové lety

Letadla nesmí provádět skupinový let, s výjimkou předchozí dohody mezi veliteli letadel účastnících se letu. Při skupinovém letu v řízeném vzdušném prostoru se musí dodržet podmínky předepsané příslušným úřadem (úřady) ATS. Tyto podmínky zahrnují následující:

- s ohledem na navigaci a hlášení poloh se skupina považuje za jediné letadlo;
- za rozstupy mezi letadly při daném letu odpovídá vedoucí skupiny a velitelé ostatních letadel ve skupině. Tato odpovědnost zahrnuje i fáze, kdy letadla manévrují pro potřeby dosažení vlastního rozstupu ve skupině při jejím shromažďování a rozchodu;
- každé letadlo musí udržovat vzdálenost, která nepřesahuje bočně a podélně 1 km (0,5 NM) a vertikálně 30 m (100 ft) od vedoucího skupiny.

3.6. Zakázané a omezené prostory

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

3.7. Vyhýbání se srážkám

3.7.1. Vzdálenost mezi letadly

Letadlo nesmí letět v takové vzdálenosti od jiného letadla, která by vytvářela nebezpečí srážky.

3.8. Právo přednosti

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

3.8.1. Letadlo/SLZ, 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.

3.8.2. Čelní přiblížování

Přiblížují-li se dvě letadla čelně nebo přibližně čelně a existuje-li nebezpečí srážky, každé letadlo se musí vyhnout změnou kurzu doprava.

3.8.3. Sbíhající se tratě

Sbíhají-li se tratě dvou letadel/SLZ, přibližně ve stejné hladině, má přednost to letadlo/SLZ, 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.

3.9. Předlétávání

Předlétávající je to letadlo/SLZ je to, které se k druhému přibližuje zezadu po trati, svírající s podélnou osou druhého letadla/SLZ úhel menší než 70 stupňů. Předlétávané letadlo/SLZ má přednost a předlétávající letadlo/SLZ 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/SLZ nezabývá předlétávající letadlo/SLZ povinností vyhnout se, dokud letadlo/SLZ nemine v dostatečné vzdálenosti.

3.9.1. Předlétávání kluzáků

Kluzák předlétávající jiný kluzák se smí vyhnout změnou kurzu doprava nebo doleva

3.10. Přistání

3.10.1. Letadlo/SLZ za letu nebo pohybující se po zemi musí dát přednost letadlu/SLZ, které přistává nebo je v poslední fázi přiblížení na přistání.

3.10.2. Přibližují-li se dvě nebo více letadel/SLZ těžších vzduchu k letišti, za účelem přistání, musí letadlo/SLZ ve vyšší hladině dát přednost letadlu/SLZ nižší hladině, ale letadlo/SLZ v nižší hladině nesmí využít tohoto pravidla k tomu, aby se zařadilo před letadlo/SLZ, které je v poslední fázi přiblížení na přistání nebo aby takové letadlo/SLZ předletělo. Motorová letadla/SLZ těžší vzduchu však musí dát přednost kluzákům.

3.10.3. Nouzové přistání

Letadlo/SLZ, kterému je známo, že jiné letadlo/SLZ je nuceno nouzově přistát, musí dát tomuto letadlu/SLZ přednost.

3.11. Vzlet

Letadlo/SLZ pojíždějící na provozní ploše letiště musí dát přednost letadlu/SLZ, které vzlétá nebo se chystá vzletět.

3.12. Pohyby letadel/SLZ po zemském povrchu

V případě nebezpečí srážky mezi dvěma letadly/SLZ pojíždějícími po pohybové ploše letiště se musí uplatňovat následující:

- a) přibližují-li se dvě letadla/SLZ čelně nebo přibližně čelně, obě musí zastavit nebo, je-li to proveditelné, vyhnout se doprava tak, aby byla mezi nimi zajištěna dostatečná vzdálenost,
- b) sbíhají-li se dráhy dvou letadel/SLZ, přednost má letadlo/SLZ pojíždějící zprava,
- c) letadlo/SLZ, předjížděné jiným letadlem/SLZ má přednost a předjíždějící letadlo/SLZ musí udržovat dostatečnou vzdálenost od předjížděného letadla/SLZ.

3.13. Směr vzletu a přistání

Vzlet a přistání SLZ se provádí proti směru větru, pokud konfigurace dráhy nebo bezpečnost neurčují jinak.

3.14. Provoz na letišti a v jeho blízkosti

Letadlo pohybující se na letišti a v jeho blízkosti musí:

- a) pozorovat ostatní letištní provoz za účelem vyhnout se srážce;
- b) zařadit se do letového provozu tvořeného ostatními letadly v provozu nebo se mu vyhnout;
- c) řídit se publikovanými postupy a v řízeném okrsku instrukcemi ATC;
- d) s výjimkou balónů provádět všechny zatáčky doleva při přiblížení na přistání a po vzletu, pokud informace nebo instrukce od ATC nestanoví jinak;
- e) s výjimkou balónů přistávat a vzlétat proti směru větru, pokud bezpečnost, konfigurace dráhy nebo zájmy letového provozu neurčují, že je preferován jiný směr.

3.14.1. Lety na neřízené letiště

3.14.1.1. Letadlo, které přilétává na neřízené letiště nebo z něho odlétává, je povinno používat pro vzlet a přistání dráhu podle následujícího:

a) v provozní době letiště:

- podle informace získané od stanoviště AFIS nebo od stanoviště poskytování informací známému provozu;
- pilot musí žádat stanoviště AFIS nebo stanoviště poskytování informací známému provozu o souhlas se změnou dráhy, nevyhovuje-li mu určená dráha v používání. Pilot letadla v nouzi musí oznámit úmysl použít jinou dráhu, než je dráha v používání, umožňují-li to okolnosti.

b) mimo provozní dobu letiště:

- proti směru větru, pokud bezpečnost, konfigurace dráhy nebo zájmy letového provozu neurčují, že je preferován jiný směr; a/nebo
- podle předcházející domluvy s provozovatelem letiště; a/nebo
- podle informací publikovaných v příslušné publikaci Letecké informační služby (LIS).

3.14.2. Letadlo, které je vybaveno funkční radiostanicí musí na neřízeném letišti a v ATZ, bez ohledu na to, zda se poskytuje AFIS nebo je zajištěno poskytování informací známému provozu, hlásit na příslušném kmitočtu přiděleném a publikovaném pro jednotlivá letiště svoji polohu, nadmořskou výšku a zamýšlenou letovou nebo pozemní činnost způsobem a v rozsahu, který je uveden dále. Jiná letadla, nacházející se na neřízeném letišti v ATZ anebo RMZ, musí být na poslechu na příslušném kmitočtu a musí využít těchto informací k vyhnutí se srážkám. Letadla musí hlásit:

a) Odlétávající letadla:

- zahájení pojiždění a činnost po vzletu;
- úmysl křížovat dráhu nebo pojíždět zpět po dráze (i neaktivní);
- vstup na dráhu;
- vzlet; (Piloti vrtulníků, kteří provádějí vzlet z místa stání, a piloti kluzáků na místě vzletu na dráze hlásí jen připravenost ke vzletu),
- místo opuštění okruhu;
- místo opuštění ATZ anebo RMZ;

b) Přilétávající letadla:

- letiště vzletu (není-li totožné s letištem přistání),
- polohu letadla před vstupem do ATZ anebo RMZ;
- místo zamýšleného vstupu do letištního okruhu;
- polohu po větru;
- polohu před poslední zatáčkou (base leg);
(Na požadavek stanoviště AFIS nebo stanoviště poskytování informací známému provozu mohou piloti vynechat hlášení poloh po větru a před poslední zatáčkou případně hlásit jiné polohy v ATZ anebo RMZ. Polohy po větru a před poslední zatáčkou se nehlásí, provádí-li letadlo přímé přiblížení.)
- polohu na konečném přiblížení - finále;
- nezdařené přiblížení (opakování okruhu);
- úmysl křížovat dráhu nebo pojíždět zpět po dráze (i neaktivní);
- uvolnění dráhy v noci nebo je-li další známý provoz ve fázi konečného přiblížení – finále;

c) Letadla prolétávající ATZ nebo RMZ:

- místo a nadmořskou výšku zamýšleného vstupu do ATZ anebo RMZ a výstupu z ATZ anebo RMZ; nebo
- vzdálenost, zeměpisný směr od letiště, trať a nadmořskou výšku, která má být letěna uvnitř ATZ anebo RMZ.

3.14.2.1. Vertikální poloha letadla v ATZ anebo RMZ, musí být vyjádřena nadmořskou výškou podle nastavení výškoměru na letištní QNH. Letadlo, které přilétává do ATZ mimo provozní dobu letiště, nastavuje výškoměr na regionální QNH. Vertikální poloha letadla prolétávajícího ATZ anebo RMZ může být vyjádřena nadmořskou výškou podle nastavení výškoměru na regionální QNH.

