



**LETECKÁ AMATÉRSKA ASOCIÁCIA
SLOVENSKEJ REPUBLIKY**

LZ-1

Smernica pre prevádzku lietajúcich športových zariadení

Schválené DÚ SR dňa: 28.7.2000
Pod číslom: 2354-200/2000
Novelizované 10/2024

Zmeny a opravy

Zmeny			Opravy		
Číslo zmeny	Dátum platnosti	Dátum záznamu a podpis	Číslo opravy	Dátum platnosti	Dátum záznamu a podpis
001	01.01.2015	31.01.2015			
002	09.02.2016	10.03.2016			
003	01.10.2024	01.10.2024			

OBSAH

Doplnky 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

Hlava VIII Postupy nastavenia výškomerov

ÚVODNÉ USTANOVENIE

Na základe rozhodnutia 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 ju 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 1 – DEFINÍCIE

Letisková prevádzka

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

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 rádio-navigačným 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.

Kurz

Smer pozdĺžnej osi lietadla, vyjadrený v stupňoch od severu.

Lietadlo

Lietadlom je zariadenie schopné pohybu v atmosfére v dôsledku iných reakcií vzduchu, ako sú reakcie vzduchu voči zemskému povrchu.

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.

Dopravný úrad SR (DÚ 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 čiastočne, 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 rádio-navigačnými zariadeniami.

Letová dohľadnosť

Dohľadnosť dopredu z kabíny lietadla za letu.

Letová hladina

Hladina stáleho atmosférického tlaku vo vzťahu ku tlakovému údaju 1013,2 hektopascalov (hPa), 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 doplňuje k označeniu časti letu, na ktorú sa letové povolenie vzťahuje slovami „pojzd“, „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 lietadlo ťažšie ako vzduch s motorovou pohonnou sústavou na chrbte pilota, ktorá umožňuje vzlet a pristátie prostredníctvom práce nôh pilota, alebo s motorovou pohonnou sústavou na podvozku, ktorého charakter nosnej plochy nie je určený tuhou konštrukciou.

Motorový závesný klzák - MZK

Je lietadlo ťažšie ako vzduch s motorovou pohonnou sústavou, ktoré je riadené zmenou polohy ťažiska pilota s možnosťou dodatočného aerodynamického riadenia okolo jednej osi.

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 napríklad 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 určená tuhou konštrukciou, je skonštruované maximálne pre dve osoby, vzlet sa uskutočňuje rozbehom pilota, aerovlekom alebo navijakom.

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 evidovaná 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 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

Stanovisko riadenia letovej prevádzky

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

Tlaková výška

Atmosférický tlak vyjadrený v hodnotách výšky, ktorá zodpovedá tomuto tlaku v 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.

Zakázaný vzdušný priestor

Vymedzený vzdušný priestor, v ktorom je zakázané vykonávať lety.

Spodná základňa oblačnosti

Možno ju považovať za najnižšiu časť mraku, v ktorej sa výrazne odlišuje horizontálna dohľadnosť od podmienok v bezoblačnej atmosfére.

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 navijakom.

Použité skratky:

ACC	- oblasťné stredisko riadenia alebo oblasťná služba riadenia
AFIS	- letisková letová informačná služba
AIC	- letecký obežník
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	- hectopascal
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 základnej oblačnosti, ktoré sú rovnaké alebo lepšie ako stanovené minimum
ZVFR	- zvláštny let VFR
ZK/PK	- závesný klzák / padákový klzák
MZK/MPK	- motorový závesný klzák / motorový padákový klzák

HLAVA 2 – PÔSOBNOSŤ

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 daného štátu. Osoby, ktoré vo FIR BRATISLAVA lietajú bez príslušnej kvalifikácie, platného pilotného preukazu a na LŠZ bez platného preukazu letovej spôsobilosti (PLS), jednájú v rozpore s platnou legislatívou.

