



**LETECKÁ AMATÉRSKA ASOCIÁCIA
SLOVENSKEJ REPUBLIKY**

LZ-1

Smernica pre prevádzku lietajúcich športových zariadení

Schválené LÚ SR dňa: 28.7.2000

Pod číslom: 2354-200/2000

Novelizované 02/2014

Zmeny a opravy

[illegible]

OBSAH

Doplňky a opravy

Úvodné ustanovenie

Hlava I Definície a skratky

Hlava II Pôsobnosť

Hlava III Pravidlá lietania na LŠZ

Hlava IV Podmienky na vykonávanie letov VFR

Hlava V Klasifikácia vzdušného priestoru SR

Hlava VI Poriadok prevádzkovej plochy

Riadenie letov

Hlava VII Pilotné preukazy a kvalifikácie

Úvodné ustanovenie

Na základe poverenia Dopravného úradu Slovenskej republiky je Letecká amatérska asociácia Slovenskej republiky (LAA SR) poverená prevádzkou týchto leteckých športových zariadení:

- A/ závesné klzáky /ZK/
- B/ motorové závesné klzáky /MZK/
- C/ padákové klzáky /PK/
- D/ motorové padákové klzáky /MPK/
- /ďalej iba vybraté kategórie LŠZ/

LAA SR vydáva pre LŠZ

S M E R N I C U L Z - 1 **pre prevádzku ZK, PK, MZK, MPK**

Smernica LZ-1 je záväzná pre všetky osoby a orgány zúčastnené na prevádzke, riadení a výcviku v lietaní na LŠZ a účastníci ich musia poznať v rozsahu potrebnom pre výkon svojich kvalifikácií.

Túto smernicu je potrebné uplatňovať v súlade s ďalšími smernicami a osnovami LAA SR, v súlade s platným Leteckým zákonom SR a všeobecne platnými predpismi z neho vychádzajúcimi, pokiaľ sa týkajú lietania na LŠZ.

HLAVA I – DEFINÍCIE.

Letisková prevádzka

Akákoľvek prevádzka na prevádzkovej ploche a všetky lietadlá letiace po okruhu, vstupujúce do neho alebo ho opúšťajúce.

Letisko AFIS

Letisko, na ktorom je poskytovaná letová informačná služba a pohotovostná služba známej prevádzke.

Cestovná hladina

Hladina dodržiavaná lietadlom v priebehu značnej časti letu.

Dohľadnosť

Schopnosť vidieť a rozoznávať význačné neosvetlené predmety vo dne a svetlá v noci dané meteorologickými podmienkami a vyjadrené v jednotkách dĺžkovej miery.

Hladina

Všeobecný výraz používaný k vyjadreniu vertikálnej polohy lietadla znamenajúci buď výšku nad zemou, nadmorskú výšku „altitude“, alebo letovú hladinu.

Hlásny bod

Stanovené zemepisné miesto (obvykle vyznačené rádionavigačným zariadením), vzhľadom ku ktorému sa môže hlásiť poloha lietadla.

Informácie o prevádzke

Informácia vydaná stanoviskom letových prevádzkových služieb, ktorou sa pilot upozorňuje na inú známu letovú prevádzku v blízkosti polohy lietadla.

Koncová riadená oblasť – TMA

Riadená oblasť stanovená v miestach, kde sa letové cesty a letové línie zbiehajú v blízkosti jedného, alebo viacerých letísk.

Kurz

Smer pozdĺžnej osi lietadla, vyjadrený v stupňoch od severu.

Let IFR

Let podľa pravidiel letu podľa prístrojov.

Let VFR

Let podľa pravidiel letu za viditeľnosti zeme.

Lietadlo

Zariadenie spôsobilé lietať v atmosfére nezávisle na zemskom povrchu, niest' na palube osoby alebo náklad, schopné bezpečného vzletu a pristátia, ktoré je aspoň čiastočne riaditeľné. Za lietadlá sa tiež považujú upútané balóny.

Letúň

Motorové lietadlo ťažšie ako vzduch ktorého vztlak potrebný na let vzniká pôsobením aerodynamických síl na nosné plochy, pričom tieto plochy zostávajú pri danej konfigurácii voči lietadlu nepohyblivé.

Lietajúce športové zariadenie (LŠZ)

Je lietadlo osobitnej kategórie určené na letecký šport a rekreačné lietanie, na ktorého stavbu a prevádzku sa vzťahujú osobitné podmienky určené DÚ SR.

Letecká informačná príručka

Príručka vydaná štátom alebo poverenou organizáciou, obsahujúcou letecké informácie trvalého charakteru, dôležité pre leteckú prevádzku.

Dopravný úrad SR

Rozpočtová organizácia na výkon štátneho odborného dozoru, funkcie špeciálneho stavebného úradu pre civilné letectvo a kontrolu dokladov a podmienok zachovania letovej spôsobilosti lietadiel a štátnej správy v civilnom letectve, zriadená zo zákona č. 143/1998 Z.z..

Letisko

Vymedzená plocha na zemi alebo na vode (vrátane budov, zariadení a vybavenia) určená, buď úplne alebo len z časti, pre prílety, odlety a pohyby lietadiel na zemi.

Letiskový okruh

Vzdušný priestor stanovených rozmerov ustanovený okolo letiska pre ochranu letiskovej prevádzky.

Letová cesta

Riadená oblasť alebo jej časť vymedzeného vzdušného priestoru, v ktorého hraniciach musí byť let prevedený a vybavená rádionavigačnými zariadeniami.

Letová dohľadnosť

Dohľadnosť dopredu z kabíny lietadla za letu.

Letová hladina

Hladina stáleho atmosferického tlaku, vo vzťahu ku tlakovému údaju 1013,2 hektopascalov (hPa) a oddelená od ostatných takých hladín stanovenými tlakovými intervalmi.

Poznámka 1: Tlakový výškomer, ktorý je ciachovaný podľa štandardnej atmosféry.

- keď je nastavený na QNH zobrazí nadmorskú výšku
- keď je nastavený na QFE zobrazí výšku nad referenčným bodom QFE
- keď je stanovený na tlak 1013,25 hektopascalov môže byť užívaný k zobrazeniu cestovnej hladiny

Poznámka 2: Výrazy výška a nadmorská výška, ktoré sú použité, sa vzťahujú k tlakovým a nie ku geometrickým výškam nad terénom či nad morom.

Letová informačná oblasť

Vzdušný priestor stanovených rozmerov, vo vnútri ktorého sa poskytuje letová informačná služba a pohotovostná služba.

Letová prevádzková služba

Všeobecný výraz zahrňujúci letovú informačnú službu, pohotovostnú službu, letovú poradnú službu, službu riadenia letovej prevádzky (oblastná služba riadenia, približovacia služba riadenia alebo letisková služba riadenia).

Letové povolenie

Povolenie, vydané veliteľovi lietadla vykonať let, alebo v lete pokračovať za podmienok určených stanoviskom riadenia letovej prevádzky.

Poznámka 1: Výraz „letové povolenie“ sa obvykle skrakuje na „povolenie“, ak sa použije v príslušných súvislostiach.

Poznámka 2: Skrátený výraz „povolenie“ sa dopĺňa k označeniu časti letu, na ktorú sa letové povolenie vzťahuje slovami „pojazd“, „vzletu“, „odletu“, „traťové priblíženie“, alebo „pristátie“.

Letový plán

Stanovené údaje o zamýšľanom lete lietadla, ktoré sa predkladajú stanoviskám riadenia letovej prevádzky.

Meteorologické podmienky pre let podľa prístrojov (IMC)

Meteorologické podmienky vyjadrené dohľadnosťou, vzdialenosťou od oblakov a základne oblačnosti, ktoré sú horšie ako stanovené minimá meteorologických podmienok pre let za viditeľnosti

Meteorologické podmienky pre let za viditeľnosti (VMC)

Meteorologické podmienky vyjadrené dohľadnosťou, vzdialenosťou od oblakov a základne oblačnosti, ktoré sú rovnaké alebo lepšie ako stanovené minimá.

Miesto vzletu

Plocha, na ktorej sa pripravuje LŠZ k vzletu a z ktorej je vzlet uskutočnený.

Motorový padákový klzák - MPK

Je padákový klzák s pohonnou jednotkou schopnou zabezpečiť jeho štart a udržať jeho let.

Motorový závesný klzák - MZK

Je závesný klzák s pohonnou jednotkou schopnou zabezpečiť jeho štart a udržať jeho let.

Nadmorská výška (ALTITUDE)

Vertikálna vzdialenosť hladiny, bodov alebo predmetu považovaného za bod, meraná od strednej hladiny mora.

Nebezpečný priestor

Vymedzený vzdušný priestor, v ktorom je vo vyhlásenej dobe činnosť nebezpečná pre lety lietadiel.

Ohlasovňa letových prevádzkových služieb

Stanovisko zriadené k prijímaniu hlásenia pre letové prevádzkové služby a k podávaniu letových plánov pred odletom.

Poznámka: Ohlasovňa letových prevádzkových služieb môže byť zriadená ako samostatné stanovisko, alebo v spojení s iným stanoviskom ako napr. so stanoviskom riadenia letovej prevádzky alebo stanoviskom leteckej informačnej služby.

Obmedzený priestor

Vymedzený vzdušný priestor, v ktorom je možné vykonávať lety pri dodržaní určitých zvláštnych podmienok.

Letový plán

Stanovené údaje o zamýšľanom lete alebo časti letu lietadla, ktoré sa predkladajú stanovištiam letových prevádzkových služieb.

Padákový klzák - PK

Je bezmotorové lietadlo ťažšie ako vzduch, ktoré je schopné udržať sa vo vzduchu reakciou prúdiaceho vzduchu na jeho nosnú plochu, ktorá nie je určovaná tuhou konštrukciou, je skonštruované maximálne pre dve osoby, vzlet sa uskutočňuje rozbehom pilota, aerovlekom alebo navijákom.

Prevodná výška

Nadmorská výška, v ktorej alebo pod ktorou sa vertikálny pohyb lietadla riadi v nadmorských výškach alebo tam, kde je to povolené leteckým úradom vo výškach nad letiskom.

Prevádzková plocha LŠZ

Plocha pre vzlety a pristátia LŠZ registrovaná LAA SR.

Poriadok prevádzkovej plochy

Je dokument, ktorý stanoví základné charakteristické údaje prevádzkovej plochy pre LŠZ, ich vybavenie a pravidlá pre prevádzku.

Prízemná dohľadnosť

Dohľadnosť na letisku hlásená oprávneným pozorovateľom.

Priestory letových prevádzkových služieb

Abecedne označené vzdušné priestory stanovených rozmerov, vo vnútri ktorých môžu byť vykonané určité druhy letov. Sú pre ne vymedzené letové prevádzkové služby a pravidlá prevádzky. Sú klasifikované ako triedy A až G.

Riadená oblasť

Riadený vzdušný priestor siahajúci hore od stanovenej výšky.

Riadené letisko

Letisko, na ktorom je letiskovej prevádzke poskytovaná služba riadenia letovej prevádzky.

Poznámka: Výraz „riadené letisko“ naznačuje, že letiskovej prevádzke sa poskytuje služba riadenia letovej prevádzky. To však nemusí nutne znamenať existenciu riadeného okrsku.

Riadený let

Akýkoľvek let, ktorý je predmetom letového povolenia.

Riadený okrsok CTR

Riadený vzdušný priestor, siahajúci od povrchu zeme do stanovenej výšky.

Riadený vzdušný priestor

Vymedzený vzdušný priestor, v ktorom sa poskytuje služba riadenia letovej prevádzky letom IFR a VFR v súlade s klasifikáciou vzdušného priestoru.