- 3.14.2.2. Pilot letadla nevybaveného radiostanicí, který má v úmyslu přiletět na neřízené letiště nebo z něho odletět, je povinen předem zkoordinovat přilet nebo odlet se stanovištěm AFIS, se stanovištěm poskytování informací známému provozu nebo s provozovatelem letiště.
- 3.14.2.3. Pilot letadla nevybaveného radiostanicí, který má v úmyslu provádět místní činnost na neřízeném letišti, musí zkoordinovat takovou činnost se stanovištěm AFIS, se stanovištěm poskytování informací známému provozu nebo s provozovatelem letiště před jejím zahájením.
- 3.14.2.4. Pilot provádějící letovou činnost, zejména letecké práce, nebo obdobné činnosti upravené právem Evropské unie (nařízení Komise (EU) č. 965/2012, ve znění pozdějších změn a doplnění) z jiného místa v ATZ nebo zasahující do ATZ v provozní době letiště, musí dohodnout a zkoordinovat zamýšlenou činnost se stanovištěm AFIS, se stanovištěm poskytování informací známému provozu nebo s provozovatelem letiště před jejím zahájením, není-li stanoveno jinak v příslušné koordinační dohodě.
- 3.14.2.5. Pilot bezmotorového letadla nevybaveného radiostanicí, který má v úmyslu pouze proletět ATZ, není povinen předem zkoordinovat tento průlet se stanovištěm AFIS, stanovištěm poskytování informací známému provozu nebo s provozovatelem letiště, pokud zde není současně aktivována RMZ. Při tomto průletu je však povinen se vyhnout letištnímu okruhu.
- 3.14.2.6. V případě, že pilot nezískal informaci o aktivaci RMZ, musí před vstupem do RMZ navázat spojení s příslušným dispečerem AFIS.
- 3.14.2.7. Ustanovení upravující letovou činnost v aktivované RMZ mají přednost před ustanoveními upravující letovou činnost v ATZ.
- 3.14.2.8. Pilot motorového padákového kluzáku využívající pro vzlet a/nebo přistání letištní plochu mimo vzletové a přistávací dráhy, musí dát přednost přistávajícím a startujícím letadlům/SLZ.

3.15. Žádné z těchto pravidel nezbavuje velitele letadla odpovědnosti provést opatření, včetně manévrů pro vyhnutí se srážce.

3.16. Řízené lety

Každý řízený let VFR musí být předmětem letového povolení.

Letové povolení na řízený let VFR nebo na jeho část se musí vyžádat:

- jsou-li prováděny ve vzdušném prostoru tříd C a D;
- tvoří-li součást letištního provozu na řízených letištích, nebo
- jsou-li prováděny jako zvláštní let VFR

Letové povolení se vydává na základě letového plánu předloženého stanovišti letových provozních služeb. Velitelé letadel, kteří nepředložili FPL, žádají letové povolení na základě údajů o letu předaných příslušnému stanovišti ATS na kmitočtu nebo telefonem.

3.16.1. Předání údajů o letu VFR

Údaje o letu VFR se předávají příslušnému stanovišti ATS na kmitočtu nebo telefonem, při žádosti o letové povolení, při příletu a průletu, nejméně 3 minuty před vstupem do CTR nebo TMA třídy D a při odletu z řízeného letiště nebo místa v CTR, nejméně 3 minuty (u letů VFR bez FPL z LKPR 10 minut) před zahájením poježdění nebo vzletem z heliportu, není-li koordinační dohodou stanoveno jinak.

3.16.2. Ukončení řízení

S výjimkou přistání na řízeném letišti, řízený let musí co nejdříve hlásit příslušnému stanovišti ATC, že přestává být předmětem poskytování služby řízení letového provozu.

3.16.3. Spojení

Letadlo provádějící řízený let musí udržovat nepřetržitě poslech na příslušném hlasovém komunikačním kanálu letadlo-země a podle potřeby navázat obousměrné spojení s příslušným stanovištěm řízení letového provozu, nestanoví-li jinak příslušný úřad ATS pro letadla, která jsou součástí letištního provozu na řízeném letišti.

3.16.4. Ztráta spojení

Letadlo se musí pokusit navázat spojení s příslušným stanovištěm řízení letového provozu za použití všech dalších dostupných prostředků. Mimo to musí letadlo, které je součástí letištního provozu na řízeném letišti, sledovat takové instrukce, které mohou být vydány pomocí vizuálních signálů.

Poznámka: V případě, že ATS nepotvrdil opuštění řízeného prostoru, musí pilot přistát na nejbližším letišti nebo ploše SLZ a opuštění oznámit telefonem.

3.17. Údaje o letu pro získání letového povolení

3.17.1. Odlety VFR

- Identifikace letadla
- Typ letadla*
- Číslo nebo místo stání, případně jiné letiště nebo plocha v CTR
- Letiště určení nebo místo přistání*
- Výstupní bod

3.17.2. Přílety a průlety VFR

- identifikace letadla,
- typ letadla, *
- letiště nebo místo vzletu, *
- letiště nebo místo přistání, případně prostor činnosti v CTR (podle vhodnosti), *
- současná poloha a hladina letu,
- vypočítaný čas vstupu do CTR,
- výstupní bod (u prolétávajících letadel), *
- potvrzení informace ATIS s opakováním QNH,
- žádost o letové povolení.

** Označené údaje se nepředávají v případě, jestliže byl předložen letový plán.*

3.18. Čas

Používá se světový koordinovaný čas UTC vyjadřovaný v hodinách, minutách, a pokud se požaduje, v sekundách 24hodinového dne začínajícího o půlnoci. (SEČ = UTC + 1 hod.; SELČ = UTC + 2 hod.)

HLAVA 4. PRAVIDLA PRO LET ZA VIDITELNOSTI

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.

Pásmo nadmořské výšky	Třída vzdušného prostoru	Letová dohlednost	Vzdálenost od oblačnosti
3050 m (10000 ft) nad střední hladinou moře a více	A (**), B, C, D, E, F, G	8 km	1500 m horizontálně 300 m (1000 ft) vertikálně
Pod 3050 m (10000 ft) nad střední hladinou moře a nad 900 m (3000 ft) nad střední hladinou moře nebo více než 300 m (1000 ft) nad terénem, podle toho, která z výšek je větší	A (**), B, C, D, E, F, G	5 km	1500 m horizontálně 300 m (1000 ft) vertikálně
900 m (3000 ft) nad střední hladinou moře a méně nebo 300 m (1000 ft) nad terénem, podle toho, která z výšek je větší	A (**), B, C, D, E	5 km	1500 m horizontálně 300 m (1000 ft) vertikálně
	F, G	5 km (***)	Mimo oblačnost a za viditelnosti země
<p>(*) Kde je převodní výška nižší než 3050 m (10000 ft) nad střední hladinou moře, musí se použít letová hladina 100 namísto 10000 ft.</p> <p>(**) Minima VMC dohlednosti a vzdálenosti ve vzdušném prostoru třídy A jsou uvedena jako vodítko pro piloty a neznamenají přijetí letů VFR ve vzdušném prostoru třídy A.</p> <p>(***) Když je tak předepsáno příslušným úřadem:</p> <p>a) lety při snížené letové dohlednosti, ale ne nižší než 1500 m, se smí provádět:</p> <ol style="list-style-type: none"> při rychlostech 140 kt (260 km/h) IAS a nižších, které poskytnou přiměřenou možnost včas spatřit jiný provoz nebo překážky v čase tak, aby bylo možno se vyhnout srážce, nebo 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; <p>b) lety VRTULNÍKŮ při letové dohlednosti nižší než 1500 m, ale ne nižší než 800 m, se smí provádět, jestliže manévrují rychlostí, která poskytne přiměřenou možnost včas spatřit jiný provoz nebo překážky v čase tak, aby bylo možno se vyhnout srážce.</p>			

4.2. 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.

4.3. Povolení letů VFR

4.3.1. Pokud nebude schváleno příslušným úřadem jinak, lety VFR se nesmí provádět nad FL 195 (5800 m), s výjimkou, jak je uvedeno níže,

4.3.2. Lety VFR nad FL 195 (5800m)

4.3.2.1. Lety VFR nad FL 195 (5800m) do FL 285 (8477 m) včetně, musí být prováděny:

- uvnitř dočasně vyhrazeného nebo omezeného prostoru, nebo
- v souladu s povolením a podmínkami vydanými Řízením letového provozu ČR, s.p., nebo přímo ACC Praha.

4.3.2.2. Lety VFR nad FL 285 musí být prováděny pouze uvnitř dočasně vyhrazeného nebo omezeného prostoru.

4.4. Výšky letů

S výjimkou vzletu a přistání nebo s výjimkou povolení vydaného příslušným úřadem, mimo prostory pro nácvik a soutěžní létání MPK, nesmí být let VFR prováděn:

- nad hustě zastavenými oblastmi měst, vesnic a jiných obydlených míst nebo nad shromážděním osob na volném prostranství ve výšce nižší než 300 m (1000 ft) nad nejvyšší překážkou v okruhu 600 m od letadla,
- kdekoli jinde, než je stanoveno v písm. a), ve výšce nižší než 150 m (500 ft) nad zemí nebo vodou nebo 150 m (500 ft) nad nejvyšší překážkou v okruhu 150 m (500 ft) od letadla.
- ve výšce, která by neumožnila provést nouzové přistání v případě poklesu nebo úplné ztráty výkonu pohonné jednotky.

Poznámka: prostory pro nácvik a soutěžní létání MPK stanovuje příslušný úřad.

4.5. 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.

4.6. 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.

4.7. Zvláštní lety VFR

4.7.1. Zvláštní lety VFR se smí provádět pouze v řízeném okrsku, vně oblaků za stálé viditelnosti země při minimální přízemní i letové dohlednosti 1500 m (800 m pro vrtulníky).