2.3. Lety na prevádzkovej ploche.

Musia sa vykonať podľa všeobecných platných zákonov a pravidiel lietania tejto smernice a podľa pravidiel pre let 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, správ NOTAM, 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). LŠZ musia byť poistené voči škodám spôsobeným tretím osobám
- b/ s LŠZ, ktoré 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 priestoroch, ktoré vyhovujú všeobecne platným prevádzkovým predpisom
- d/ len za podmienok VFR od východu do západu slnka a za vhodných meteorologických podmienok pre vykonanie letu
- e/ pri dodržiavaní pravidiel stanovených smernicami, ktoré túto činnosť LŠZ v lietaní upravujú
- f/ pri letoch vo výškach väčších ako 150 m nad terénom len s použitím výškomeru,
- g/ len pri použití ochrannej prilby
- h/ pilot je plne zodpovedný za všetku činnosť súvisiacu s vlastnou letovou prevádzkou.

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.

3.1.2. Minimálne výšky

S výnimkou vzletu alebo pristátia nesmie byť let VFR vykonávaný:

- nad husto osídlenými oblasťami veľkomiest, miest a osád alebo nad zhromaždiskom ľudí na voľnom priestranstve alebo nad územím s faunou citlivou na hluk vo výške, ktorá je menšia ako 1 000 ft (300 m) nad najvyššou prekážkou v okruhu 600 m od lietadla
- všade inde, než je uvedené v a) vo výške nižšej ako 500 ft (150 m) nad zemou alebo vodou alebo 500 ft (150 m) nad najvyššou prekážkou v okruhu 500 ft (150 m) od lietadla.

3.1.3. 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 ponad diaľnice, cesty I. až III. triedy a železnice, ponad prekážky, husto zastavané miesta alebo nad zhromaždením osôb v takej výške, ktorá by nedovolila v prípade vzniku nepredvídanej udalosti pristáť bez ohrozenia pilota, osôb alebo majetku na zemi.

3.1.4. 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 klzaku niekoľko pilotov v priebehu letového dňa
- vyplňovať letovú technickú dokumentáciu
- zabezpečovať odborné opravy LŠZ

- dodržiavať stanovené režimy letu
- poznať a dodržiavať všeobecné pravidlá lietania aj pravidlá stanovené pre danú prevádzkovú plochu
- vykonávať let tak, aby nedošlo k nehode alebo škodám na zdraví a majetku tretích osôb
- zhodnotiť a vziať do úvahy meteorologickú situáciu pred letom a počas letu, včas zisťovať nebezpečné poveternostné javy. Pri vzniknutej zložitej situácii za letu sa správne a včas rozhodovať o zmene trate letu alebo o bezpečnostnom pristátí
- za letu nedopustiť nebezpečné zblíženie s inými LŠZ, prípadne lietadlami, parašutistami a prekážkami
- vykonať včasnú a úplnú predletovú prípravu
- ohlásiť každú leteckú nehodu a mimoriadnu udalosť v letectve, 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, platný pilotný preukaz a doklad o poistení. Tieto doklady je povinný na vyžiadanie predložiť inšpektorovi zväzu, RLP LAA SR, HT LAA SR alebo prezidentovi LAA SR, príslušníkom Polície SR a inšpektorom Dopravného úradu SR. Pokiaľ tieto orgány zistia, že pilot LŠZ nedodržiava stanovené podmienky, sú oprávnené odobrať mu pilotný preukaz, preukaz letovej spôsobilosti LŠZ a odovzdať ho LAA SR.
- pri pristátí v teréne pristávať mimo poľnohospodárske kultúry. Ak pilot pristane v priestore poľnohospodárskych plodín, je povinný opustiť priestor pristátia tak, aby spôsobil čo najmenšie škody.

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 klzáka dať prednosť klzáku letiacemu nižšie.

3.2.1.2. Vzďialenosti 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 aj lietajúce športové zariadenia.

3.2.2. Vzlet

Povolenie vzletu pri riadení prevádzky vydáva riadiaci lietania – RL.