Poznámka: Riadený vzdušný priestor je všeobecný výraz, ktorý zahŕňa vzdušné priestory letových prevádzkových služieb tried A, B, C, D a E

Stály letový plán

Letový plán vzťahujúci sa k sérii často sa opakujúcich, pravidelne vykonávaných jednotlivých letov, dávaný prevádzkovateľom k uschovaniu na opakované použitie stanoviska riadenia letovej prevádzky.

Stanovisko riadenia letovej prevádzky

Výraz zahrňujúci oblastné stredisko riadenia, približovacie stanovisko riadenia a letiskovú radiacu vežu.

Tlaková výška

Atmosferický tlak vyjadrený v hodnotách výšky, ktorá zodpovedá tomuto tlaku štandardnej atmosfére.

Trat'

Dráha letu lietadla, premietnutá na povrch zeme, ktorej smer sa v ktoromkoľvek bode vyjadruje v stupňoch meraných od severu (zemepisného, magnetického alebo sieťového).

Ultraľahké lietadlo

Lietadlo, ktoré musí spĺňať požiadavky týkajúce sa obmedzenia hmotnosti, rýchlosti, výkonov objemovej sústavy, objemov palivových nádrží a počtu členov posádky. Delí sa na:

- riadené aerodynamickými prostriedkami (klasické riadenie) označené ULLa
- riadené presúvaním ťažiska označené ULLt (MZK)

Veliteľ lietadla – pilot LŠZ

Pilot lietadla zodpovedný za stav lietadla a jeho posádky, prípravu a vykonanie letu.

Výška

1. Vertikálna vzdialenosť hladiny, bodu alebo predmetu považovaného za bod, meraná od stanoveného základného údaju.
2. Vertikálny rozmer predmetu.

Výška nad letiskom

- a) letu – výška letu lietadla meraná výškomerom nastaveným na QFE daného letiska, popřípade na QFE niektorého prahu dráhy daného letiska
- b) prekážky – výška prekážky meraná od nadmorskej výšky letiska alebo nadmorskej výšky niektorého prahu dráhy daného letiska

Výška nad zemou

- a) letu – výška letu nad terénom
- b) prekážky – výška prekážky meraná od úpätia prekážky

Zakázaný vzdušný priestor

Vymedzený vzdušný priestor, v ktorom je zakázané vykonávať lety.

Základňa oblačnosti

Výška základne najnižšej vrstvy oblakov nad zemou alebo nad vodou pod 6.000 m, pokrývajúca viac ako polovicu oblohy.

Závesný klzák - ZK

Je bezmotorové lietadlo ťažšie ako vzduch, ktoré je schopné udržať sa vo vzduchu reakciou prúdiaceho vzduchu na jeho nosnú plochu, je riadené zmenou polohy ťažiska pilota, je skonštruované maximálne pre dve osoby, pričom vzlet sa uskutočňuje rozbehom pilota, aerovlekom alebo navijákom.

Použité skratky:

ACC - oblasťné stredisko riadenia alebo oblasťná služba riadenia
AFIS - letisková letová informačná služba
AIC - letecký oběžník
AIP - letecká informačná príručka
AGL - nad zemou (nad úrovňou zeme)
ALT - nadmorská výška – altitude (nastavenie QNH)
AMC - pracovisko usporiadania vzdušného priestoru
AMSL - nad strednou hladinou mora
ATC - /RLP/ služba riadenia letovej prevádzky
ATZ – okrsok letiska (vzdušný priestor so stanovenými rozmermi okolo letiska na ochranu letiskovej prevádzky)
CLR – povolenie
CTR – riadený okrsok letiska
FIC – letové informačné stredisko
FIR – letová informačná oblasť
FIS – letová informačná služba
FL - letová hladina
Ft - stopa, merná jednotka dĺžky
hPa – hektopascal
IAS – indikovaná vzdušná rýchlosť
ICAO - medzinárodná letecká organizácia civilného letectva
IFR – pravidlá letu pre let podľa prístrojov
LPS - letové prevádzkové služby
LN - letecká nehoda
LŠZ – lietajúce športové zariadenie
DÚ SR – Dopravný úrad Slovenskej republiky
MSL - stredná hladina mora
NOTAM - oznámenie obsahujúce informácie o zriadení, stave alebo zmene niektorého leteckého zariadenia, služby alebo postupu, alebo informácie o nebezpečenstve, ktorých včasná znalosť je nevyhnutná pre pracovníkov zapojených do letovej prevádzky
OAT – špeciálna letová prevádzka (nie je vykonávaná podľa pravidiel a postupov ICAO)
MFA – minimálna letová výška
QFE – tlak vzduchu vo vzťahu k nadmorskej výške letiska
QNH – nastavenie tlakovej stupnice výškomeru pre získanie nadmorskej výšky lietadla, ktoré je na zemi
SR - východ slnka
SS - západ slnka
TMA – koncová riadená oblasť
UNL – neobmedzené
UTC - svetový koordinovaný čas
VFR – pravidlá letu pre let za viditeľnosti
VHC – meteorologické podmienky pre let za viditeľnosti, vyjadrené dohľadnosťou od oblakov a základní oblačnosti, ktoré sú rovnaké alebo lepšie ako stanovené minimum
ZVFR – zvláštny let VFR
ZK/PK – závesný klzák a padákový klzák
MZK/MPK – motorový závesný klzák a motorový padákový klzák

HLAVA 2 – POSOBNOSŤ

2.1. Vymedzenie závesného lietania.

Závesným lietáním sa rozumie všetka letová činnosť využívajúca závesný a padákový klzák. Vlečenie klzáku je povolené za splnenia podmienok upresňujúcich túto činnosť. Technické požiadavky a spôsobilosť LŠZ rieši smernica pre letovú spôsobilosť ZL-2.

2.2. Pôsobnosť smernice ZL-1.

Smernica ZL-1 upravuje organizáciu prevádzky, riadenie a výcvik v lietaní na LŠZ nad územím SR. Na lety LŠZ mimo územia SR sa vzťahujú smernice a predpisy dotyčného štátu. Osoby, ktoré lietajú na klzákoch bez príslušnej kvalifikácie a na klzákoch bez preukazu letovej spôsobilosti (PLS), jednajú v rozpore s Leteckým zákonom SR.

2.3. Lety na prevádzkovej ploche.

Musia sa vykonať podľa všeobecných pravidiel tejto smernice a podľa pravidiel za viditeľnosti – VFR.

2.4. Zodpovednosť za dodržiavanie pravidiel lietania.

Pilot zodpovedá za vykonanie letu podľa pravidiel lietania, vynímajúc prípady, keď si okolnosti vynútia odchýlku od týchto pravidiel v záujme bezpečnosti.

2.4.1. Predletová príprava.

Pred zahájením letu je pilot povinný zoznámiť sa so všetkými informáciami potrebnými k vykonaniu zamýšľaného letu. Predletová príprava musí zahŕňať preštudovanie platných meteorologických správ a predpovedí, vyhlásených nebezpečných a obmedzených priestorov a určenie náhradného postupu pre prípad, že nebude možné let dokončiť tak, ako bol zamýšľaný.

2.5. Právomoc pilota LŠZ.

Pilot má právo rozhodnúť s konečnou platnosťou o vykonaní letu.

Pilot môže vykonať vzlet s LŠZ aj mimo schválenej prevádzkovej plochy pokiaľ má súhlas majiteľa pozemku a plocha vyhovuje na vzlet.

2.6. Zákaz riadiť LŠZ a vykonávať funkciu člena posádky.

Pilot a členovia posádky nesmú zahájiť let, ak je ich schopnosť znížená najmä vplyvom alkoholického nápoja, omamného prostriedku, lieku, únavou, nevoľnosťou, úrazom alebo chorobou. Pred letom a v priebehu letu je pilotovi a členom posádky zakázané používať alkoholické nápoje, omamné prostriedky a lieky znižujúce schopnosť výkonu funkcie člena posádky. Toto ustanovenie sa vzťahuje aj na osoby určené do posádky lietadla, aj keď nevykonávajú činnosť súvisiacu s riadením LŠZ.

HLAVA 3 – PRAVIDLÁ PRE LIETANIE NA LŠZ

3.1. Základné pravidlá lietania na LŠZ.

3.1.1. Lietať na LŠZ nad územím Slovenskej republiky je povolené:

a/ držiteľom platného pilotného preukazu LAA SR (preukaz žiaka LŠZ, preukaz pilota LŠZ) alebo u cudzincov držiteľom preukazu ho nahrádzajúceho (FAI preukaz, IPPI karta). LŠZ musia byť poistené voči škodám spôsobeným tretím osobám. Cudzí štátny príslušníci musia preukázať, že sú poistení pre prípad vlastného úrazu alebo smrti.

b/ s LŠZ, ktorý má platný preukaz letovej spôsobilosti (PLS) vydaný príslušným orgánom danej krajiny (v súlade s národnými predpismi) a zodpovedá technickým normám alebo povoleným výnimkám (toto ustanovenie sa vzťahuje aj na závesný postroj pilota).

c/ len v priestore, ktorý vyhovuje všeobecne platným prevádzkovým predpisom

d/ len za podmienok VFR od východu do západu slnka a za vhodných meteorologických podmienok

e/ pri dodržiavaní pravidiel stanovených touto a ďalšími smernicami, ktoré túto činnosť LŠZ v lietaní upravujú

f/ pri letoch vo výškach väčších ako 150 m nad zemou len s použitím výškomeru

g/ len pri použití ochranej prilby

Poznámka: Odev nesmie vytvárať predpoklad vzniku mimoriadnej situácie (háčiky na odevu a na obuvi, uvoľňujúce sa časti odevu a pod.), odev nesmie prekážať v riadení.

h/ pilot je neoddeliteľne zodpovedný za všetku činnosť súvisiacu s vlastnou letovou prevádzkou.

3.1.2. V priebehu letu na LŠZ je zakázané:

- zhadzovať predmety ohrozujúce zdravie a majetok tretích osôb
- prepravovať zbrane a výbušniny
- lietať v režimoch letu v rozpore s letovou príručkou
- lietať cez diaľnice, prelietávať cesty I. až III. triedy a železnice, lietať nad prekážkami alebo husto zastavanými miestami, alebo zhromaždením osôb v takej výške, ktorá by nedovolila v prípade vzniknutého nebezpečia pristáť bez ohrozenia pilota, osôb alebo majetku na zemi.