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

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

4.8. Tabulka cestovních hladin do FL 145:**ZEMĚPISNÁ TRATĚ**

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

4.8.1. S výjimkou letů, kdy je v letovém povolení uvedeno jinak nebo stanoví jinak příslušný úřad ATS, musí být traťové lety motorových SLZ v cestovních hladinách nad 900 m (3000 ft) nad zemí nebo vodou nebo nad vyšší hodnotou stanovenou příslušným úřadem ATS, prováděny v cestovní hladině, která odpovídá dráze letu, jak je stanoveno v tabulce cestovních hladin.

4.9. Postupy pro nastavení výškoměru

4.9.1. Všeobecně

4.9.1.1. Tyto postupy se vztahují na všechny lety. Výjimky a podmínky mohou být stanoveny příslušným stanovištěm ATS.

4.9.1.2. 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:

4.9.2. Převodní nadmořská výška (TA)

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, s výjimkou případu uvedeného níže.

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.

4.9.3. Převodní hladina (TL)

4.9.4. Převodní hladina je nejnižší použitelná letová hladina, nacházející se alespoň 1000 ft (300 m) nad převodní nadmořskou výškou.

4.9.5. 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.

Vzdušný prostor mezi převodní nadmořskou výškou a převodní hladinou. Horizontální traťový let v převodní vrstvě není povolen vyjma zvláště povolených činností (viz AIP ČR ENR 1.7.2.1). Minimální tloušťka převodní vrstvy je stanovena na 1000 ft (300 m).

4.10. Vyjadřování vertikální polohy letadla

Vertikální polohy letadel musí být vyjadřovány:

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

Při průletu převodní vrstvou musí být vertikální poloha letadla vyjadřována:

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

4.11. Změna z nadmořské výšky na letové hladiny a naopak

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

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

4.12. Popis oblasti pro nastavení výškoměru

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

v CTR	QNH příslušného řízeného letiště
v TMA půdorysně pod TMA	QNH stanoveného letiště
v ATZ jejíž horní hranici nebo její část tvoří spodní hranice TMA	QNH stanoveného letiště
v ATZ ležící kompletně nebo i částečně pod TMA, ale přímo se TMA nedotýkající	QNH příslušného neřízeného letiště * jinak QNH stanoveného letiště
v ostatních ATZ	QNH příslušného neřízeného letiště * jinak regionální QNH
v ostatních případech	regionální QNH

„QNH stanoveného letiště“ ve vztahu k TMA se rozumí:

TMA Brno	QNH LKTB
TMA České Budějovice	QNH LKCS
TMA Karlovy Vary	QNH LKKV
TMA Ostrava	QNH LKMT
TMA Praha	QNH LKPR
TMA Vodochody	QNH LKVO
MTMA Čáslav	QNH LKCV
MTMA Kbely	QNH LKKB
MTMA Náměšř	QNH LKNA
MTMA Pardubice	QNH LKPD

V případě překryvu více TMA nad sebou použije pilot letící pod TMA QNH patřící letišti jehož TMA je nejnižší.

*Poznámka: * V provozní době stanoviště AFIS anebo stanoviště poskytování informací známému provozu.*

- 4.12.1.1. Informace o letištním QNH, teplotě a převodní hladině v koncové řízené oblasti jsou uvedeny ve vysíláních ATIS nebo předávány příslušným stanovištěm ATS. REG QNH je uvedeno v meteorologických vysíláních a na žádost je k dispozici na stanovištích ATS.
- 4.12.1.2. 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.
- 4.12.1.3. Lety VFR do nadmořské výšky 5000 ft (1500 m) AMSL nebo do výšky 1000 ft (300 m) nad zemí (AGL), v případě, že je tato hladina výše než 5000 ft (1500 m) AMSL, musí mít na výškoměru nastaveno QNH v souladu s ust. 4.12.

HLAVA 5. SPECIFICKÉ POSTUPY PRO PROVOZ SLZ

5.1. Všeobecná ustanovení

- 5.1.1. Funkci velitele SLZ může vykonávat pouze osoba, která je držitelem platného průkazu způsobilosti příslušné kategorie.
- 5.1.2. Pro let lze použít pouze SLZ, které:
- odpovídá požadavkům bezpečnosti a ochrany životního prostředí,
 - je evidováno v rejstříku sportovních létajících zařízení,
 - má platný technický průkaz letové způsobilosti,
 - bylo pro něj sjednáno pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem.
- 5.1.3. Každá osoba na palubě SLZ musí být po celou dobu letu upoutána na svém místě bezpečnostními pásy.
- 5.1.4. Každá osoba na palubě SLZ bez kabiny musí za letu používat ochrannou přilbu. V případě replik a napodobenin historických letadel může být ochranná přilba nahrazena jinou vhodnou pokrývkou hlavy. Pokud přilba nebo větrný štítek nechrání zrak, musí mít na očích ochranné brýle po celou dobu letu.
- 5.1.5. Každá osoba na palubě SLZ musí mít oděv takového druhu a být tak oblečená, aby se žádná část oděvu nemohla za letu uvolnit proudem vzduchu.

5.2. Činnost posádky SLZ po mimořádné letecké události

- 5.2.1. Členové posádky SLZ, 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:
- k záchraně životů, zdraví posádky SLZ a všech ostatních osob,
 - k zabránění ekologických škod,
 - k záchraně materiálu a majetku,
 - k zajištění svědků dokumentace, vztahující se k události
 - k zabezpečení trosk SLZ před dalším poškozením neodbornou manipulací, zcizením apod.
- 5.2.2. posádka SLZ, která se stala účastníkem mimořádné letecké události nebo se o ní dozvěděla je povinna o ní uvědomit příslušné orgány zabývající se šetřením mimořádných leteckých událostí.

5.3. Dvoulístná SLZ

- 5.3.1. Jsou-li druhá místa používána jinými osobami než pilotem, instruktorem nebo inspektorem, musí mít pilot SLZ kvalifikaci instruktora příslušné kategorie SLZ nebo nalétáno minimálně 50 letových hodin na příslušném druhu SLZ*; z toho 5 hodin samostatné letové doby na použitém typu SLZ.

**Poznámka: Doba 50 letových hodin se neuplatňuje u pilotů s kvalifikací nejméně PPL.*

- 5.3.2. 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.

5.4. Spouštění motoru

- 5.4.1. Motor SLZ lze spouštět, pouze pokud je dostatečný volný prostor v blízkosti vrtule.
- 5.4.2. Při ručním spouštění motoru SLZ musí být splněny následující podmínky:
- SLZ musí být obsazeno pilotem nebo pilotním žákem,
 - kola podvozku SLZ musí být založena klíny, nebo SLZ musí být z každé strany přidržováno nejméně jednou osobou,
 - motor může roztáčet pouze poučená osoba; tato osoba nesmí mít na sobě volné části oděvu, které by mohly být zachyceny vrtulí,
 - zapnout nebo vypnout zapalování motoru může pilot pouze na jednoznačný pokyn spouštějíciho.
- 5.4.3. Pilot nesmí spouštět motor SLZ spouštěčem, pokud se nepřesvědčil, že před letounem je dostatečný prostor pro zastavení případného nežádoucího pohybu SLZ.

- 5.4.4. Během spouštění motoru SLZ nesmí pilot ohrozit vrtulovým proudem vzduchu osoby nebo majetek za SLZ.
- 5.4.5. Rotor UL vrtulníku smí být uveden motorem do pohybu, pouze je-li v kabině za řízením pilot ULH přeškolený na daný typ, nebo žák oprávněný k samostatným letům na tomto typu. Tato osoba smí UL vrtulník opustit až po úplném zastavení rotoru.
- 5.4.6. Signály používané mezi pilotem a pomocníkem při ručním spouštění 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 DOLŮ

5.5. Klasifikace vzdušného prostoru ATS

- 5.5.1. 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.
- 5.5.1.1. Třída C vzdušného prostoru zahrnuje:
- TMA PRAHA;
 - vzdušný prostor nad FL 95 do FL 660.
- 5.5.1.2. Třída D vzdušného prostoru zahrnuje:
- CTR/TMA všech letišť s výjimkou TMA PRAHA;
- 5.5.1.3. Třída E vzdušného prostoru zahrnuje:
- prostor mimo CTR/TMA nad 1000 ft AGL do FL 95.
- 5.5.1.4. 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 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
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 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.	IAS 250 KT/ 460 km/h	Nevyžaduje se	Ne

5.5.2. Upozornění pro uživatele vzdušného prostoru

5.5.2.1. 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 6. SIGNÁLY

6.1. Světelné a pyrotechnické signály

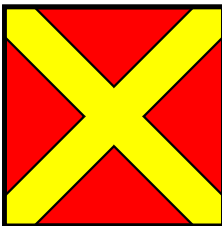
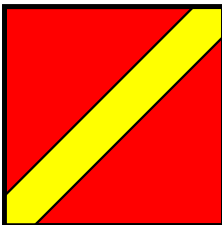

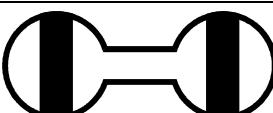
Světlo	Od letištního řízení	
	Letadlu za letu	Letadlu na zemi
□□+ Stálé zelené	Přistání povoleno	Vzlet povolen
□□+ Stálé červené	Dejte přednost jinému letadlu a pokračujte po okruhu	Stůjte
□+ Série zelených záblesků	Vraťte se na přistání*	Pojíždění povoleno
+ Série červených záblesků	Letiště není bezpečné, nepřistávejte!	Opusťte přistávací plochu v používání
□□+ Série bílých záblesků	Přistaňte na tomto letišti a pokračujte na odbavovací plochu*	Vraťte se do vaší výchozí polohy na letišti
Červené pyrotechnické	Bez ohledu na jakékoli předešlé instrukce zatím nepřistávejte	
□□+ Zaměřeno na dotyčné letadlo		
* Povolení k přistání a pojíždění bude vydáno		