Pri neriadenej prevádzke rozhoduje o vzlete pilot. Vzlet je zakázaný:

- ak by rýchlejší vzlietajúci klzák po vzlete doletel pomalší klzák

- ak sa vyskytnú v priestore nebezpečné poveternostné javy

- ak je zistená pred letom akákoľvek porucha 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 plochách. Pokiaľ nie je možné na stanovenej ploche 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. Pristátím nesmie spôsobiť škody na majetku 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 pásmo 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 dolietavať až k otočným bodom

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

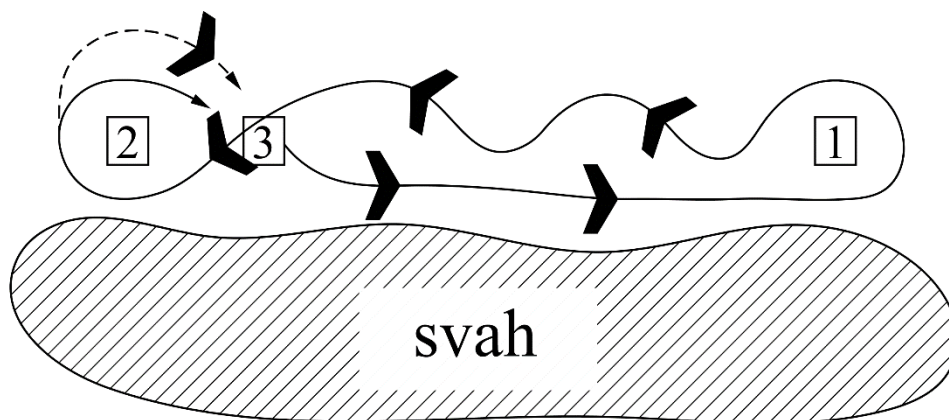
j/ do priestoru svahového lietania sa pilot klzáka môže zaradiť iba vtedy, ak je v tomto priestore menej klzákov ako je pre daný svah povolené

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 klzákami vyhýbajú zásadne doľava, pritom prednosť má pilot, ktorý má svah po ľavej ruke

l/ 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.

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

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



3.4. Lietanie v termike

Pri lietaní viac ako jedného klzáka v spoločnom stúpavom prúde sa piloti týchto klzákov riadia týmito pravidlami:

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

b/ pilot klzáku, vstupujúci do stúpania, kde už krúži iný klzák, je povinný zahájiť krúženie v rovnakom smere ako ostatné klzáky. Zodpovednosť za dodržanie tohto pravidla pritom nesie v prvom rade pilot klzáku, ktorý začal krúžiť mimo skupiny krúžiacich klzákov.

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

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

e/ ak krúžia v dvoch stúpavých prúdoch vedľa seba, nesmú sa ich dráhy krížiť a najmenšia vzdialenosť medzi klzákami v oboch prúdoch nesmie pritom byť menšia ako priemer zákruty klzákov

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

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

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

3.5. Prelety

a/ prelety môžu byť prevádzkané len za podmienok stanovených všeobecnými predpismi o riadení a využívaní vzdušného 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:

- výškomerom a združeným GPS zariadením alebo kompasom,
- čitateľnou mapou v GPS zariadení, alebo mapou ICAO 1:200 000
- 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 nezákonnému použitiu LŠZ.

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 povoľovanie

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 lietadlo letelo za podmienok stanovených v nasledujúcej tabuľke.

Nadmorská výška	Trieda vzdušného priestoru	Letová dohľadnosť	Vzdialenosť od oblakov
V 10 000 ft (3 050 m) AMSL a viac.	C, D, G	8 km	1 500 m horizontálne 1 000 ft (300 m) vertikálne
Pod 10 000 ft (3 050 m) AMSL a nad 3 000 ft (900 m) AMSL alebo nad 1 000 ft (300 m) nad terénom, podľa toho, čo je vyššie.	C, D, G	5 km	1 500 m horizontálne 1 000 ft (300 m) vertikálne
Vo výške 3 000 ft (900 m) AMSL a nižšie alebo 1 000 ft (300 m) nad terénom, podľa toho, čo je vyššie.	C, D	5 km	1 500 m horizontálne 1 000 ft (300 m) vertikálne
	G	5 km ¹⁾	Mimo oblakov a za viditeľnosti zeme.