3.1.3. Pilot LŠZ je povinný najmä:

- poznať prevádzkovo-technické údaje LŠZ, vrátane špeciálneho vybavenia (prístrojov, záložného padáka a pod.) a poznať pravidlá ich používania aj za letu, poznať pravidlá pre ich údržbu
- poznať technický stav LŠZ, kontrolovať správnosť zoradenia a vykonávať predletovú prehliadku v rozsahu stanovenom letovou príručkou daného typu, a to aj v prípade, keď sa strieda na jednom klzáku niekoľko pilotov v priebehu letového dňa. V každom prípade tým, že uskutočnil vzlet, zodpovedá za to, že LŠZ má v dobrom technickom stave, ktorý zodpovedá letovej príručke a danému použitiu
- vyplňovať letovú technickú dokumentáciu, zapisovať závady na klzáku do denníka klzáka a zabezpečovať ich odborné odstránenie
- dodržiavať stanovené režimy letu
- poznať pravidlá lietania stanovené pre danú prevádzkovú plochu
- pri pilotovaní klzáka dodržiavať ustanovenia predpisov a smerníc vzťahujúcich sa k prevádzke klzákov a ich používania
- vykonávať let s vôľou nepripustiť, aby došlo k nehode alebo škodám tretím osobám z viny pilota

- zhodnotiť a vziať do úvahy poveternostnú situáciu pred letom a počas letu, včas zistiť nebezpečné poveternostné javy, pri vzniknutej zložitej situácii za letu sa správne a včas rozhodovať
- za letu nedopustiť nebezpečné zblíženie s inými LŠZ, prípadne lietadlami, parašutistami a prekážkami
- vykonať včasnú a úplnú predletovú prípravu
- ohlásiť príslušnému orgánu každú mimoriadnu situáciu a udalosť alebo predpoklad, ku ktorej došlo v priebehu letu alebo v súvislosti s ním
- na letisku alebo prevádzkovej ploche ohlásiť svoj príchod osobe zodpovednej za prevádzku, zoznámiť sa so všetkými informáciami potrebnými k vykonaniu zamýšľaných letov, riadiť sa pri príprave, v priebehu letu a po pristátí pokynmi zodpovednej osoby
- mať u seba platný preukaz letovej spôsobilosti LŠZ a platný preukaz pilota. Tieto doklady je povinný na vyžiadanie predložiť kontrolnému orgánu LAA SR, LÚ a orgánom polície. Pokiaľ tieto orgány zistia, že pilot LŠZ nedodržuje stanovené podmienky, sú oprávnené odobrať mu pilotný preukaz, preukaz letovej spôsobilosti LŠZ a odovzdať ho orgánu, ktorý ho vystavil
- pri pristátí v teréne možno pristávať mimo poľnohospodárske kultúry. Ak pilot pristane v priestore poľnohospodárskych plodín, je povinný opustiť priestor s úmyslom zapríčiniť čo najmenšiu škodu.

3.2. Vykonávanie letov LŠZ – ZK, PK, MZK, MPK

3.2.1. Zabraňovanie zrážkam

Je dôležité, aby pilot klzáka za letu nepoľavil v pozornosti, aby mohol včas zistiť prípadné nebezpečenstvo zrážky.

3.2.1.1. Pravidlá vyhýbania

a/ pravidlá pre vyhýbanie pri lietaní na svahu sú stanovené v samostatnej kapitole

b/ na stretávajúcich sa tratiach alebo približne takých – pilot klzáka sa vyhne zmenou letu vpravo

c/ na pretínajúcich sa tratiach – pilot klzáka musí dať prednosť klzáku, ktorý letí sprava

d/ pri predlietavaní (predlietavajúci klzák je ten, ktorý sa približuje k inému klzáku zozadu pod uhlom menším ako 70°) má prednosť predlietavaný klzák. Pilot predlietavajúceho klzáka musí pri predlietavaní dodržať od predlietavaného klzáka bočný odstup minimálne 50 metrov. Žiadna zmena vo vzájomnej polohe oboch závesných klzákov pri predlietavaní nezbavuje pilota predlietavajúceho klzáka povinnosti vyhnúť sa do doby, pokiaľ si nie je istý, že ho pilot predlietavaného klzáka vidí

e/ pri pristátí – klzák pri pristávaní má prednosť pred ostatnými činnosťami v tej dobe na zemi. Ak sa približujú dva alebo viac klzákov k jednej pristávacej ploche aby na nej pristali, musí pilot vyššie lietajúceho závesného klzáka dať prednosť klzáku letiacemu nižšie

3.2.1.2. Vzďalenessi pri vyhýbaní a letoch

Piloti klzákov, ktorí podľa predchádzajúcich ustanovení sú povinní sa vyhnúť, musia dodržiavať minimálnu vzdialenosť 30 m priečne, pozdĺžne aj výškovo od druhého klzáka.

3.2.1.3. Pri letoch na pretínajúcich sa tratiach

Ak letia dve lietadlá na pretínajúcich sa tratiach v približne rovnakej hladine, musí sa lietadlo, ktoré má druhé po svojej pravej strane vyhnúť, vynímajúc tieto prípady:

- a/ motorové lietadlá ťažšie ako vzduch sa musia vyhnúť vzducholodiam, klzákom a balónom
- b/ vzducholode sa musia vyhnúť klzákom a balónom

c/ klzáky sa musia vyhnúť balónom

d/ motorové lietadlá sa musia vyhnúť lietadlám, ktoré majú vo vleku iné lietadlá alebo predmety

Poznámka. Za klzáky sú považované lietajúce športové zariadenia.

3.2.2. Vzlet

Povolenie vzletu pri riadení prevádzky vydáva riadiaci lietania – RL. Pri neriadenej prevádzke rozhoduje o vzlete pilot, ktorý zodpovedá za dodržanie všetkých ustanovení smerníc ZL-1, týkajúcich sa vykonávania letov. Vzlet je zakázaný:

- ak by rýchlejší klzák dohonil pomalší
- ak sa vyskytnú v priestore nebezpečné poveternostné javy
- ak je zistená pred letom akákoľvek porucha (závada) na LŠZ alebo na výstroji pilota

Pilot nesmie vzlietnuť ak hrozí nebezpečenstvo zrážky, aj keď dostal od RL povolenie ku vzletu.

3.2.3. Pristátie

Pristátie klzákov musí byť vykonané na stanovených miestach. Pokiaľ nie je možné na stanovenom mieste pristáť alebo miesto pre pristátie nie je stanovené, zodpovedá za výber miesta pristátia pilot. Miesto pristátia vyberá ohľadom na svoju bezpečnosť a na bezpečnosť tretích osôb.

3.3. Lietanie na svahu

Pri svahovom lietaní sa ZK a PK pohybujú na náveternej strane svahu po stanovenej dráhe, ktorá je vymedzená otočnými bodmi č.1 a č.2 a bodom križovania č.3. Tieto body sa navrhujú tak, aby boli nad výraznými orientačnými bodmi v teréne.

Pre lietanie na svahu platia pravidlá:

a/ dráhy pre svahové lietanie a ich otočné body a body križovania, rovnaké ako prípadné podrobnejšie pravidlá upresňujúce svahové lietanie v danom priestore, stanoví poriadok prevádzkovej plochy. Pri samostatnom lietaní klzáka na svahu je vzdialenosť klzáka od svahu určená danou disciplínou, poriadkom plochy a poveternostnými podmienkami vzhľadom k použitému typu klzáka

b/ v časti dráhy medzi bodom č.1 a č.3 má prednosť používať stúpavé pásмо bližšie k svahu pilot, ktorý má svah po svojej pravej ruke. Letí preto zásadne po dráhe bližšej ku svahu

c/ pilot, ktorý má svah po ľavej ruke, letí po vonkajšej časti tak ďaleko od svahu, aby protiletiaci klzák mal od svahu dostatok miesta.

d/ v časti dráhy medzi bodmi č.2 a č.3 letí bližšie ku svahu pilot, ktorý má svah po svojej ľavej ruke, pilot, ktorý má svah po pravej ruke, letí po dráhe vzdialenejšej od svahu

e/ z vonkajšej časti dráhy na vnútornú časť a opačne prelietavajú piloti v bode č.3 (v bode križovania)

f/ na otočných bodoch točia piloti zákrutu od svahu - nad bodom č.1 doľava, nad bodom č.2 doprava

g/ bod križovania (č.3) sa volí vždy čo najbližšie k otočnému bodu č.2

h/ otočné body č.1 a č.2 ako medzné body nesmú piloti prelietavať. Ak lieta na svahu viac klzákov, musia piloti dolietávať až k otočným bodom.

i/ rozostupy medzi lietajúcimi klzákmi nesmú byť menšie ako 50 m, najmenšia vzdialenosť závesných klzákov od svahu je 30 m.

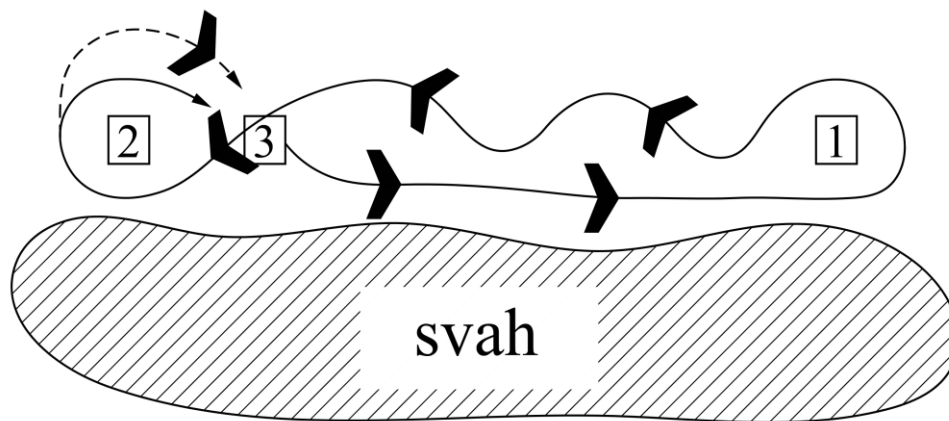
j/ do priestoru svahového lietania sa pilot klzáka môže zaradiť iba vtedy, ak je v tomto priestore menej klzákov ako je pre daný svah povolené

k/ v časti dráhy vymedzenej otočnými bodmi č.1 a č.3 sa protiletiace klzáky vyhýbajú zásadne doprava. Prednosť má vždy pilot, ktorý má svah po pravej ruke. V časti dráhy vymedzenej bodmi č.2 a č.3 sa protiletiaci piloti s klzákmi vyhýbajú zásadne doľava, pritom prednosť má pilot, ktorý má svah po ľavej ruke

m/ križovať dráhu v bode križovania smie pilot iba v prípade, ak je priestor v okolí tohto bodu voľný. Prednosť má pritom pilot, ktorý do bodu križovania prilietava od otočného bodu č.1. V takomto prípade musí pilot otáčajúci sa nad otočným bodom č.2 pretiahnuť zákrutu ďalej do svahu a umožniť tak prednostný let bodom križovania klzáku prilietavajúcemu od otočného bodu č.1.

l/ opustiť priestor lietania môže pilot len z dráhy vzdialenejšej od svahu

m/ z priestoru svahového lietania môže pilot naviazať do termiky len vtedy, ak je v danom svahovom lietaní najvyššie, s minimálnym prevýšením nad ostatnými klzákmi 30 m.



3.4. Lietanie v termike

Pri lietaní viac ako jedného klzáka v spoločnom stúpacom prúde sa piloti týchto klzákov (ďalej iba K) riadia týmito pravidlami:

a/ piloti musia dodržiavať rovnaký zmysel krúženia. Piloti K lietajúci vo väčšej výške sa v takom prípade riadia klzákom najbližšie nižším

b/ pilot K, naväzujúci do stúpania kde už krúži iný K, je povinný zahájiť krúženie v rovnakom zmysle ako ostatné K. Zodpovednosť za dodržanie tohto pravidla pritom nesie v prvom rade pilot K, ktorý začal krúžiť mimo skupiny krúžiacich K.

c/ krúženie väčšieho počtu K v spoločnom stúpacom termickom prúde vyžaduje od pilota maximálnu pozornosť a prehľad o situácii, najmä najbližšie výškovo lietajúci K. Povinnosťou vyššie krúžiaceho pilota je preto udržiavať najbližšie nižšie krúžiaci K vo svojom zornom poli.

d/ pokiaľ pilot K pri preťahovaní, skracovaní alebo zostrovaní zákruty nie je schopný dodržať predchádzajúce dve podmienky, je povinný stúpavý prúd opustiť

e/ ak krúži k v dvoch stúpavých prúdoch vedľa seba, nesmú sa ich dráhy krížiť a najmenšia vzdialenosť medzi K v oboch prúdoch nesmie pritom byť menšia ako priemer strednej zákruty K

f/ ak stúpa K v tomto stúpavom prúde rýchlejšie ako K k nemu najbližšie vyššie, musí vyššie krúžiaci K upraviť svoje krúženie tak, aby umožnil nižšie krúžiacemu K bezpečne pokračovať v krúžení, a to aj za cenu opustenia stúpavého prúdu vyššie letiacim K

g/ minimálne povolený výškový rozstup medzi dvoma K je 30 m vo vzdialenosti 50 m, žiadna z oboch hodnôt nesmie byť prekročená

h/ za zabránenie zrážky je v prvom rade zodpovedný pilot K, ktorému vyplýva z predchádzajúcich odstavcov povinnosť sledovať najbližšie sa nachádzajúci K

3.5. Prelety

a/ Prelety môžu byť prevádzkané len za podmienok stanovených všeobecnými predpismi o riadení a využívaní letového priestoru SR za podmienok VFR. Za plánovanie letov LŠZ zodpovedá pilot alebo riadiaci lietania pri súťažiach, zletoch a podobných akciách.

b/ Pilot musí pri plánovaní a uskutočňovaní letov rešpektovať zakázané, obmedzené a prechodne vyčlenené priestory a dodržiavať povolenú maximálnu letovú Výšku. Trať musí byť dodržaná v rozmedzí 10 km vpravo alebo vľavo od plánovanej trate.