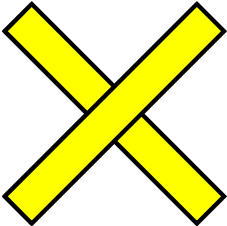
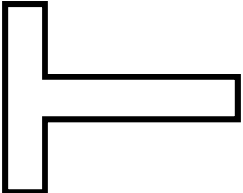
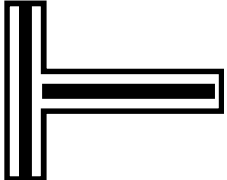

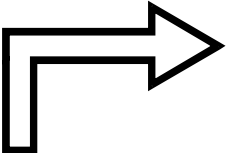

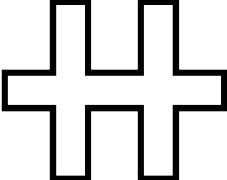
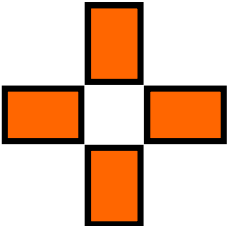
6.2. Návěstní plocha

Návěstní plocha se na letišti nebo ploše pro vzlety a přistání SLZ zřizuje jen tehdy, když je určena k používání pozemních vizuálních návěstí ke komunikaci s letadlem za letu.

Poznámka: Takové návěsti mohou být nezbytné, jestliže letiště nemá letištní řídicí věž nebo stanoviště letecké informační služby nebo, když letiště užívají letouny bez radiového vybavení. Pozemní vizuální návěsti mohou být užitečné v případě poruchy oboustranného radiového spojení s letadlem. Takové informace, které mohou být sděleny pozemními vizuálními návěstidly, mají být obvykle k dispozici v AIP nebo NOTAM.

6.3. Pozemní vizuální signály

<p>Zákaz přistání</p> <p>Horizontální červená čtvercová deska se žlutými úhlopříčkami vyložená v signální ploše znamená, že přistání jsou zakázána a zákaz se pravděpodobně prodlouží.</p>	
<p>Potřeba zvláštní opatrnosti při přiblížení nebo přistání</p> <p>Horizontální červená čtvercová deska s jednou žlutou úhlopříčkou vyložená v signální ploše znamená, že vzhledem ke špatnému stavu provozní plochy nebo z jakékoli jiné příčiny se musí přiblížení na přistání a přistání provádět zvlášť opatrně.</p>	
<p>Použití drah a pojezdových drah</p> <p>Horizontální bílá činka, vyložená v signální ploše znamená, že se od letadel požaduje, aby přistávala, vzletala a pojížděla pouze na drahách a pojezdových drahách.</p>	
<p>Stejná horizontální bílá činka jako na předcházejícím obrázku, avšak s černými pruhy kolmo k podélné ose na obou kruhových koncích činky, vyložená v návěstní ploše znamená, že se od letadel požaduje, aby přistávala</p>	

a vzlétala pouze na drahách, ale jiné manévry nemusí být omezeny na dráhy a pojezdové dráhy.	
<p>Uzavření drah a pojezdových drah</p> <p>Kříže v jedné nápadné barvě, žluté nebo bílé, vyložené horizontálně na drahách a pojezdových drahách nebo jejich částech, vyznačují plochu uzavřenou pro pohyby letadel.</p>	
<p>Směry pro přistání nebo vzlet</p> <p>Horizontální bílé nebo oranžové přistávací T vyznačující směr, který mají letadla používat pro přistání a vzlet, který musí být rovnoběžný s dřikem T a směřovat k jeho příčnému rameni.</p> <p><i>Poznámka: Používá-li se v noci, je přistávací T buď osvětleno nebo vyznačeno bílými světly.</i></p>	
<p>Horizontální bílé nebo oranžové přistávací T s černým pruhem v ose dříku a příčky vyznačující směr, který mají letadla použít pro přistání a vzlet na drahách používaných pro letecké práce v zemědělství, lesním a vodním hospodářství.</p>	
<p>Skupina dvou číslic vyložena svisle na letištní řídicí věži nebo v její blízkosti, ukazuje letadlům na provozní ploše směr vzletu, vyjádřený v desítkách stupňů k nejbližší desítky stupňů magnetického kompasu.</p>	
<p>Pravý provozní okruh</p> <p>Je-li horizontálně vyložena v signální ploše nebo na konci dráhy a nebo na pásu v používání, doprava lomená šipka nápadné barvy znamená, že zatáčky před přistáním nebo po vzletu se mají provádět doprava.</p>	
<p>Ohlašovna letových provozních služeb</p> <p>Vertikálně umístěné černé písmeno C na žlutém podkladě, označuje ohlašovnu letových provozních služeb.</p>	
<p>Provoz kluzáků</p> <p>Dvojitý bílý kříž, vyložení horizontálně v signální ploše znamená, že se letiště používá pro kluzáky a že lety kluzáků pravě probíhají.</p>	
<p>Výsadky na letišti</p> <p>Čtyři oranžové obdélníkové plochy sestavené do tvaru kříže s prázdným čtvercem uprostřed znamenají, že na letišti se provádějí výsadky.</p>	

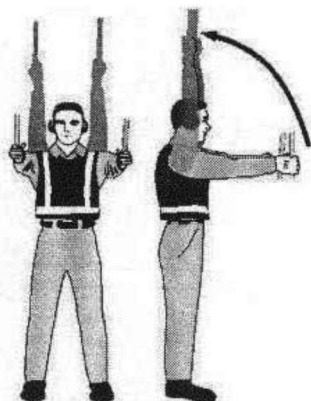
6.4. Signály k řízení na odbavovací ploše



1. Doprovod na konci křídla/průvodce

Zvedněte pravou ruku nad úroveň hlavy s tyčí směřující nahoru, tyčí v levé ruce směřující dolů pohybujte směrem k tělu.

Poznámka.- Tento signál prostřednictvím osoby nacházející se na konci křídla letadla poskytuje znamení pilotovi/ řídícímu na odbavovací ploše/obsluze vytlačující letadlo z místa stání, že pohyb letadel na a nebo z odstavné plochy není blokováno.



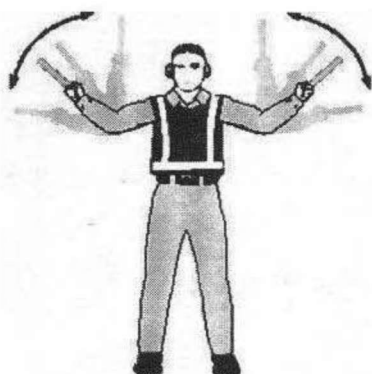
2. Určit stání

Zvedněte zcela natažené paže přímo nad hlavu s tyčemi směřujícími vzhůru.



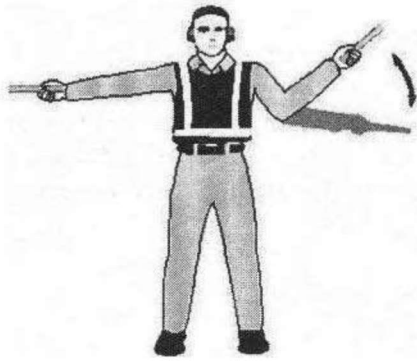
3. Pokračujte k dalšímu signalistovi nebo jak je nařízeno letištní řídicí věží/ pozemním řízením

Ukažte oběma pažemi vzhůru, pohybujte pažemi k boku těla a ukazujte tyčemi směrem k dalšímu signalistovi nebo pojízděcí ploše.

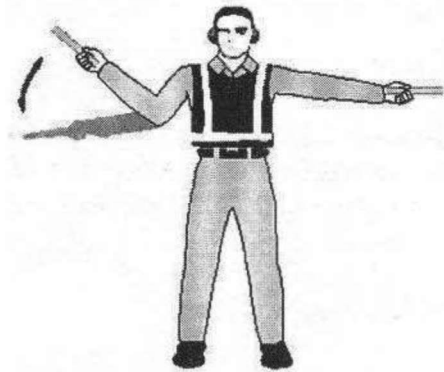


4. Přimo vpřed

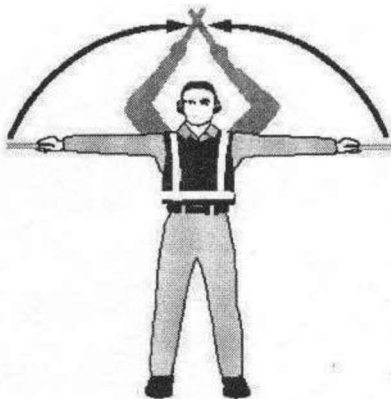
Ohýbejte natažené paže v loktech a tyčemi pohybujte nahoru a dolů od výšky hrudníku k hlavě.