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. Za dodržiavanie podmienok letu podľa VMC je plne zodpovedný pilot

4.2. Pre let vo vzdušnom priestore triedy C a D pilot musí získať letové povolenie,

4.3. Lety VFR sa nesmú vykonávať nad letovou hladinou FL 195

4.4. S výnimkou letov vetroňov a horúco-vzdušných balónov a s výnimkou prípadov, keď je v letovom povolení stanovené inak, lety VFR v cestovnej hladine nad 900 m (3 000 ft) AGL sa musia vykonávať v hladine, ktorá zodpovedá letenej trati stanovenej v tabuľke cestovných hladín v odseku 4.8.

4.5. Piloti lietadiel vstupujúcich do CTR/TMA musia nadviazať obojsmerné rádiové spojenie na príslušnej FREQ TWR alebo APP, do priestoru zodpovednosti ktorého zamýšľajú vstúpiť, najmenej 3 minúty pred vstupom a odovzdať nasledujúce údaje:

- identifikácia lietadla,
- aktuálna poloha a hladina,
- potvrdenie informácie ATIS a QNH v prípade letiska, pre ktoré je vysielaná informácia ATIS,
- žiadosť o letové povolenie v prípade letov s podaným letovým plánom alebo žiadosť o predloženie obmedzených informácií letového plánu podľa odseku ENR 1.10.1.1.5 publikácie AIP SR.

Príklad:

OM ABC, DUBOVÁ, NADMORSKÁ VÝŠKA 1 200 STÔP, INFORMÁCIA GOLF QNH 1014, ŽIADAM O VSTUP DO CTR PODĽA LETOVÉHO PLÁNU.

alebo

OM ABC, DUBOVÁ, NADMORSKÁ VÝŠKA 1 200 STÔP, INFORMÁCIA GOLF QNH 1014, ŽIADAM PREDLOŽIŤ LETOVÝ PLÁN.

4.6. Pilotovi lietadla vybaveného rádiostanicou sa v ATZ odporúča vysielat' na príslušnej frekvencii základné informácie. Pilotom lietadiel vybavených rádiostanicou, ktorí sú súčasťou prevádzky v ATZ, sa dôrazne odporúča bdieť na príslušnej frekvencii.

4.7. Pred vstupom do zóny s povinným rádiovým vybavením (RMZ) piloti na príslušnom komunikačnom kanáli vykonajú počiatočnú hlasovú komunikáciu a uvedú:
 a/ stanicu, ktorú volajú;
 b/ volací znak (identifikácia lietadla) a typ lietadla;
 c/ polohu a hladinu;
 d/ zámer letu (charakter činnosti).

V RMZ sa od pilotov lietadiel vyžaduje nepretržité bdieť na príslušnom komunikačnom kanáli.

4.8. Tabuľka cestovných hladín od zeme do 5800 m.n.m.

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
-90			-	-	-	0			-	-	-
10	300	1 000	-	-	-	20	600	2 000	-	-	-
30	900	3 000	35	1 050	3 500	40	1 200	4 000	45	1 350	4 500
50	1 500	5 000	55	1 700	5 500	60	1 850	6 000	65	2 000	6 500
70	2 150	7 000	75	2 300	7 500	80	2 450	8 000	85	2 600	8 500
90	2 750	9 000	95	2 900	9 500	100	3 050	10 000	105	3 200	10 500
110	3 350	11 000	115	3 500	11 500	120	3 650	12 000	125	3 800	12 500
130	3 950	13 000	135	4 100	13 500	140	4 250	14 000	145	4 400	14 500
150	4 550	15 000	155	4 700	15 500	160	4 900	16 000	165	5 050	16 500
170	5 200	17 000	175	5 350	17 500	180	5 500	18 000	185	5 650	18 500
190	5 800	19 000	195	5 950	19 500	200	6 100	20 000	205	6 250	20 500

HLAVA 5 - KLASIFIKÁCIA VZDUŠNÉHO PRIESTORU SR

5.1. Vo FIR BRATISLAVA je vzdušný priestor rozdelený do troch tried vzdušného priestoru: C, D a G. Triedy vzdušného priestoru A, B, E a F sa vo FIR BRATISLAVA neuplatňujú.