Pri preletoch musí byť pilot klzákov vybavený:

- kompasom, výškomerom
- mapou v merítku 1:100 000 až 1:500 000, ktorej konštrukcia umožňuje merať zemepisné traťové uhly, vzdialenosti a vykonávanie zrovnávackej orientácie
- pri každej organizovanej akcii, v ktorej rámci sú vykonávané prelety, musí byť stanovený spôsob vyhľadávania LŠZ po pristátí

3.6. Nezákonné použitie LŠZ

Zakročovanie proti LŠZ.

3.6.1. Každý majiteľ LŠZ je povinný zabrániť ich nezákonnému použitiu a použitiu, ktoré je v rozpore s touto smernicou ZL-1, vydanou LAA SR.

3.6.2. Pilot LŠZ, proti ktorému zakročuje inšpekčné či vojenské lietadlo, je povinný okamžite pristáť na vhodnej ploche.

3.7. Druhy letov a ich povolovanie

3.7.1. Druhy letov

a/ výcvikové lety – povoľuje príslušný inštruktor (inšpektor) daného druhu LŠZ

b/ športové, rekreačné lety – povoľuje prevádzkovateľ (majiteľ LŠZ alebo ním určená osoba)

c/ skúšobné a zalietavacie lety – povoľuje inšpektor daného druhu LŠZ

HLAVA 4 – PODMIENKY NA VYKONÁVANIE LETOV VFR.

4.1. S výnimkou zvláštnych letov VFR sa lety VFR musia vykonávať tak, aby LŠZ letelo za dohľadnosti a vo vzdialenosti od oblakov rovnakej alebo väčšej ako je stanovené v nasledujúcej tabuľke.

Nadmorská výška ¹⁾	Trieda vzdušného priestoru	Letová dohľadnosť	Vzdialenosť od oblakov
V 10 000 ft (3 050 m) AMSL alebo vyššie	A ³⁾ , B, C, D, E, F, G	8 km	1 500 m horizontálne 1 000 ft (300 m) vertikálne
Pod 10 000 ft (3 050 m) AMSL a súčasne nad 3 000ft (900 m) AMSL alebo 1 000 ft (300 m) nad terénom, podľa toho, čo je vyššie	A ³⁾ , B, C, D, E, F, G	5 km	1 500 m horizontálne 1 000 ft (300 m) vertikálne
V a pod 3 000 ft (900 m) AMSL alebo 1 000 ft (300 m) nad terénom, podľa toho, čo je vyššie	A ³⁾ , B, C, D, E	5 km	1 500 m horizontálne 1 000 ft (300 m) vertikálne
	F, G	5 km ²⁾	Mimo oblakov a za viditeľnosti zeme
1) Tam, kde je prevodná výška menšia ako 10 000 ft (3 050 m) AMSL, použije letová hladina FL 100 2) Na základe súhlasu zodpovedného orgánu ATS sa lety môžu vykonať: a) za zníženej letovej dohľadnosti, nie však menšej ako 1 500 m, sa môže vykonanie letov povoliť : i) ak letia rýchlosťou, pri takej prevažnej dohľadnosti, ktorá umožní včas spozorovať inú prevádzku alebo prekážky a umožní včas sa vyhnúť zrážke alebo ii) za okolností, pri ktorých pravdepodobnosť stretnutia s inou prevádzkou je malá napr. v priestoroch s malou hustotou prevádzky alebo pri leteckých prácach v malých výškach b) vykonanie letov vrtulníkmi sa môže povoliť pri letovej dohľadnosti menšej než 1 500 m, ak letia rýchlosťou, ktorá poskytne dostatočnú možnosť včas spozorovať inú prevádzku alebo prekážky a vyhnúť sa zrážke 3) VMC minimá vo vzdušnom priestore triedy A sú uvedené na usmernenie pilotov a neznamená to, že lety VFR vo vzdušnom priestore triedy A sú povolené			

4.1.1. Lety LŠZ môžu byť vykonávané iba vo dne, a to od východu slnka do západu slnka podľa miestneho poludníka.

4.1.2. U letov VFR je za dodržiavanie meteorologických podmienok, stanovených pre tieto lety, plne zodpovedný pilot LŠZ.

4.2. Na lety VFR LŠZ, ktoré sú vykonávané nad 8.000 ft QNH, treba podať letový plán a musia byť vykonávané v hladine, ktorá zodpovedá letenej trati, predpísanej tabuľkou cestovných hladín.

4.3. Piloti VFR musia získať letové povolenie na základe predloženého letového plánu pokiaľ letia vo vzdušnom priestore tried C a D.

4.4. Lety VFR sa nemôžu vykonávať, pokiaľ nebolo Dopravným úradom SR stanovené inak, nad letovou hladinou FL 195/5 950 m. Lety VFR sa nesmú vykonávať v noci, s výnimkou prípadov povolených podľa ustanovenia 4.1.

4.5. Pilot prelietavajúci priestorom ATZ alebo prevádzajúci činnosť v priestore ATZ, musí dohodnúť a skoordinať zamýšľanú činnosť so stanovišťom AFIS alebo prevádzkovateľom letiska.

6.3. Postupy pri vykonávaní vnútroštátnych letov v SR podľa pravidiel letu za viditeľnosti (VFR) v identifikačnom priestore SR

Identifikačné pásmo je stanovené do hĺbky 5 km z vnútornej strany pozdĺž štátnej hranice Slovenskej republiky s Ukrajinou.

Veliteľ lietadla zamýšľajúci vykonať vnútroštátny let v identifikačnom pásme musí najmenej 30 minút pred vstupom do tohto pásma odovzdať vojenskému stanovišťu AMC (TEL 0960/ 463579, 0960/463 604, 045/532 18 17) nasledujúce informácie iba v slovenskom jazyku:

- registráciu lietadla
- typ lietadla
- čas a miesto vstupu alebo výstupu z identifikačného pásma
- trať alebo miesto činnosti
- výšku letu..

6.4. Tabuľka cestových hladín

Zemepisná trať

Od 000 stupňov do 179 stupňov						Od 180 stupňov do 359 stupňov					
Lety IFR			Lety VFR			Lety IFR			Lety VFR		
Nadmorské výšky			Nadmorské výšky			Nadmorské výšky			Nadmorské výšky		
FL	Metre	Stopy	FL	Metre	Stopy	FL	Metre	Stopy	FL	Metre	Stopy
10	300	1000	-	-	-	0			-	-	-
30	900	3000	35	1050	3500	20	600	2000	-	-	-
50	1500	5000	55	1700	5500	40	1200	4000	45	1350	4500
70	2150	7000	75	2300	7500	60	1850	6000	65	2000	6500
90	2750	9000	95	2900	9500	80	2450	8000	85	2600	8500
						100	3050	10000	105	3200	10500
110	3350	11000	115	3500	11500	120	3650	12000	125	3800	12500
130	3950	13000	135	4100	13500	140	4250	14000	145	4400	14500
150	4550	15000	155	4700	15500	160	4900	16000	165	5050	16500
170	5200	17000	175	5350	17500	180	5500	18000	185	5650	18500
190	5800	19000	195	5950	19500	200	6100	20000	205	6250	20500
210	6400	21000	215	6550	21500	220	6700	22000	225	6850	22500
230	7000	23000	235	7150	23500	240	7300	24000	245	7450	24500
250	7600	25000	255	7750	25500	260	7900	26000	265	8100	26500
270	8250	27000	275	8400	27500	280	8550	28000	285	8700	28500
290	8850	29000	295	9150	30000	310	9450	31000	320	9750	32000
330	10050	33000	340	10350	34000	350	10650	35000	360	10950	36000
370	11300	37000	380	11600	38000	390	11900	39000	400	12200	40000
410	12500	41000	420	12800	42000	430	13100	43000	440	13400	44000
450	13700	45000	460	14000	46000	470	14350	47000	480	14650	48000
490	14950	49000	500	15250	50000	510	15500	51000	520	15850	52000
atď.	atď.	atď.	atď.	atď.	atď.	atď.	atď.	atď.	atď.	atď.	atď.

HLAVA 5 - KLASIFIKÁCIA VZDUŠNÉHO PRIESTORU SR.

Vzdušný priestor SR je rozdelený do klasifikačných tried C, D a G. Priestor klasifikovaný ako C a D je riadený vzdušný priestor.

Priestor triedy C

- Vzdušný priestor od 8.000 ft/2 450 m AMSL alebo 1 000 ft/300 m AGL podľa toho čo je vyššie do FL 660
- Bratislava TMA 1, TMA 2, TMA 3
- Mimo TMA/MTMA a CTR

Priestor triedy D.

- TMA/MTMA letísk okrem
TMA 1, TMA 2, TMA 3 Bratislava
- CTR civilných letísk
- MCTR Malacky, MCTR Prešov

Priestor triedy G.

- Mimo TMA/MTMA a CTR/MCTR od povrchu zeme do 8 000 ft/2 450 m AMSL alebo 1 000 ft/300 m AGL, podľa toho čo je vyššie.

HLAVA 6 – PORIADOK PREVÁDZKOVEJ PLOCHY.

6.1. Poriadok prevádzkovej plochy a povolenie k využívaniu plochy

Poriadok prevádzkovej plochy spracováva správca plôch (klub, súkromná osoba, škola). Povolenie k využívaniu plochy pre lietanie LŠZ vydáva písomne majiteľ plochy. Povolenie stráca platnosť v prípade ukončenia platnosti niektorého z dokladov (súhlas).