**5 a). Točte do leva (z pohledu pilota)**

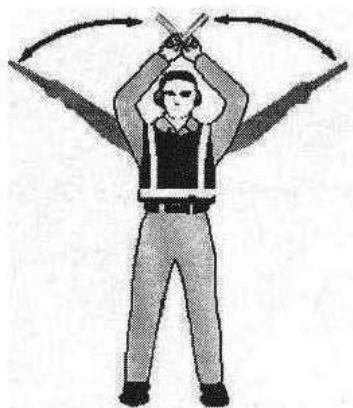
S pravou paží a tyčí nataženou pod úhlem 90° k tělu, levá ruka vytváří signál vpřed. Rychlost pohybu signálu (pohybu paže) určuje pilotovi rychlost točení letadla.

**5 b). Točte doprava (z pohledu pilota)**

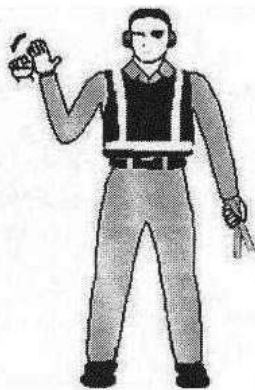
S levou paží a tyčí nataženou pod úhlem 90° k tělu, pravá ruka vytváří signál vpřed. Rychlost pohybu signálu (pohybu paže) určuje pilotovi rychlost točení letadla.

**6 a). Normální zastavení**

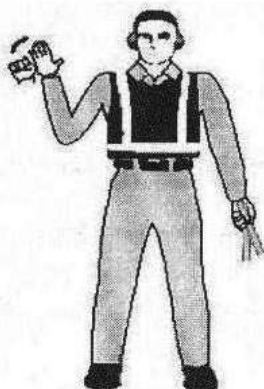
Zcela rozpažte paže a tyče do stran pod úhlem 90° a pomalu jimi pohybujte nad hlavu až se tyče zkříží.

**6 b). Nouzové zastavení**

Náhle vzpažte paže a tyče k temeni hlavy, překřížte tyče.

**7 a). Zabrzděte**

Zvedněte ruku těsně nad výšku ramene s dlaní otevřenou. Ujistěte se, že máte vizuální kontakt s letovou posádkou, sevřete ruku v pěst. Nehýbejte se dokud nepřijmete od letové posádky potvrzení zdviženými palci.

**7 b). Odbrzděte**

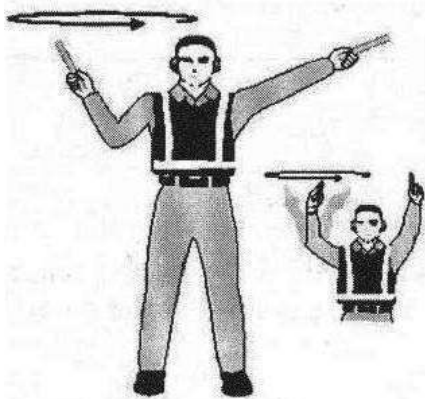
Zvedněte ruku těsně nad výšku ramene s dlaní sevřenou v pěst. Ujistěte se, že máte vizuální kontakt s letovou posádkou, otevřete dlaň. Nehýbejte se dokud nepřijmete od letové posádky potvrzení zdviženými palci.

**8 a). Špalky zasunuty**

S pažemi a tyčemi zcela vztyčenými nad hlavou, pohybujte tyčemi k sobě pohybem „zapíchnutí“ do sebe až se tyče dotknou. **Ujistěte se**, že letová posádka potvrdí přijetí signálu.

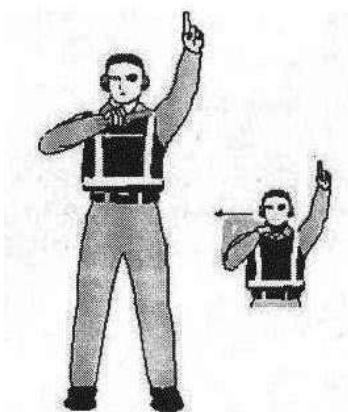
**8 b). Špalky odstraněny**

S pažemi a tyčemi zcela vztyčenými nad hlavou, pohybujte tyčemi od sebe pohybem „zapíchnutí“ od sebe. **Ujistěte se**, že letová posádka potvrdí přijetí signálu. **Neodstraňujte** špalky dokud není dán souhlas letovou posádkou.



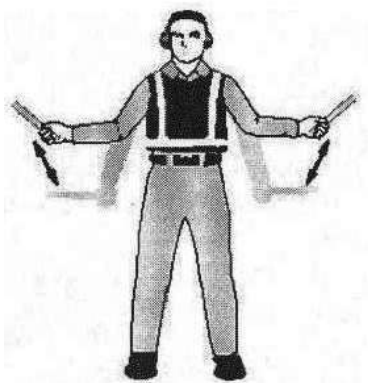
9. Spouštění motoru(ů)

Vztyčte pravou paži k úrovni hlavy s tyčí směřující nahoru a začněte kruhový pohyb ruky a současně levou paží zvednutou nad úroveň hlavy ukažte na motor, který má být spuštěn.



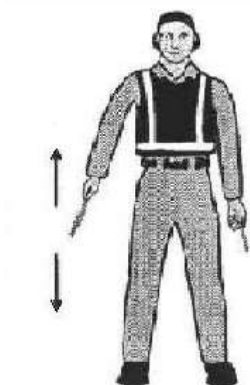
10. Vypnutí motorů

Natáhněte paži s tyčí dopředu před tělo v úrovni ramene, rukou a tyčí pohybujte k vrcholu levého ramene a tyčí pohybem napříč přes krk táhněte k vrcholu pravého ramene.



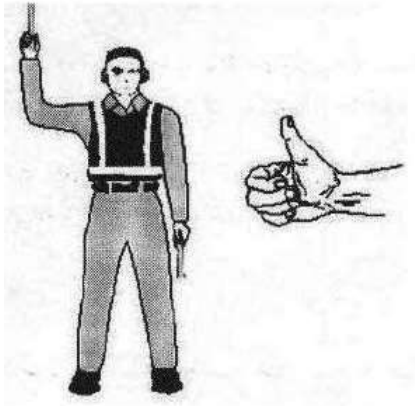
11. Zpomalte

Pohyb rozpaženými pažemi směrem dolů „plácavým pohybem“ pohybovat tyčemi nahoru a dolů od pasu ke kolenům.



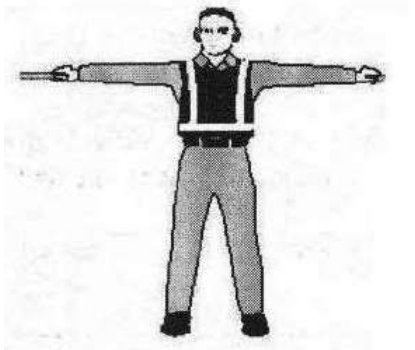
12. Snižte otáčky motoru(ů) na určené straně

Paže dole s dlaněmi směřujícími k zemi; poté pohyby pravou nebo levou rukou nahoru a dolů, což udává, že by měly být sníženy otáčky motoru(ů) na pravé nebo levé straně

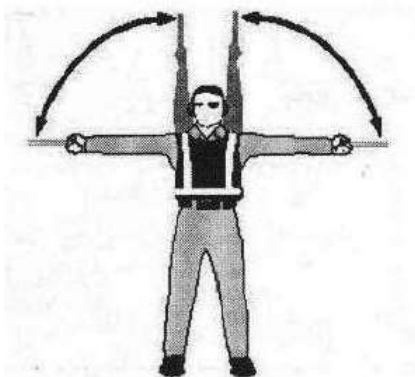
**15. Potvrzení/vše v pořádku**

Zvedněte pravou paži do úrovně hlavy s tyčí ukazující nahoru nebo ukažte ruku s palcem nahoru, levá ruka zůstává po straně u kolena.

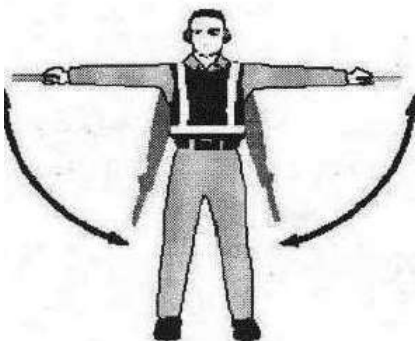
Poznámka. – Tento signál je též používán jako technický/provozní spojovací signál.

***16. Visení**

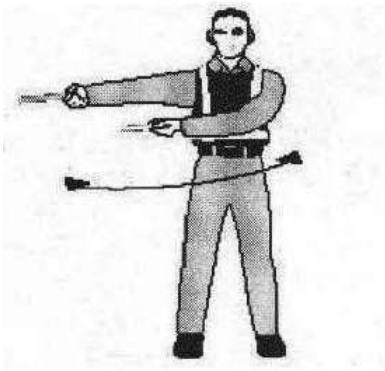
Paže a tyče zcela natáhněte pod úhlem 90° k bokům.

***17. Pohybujte se vzhůru**

Paže a tyče zcela natáhněte pod úhlem 90° k bokům a s dlaněmi směřujícími nahoru pohybujte rukama směrem vzhůru. Rychlost pohybu udává rychlost stoupání.

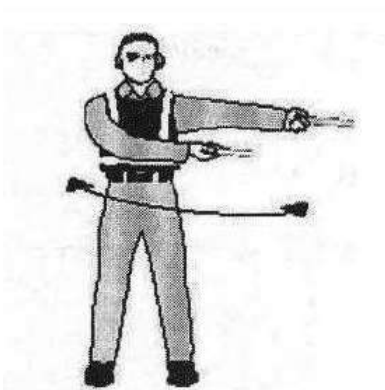
***18. Pohybujte se dolů**

Paže a tyče zcela natáhněte pod úhlem 90° k bokům a s dlaněmi směřujícími dolů pohybujte rukama směrem dolů. Rychlost pohybu udává rychlost klesání.