5.2. Priestory ATS vo FIR BRATISLAVA sú klasifikované a označené nasledovne:

- Trieda C: Povolené sú lety IFR a VFR. Všetkým letom sa poskytuje služba riadenia letovej prevádzky, pričom rozostupy sa zaisťujú medzi letmi IFR navzájom a medzi letmi IFR a letmi VFR. Letom VFR sa zaisťujú rozostupy od letov IFR a poskytujú sa im informácie o prevádzke ostatných letov VFR a na žiadosť aj rady na vyhnutie. Pri všetkých letoch sa vyžaduje nepretržité hlasové spojenie lietadlo-zem. Pri letoch VFR pod 10 000 ft AMSL sa uplatňuje obmedzenie indikovanej rýchlosti letu IAS 250 kt s výnimkou prípadov, ktoré schváli príslušný orgán pri typoch lietadiel, ktoré z technických alebo bezpečnostných dôvodov nemôžu udržiavať túto rýchlosť. Všetky lety sú predmetom letového povolenia.
- Trieda D: Povolené sú lety IFR a VFR a všetkým letom sa poskytuje služba riadenia letovej prevádzky. Rozostupy sa zaisťujú medzi letmi IFR navzájom, pričom letom IFR sa poskytujú informácie o prevádzke letov VFR a na žiadosť aj rady na vyhnutie. Letom VFR sa poskytujú informácie o prevádzke všetkých ostatných letov a na žiadosť aj rady na vyhnutie. Pri všetkých letoch sa vyžaduje nepretržité hlasové spojenie lietadlo-zem. Pri všetkých letoch pod 10 000 ft AMSL sa uplatňuje obmedzenie indikovanej rýchlosti letu IAS 250 kt s výnimkou

prípadov, ktoré schváli príslušný orgán pri typoch lietadiel, ktoré z technických alebo bezpečnostných dôvodov nemôžu udržiavať túto rýchlosť. Všetky lety sú predmetom letového povolenia.

Poznámka: V súlade s ustanovením SERA.6001 písm. a) bod 4 Vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 923/2012, Dopravný úrad povoľuje Vzdušným silám Ozbrojených síl Slovenskej republiky pre lety štátnych lietadiel (vrátane skupinových letov), ktoré sú schválené ministrom obrany Slovenskej republiky, vykonávať lety nadzvukových letúnov pri rýchlostiach nie vyšších ako 320 kt.

- Trieda G: Povolené sú lety IFR a VFR. Všetky lety IFR musia byť schopné nadviazať hlasové spojenie lietadlo-zem. Všetky lety v RMZ musia byť schopné nadviazať hlasové spojenie lietadlo-zem. Pri všetkých letoch pod 10 000 ft AMSL sa uplatňuje obmedzenie rýchlosti letu IAS 250 kt s výnimkou prípadov, ktoré schváli príslušný orgán pri typoch lietadiel, ktoré z technických alebo bezpečnostných dôvodov nemôžu udržiavať túto rýchlosť. Letové povolenie sa nevyžaduje.

5.3. Požiadavky na vykonávanie letov v jednotlivých triedach sú uvedené v nasledujúcej tabuľke:

Trieda	Druh letu	Rozstupy sa zaisťujú	Poskytovaná služba	Obmedzenie rýchlosti ¹⁾	Požiadavky na rádiové spojenie	Požadované nepretržité obojsmerné rádiové spojenie lietadlo-zem	Vyžaduje sa povolenie ATC
C	I.F.R.	I.F.R. I.F.R. I.F.R. V.F.R.	od od	Služba riadenia letovej prevádzky	Neuplatňuje sa	Áno	Áno
	V.F.R.	V.F.R. I.F.R.	od	1) Služba riadenia letovej prevádzky na zaistenie rozstupov od letov I.F.R. 2) Informácie o prevádzke VFR/VFR (a na žiadosť rady na vyhnutie).	IAS 250 kt pod 10 000 ft AMSL	Áno	Áno
D	I.F.R.	I.F.R. I.F.R.	od	Služba riadenia letovej prevádzky, informácie o prevádzke letov VFR (a na žiadosť rady na vyhnutie).	IAS 250 kt pod 10 000 ft AMSL	Áno	Áno
	V.F.R.	Žiadnym lietadlám		Informácie o prevádzke letov IFR/VFR a VFR/VFR (a na žiadosť rady na vyhnutie).	IAS 250 kt pod 10 000 ft AMSL	Áno	Áno
G	I.F.R.	Žiadnym lietadlám		Letová informačná služba na žiadosť.	IAS 250 kt pod 10 000 ft AMSL	Áno	Nie
	V.F.R.	Žiadnym lietadlám		Letová informačná služba na žiadosť.	IAS 250 kt pod 10 000 ft AMSL	Nie ²⁾	Nie

Poznámka: ¹⁾ Príslušný orgán môže takisto oslobodiť typy lietadiel, ktoré z technických alebo bezpečnostných dôvodov nemôžu zachovať túto rýchlosť.