6.2. Poriadok prevádzkovej plochy pre lietanie na závesných a padákových klzákoch musí obsahovať :

1. *Majiteľa pozemku na ktorom je prevádzková plocha*
2. *Prevádzkovateľa plochy adresou a kontaktnými údajmi (mobil, e-mail)*
3. *Charakter plochy (uviesť pre aký druh činnosti – základná, športová, výcviková a pre aký druh LŠZ plochu možno využiť)*
4. *Údaje o prevádzkovej ploche*
 - 4.1. *Vzťažný bod plochy (stred plochy v súradniciach)*
 - 4.2. *Orientácia plochy, smery vzletu*
 - 4.3. *Rozmery vzletovej a pristávacej dráhy alebo vzletového miesta*
 - 4.4. *Nadmorská výška miesta*
vzletu v metroch
pristátia ...v metroch
 - 4.5. *Povrch vzletovej plochy*
 - 4.6. *Charakter plochy (verejná, neverejná)*
 - 4.7. *Maximálna letová výška v metroch nad zemou*
 - 4.8. *Obmedzenia na ploche a v okolí plochy*
 - 4.9. *Maximálna sila vetra pre jednotlivé druhy LŠZ*
5. *Doplňkové informácie*
 - 5.1. *Hangárovací priestor*
 - 5.2. *Ubytovanie*
 - 5.3. *Sezónna použiteľnosť*
 - 5.4. *Lekárska služba*
 - 5.5. *Miesto a označenie parkoviska*
 - 5.6. *Pohyb osôb a dopravných prostriedkov po prevádzkovej ploche*

Prílohy

1. *Mapa priestoru (náčrt): hranice, prekážky, povolené miesta pre vzlety, pristátia, spôsob lietania na svahu s bodmi otáčania a križovania, miesto pre veterný rukáv a pod.)*
2. *Podrobný náčrt: prístupové cesty, pohyb osôb a dopravných prostriedkov, parkovanie vozidiel, miesta vzletu a pristátia*
3. *Náčrt priestoru: s označením zakázaných miest pre let pri určitej sile vetra z hľadiska nebezpečnej turbulencie, prekážok a pod., označenie zakázaných miest pre pristátie alebo miest nebezpečných pri letaní*

Potvrdenia

1. *Potvrdenie o súhlase majiteľa pozemku k používaniu plochy pre vzlety a pristátia LŠZ*
2. *Ďalšie potvrdenie o povolení k používaniu priestoru, zariadenia, miest na pristátie a pod., pokiaľ sú k prevádzke nutné*
3. *Potvrdenie o registrácii prevádzkovej plochy od LAA SR*

6.3. Záväzné pokyny pre výber prevádzkových plôch ZK a PK

6.3.1. Klasifikácia vzdušného priestoru musí zodpovedať triede G celou prevádzkovou plochou a plocha musí byť umiestnená mimo zakázaných a obmedzených priestorov.

6.3.2. Poloha musí byť navrhnutá tak, aby eventuálne prelety železničných tratí, diaľnic a ciest bolo možné, s ohľadom na kľzavosť LŠZ, preletieť v bezpečnej výške nad zemou.

6.3.3. Pokiaľ plocha zasahuje do chránenej krajinej oblasti, je nutné získať písomné povolenie správy tejto oblasti.

6.3.4. Pre používanie plochy je nutné získať povolenie majiteľa (majiteľov) pozemkov plochy.

6.3.5. Výber plochy z hľadiska použitia.

6.3.5.1. Školská plocha.

Profil svahu a prekážky na svahu a v miestach pristátia musia zodpovedať požiadavkam výcvikovej osnovy ZL-3, musí umožniť postupné zvyšovanie výšky letov a sklonu svahu (1:5, 1:3). Konfigurácie terénu nesmú zapríčiniť vznik prízemnej turbulencie.

6.3.5.2. Športová plocha.

Štartovisko plochy nesmie mať prekážky a plocha terénu musí byť vhodná pre štartovanie rozbehom. Sklon svahu v mieste štartu môže byť upravený štartovacou rampou.

6.3.6. Smernica pre konštrukciu štartovacích rámp.

a) Štartovacou rampou sa rozumejú všetky konštrukcie alebo úpravy terénu, umožňujúce zjednodušiť štart ZK, PK tam, kde by to inak nebolo možné, alebo by to bolo obtiažne z dôvodov nepriaznivého priebehu zvažitosti terénu alebo nevhodného povrchu terénu.

b) Rozbehová plocha musí byť rovinná a musí svojou dĺžkou, šírkou a sklonom zaručovať bezpečný štart ZK, PK za bezvetria. Limitné rozmery sú:

- minimálna dĺžka 6 m
- minimálna šírka 1,5 m
- minimálny sklon 10°
- maximálny sklon 25°

Ak je súčasťou štartovacej plochy prírodný terén, nesmie prechod na rampu znižovať bezpečnosť štartu.

c) Priestor od začiatku rozbehovej plochy smerom dozadu musí byť v dĺžke 4 m bez prekážok, ktoré by zabráňovali bezpečnej manipulácii so ZK, v prípade PK minimálne 8 m.

d) Nad rovinou rozbehovej plochy nesmie prečnievať žiadny diel konštrukcie.

e) Cez pôdorys spodného okraja rozbehovej plochy nesmie v smere letu presahovať žiadny diel konštrukcie.

- f) Materiál a úprava povrchu rozbehovej plochy musí svojou kvalitou umožňovať bezpečný rozbeh.
- g) Pokiaľ koniec rozbehovej plochy splyva s farebnosťou okolitého prostredia, musí byť odlišený farebným označením.
- h) Tuhosť konštrukcie musí byť taká, aby umožňovala bezpečný rozbeh.

6.4. Riadenie letov na prevádzkovej ploche.

6.4.1. Orgány riadenia letov sú.

- riadiaci lietania (RL)
- štartová smena

6.5.2. Riadiaci lietania musí byť ustanovený do funkcie:

- pri súťažiach, zletoch, športových akciách a sústredueniach

6.5.3. Riadiaci lietania si pre zabezpečenie riadenia prevádzky môže určiť štartovú smenu (dispečer, štartér, časomerač, dozorný technik, vodič pohotovostného vozidla a pod.). Rozsah povinností funkcionárov štartovej smeny určí RL.

6.5.4. Riadiaceho lietania (RL) určuje:

- RLP LAA SR alebo ním poverená osoba na organizovaných súťažiach
- pri športových zletoch a sústredueniach určuje RL vedúci akcie a toho nahlási na sekretariát LAA SR
- v prípadoch, keď na prevádzkovej ploche lieta väčší počet pilotov, ktorý vyžaduje, aby bol ustanovený RL a nie je možné RL ustanoviť podľa bodu a) – b), RL sa určí dohodou zúčastnených pilotov.

6.5.5. Povinnosti riadiaceho lietania:

- dodržiavať prevádzkový poriadok plochy
- dodržiavať pravidlá lietania LŠZ tejto smernice
- dodržiavať súťažný poriadok akcie

6.5.6. Práva riadiaceho lietania:

Riadiacemu lietania sú podriadené všetky osoby zúčastňujúce sa lietania, alebo zabezpečujúce letovú prevádzku. RL má právo vylúčiť z prevádzky tie osoby, ktoré nedodržujú príslušné pravidlá a smernice uvedené v poriadku prevádzkovej plochy, v smernici ZL-1, v súťažnom poriadku. Všetky pokyny a nariadenia komisií pri súťažných akciách môžu byť uplatňované len prostredníctvom riadiaceho lietania.

6.6. Vytyčovací znaky a spôsob signalizácie

Signalizácia	
Biela zástavka v pravej ruke, mávnutie do smeru	Vzlet povolený, pristátie povolené
Červená zástavka v ľavej ruke, zdvihnutá	Zákaz vzletu alebo pristátia
Tieto pokyny je možné nahradiť hlasom alebo megafónom.	

HLAVA 7 – PILOTNÉ PREUKAZY A KVALIFIKÁCIE.

8.1. Druhy dokladov:

- osobný list odborného leteckého personálu LAA SR
- preukaz žiaka LAA SR
- pilotný preukaz LAA SR
- preukaz letovej spôsobilosti LAA SR
- pilot ZK, kvalifikácie A, B, T
- pilot PK, kvalifikácie A, B, C, T
- pilot MZK/MPK, kvalifikácie T
- technik LŠZ

8.2. Kvalifikácie a funkčné licencie – podľa odbornosti LŠZ:

A. Kvalifikácie:

- pilot ZK-A, B, T
- pilot PK-A, B, C, T
- pilot MZK/MPK, kvalifikácie T

B. Funkčné licencie:

- inštruktor
- inšpektor
- hlavný inšpektor
- skúšobný pilot
- technik
- hlavný technik

8.2.1

Držiteľ funkčných licencií inštruktora, inšpektora, technika a hlavný technik, riaditeľ letovej prevádzky a prevádzkovateľ VS ročne predkladajú čestné prehlásenie o spôsobilosti na právne úkony a bezúhonnosti.

8.3. Podmienky pre získanie pilotných preukazov:

- predložiť potvrdenie o zdravotnej spôsobilosti na Osobnom liste OLP LAA SR v časti E
- absolvovať príslušný kurz a úspešne vykonať teoretickú a praktickú skúšku
- elektronicky poslať fotografiu v súbore jpg, jpeg alebo tif s maximálnou veľkosťou 1MB

8.4. Platnosť pilotných dokladov:

- preukaz žiaka a osobný list – platnosť 24 mesiacov odo dňa vydania lekárskeho osvedčenia (nad 50 rokov je platnosť 12 mesiacov)
- pilotný preukaz LŠZ – platnosť 24 mesiacov odo dňa vydania lekárskeho osvedčenia (nad 50 rokov je platnosť 12 mesiacov)
- preukaz technika LŠZ – platnosť 36 mesiacov odo dňa vydania

8.5. Predlžovanie platnosti dokladov:

- platnosť preukazu žiaka a osobného listu účastníka kurzu základného výcviku sa nepredlžuje
- platnosť pilotného preukazu sa predlžuje na základe predloženia vyplneného Osobného listu a potvrdenia zdravotnej spôsobilosti (PK a ZK potvrdenie zdravotnej spôsobilosti od obvodného lekára v rozsahu prehliadky na vodičský preukaz; MPK a MZK potvrdenie zdravotnej spôsobilosti od povereného leteckého lekára). Za účelom predĺženia pilotného

preukazu je potrebný minimálny ročný nálet pre ZK a PK 2 letové hodiny, pre MZK a MPK je minimálny ročný nálet 5 letových hodín

- v prípade neočakávaných okolností alebo vážnych udalostí na základe písomnej žiadosti pilota o predĺžení pilotného preukazu rozhodne RLP LAA SR
- platnosť získaných funkčných licencií je zhodná s dobou platnosti pilotného preukazu. V prípade, že pilot neplní úlohy vyplývajúce z funkčnej licencie po dobu 3 rokov, je licencia zrušená.
- platnosť preukazu technika je predlžovaná na základe vedomostí o jeho technickej činnosti, ktorá je daná vydanou licenciou a preskúšaním jeho odborných vedomostí.

8.6. Pilotné preukazy, ktorých platnosť nebola predĺžená v stanovenej lehote, môžu byť predĺžené:

- do 6 mesiacov po dobe platnosti na základe vyplneného Osobného listu a schválením inšpektora LAA SR príslušného druhu LŠZ LAA SR v časti D v Osobnom liste. Pilotovi je ponechaná dosiahnutá pilotná kvalifikácia.
- od 7 do 24 mesiacov po dobe platnosti na základe vyplneného Osobného listu, doloženého protokolom o teoretickom a praktickom preskúšaní pred inšpektorom LAA SR príslušného druhu LŠZ LAA SR. Pilotovi je ponechaná dosiahnutá pilotná kvalifikácia.
- od 25 do 36 mesiacov po dobe platnosti sa vyžaduje absolvovanie kurzu v schválenom výcvikovom stredisku LAA SR, o rozsahu kurzu rozhodne inšpektor (inštruktor) príslušného výcvikového strediska LAA SR. O druhu dosiahnutej kvalifikácie pilota rozhodne Inšpektor zväzu na základe praktického preskúšania.
- nad 36 mesiacov sa požaduje nové absolvovanie kurzu v schválenom výcvikovom stredisku LAA SR. O druhu dosiahnutej kvalifikácie pilota rozhodne Inšpektor zväzu na základe teoretického a praktického preskúšania.