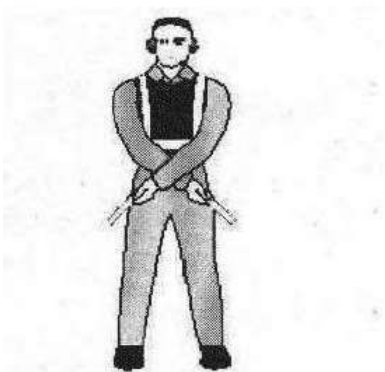
***19 a). Pohybuje se horizontálně vlevo
(z pohledu pilotů)**

Natáhněte paži horizontálně pod úhlem 90° k pravému boku těla. Pohybuje druhou paží v témže směru pohybem znázorňujícím zametání.



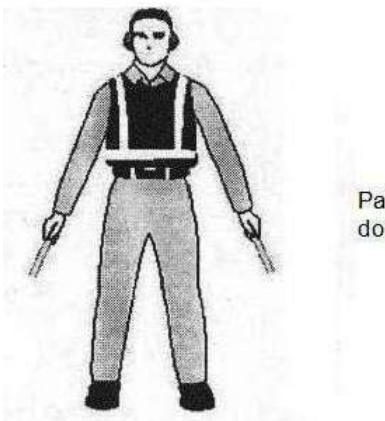
***19 b). Pohybuje se horizontálně vpravo
(z pohledu pilotů)**

Natáhněte paži horizontálně pod úhlem 90° k levému boku těla. Pohybuje druhou paží v témže směru pohybem znázorňujícím zametání.



***20. Přistaňte**

Paže s tyčemi zkřížte směrem dolů a před tělem.



21. Vyčkávejte/ buďte připraven

Paže a tyče zcela natáhněte směrem dolů pod úhlem 45° k bokům těla. Vyčkávejte, dokud není letadlu povolen další manévr.

6.5. Zakročování proti civilním letadlům

6.5.1. Činnost letadla, proti kterému se zakročuje

6.5.1.1. Letadlo, proti kterému zakročuje jiné letadlo, musí okamžitě:

- a) plnit instrukce zakročujícího letadla, vyhodnocovat vizuální signály a odpovídat na ně v souladu s postupy podle tabulky „Signály iniciované zakročujícím letadlem a odpovědi letadla, proti kterému se zakročuje;
- b) je-li to možné, uvědomit příslušné stanoviště letových provozních služeb;
- c) pokusit se navázat rádiové 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;
- d) je-li vybaveno odpovídačem SSR, nastavit mód A, kód 7700, pokud neobdrží jiné instrukce od příslušného stanoviště letových provozních služeb;
- e) je-li vybaveno ADS-B nebo ADS-C, nastavit příslušnou nouzovou funkci, je-li k dispozici, pokud neobdrží jiné instrukce od příslušného stanoviště letových provozních služeb.

6.5.1.2. Jestliže se instrukce rádiem přijaté z jakýchkoli zdrojů liší od instrukcí předávaných zakročujícím letadlem pomocí vizuálních signálů, letadlo, proti kterému je zakročováno, musí žádat okamžité vysvětlení a přitom se i nadále řídit vizuálními instrukcemi předávanými zakročujícím letadlem.

6.5.1.3. Jestliže se instrukce rádiem přijaté z jakýchkoli zdrojů liší od instrukcí rádiem předávaných zakročujícím letadlem, letadlo, proti kterému je zakročováno, musí žádat okamžité vysvětlení a přitom se i nadále řídit instrukcemi, které rádiem předává zakročující letadlo.

6.5.2. Signály používané v případě zakročování

6.5.2.1. Signály iniciované zakročujícím letadlem a odpovědi letadla, proti kterému se zakročuje

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 světel 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 popsaný výše v sérii 1.</i> <i>Poznámka 2: Jestliže letadlo, proti kterému se zakročuje, není schopno udržovat rychlost zakročujícího letadla, od 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 blikání polohovými světly v nepravidelných intervalech 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 světel 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.	Vysunutí podvozku (je-li to možné), stálé zapnutí přistávacích světel a následování zakročujícího letadla. Když se po přeletu nad dráhou v používání nebo nad přistávací plochou pro vrtulníky přistání považuje za bezpečné, pokračování na přistání.	Rozumím, provedu.
---	---	-----------------------------	--	-------------------

6.5.2.2. Signály iniciované letadlem, proti kterému se zakročuje a odpovědi zakročujícího letadla

Série	Signály letadla, proti kterému se zakročuje	Význam	Odpovědi zakročujícího letadla	Význam
4	Zasunutí podvozku (je-li to možné) a blikání přistávacími světly při přeletu nad dráhou v používání nebo nad přistávací plochou pro vrtulníky ve výšce nad 300 m (1000 ft), ale ne výše než 600 m (2000 ft) (v případě vrtulníku ve výšce nad 50 m (170 ft), ale ne výše než 100 m (330 ft) nad úrovní letiště a kroužení nad dráhou v používání nebo nad přistávací plochou pro vrtulníky. Není-li schopen blikat přistávacími světly, blikat jakýmikoli jinými světly, která jsou k dispozici.	Letiště, které jste určil, je nevyhovující.	Je-li žádoucí, aby letadlo, proti kterému se zakročuje, následovalo zakročující letadlo na jiné letiště, zakročující letadlo zasune podvozek (je-li to možné) a použije signálů ze série 1, předepsaných pro zakročující letadlo.	Rozumím, následujte mě.
5	Pravidelné rozsvěcování a zhasínání všech světel, která jsou k dispozici, způsobem výrazně odlišným od zábleskových světel.	Nemohu provést.	Použití signálů ze série 2, předepsaných pro zakročující letadlo.	Rozumím.
6	Nepřavidelné blikání všemi světly, která jsou k dispozici.	Jsem v tísni.	Použití signálů ze série 2, předepsaných pro zakročující letadlo.	Rozumím.

HLAVA 7. AEROVLEKOVÝ PROVOZ

7.1. Všeobecná ustanovení





- 7.1.1. Velitel vlečného SLZ odpovídá před vzletem za celkové zhodnocení situace pro vzlet na základě posouzení délky, šířky, sklonu a únosnosti povrchu, hmotnosti vlečného kluzáku a vlečného SLZ, směru a rychlosti větru, teploty vzduchu, překážek ve směru vzletu apod.
- 7.1.2. Velitel vlečného SLZ odpovídá za použití pouze k tomuto účelu schváleného SLZ vybaveného schváleným vlečným zařízením, zpětným zrcátkem a za použití vlečného lana dlouhého minimálně 40 m, s nejméně jednou mechanickou pojistkou o stanovené pevnosti.
- 7.1.3. Velitel vlečného SLZ se musí seznámit s omezeními vlečného kluzáku uvedenými v jeho letové příručce a případně se seznámit s metodikou vzletu vlečného kluzáku. Po celou dobu od okamžiku rozjezdu za účelem vzletu až do okamžiku vypnutí kluzáku je velitel vlečného SLZ odpovědný za bezpečné provedení celého aerovleku a za dodržování pravidel létání. Velitel kluzáku je odpovědný za bezpečné řízení kluzáku ve vleku.
- 7.1.4. Velitel vlečného SLZ musí být držitelem kvalifikace vlekař.
- 7.1.5. Pilot kluzáku odpovídá za posouzení vhodnosti plochy, která není letištěm a za poučení osob na ploše, včetně případného pomocníka u křídla kluzáku.
- 7.1.6. Velitelé letadel musí aerovleky provádět v souladu s postupy a omezeními uvedenými v letové příručce použitých letadel.
- 7.1.7. Aerovleky, kdy vlečené letadlo je SLZ se smí provádět:
- z letišť,
 - ploch pro vzlety a přistání SLZ
- 7.1.8. Aerovleky, kdy vlečené letadlo není SLZ se smí provádět:
- z letišť,
 - z udržovaných ploch určených pro vzlety a přistání (tzv. záložních vojenských ploch, schválených ploch pro SLZ) o minimálních rozměrech 550 x 35 m pouze po vynucených přistáních. Takové aerovleky může provést jen velitel ULL se zkušeností minimálně 50 vzletů a přistání při aerovlecích, z toho minimálně 25 vzletů a přistání při aerovlecích na použitém typu ULL, pokud provozovatel ULL nestanovil podmínky přísnější.

7.2. Signály používané při vzletech aerovleku.

Pokud se při vzletu v aerovleku používá signalizace, musí se použít některý z níže uvedených způsobů signalizace.

7.2.1. Manuální signalizace

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

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

Doporučené rozměry praporeku jsou 50 x 50 cm. Výjimečně lze použít signalizaci rukama bez praporeků.

- 7.2.2. Signalizace pomocí radiového spojení. Jako signály veliteli vlečného SLZ se používají pouze fráze „stůj“, „napínej“ a „napnuto“, vydávané pozemní radiostanicí nebo pilotem kluzáku palubní radiostanicí.