Poznámka: ²⁾ S výnimkou letov v RMZ, kde sa uplatňujú požiadavky na rádiové spojenie.

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 s adresou a kontaktnými údajmi (mobil, e-mail)*
3. *Charakter plochy (uviest', 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 a výška 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 (nákres): hranice, prekážky, povolené miesta pre vzlety, pristátia, spôsob lietania na svahu s bodmi otáčania a križovania, miesto pre veterný rukáv a pod.*
2. *Podrobný nákres: prístupové cesty, pohyb osôb a dopravných prostriedkov, parkovanie vozidiel, miesta vzletu a pristátia*
3. *Nákres 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 evidencii prevádzkovej plochy od LAA SR.*

6.3. Závazné 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 kĺzavosť LŠZ, preletieť v bezpečnej výške nad zemou.

6.3.3. Pokiaľ plocha zasahuje do chránenej krajinnej 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. Výcviková plocha.

Profil svahu a prekážky na svahu a v miestach pristátia musia zodpovedať požiadavkám 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 s 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 a PK tam, kde by to inak nebolo možné, alebo by to bolo obtiažne z dôvodov nepriaznivého priebehu sklonu terénu alebo nevhodného povrchu terénu.

b/ Rozbehová plocha musí byť rovinná a musí svojou dĺžkou, šírkou a sklonom zaručovať bezpečný štart ZK a 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 zabraňovali 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 odlíšený 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

6.4.2. Riadiaci lietania musí byť ustanovený do funkcie:

- pri súťažiach, zletoch, športových akciách a sústrezeniach.

6.4.3. 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.

6.4.4. Riadiaceho lietania (RL) určuje:

- RLP LAA SR alebo ním poverená osoba na organizovaných súťažiach
- pri športových zletoch a sústrezeniach 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.

6.4.5. Povinnosti riadiaceho lietania:

- dodržiavať prevádzkový poriadok plochy
- dodržiavať pravidlá lietania
- dodržiavať súťažný poriadok akcie.

6.4.6. 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 nedodržia 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.

6.5. 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.

Doklady, kvalifikácie a funkčné licencie môžu byť vydané iba členovi LAA SR.

7.1. Druhy dokladov:

- osobný list odborného leteckého personálu LAA SR
- preukaz žiaka LAA SR
- pilotný preukaz LAA SR

7.2. Kvalifikácie a funkčné licencie – podľa odbornosti LŠZ:

A. Kvalifikácie:

- pilot ZK-A, B, Tandem, TOWING,
- pilot PK-A, B, C, Tandem,
- pilot MPK, Tandem,
- pilot MZK, Tandem, AEROTOWING,

B. Funkčné licencie:

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

7.2.1

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 s povinnosťou okamžitého nahlásenia zmeny.

7.3. Podmienky pre získanie pilotných preukazov:

- predložiť potvrdenie o zdravotnej spôsobilosti v zmysle platnej legislatívy
- absolvovať príslušný kurz a úspešne vykonať teoretickú a praktickú skúšku
- elektronicky poslať fotografiu v súbore jpg, jpeg alebo tif s maximálnou veľkosťou 1 MB.

7.4. Platnosť pilotných dokladov:

- preukaz žiaka a osobný list – platnosť 24 mesiacov odo dňa vydania lekárskeho osvedčenia (nad 50 rokov je platnosť 12 mesiacov, ak poverený lekár neurčí inak)
- pilotný preukaz LŠZ – platnosť 24 mesiacov odo dňa vydania lekárskeho osvedčenia (nad 50 rokov je platnosť 12 mesiacov, ak poverený lekár neurčí inak)
- preukaz technika LŠZ – platnosť 36 mesiacov odo dňa vydania.