Poznámka č.1

Nálet pilota sa pre potreby splnenia podmienok na získanie jednotlivých kvalifikácii zráta počas celej doby leteckej kariéry v LAA SR. Pilot musí vedieť preukázať nálet zápisníkom letov v písomnej forme, alebo vo forme jedinečných tracklogov v elektronickej podobe (napr. Xcontest).

Poznámka č.2

Do doby praxe pre potreby zvyšovania kvalifikácie sa nezapočítava doba v ktorej boli pilotný preukaz alebo konkrétna kvalifikácia neplatné (napríklad neplatná zdravotná prehliadka,...).

Poznámka č.3

Zmena sa dotýka len pilotných kvalifikácií, nezahŕňa inštruktorské ani inšpektorské kvalifikácie.

8.6. Strata spôsobilosti

Účastníci výcvikového kurzu, piloti a technici strácajú spôsobilosť k výkonu svojej činnosti ak:

- nie sú podľa lekárskeho nálezu zdravotne spôsobilý
- neuspjú pri predpísanej skúške
- uplynula doba platnosti dokladu
- odobratím pilotného preukazu

8.7. Odobratie pilotného preukazu

Pilotný preukaz môže byť odobratý kedykoľvek, ak je to v záujme bezpečnosti letovej prevádzky a s ňou súvisiacich činností. Pri odobratí pilotného preukazu musí byť uskutočnené šetrenie k zisteniu, či nastali dôvody pre jeho odobratie. Postihnutý sa obracia na príslušný zväz LAA SR. Oprávnenie k odobratiu a zadržaniu preukazu majú orgány LAA SR, Dopravným úradom SR a Polície SR.

8.8. Požiadavky na vydanie pilotného preukazu.

8.9.1. Osobný list účastníka kurzu základného výcviku:

- pre ZK a PK vek najmenej 15 rokov, do 18 rokov s písomným súhlasom rodičov
- pre MZK a MPK vek najmenej 17 rokov (do 18 rokov s písomným súhlasom rodičov), samostatný let po dovŕšení 18 rokov
- výcvik môže byť vykonávaný iba na LŠZ, ktoré sú k výcviku určené, sú schválené Hlavným technikom LAA SR a majú platné osvedčenie o letovej spôsobilosti LŠZ
- vydávanie pilotných preukazov a zvyšovanie kvalifikácií sa bude vykonávať podľa príslušnej osnovy výcviku ZL-1 až ZL-4
- pred zaradením do praktického výcviku:
 - účastník kurzu musí predložiť osvedčenie o zdravotnej spôsobilosti
 - inšpektor vystaví žiacky pilotný preukaz
 - inštruktor alebo inšpektor overí základné vedomosti v rozsahu teoretickej skúšky minimálne z predmetu aerodynamika a mechanika letu, stavba a konštrukcia a pravidiel lietania.

Oprávnenie účastníka kurzu základného výcviku:

- môže vykonávať cvičenie podľa príslušnej osnovy na LŠZ pod dozorom inštruktora alebo inspektora.

8.9.2.1 Pilot PK – kvalifikácia A

Vek najmenej 15 rokov (do 18 rokov s písomným súhlasom zákonného zástupcu), lekárska prehliadka od obvodného lekára, absolvovanie výcviku podľa osnovy ZL-1, úspešné zloženie záverečnej teoretickej a praktickej skúšky pred inšpektorom PL.

Oprávnenia držiteľa preukazu pilota PK kvalifikácie A – lietať s PK kategórie A, B (štandard, DHV 1, 1/2).

Zákaz vykonávať lety s pasažiermi.

8.9.2.2. Pilot ZK – kvalifikácia A

Vek najmenej 15 rokov (do 18 rokov s písomným súhlasom zákonného zástupcu), lekárska prehliadka od obvodného lekára, absolvovanie výcviku podľa osnovy ZL-3, úspešné zloženie záverečnej teoretickej a praktickej skúšky pred inšpektorom ZL.

Oprávnenia držiteľa preukazu pilota ZK kvalifikácie A – lietať samostatne na ZK. Pilot preukázal, že je schopný na ZK s odkrytým priečnikom (DHV 1, 1-2) vzlietnuť, manévrovať a bezpečne pristáť.

Zákaz vykonávať lety s pasažiermi.

8.9.2.3. Pilot MPK.

Vek najmenej 17 rokov (do 18 rokov s písomným súhlasom zákonného zástupcu), lekárska prehliadka od povereného lekára, absolvovanie výcviku podľa príslušnej osnovy ZL-4, úspešné zloženie záverečnej teoretickej a praktickej skúšky pred inšpektorom MPK. Prvý samostatný let a pilotné skúšky po dovŕšení 18 rokov.

Zákaz vykonávať lety s pasažiermi.

8.9.2.4. Pilot MZK.

Vek najmenej 17 rokov (do 18 rokov s písomným súhlasom zákonného zástupcu), lekárska prehliadka od povereného lekára, absolvovanie výcviku podľa príslušnej osnovy ZL-2, úspešné zloženie záverečnej teoretickej a praktickej skúšky pred inšpektorom MZK. Prvý samostatný let a pilotné skúšky po dovŕšení 18 rokov.

Zákaz vykonávať lety s pasažiermi.

8.9.3.1. Pilot PK – kvalifikácia B

Vek najmenej 16 rokov (do 18 rokov s písomným súhlasom zákonného zástupcu), platný pilotný preukaz kvalifikácie A s praxou minimálne 1 rok, úspešné zloženie záverečnej teoretickej skúšky pred inšpektorom PK, minimálny nálet 30 letových hodín a doloženie dvoch preletov o vzdialenosti min. 30 km., potvrdených inšpektorom PK.

Oprávnenia držiteľa preukazu pilota PK kvalifikácie B – lietať s PK kategórie C,D (performance, DHV 2, 2/3) na všetkých letových terénach.

Zákaz vykonávať lety s pasažiermi.

8.9.3.2. Pilot ZK – kvalifikácia B

Vek najmenej 16 rokov (do 18 rokov s písomným súhlasom zákonného zástupcu), platný pilotný preukaz kvalifikácie ZK-A, doloženie min. dvoch preletov so vzdialenosťou min. 15 km a preukázanie schopnosti lietať v skupine a pristávať mimo známej pristávacej plochy.

Pilot ZK kvalifikácie B dokáže posúdiť náročnosť letových podmienok a dokáže bezpečne vykonávať diaľkové lety a lety v skupine.

Na základe úspešného zloženia teoretickej skúšky pred inšpektorom ZK je mu do pilotného preukazu doplnená kvalifikácia ZK-B, minimálny nálet 5 letových hodín.

Oprávnenia držiteľa preukazu pilota ZK kvalifikácie B – lietať samostatne na športových ZK (zakrytý priečník, DHV, 2-3).

Zákaz vykonávať lety s pasažiermi.

8.9.4. Pilot PK - kvalifikácia C

Platný pilotný preukaz kvalifikácie B s praxou minimálne 1 rok, s minimálne dvoma doloženými preletmi na vzdialenosť minimálne 50 km, potvrdených inšpektorom PK, vek 18 rokov (ak je súhlas zákonných zástupcov od 17 rokov s predpokladom, že nesmie prevádzkať zálety PK), celkový nálet minimálne 80 letových hodín na PK.

Oprávnenie držiteľa preukazu pilota PK kvalifikácie C – lietať s PK kategórie competition, (DHV 3), zalietavať PK, pokiaľ dosiahol vek 18 rokov.

Zákaz vykonávať lety s pasažiermi.

8.9.5. Pilot MZK, kvalifikácia vlejár

Vek najmenej 21 rokov, pilotný preukaz pre MZK minimálne dva roky, minimálny nálet 80 letových hodín a 100 štartov s MZK, výcvik a preskúšanie z praktického vlečenia inštruktorom ZK so skúsenosťou minimálne 30 aerovlekov, člen LAA SR.

8.9.6.1. Inštruktor PK

Vek najmenej 21 rokov, člen LAA SR, musí byť držiteľom preukazu pilota PK kvalifikácie B minimálne 2 roky, nálet aspoň 100 letových hodín na PK kategórie C a D, potvrdená prax v 2 schválených výcvikových strediskách LAA SR. Pred skúšobnou komisiou úspešne absolvovať teoretické a praktické preskúšanie podľa osnovy výcviku ZL-1.

Oprávnenie držiteľa preukazu inštruktora PK – vykonávať inštruktorskú a výcvikovú prax podľa priznanej kvalifikácie, zapísanej RLP LAA SR do pilotného preukazu. Je oprávnený prevádzkať zalietavacie lety PK znovu uvádzaných do prevádzky po drobných opravách a

podobne. Môže byť poverený inšpekčnou činnosťou podľa svojej kvalifikácie na vymedzenom území.

Inštruktor PK musí raz ročne absolvovať školenie odborného personálu LAA SR, musí v priebehu posledných 2 rokov vycvičiť minimálne jedného pilota, alebo minimálne jedenkrát vykonať činnosť v komisii pre záverečné preskúšanie teoretické či praktické pre osoby leteckého personálu LŠZ.

8.9.6.2. Inštruktor ZK

Vek najmenej 21 rokov, člen LAA SR, musí byť držiteľom preukazu pilota ZK kvalifikácie B minimálne rok, nálet aspoň 50 letových hodín na ZK akejkoľvek kategórie. Pred skúšobnou komisiou úspešne absolvovať teoretické a praktické preskúšanie podľa osnovy výcviku ZL-3. Oprávnenie držiteľa preukazu inštruktora ZK – vykonávať inštruktorskú a výcvikovú prax podľa priznanej kvalifikácie, zapísanej RLP LAA SR do pilotného preukazu. Je oprávnený vykonávať zalietavacie lety ZK znovu uvádzaných do prevádzky po drobných opravách a podobne. Môže byť poverený inšpekčnou činnosťou podľa svojej kvalifikácie na vymedzenom území.

Inštruktor ZK musí raz ročne absolvovať školenie odborného personálu LAA SR, musí v priebehu posledných 2 rokov vycvičiť minimálne jedného pilota, alebo minimálne jedenkrát vykonať činnosť v komisii pre záverečné preskúšanie teoretické či praktické pre osoby leteckého personálu LŠZ.

8.9.6.3. Pilot inštruktor MZK

Vek najmenej 21 rokov, člen LAA SR, musí byť držiteľom preukazu pilota MZK minimálne 3 roky. Minimálny nálet 70 letových hodín, z toho 25 letových hodín ako veliteľ MZK a 5 letových hodín na traťových letoch. Pred skúšobnou komisiou úspešne absolvovať teoretické a praktické preskúšanie podľa osnovy výcviku ZL-2.

Oprávnenie držiteľa preukazu inštruktora MZK – vykonávať inštruktorskú a výcvikovú prax podľa priznanej kvalifikácie, zapísanej RLP LAA SR do pilotného preukazu. Je oprávnený prevádzať zalietavacie lety MZK znovu uvádzaných do prevádzky po drobných opravách a podobne. Môže byť poverený inšpekčnou činnosťou podľa svojej kvalifikácie na vymedzenom území.

Inštruktor MZK musí raz ročne absolvovať školenie odborného personálu LAA SR, musí v priebehu posledných 2 rokov vycvičiť minimálne jedného pilota, alebo minimálne jedenkrát vykonať činnosť v komisii pre záverečné preskúšanie teoretické či praktické pre osoby leteckého personálu LŠZ.

8.9.6.4. Pilot inštruktor MPK

Vek najmenej 21 rokov, člen LAA SR, musí byť držiteľom preukazu pilota MPK minimálne 3 roky. Minimálny nálet 100 letových hodín. Pred skúšobnou komisiou úspešne absolvovať teoretické a praktické preskúšanie podľa osnovy výcviku ZL-4.