7.3. Pravidla pro vleky kluzáků

- 7.3.1. Velitel vlečného SLZ s kluzákem ve vleku může vletnout do stoupavého proudu, ve kterém krouží jiný kluzák/kluzáky, pouze ve stejném smyslu kroužení. Nad kroužící kluzák může vletnout pouze v případě výškového rozestupu většího než 1000 ft (300 m) ve stejném smyslu kroužení. Velitel vlečného SLZ musí neustále sledovat okolní kluzáky. Dojde-li k nebezpečnému přiblížení k ostatním kluzákům, musí ihned stoupavý proud opustit. V žádném případě nesmí velitel vlečného SLZ ve snaze vlečený kluzák ustřídit vytvořit nebezpečnou situaci pro ostatní kluzáky.
- 7.3.2. Velitel vlečného SLZ musí provádět všechny manévry během letu (manipulace s přípustí motoru, změny směru nebo výšky letu) plynule tak, aby na ně pilot kluzáku mohl včas a bezpečně reagovat.
- 7.3.3. Velitel vlečného SLZ při přechodu do klesání musí velmi pozvolna snižovat výkon motoru při současném převádění SLZ do mírného klesání při stále rychlosti letu. Klesavý let s kluzákem ve vleku musí být prováděn při stále rychlosti.
- 7.3.4. Signál k vypnutí dává velitel vlečného SLZ zřetelným střídavým nakláněním letadla kolem podélné osy letadla. Pilot kluzáku se může vypnout i na základě svého rozhodnutí. Sestup může velitel vlečného SLZ zahájit, až když se bezpečně přesvědčí, že je kluzák vypnut. Přistávat s kluzákem ve vleku je zakázáno kromě případů nouze, když nelze vypnout vlečné lano u vlečného SLZ ani u kluzáku.
- 7.3.5. Velitel vlečného SLZ nesmí při sestupu s lanem provádět prudké změny směru a výšky letu a při sestupu musí sledovat okolní provoz (včetně parašutistů) za účelem zamezení nebezpečného sblížení s ostatním provozem a nesmí křížovat vertikálně nebo horizontálně trasu provozovaného letištního okruhu v jeho výšce.
- 7.3.6. Pokud velitel SLZ odhazuje vlečné lano, musí tak učinit do volného prostoru letiště nebo plochy pro vzlety a přistání SLZ. Nálet za účelem shoení lana se provádí ve směru RWY, předal-li informaci o tomto úmyslu ATC nebo AFIS (je-li poskytována) a podle vydaných pokynů nebo informací.
- 7.3.7. Přistávat s vlečným lanem je možno za předpokladu, že volný konec lana se poprvé dotkne země nejdříve až v předpolí RWY, na kterou je prováděno přistání a není-li přistání s lanem provozovatelem letiště zakázáno.

Nad všemi přírodními i umělými překážkami včetně osob a zvířat musí být konec lana v minimální výšce 10 m. Za překážku vysokou 5 m se pro toto i další ustanovení tohoto předpisu rozumí jakékoli neuzavřené komunikace (silnice, cesty, železniční dráhy, vodní toky atd.) či přístupné účelové plochy (parkoviště, hřiště, vodní plochy atd.).

7.3.8. Pojždění s lanem musí velitel SLZ provádět tak, aby se lano pohybovalo kolem překážek a osob v bezpečné vzdálenosti. V případě i krátkodobého odstavení SLZ s připojeným lanem v prostoru kudy mohou pojíždět letadla nebo jiné mobilní prostředky, musí být lano přitaženo k letadlu do maximální vzdálenosti 5 m od vlečného zařízení, a to tak, aby se na lanu nevytvořily smyčky.

7.3.9. Přelety s kluzákem ve vleku musí být prováděny v minimální výšce 1000 ft / 300 m nad zemí.

7.4. Nouzové případy

7.4.1. Dojde-li ve fázi od počátku rozjezdu do nadzvednutí vlečného SLZ od země k úmyslnému nebo neúmyslnému vypnutí vlečného lana od kluzáku nebo od vlečného SLZ, musí být provedeny postupy k zabránění nárazu kluzáku do vlečného SLZ. Pakliže je zbývající délka RWY/plochy dostatečná pro přerušení vzletu, snižuje velitel vlečného SLZ po dostatečné časové prodlevě pozvolna rychlost a mírně vybočí, pokud je to možné, z původního směru vzletu do prostoru bez překážek. Pilot kluzáku ihned zahájí činnost pro bezpečné zastavení nebo případně přistání s použitím plného vysunutí vzdušných brzd a následně mechanické brzdy podvozku, sleduje vlečné letadlo, a pokud je to možné, vybočí z původního směru do volného prostoru. V případě, že nelze odvrátit jinak srážku s vlečným letadlem, musí vybočit za pomoci polohy křídla na zem. Pakliže je po vypnutí vlečného lana zbývající délka RWY/plochy pro bezpečné pozvolné přerušování vzletu nedostatečná, pokračuje velitel vlečného SLZ ve vzletu a kluzák provede přistání bez nebezpečí srážky s vlečným letadlem a využije výše popsaných postupů pro zabránění srážky s překážkami na konci RWY/plochy (naviják, porost za letištem apod.).

7.4.2. Dojde-li ve fázi od počátku rozjezdu do nadzvednutí vlečného SLZ od země k ztrátě tahu pohonné jednotky a tím k neovlivnitelnému snižování rychlosti, nebo k jiné závadě bránící pokračování ve vzletu, vybočí plynule velitel vlečného SLZ co nejdříve do volného prostoru, aby tím vytvořil prostor pro kluzák. Velitel kluzáku postupuje obdobně jak je uvedeno výše. Vlečné lano musí vypnout neprodleně jak velitel vlečného SLZ, tak pilot kluzáku.

7.4.3. Dojde-li k vypnutí vlečného lana po nadzvednutí vlečného SLZ od země, pokračuje velitel vlečného SLZ ve vzletu a pilot kluzáku provede vynucené přistání na zbývající část letiště nebo do terénu.

7.4.4. Dojde-li ke ztrátě tahu pohonné jednotky nebo k jiné závadě bránící pokračování v letu až ve fázi po nadzvednutí vlečného SLZ od země, vypne velitel vlečného SLZ ihned vlečné lano a s ohledem na povahu závady provede vynucené přistání. Je-li to možné (nejde o úplnou ztrátu tahu pohonné jednotky a letadlo je ovladatelné) a vzhledem k situaci vhodné, nasměruje SLZ před vypnutím kluzáku k letišti.

7.4.5. Vynucené přistání vlečného SLZ nebo kluzáku s lanem je kromě případů krajní nouze zakázáno. Zůstane-li vlečné lano zapnuté u kluzáku a je-li výška letu dostatečná, zalétne pilot kluzáku nad letiště, vlečné lano odhodí do volné části letiště a provede přistání. V případě nutnosti odhodit vlečné lano mimo letiště, případně až před přistáním, musí pilot kluzáku zvolit takové místo a výšku letu, aby nedošlo k ohrožení osob a majetku na zemi a při letu s visícím lanem byla dodržena stanovená minimální výška konce vlečného lana nad překážkami.

7.4.6. V případě, že pilot kluzáku nevypne ani po opakovaném znamení vlečné lano, doletí velitel vlečného SLZ s kluzákem nad letiště a tam kluzák vypne. Pilot kluzáku se nad volným prostorem letiště pokusí visící lano vypnout. Nepodaří-li se lano ani po opakovaných pokusech vypnout, přistává pilot kluzáku s visícím lanem tak, aby byla dodržena stanovená minimální výška konce vlečného lana nad překážkami.

7.4.7. V případě vzniku nouzové situace, kdy po opakovaných pokusech nejde vlečné lano vypnout ani u vlečného SLZ ani u kluzáku se doporučuje přistání s kluzákem ve vleku. Velitel vlečného SLZ provede pozvolný sestup a přiblížení na přistání s ohledem na možnosti kluzáku sledovat bezpečně dráhu letu. Pilot kluzáku musí vlečné SLZ pozorně sledovat a udržovat napnuté lano. Velitel vlečného SLZ musí po přistání za použití přípusti pohonné jednotky snižovat rychlost dojezdu pozvolně, aby zabránil přiblížování kluzáku k letadlu. Za tímto účelem musí přistát tak, aby využitelná délka RWY byla dostačující pro prodloužený dojezd. Je-li dané letiště pro řešení takovéto nouzové situace z hlediska překážek v prostoru přiblížení na přistání a délky RWY nevyhovující, měl by velitel vlečného SLZ zvolit pro přistání jiné vhodné letiště. Pilot kluzáku musí po přistání použít intenzivně mechanickou brzdu podvozku a plně výchylky vzdušných brzd k zamezení přiblížování kluzáku k vlečnému letadlu a přejetí vlečného lana.

7.4.8. Nezvládne-li pilot kluzáku vzlet ve fázi do nadzvednutí vlečného SLZ od země (způsobí nebezpečné vybočení), musí vypnout vlečné lano. Stejně vyřeší nebezpečnou situaci i velitel vlečného SLZ sám, pakliže pilot kluzáku včas nevypne vlečné lano.

7.5. Omezení

7.5.1. Při vleku nesmí být na palubě SLZ jiná osoba než velitel SLZ.

7.5.2. Vlek prováděný pomocí SLZ do vlnového a rotorového proudění je zakázán. V případě neplánovaného vstupu do oblasti vlnového nebo rotorového proudění musí velitel SLZ tento prostor co nejrychleji opustit.