7.5. 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 potvrdenej zdravotnej spôsobilosti v súlade s platnou legislatívou. 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
- platnosť preukazu technika je predlžovaná na základe vedomostí o jeho technickej činnosti, ktorá je daná vydanou licenciou a preskúšaním jeho odborných vedomostí.

Poznámka: V prípade, ak člen LAA SR neplní úlohy vyplývajúce z funkčnej licencie po dobu 3 rokov, je licencia zrušená.

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

- do 1 mesiaca po dobe platnosti na základe vyplneného Osobného listu; pilotovi je ponechaná dosiahnutá pilotná kvalifikácia
- od 1 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 príslušného výcvikového strediska LAA SR, o druhu obnovenej kvalifikácie pilota rozhodne inšpektor na základe výsledkov praktického preskúšania
- nad 36 mesiacov sa požaduje nové absolvovanie kurzu v schválenom výcvikovom stredisku LAA SR, o druhu dosiahnutej kvalifikácie pilota rozhodne inšpektor na základe výsledkov teoretického a praktického preskúšania.

Poznámka č. 1

Nálet pilota sa pre potreby splnenia podmienok na získanie jednotlivých kvalifikácií zráta počas celej doby leteckej kariéry v LAA SR. Pilot musí vedieť preukázať nálet zápisníkom letov v písomnej alebo tlačenej 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.

7.7. Strata spôsobilosti

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

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

7.8. Odobratie a zadržanie pilotného preukazu.

Pilotný preukaz môže byť odobratý alebo zadržaný 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. Pilot sa vo veci odobratia pilotného preukazu obráti na vedenie zväzu a orgány LAA SR. Oprávnenie k odobratiu a zadržaniu pilotného preukazu majú orgány LAA SR, Dopravný úrad SR a Polícia SR.

7.9. Požiadavky na vydanie pilotného preukazu.

7.9.1. Osobný list účastníka kurzu základného výcviku:

- pre ZK a PK vek najmenej 15 rokov, do 18 rokov s písomným súhlasom zákonného zástupcu
- pre MZK a MPK vek najmenej 15 rokov, do 18 rokov s písomným súhlasom zákonného zástupcu, samostatný let po dovŕšení 16 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 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 a nahlási kurzistu na sekretariát LAA SR
- 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 inšpektora.

7.9.2.1 Pilot PK – kvalifikácia A

Vek najmenej 15 rokov (do 18 rokov s písomným súhlasom zákonného zástupcu), lekárska prehliadka v súlade s platnou legislatívou, 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.

7.9.2.2. Pilot ZK – kvalifikácia A

Vek najmenej 15 rokov (do 18 rokov s písomným súhlasom zákonného zástupcu), lekárska prehliadka v súlade s platnou legislatívou, 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.

7.9.2.3. Pilot MPK.

Vek najmenej 15 rokov (do 18 rokov s písomným súhlasom zákonného zástupcu), lekárska prehliadka v súlade s platnou legislatívou, 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 16 rokov. Zákaz vykonávať lety s pasažiermi.

7.9.2.4. Pilot MZK.

Vek najmenej 15 rokov (do 18 rokov s písomným súhlasom zákonného zástupcu), lekárska prehliadka v súlade s platnou legislatívou, 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 16 rokov. Zákaz vykonávať lety s pasažiermi.

7.9.3.1. 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, 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 terénoch.

Zákaz vykonávať lety s pasažiermi.

7.9.3.2. Pilot ZK – kvalifikácia B

Vek najmenej 16 rokov (do 18 rokov s písomným súhlasom zákonného zástupcu), platný pilotný preukaz kvalifikácie ZK-A, minimálny nálet 5 letových hodín, 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 praktickej skúšky pred inšpektorom ZK je mu do pilotného preukazu doplnená kvalifikácia ZK-B.

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

Zákaz vykonávať lety s pasažiermi.

7.9.4. Pilot PK - kvalifikácia C

Platný pilotný preukaz kvalifikácie B s praxou minimálne 1 rok, s minimálne dvoma doloženými preletmi na vzdialenosť minimálne 50 km, potvrdenými inšpektorom PK, vek minimálne 17 rokov, celkový nálet minimálne 80 letových hodín na PK.