Oprávnenie držiteľa preukazu inštruktora MPK – vykonávať inštruktorskú a výcvikovú prax podľa priznanej kvalifikácie, zapísanej RLP LAA SR do pilotného preukazu. Je oprávnený prevádzať zalietavacie lety MPK znovu uvádzaných do prevádzky po drobných opravách a podobne. Môže byť poverený inšpekčnou činnosťou podľa svojej kvalifikácie na vymedzenom území.

Inštruktor MPK musí raz ročne absolvovať školenie odborného personálu LAA SR, musí v priebehu posledných 2 rokov vycvičiť minimálne jedného pilota, alebo minimálne jedenkrát vykonať činnosť v komisii pre záverečné preskúšanie teoretické alebo praktické pre osoby leteckého personálu LŠZ.

8.9.7. Pilot letový inšpektor ZK/PK a MZK/MPK

Vek najmenej 23 rokov. Člen LAA SR. Pilotný preukaz pre daný druh LŠZ, minimálne dvojročná prax inštruktora pre daný druh LŠZ, organizačné schopnosti.

Pre PK minimálny nálet 180 letových hodín a pre ZK minimálny nálet 100 letových hodín.

Pre MZK a MPK minimálny nálet 150 letových hodín.

Inšpektor ZK/PK a MZK/MPK je menovaný do funkcie Riaditeľom letovej prevádzky LAA SR na základe žiadosti Hlavného inšpektora príslušného zväzu.

Všeobecné práva a povinnosti letového inšpektora ZK/PK:

- Bez ohľadu na to, pre aký druh LŠZ bola licencia vystavená, má každý inšpektor právo na inšpekčnú a kontrolnú činnosť v celej prevádzke LAA SR.

- Pri porušení pravidiel lietania a prevádzky, leteckého zákona a príslušných smerníc či vyhlášok LAA SR, má právo zadržať pilotný preukaz alebo preukaz letovej spôsobilosti LŠZ vydaný LAA SR. S návrhom na opatrenia ho odovzdá Riaditeľovi letovej prevádzky LAA SR alebo hlavnému inšpektorovi príslušného zväzu alebo Hlavnému technikovi LAA SR.

- Každý letový inšpektor bez ohľadu na druh vydannej licencie je povinný zahájiť predbežné šetrenie leteckej nehody, pokiaľ bol o to požiadaný Riaditeľom letovej prevádzky LAA SR.

Práva a povinnosti letových inšpektorov uplatňované pre druh LŠZ danej licencie:

- Prevádzať praktické a teoretické skúšky pilotných žiakov a preskúšavať pilotov pre daný druh LŠZ na základe výcvikových osnov.

- Prevádzať výcvik a skúšky inštruktrov.

- Prevádzať skúšky ďalších kvalifikácií.

- Pokiaľ sám cvičí pilotného žiaka, musí praktické a teoretické skúšky u tohto žiaka previesť iný inšpektor s licenciou pre rovnaký druh LŠZ.

- Podľa požiadavok Riaditeľa letovej prevádzky LAA SR prevádza vyžiadané inšpekcie a dohľady.

- Pre daný druh licencie je oprávnený prevádzať zalietavacie lety LŠZ po opravách, skúšobné lety do prevádzky novo uvádzaných LŠZ postavených podľa typového preukazu.

- Môže dať návrh na odobratie licencie inštruktora.

- Je povinný minimálne 1x ročne zúčastniť sa školenia LAA SR.

- Je povinný vykonať minimálne 2 kontroly ročne, o ktorých písomný zápis zašle na sekretariát LAA SR

- Je povinný minimálne jedenkrát za dva roky vykonať činnosť v komisii pre záverečné preskúšanie teoretické alebo praktické osoby leteckého personálu LŠZ

8.9.8. Hlavný letový inšpektor daného druhu LŠZ

Vek najmenej 25 rokov, člen LAA SR, prax letového inšpektora daného druhu LŠZ minimálne 2 roky, požaduje sa prehľad a vedomosti leteckého zákona, všeobecne platných leteckých predpisov a vnútorných smerníc LAA SR. Je povinný minimálne 1x ročne zúčastniť sa školenia LAA SR.

Do svojej funkcie je menovaný vydaním licencie Riaditeľom letovej prevádzky LAA SR.

8.9.9. Skúšobný pilot – kvalifikácia X

Vek najmenej 21 rokov. Musí byť držiteľom kvalifikácie ZK-B/PK-C minimálne dva roky a mať nalietaných minimálne 50 letových hodín na ZK a minimálne 100 letových hodín na PK.

Pre odbornosť MPK/MZK je potrebná minimálne 3 ročná prax a nálet minimálne 100 letových hodín.

Pred hlavným inšpektorom daného druhu LŠZ a Hlavným technikom LAA SR musí preukázať veľmi dobré pilotné vedomosti, veľmi dobré znalosti z aerodynamiky a mechaniky letu a schopnosť ich uplatniť v praxi pri hodnotení letových vlastností klzáka.

Na základe teoretického a praktického preskúšania je mu Riaditeľom letovej prevádzky LAA SR vydaná licencia skúšobného pilota.

Skúšobný pilot môže vykonávať skúšobné a zalietavacie lety.

8.9.10.1. Tandemový pilot PK – kvalifikácia T

Podmienky pre zaradenie do výcviku:

- platný pilotný preukaz kvalifikácie C s praxou ako pilot PK-C minimálne 2 roky, alebo inštruktor PK s praxou minimálne 2 roky,
- nálet minimálne 350 letových hodín,
- vek minimálne 21 rokov,
- podanie žiadosti o zaradenie do výcviku PK-T (osnova výcviku vid. Príloha č.1).

Poznámka: Hlavný inšpektor zväzu (HI) navrhne RLP výcvikové stredisko a komisiu pre posúdenie spôsobilosti pilota na získanie kvalifikácie PK-T. RLP LAA SR na základe posúdenia návrhu HI určí komisiu. Minimálne 2 dni pred vykonaním praktického preskúšania, výcvikové stredisko oznámi HI termín a miesto praktického preskúšania. Na základe úspešného absolvovania teoretického a praktického preskúšania pilot získa kvalifikáciu PK-T. Pilot PK kvalifikácie T môže lietať s PK kategórie T s pasažiermi.

Príloha č.1 Osnova výcviku pre získanie kvalifikácie PK-T

Teoretická časť (celkový čas školenia min. 1hod.)

- tandemové PK - popis, konštrukcia
- tandemové sedačky - popis, konštrukcia
- záchranné systémy vhodné na tandemové lietanie - popis, konštrukcia
- poskytnutie prvej pomoci

Praktická časť:

- zapnutie pasažiera do sedačky a praktická náuka pred letom počet cvičení 2
- vzlet v slabom vetre do 2m/s, (dopredný)..... počet cvičení 4
- vzlet v silnom vetre od 4 do 6m/s,(krížový) počet cvičení 5
- pristátie za bezvetria počet cvičení 4
- pristátie za silného vetra 4-6m/s počet cvičení 3
- lietanie na svahu počet cvičení 1
- zaklopenie vonkajších častí vrchlíka počet cvičení 2

Po každom praktickom cvičení je potrebné vykonať poletový rozbor!

8.9.10.2. Tandemový pilot ZK – kvalifikácia T

Platný pilotný preukaz kvalifikácie B s praxou pilota na ZK minimálne 3 roky a náletom minimálne 100 letových hodín, vek minimálne 21 rokov. Na základe teoretického a praktického preskúšania u vopred stanovenej trojčlennej komisie určenej RLP LAA SR alebo ním povereného inšpektora, je mu do pilotného preukazu zapísaná kvalifikácia tandemového pilota.

Pilot ZK kvalifikácie T môže lietať na ZK kategórie T s pasažiermi.

8.9.10.3. Tandemový pilot MPK – kvalifikácia T

Platný pilotný preukaz pilota MPK s praxou pilota minimálne 3 roky a náletom minimálne 100 letových hodín, vek minimálne 21 rokov. Na základe teoretického a praktického preskúšania u vopred stanovenej trojčlennej komisie určenej RLP LAA SR alebo ním povereného inšpektora, je mu do pilotného preukazu zapísaná kvalifikácia tandemového pilota.

Pilot MPK kvalifikácie T môže lietať na MPK kategórie T s pasažiermi.

8.9.10.4. Tandemový pilot MZK – kvalifikácia T

Platný pilotný preukaz pilota MZK s praxou pilota minimálne 3 roky a náletom minimálne 70 letových hodín, vek minimálne 21 rokov. Na základe teoretického a praktického preskúšania u vopred stanovenej trojčlennej komisie určenej RLP LAA SR alebo ním povereného inšpektora, je mu do pilotného preukazu zapísaná kvalifikácia tandemového pilota. Pilot MZK kvalifikácie T môže lietať na MZK kategórie T s pasažiermi.

8.9.10.4. Pasažier

Pasažier je osoba bez pilotného, alebo žiackeho preukazu LAA SR. Lety vo dvojici (tandemové lety) sa môžu vykonávať iba na LŠZ, ktoré je v preukaze letovej spôsobilosti (PLS) zapísané ako dvojmiestne.

8.9.11. Technik LŠZ

Pri ZK/PK vek najmenej 18 rokov, pri MZK/MPK vek najmenej 19 rokov.

Pred hlavným technikom musí preukázať výborné vedomosti z aerodynamiky a mechaniky letu, stavby a konštrukcie LŠZ, náuky o materiáloch, technických príručok LŠZ, ošetrovania a údržby LŠZ, opravy LKŠZ, zo stavebného dozoru – spôsob jeho vedenia, vyplňovania technickej dokumentácie.

Technik LŠZ je oprávnený vykonávať predletové a poletové prehliadky LŠZ, opravy v rozsahu, ktorý povoľuje letová príručka LŠZ alebo príslušná technická smernica LAA SR, vykonávať technický dozor v priebehu stavby či pri úpravách a opravách LŠZ (protokol o vykonanom technickom dozore predkladá hlavnému technikovi), na základe poverenia hlavného technika vykonáva jednotlivé periodické prehliadky a doporučuje LŠZ (závesné postroje, záchrané systémy a podobne)k predĺženiu ich preukazov letovej spôsobilosti hlavnému technikovi.

8.9.12. Hlavný technik LAA SR

Vek najmenej 23 rokov, vzdelanie vysokoškolské technického smeru. Je vyberaný konkurzom, vyhlasovaným prezídiom LAA SR.

Je poverený vedením technickej komisie LAA SR a je priamo nadriadený všetkým inšpektorom technikom LAA SR, ktorých menuje do ich funkcií. Menovanie je potvrdené prezidentom/viceprezidentom LAA SR.

Hlavný inšpektor technik LAA SR menuje a odvoláva inšpektorov technikov v jednotlivých odboroch letovej činnosti LAA SR, je poverený inšpekčnou technickou činnosťou na celom území SR, poveruje jednotlivých inšpektorov technikov vykonaním a vydaním preukazov letovej spôsobilosti nových typov a prototypov lietadiel, zodpovedá za vedenie centrálného registra vydaných preukazov letovej spôsobilosti, navrhuje a dáva na schválenie zmeny a doplnky technických smerníc LAA SR.

8.9.13. Riaditeľ letovej prevádzky LAA SR

Vek najmenej 24 rokov, vzdelanie vysokoškolské. Je vyberaný konkurzom vyhlasovaným prezídiom LAA SR.

Je priamo nadriadený letovým inšpektorom LAA SR. Je poverený odborným riadením letovej prevádzky LAA SR na celom území SR, je poverený inšpekčnou činnosťou na celom území SR, zodpovedá za vedenie centrálného registra vydaných preukazov spôsobilosti a vydaných licencií. Je profesionálne zodpovedný za dodržiavanie, obnovu a dopĺňovanie prevádzkových a výcvikových smerníc LAA SR.