7.5.3. Vlek více než jednoho kluzáku prováděný pomocí SLZ je zakázán.

7.5.4. Vleky transparentů jsou zakázány.

7.5.5. Vleky kluzáku mimo PK s křídlem na zemi jsou zakázány.

7.5.6. Vleky kluzáku z terénu prováděné prostřednictvím ULL jsou zakázány.

HLAVA 8. PRAVIDLA PRO VÝSADKOVÉ LETY

8.1. Všeobecná ustanovení

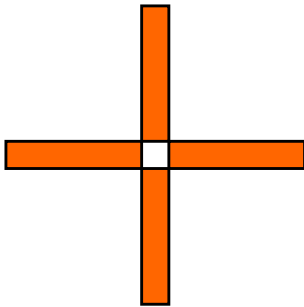
- 8.1.1. Velitel výsadkového letadla musí být držitelem kvalifikace vysazovač.
- 8.1.2. K výsadkovým letům může být použito pouze SLZ k tomuto účelu schválené. Letová příručka takto schváleného sportovního létajícího zařízení musí být opatřena dodatkem – provozní podmínky pro provádění výsadkových letů.
- 8.1.3. Součástí vybavení SLZ při výsadkových letech musí být nůž, který je pevně spojen šňůrou s drakem letounu a je dostupný pro oba členy posádky.
- 8.1.4. Velitel výsadkového letadla musí být vybaven záchranným padákem, který musí mít v průběhu celého letu řádně připraven k tělu nebo SLZ musí být vybaveno záchranným systémem.
- 8.1.5. Při výsadkových letech může být na palubě SLZ kromě velitele výsadkového letadla jen parašutista s příslušnou kvalifikací..
- 8.1.6. Seskoky ze SLZ lze provádět pouze na ruční otevírání.
- 8.1.7. Je zakázáno provádět výsadky současně z více letadel/SLZ z různých hladin v jednom prostoru vysazení.

8.2. Povinnosti velitele výsadkového SLZ

- 8.2.1. Velitel SLZ zamýšlející provést výsadkový let v řízeném vzdušném prostoru třídy C nebo D, musí k této činnosti získat letové povolení od příslušného stanoviště ATC. V případě vydaného povolení musí velitel letadla ohlásit začátek a konec výsadku příslušnému stanovišti ATC, jestliže příslušné stanoviště ATC nestanovilo jinak.
- 8.2.2. Velitel SLZ zamýšlející provést výsadkový let ve vzdušném prostoru třídy E, musí nejpozději 5 minut před zahájením činnosti ohlásit telefonem stanovišti poskytujícímu v daném prostoru ATS nebo rádiem na příslušném kmitočtu tohoto stanoviště zahájení výsadků. Po skončení výsadků ohlásí neprodleně jejich ukončení stejným způsobem.
- 8.2.3. Povinnosti velitele letadla uvedené v člancích výše může na základě dohody splnit příslušné stanoviště AFIS nebo stanoviště poskytování informací známému provozu a následně jej rádiem informovat. Bez předání těchto informací musí velitel letadla považovat uvedené povinnosti za nesplněné.
- 8.2.4. Velitel SLZ je odpovědný za přípravu a průběh letu ve smyslu dotčených předpisů a má ještě následující povinnosti:
 - a) seznámit se s plánem výsadků a stanovit místo nástupu parašutisty,
 - b) za letu sledovat okolní provoz, pokyny či informace příslušného stanoviště ATC nebo AFIS nebo stanoviště poskytování informací známému provozu, sledovat návěští na doskokové ploše, je-li to proveditelné, a příslušně na ně reagovat. Pokud obdrží informaci o zákazu seskoků nebo o jeho odvolání, nebo informaci o změně rychlosti přízemního větru, předá tuto informaci parašutistovi,
 - c) u SLZ s tlačným uspořádáním pohonné jednotky musí před výskokem vypnout motor a parašutista vyčkat do zastavení vrtule,
 - d) přerušit nebo zastavit seskoky, nastane-li jakákoli situace ohrožující bezpečnost seskoků či provozu ve vzduchu nebo na zemi, a neprodleně o tom informovat příslušné stanoviště ATC, FIC nebo AFIS nebo stanoviště poskytování informací známému provozu;
 - e) v případě nouzové situace s konečnou platností vydat pokyn k nouzovému opuštění letadla;
 - f) při stoupání, po ukončení výsadku a následném klesání na přistání sledovat okolní letový provoz včetně sestupujícího parašutisty za účelem zabránění srážky či nebezpečného sblížení. Klesání provádět v bezpečné vzdálenosti od předpokládaného prostoru sestupu parašutisty,
 - g) při pojíždění k/od místa nástupu parašutistů (nebo místu dočasného stání při přestávce před další výsadkem, je-li toto místo v blízkosti místa nástupu parašutistů) sledovat a respektovat pokyny signalisty, je-li ustanoven.

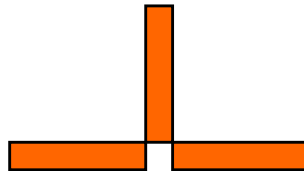
8.3. Signály na doskokové ploše

- 8.3.1. Doskoková plocha se ve dne označuje čtyřmi oranžovými obdélníky o min. rozměru 5 x 1 m, sestavenými do tvaru kříže, s volným čtvercem o min. rozměru 1 x 1 m uprostřed. Označení doskokové plochy se umísťuje v blízkosti plánovaného místa pro přistání parašutistů.
- 8.3.2. Signálem pro zákaz nebo přerušení seskoků je odstranění části označení viz obrázek. Obnovení seskoků se signalizuje obnovením původního značení. Uvedená signalizace nenahrazuje informace předávané rádiem pilotovi výsadkového letadla.



Plný kříž:

Plocha v provozu, výsadky
povoleny



Staženo jedno rameno:
Zákaz seskoku s kruhovými
padáky



**Stažena dvě protilehlá
ramena:**
Dočasný zákaz výsadků,
letoun zůstává na okruhu

Stažen celý kříž: zákaz výsadků, příkaz k přistání letounu

HLAVA 9. PRAVIDLA LETU PRO UL KLUZÁKY

9.1. Vzlety kluzáků pomocí aerovleku

Pravidla pro vlečení v aerovleku jsou stanovena v HLAVĚ 7 tohoto předpisu.

9.2. Létání v termice

9.2.1. Létání ve společném výstupném proudu.

9.2.1.1. Piloti létající ve společném výstupném proudu musí dodržovat stejný smysl (směr) kroužení a bezpečné rozstupy.

9.2.1.2. Smysl kroužení určuje pilot kluzáku, který začal kroužit jako první.

9.2.1.3. Povinností níže kroužícího pilota je udržovat v zorném poli kluzák kroužící před ním na stejné úrovni nebo na úrovni vyšší.

9.2.1.4. Pokud pilot kluzáku při ustředování není schopen dodržovat uvedené podmínky, musí společný výstupný proud opustit.

9.2.1.5. Stoupá-li kluzák rychleji než kluzák nejbližší vyšší, musí jeho pilot upravit let tak, aby neztratil druhý kluzák z dohledu, přičemž musí dodržovat rozstup, který nevytváří nebezpečí srážky.

9.2.1.6. Kroužení ve dvou výstupných proudech

9.2.1.7. Krouží-li kluzáky ve dvou výstupných proudech, nesmí se jejich dráhy křížit a musí mezi sebou dodržovat bezpečnou vzdálenost.

9.2.1.8. Létání v oblačnosti, v dlouhé vlně a v rotorovém proudění je s UL kluzáky zakázáno

9.3. Létání na svahu

9.3.1. Kluzák musí letět v bezpečné vzdálenosti od svahu a v bezpečné výšce.

9.3.2. Kluzáky musí létat podél svahu a zatáčky provádět vždy směrem od svahu.

9.3.3. 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.

9.3.4. Pilot rychleji letícího kluzáku musí předlétávat pomalejší kluzák vždy tak, aby předlétávající byl dál od svahu než předlétávaný. Při předlétávání má přednost předlétávaný kluzák.

9.3.5. V souladu s obecnými požadavky tohoto předpisu může být pro konkrétní lokalitu zpracována směrnice, která upřesňuje a/nebo doplňuje zásady a pravidla létání na svahu. Za zpracování směrnice a její předložení ke schválení a uveřejnění je v takovém případě odpovědný provozovatel letiště nebo plochy SLZ, ze které se lety na svahu realizují. Jestliže jsou lety prováděny z více míst, musí být mezi nimi zajištěna koordinace při využívání společného prostoru létání na svahu.

9.3.6. Pilot, který zamýšlí provést let v předmětném vzdušném prostoru, je povinen se s příslušnou směrnicí předem seznámit a v zájmu bezpečnosti směrnicí respektovat.

9.4. Vybavení posádek záchrannými padáky nebo záchranným systémem

9.4.1. Piloti i ostatní osoby na palubě UL kluzáku nebo motorového UL kluzáku musí být vybaveny záchranným padákem či záchranným systémem při všech letech nad 1000 ft (300 m) AGL a při všech letech s využitím stoupavých proudů.

9.4.2. Z důvodu zvýšení bezpečnosti se doporučuje používat záchranné padáky nebo záchranné systémy při všech letech UL kluzáků.

- 9.4.3. Každá osoba vybavená záchranným padákem jej musí mít v průběhu celého letu řádně připevněn k tělu za účelem pohotového použití v případě nouze a musí být předem řádně seznámena s používáním padáku a se způsobem opuštění kabiny UL kluzáku.