8.9.14. Práva a povinnosti letových inšpektorov LŠZ uplatňované pre LŠZ daného druhu:

- vykonávať praktické a teoretické skúšky inštruktorov
- vykonávať skúšky ďalších kvalifikácií

- pokiaľ sám cvičí pilotného žiaka, musí praktické a teoretické skúšky u tohto žiaka vykonať iný inšpektor s licenciou pre rovnaký druh LŠZ
- podľa požiadavok RLP LAA SR vykonáva vyžiadané inšpekcie a dohľady
- pre daný druh licencie je oprávnený vykonávať zalietavacie lety LŠZ po opravách, skúšobné lety do prevádzky novo uvádzaných LŠZ postavených podľa typového preukazu
- je povinný minimálne 1x ročne sa zúčastniť školenia LAA SR
- môže dávať návrh na odobratie licencie instruktora.

8.10. Skúšobný poriadok

1. K objektívnemu prevereniu teoretických a praktických vedomostí sú vypracované LAA SR výcvikové a skúšobné smernice pre pilotov a technikov ZK/PK a MZK/MPK.
2. Za dostatočnú prípravu ku skúškam zodpovedá príslušný inštruktor (inšpektor).
3. Skúšobná komisia je zložená:
 - inšpektor
 - inštruktor
 - člen komisie (pilot, ktorého si určí skúšaný žiak)
4. Teoretická časť skúšky predchádza praktickú a je možné ju opakovať maximálne dvakrát.
5. Praktickú skúšku je možné vykonať až po úspešnom splnení teoretickej časti skúšky a je možné ju opakovať maximálne dvakrát po absolvovaní doporučených cvičení podľa osnovy.

8.11. Známkovacia stupnica

Pri hodnotení žiakov v praktickej časti výcviku sú inštruktori povinní používať túto známkovaciu stupnicu:

- 1 – výborne, bez chýb
- 2 - veľmi dobre, nepatrné chyby, správne a včas opravené
- 3 – dobre, chyby opravované
- 4 – nedostatočne, chyby opravované neskoro alebo vôbec nie

Inštruktor nesmie povoliť postup na ďalšie cvičenie osnovy, pokiaľ je žiak hodnotený v cvičení horšie ako veľmi dobre podľa uvedenej stupnice.

8.12. Dokladovanie náletu

Splnenie podmienok náletu (roky a hodiny) pre priznanie vyšších kvalifikácií pilota musia byť doložené vedeným pilotným denníkom.

Postupy pre nastavenie výškomerov.

Jednou zo zmien v leteckých predpisoch je nastavovanie výškomeru na QNH pri letoch na tratiach pri priblíženiach a odletoch – teda vykonávanie a riadenie letov v nadmorských výškach, pre ktoré sa používa výraz altitude.

Postupy v STR/TMA sú takmer rovnaké ako postupy skôr používané avšak s tým rozdielom, že tam, kde výškomery boli nastavené na QFE, budú teraz nastavené na letiskový QNH. To znamená, že pre vzlet a stúpanie až do prevodnej výšky – TH (bude nahradená správnejšie TA pôvodná altitude) budeme mať nastavený QNH. Výškomer nám bude ukazovať altitude – nadmorskú výšku, a tak to aj v stopách budeme hlásiť. Po prelete prevodnou výškou prestavíme výškomer na tlak 1013 hPa, výškomer nám bude ukazovať letové hladiny (FL). Pri klesaní máme nastavený výškomer na 1013 hPa až do preletu prevodnej hladiny (ktorú obdržíme od služby RLP), v ktorej ho prestavíme na letiskový QNH. Ďalej až do pristátia kontrolujeme výšku letu a hlásenie vykonávame vo vzťahu k altitude. V prevodnej vrstve (vrstva medzi TH a TL) vykonávame hlásenie buď vo FL (pri stúpaní) alebo v altitude (pri klesaní). Ako prevodná výška bola na všetkých letiskách v SR stanovená jednotne altitude 5.000 ft (stôp). Výnimku tvorí iba CTR letisko Poprad-Tatry, kde musela byť stanovená prevodná výška na altitude 10.000 stôp.

Postupy mimo CTR/TMA sú obdobné. Lety v a pod altitude 5.000 ft sú vykonávané pri nastavení výškomeru na QNH v a nad najnižšou použiteľnou FL sú lety vykonávané pri nastavení výškomeru 1013 hPa.

Poznámka: Najnižšia použiteľná letová hladina je najbližšia letová hladina nad altitude 5.000 ft alebo nad minimálnou letovou výškou (MFA), pokiaľ je táto vyššia ako 5.000 ft. Pokúsime sa vysvetliť, ako predpísané ustanovenia aplikovať v praxi. Pre lety IFR je jednoznačne určené, že musia byť vykonávané v letových hladinách (nastavenie 1013 hPa), pokiaľ je MFA vyššie ako 5.000 ft. Je to vždy nad terénom prevyšujúcim 4.000 ft (1.200 m). Pokiaľ je MFA nižšie, napríklad 2.800 ft, poletíme v hladinách podľa tabuľky cestovných hladín pri nastavení na QNH. Teda ALT 3.000 ft smerom na východ alebo 4.000 ft smerom na západ. Pre lety podľa VFR sa MFA nestanovuje. Prioritné je rozhodnutie, či máme prestaviť výškomer z QNH na 1013hPa, je výška letu nad zemou, potom až hladina 5.000 ft. V praxi to teda znamená, že pokiaľ letíme do výšky nad zemou 1.000 ft, máme vždy nastavený výškomer na QNH (oblastný) nezávisle na nadmorskej výške letu – trebárs nad Gerlachom. Ak letíme vyššie ako 1.000 ft nad zemou, musíme rešpektovať ALT 3.000 ft (použitie hladín podľa tabuľky) a ALT 5.000 ft ako hladinu pre prestavenie výškomeru z 1013 hPa. Pri klesaní použijeme pre prestavenie výškomeru 1013 hPa na QNH najnižšiu použiteľnú letovú hladinu (nad terénom prevyšujúcim 4.000 ft). Inde, kde je terén vyšší, prestavíme výškomer na QNH vo výške 1.000 ft nad zemou. Popísané postupy platia pre lety na trati. Pre lety na letiskových okruhoch a v blízkosti letísk (na všetkých typoch letísk, t.j. na riadených, neriadených aj na letiskách AFIS) zatiaľ platí vyjadrovanie hladín letu v altitude.

QNH budeme mať niekoľko. Každé letisko bude mať pre svoje CTR/TMA tzv. letiskový QNH. Pre lety mimo CTR/TMA bude mať každá z FIR (letová informačná oblasť) svoje oblastné (regionálne) QNH. Oblastné QNH bude vždy predpovedané na 3 hodiny vopred ako najnižší očakávaný tlak v príslušnej FIR. Zmeny budú vyhlasované o 03.00 hod, 06.00 hod, 09.00 hod ... UTC. Budú k dispozícii na všetkých stanoviskách RLP ako civilných tak i vojenských. Oblastné strediská budú samozrejme poznať obidva údaje QNH- letiskový QNH a oblastný QNH. Príslušné FIR budú nahrávané na ATISu na volmete oblastný QNH a QNH pre niektoré letiská v danej oblasti. Možnosti ďalšieho rozširovania sa skúmajú. Aby bolo jednoznačne určené či sa jedná o letiskový alebo oblastný QNH, bola prijatá nasledovná zásada. Pokiaľ sa bude hovoriť o letiskovom QNH, bude sa používať výraz „QNH“. Pokiaľ pôjde o oblastný QNH použije sa buď pri korešpondencii alebo na ATISe či volmete výraz „oblastný (regional)“ QNH. Pozornosť musíme zvýšiť pri prelete hraníc medzi dvoma FIR.

Vzhľadom k tomu, že v každej FIR sa budú lety vykonávať (pod altitudo 5.000 ft) na iné nastavenie výškomeru, nebude prostý rozdiel dvoch hlásených hladín letu zodpovedať skutočnej vertikálnej vzdialenosti. Napríklad z FIR Bratislava poletí traťou na západ lietadlo podľa IFR v ALT 4.000 ft. Oblastné QNH bude 1018 hPa. Druhé lietadlo poletí podľa FIR Praha podľa VFR traťou na východ v ALT 3.500 ft. Medzi lietadlami nebude vertikálny rozostup 500 ft, ako by sa na prvý pohľad zdalo, ale vertikálna vzdialenosť bude menšia práve o rozdiel tlakov, teda 10 hPa – bude menší cca o 270 ft. Medzi dvoma letmi IFR tento rozdiel vyrieši služba RLP. Medzi letmi IFR a VFR a medzi letmi VFR navzájom to musia riešiť piloti. V predpise bolo uvedené, že let podľa VFR vo výške väčšej ako 900 m nad morom alebo 300 m nad zemou (podľa toho, čo je väčšie) sa musí vykonávať v hladinách, ktoré zodpovedajú letenej trati predpísanej tabuľkou. Zmysel tohto ustanovenia zostáva, novinkou je však používanie tzv. medzihladín pre lety VFR. U nás bude používaný v tých triedach vzdušného priestoru, kde nie sú zaistované rozostupy medzi IFR a VFR (až do triedy D). V triede C už stráca používanie medzihladín význam, naopak znižuje kapacitu priestoru, pretože použitie medzihladiny blokuje využitie dvoch susedných hladín IFR. Používanie medzihladín má prispieť ku zvýšeniu bezpečnosti prevádzky.

Zostáva vyjadrovanie hladiny letu vo FLP. Pre lety nad územím SR sú tieto možnosti vyjadrenia:

- letovú hladinu označenú písmenom F nasledovaným tromi číslicami (stovky stôp), napr. F 150, F 330, F 050
- altitudo – výškou nad morom označenou písmenom A a nasledovaným tromi číslicami (stovky stôp), napr. A 035, A 045, A 050
- výškou nad zemou označenou skratkou VFR, ak bude let vykonaný do výšky 1.000 ft (300 m) nad zemou. F 050 teda znamená, že poletíme vo výške 5.000 ft pri nastavení výškomeru na 1013 hPa (teda v FL 50). A 050 potom znamená, že poletíme vo výške 5.000 ft pri nastavení na QNH (teda ALT 5.000 ft). Skratka VFR znamená, že poletíme minimálne 500 ft a maximálne 1.000 ft nad zemou.

Pri rádiovkej korešpondencii budeme vyjadrovať cestovné hladiny letu nasledovne:

- pri nastavení na 1013 hPa vždy povieme najskôr „letová hladina“ a potom bude nasledovať údaj v stovkách stôp. Napríklad: „Letová hladina 50.“
- pri nastavení na QNH vždy uvedieme najskôr neskrátene hladinu letu v stopách, za ňou bude nasledovať slovo „stôp“. Napr. „5.000 stôp“. Riadiaci letovej prevádzky budú aspoň na začiatku zdôrazňovať, že sa jedná o výšku nad morom predradením slova „altitude“. Napr. „Altitude 5.000 stôp.“
- pri letoch na trati do výšky nad zemou 1.000 ft (300 m) sa bude hladina letu vyjadrovať ako „výška nad zemou“. Napr. „Výška nad zemou 500 stôp.“

Popísané postupy platia pre civilných prevádzkovateľov. Aerokluby a kluby LAA SR budú vzhľadom k tomu, že plánovanie a riadenie ich letov bude naďalej podriadené orgánom riadenia letovej prevádzky MO SR, používať (hlavne čo sa týka jednotiek) postupy dohodnuté priamo s týmito orgánmi.