Oprávnenie držiteľa preukazu pilota PK kvalifikácie C – lietať s PK kategórie competition, (DHV 3), zalietavať PK po dosiahnutí veku 18 rokov.

Zákaz vykonávať lety s pasažiermi.

7.9.5. Pilot MZK, kvalifikácia vlekár

Vek najmenej 21 rokov, pilotný preukaz pre MZK minimálne 2 roky, minimálny nálet 100 letových hodín a 200 štartov s MZK, výcvik a preskúšanie z praktického vlečenia inštruktorom ZK so skúsenosťou minimálne 30 aerovlekov.

7.9.6.1. Inštruktor PK

Vek najmenej 21 rokov, 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 prevádzať zalietavacie lety PK znovu uvádzaných do prevádzky po drobných opravách a podobne. Môže byť poverený inšpekčnou činnosťou podľa svojej kvalifikácie.

Inštruktorka 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.

7.9.6.2. Inštruktorka ZK

Vek najmenej 21 rokov, 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 inštruktorka 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. Môže byť poverený inšpekčnou činnosťou podľa svojej kvalifikácie.

Inštruktorka 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.

7.9.6.3. Pilot inštruktorka MZK

Vek najmenej 21 rokov, musí byť držiteľom preukazu pilota MZK minimálne 2 roky. Minimálny nálet 70 letových hodín / 200 štartov. Pred skúšobnou komisiou úspešne absolvovať preskúšanie podľa osnovy výcviku ZL-2.

Oprávnenie držiteľa preukazu inštruktorka 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. Môže byť poverený inšpekčnou činnosťou podľa svojej kvalifikácie.

Inštruktorka 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.

7.9.6.4. Pilot inštruktorka MPK

Vek najmenej 21 rokov, 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 inštruktorka 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. Môže byť poverený inšpekčnou činnosťou podľa svojej kvalifikácie.

Inštruktorka 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.

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

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

Pre PK minimálny nálet 180 letových hodín.

Pre ZK minimálny nálet 100 letových hodín.

Pre MZK minimálny nálet 100 hodín doložených v zápisníku pilota, minimálne 1-ročná prax inštruktora MZK.

Pre 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 inštruktárov.
- 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 požiadaviek 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 inštruktára.
- 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.

7.9.8. Hlavný letový inšpektor daného druhu LŠZ

Vek najmenej 25 rokov, 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.

7.9.9. 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.

7.9.10.1. 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

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.

7.9.10.2. 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.

7.9.10.3. 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.

7.9.10.4. Tandemový pilot MZK – kvalifikácia T

Platný pilotný preukaz pilota MZK s praxou pilota minimálne 2 roky a náletom minimálne 70 letových hodín / 200 štartov doložených v zápisníku pilota a potvrdený inšpektorom. 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.

7.9.10.5. 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.

7.9.11. 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 príručiek 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 navrhuje LŠZ (závesné postroje, záchranné systémy a podobne) k predĺženiu ich preukazov letovej spôsobilosti hlavnému technikovi.

7.9.12. Hlavný technik LAA SR

Vek najmenej 23 rokov, minimálne úplné stredoškolské vzdelanie. Je vyberaný konkurzom, vyhlasovaným prezídiom LAA SR.

Je poverený vedením technickej komisie LAA SR a je priamo nadriadený všetkým inšpektorom a 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.

7.9.13. Riaditeľ letovej prevádzky LAA SR

Vek najmenej 24 rokov, minimálne úplné stredoškolské vzdelanie. 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.

7.9.14. 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 požiadaviek RLP LAA SR vykonáva vyžadované 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 inštruktora.

7.10. Skúšobný poriadok

K objektívnemu prevereniu teoretických a praktických vedomostí sú vypracované LAA SR výcvikové a skúšobné smernice pre pilotov a technikov ZK/PK a MZK/MPK.

Za dostatočnú prípravu ku skúškam zodpovedá príslušný inštruktör (inšpektor). Skúšobná komisia je zložená:

- inšpektor
- inštruktör
- člen komisie (pilot s minimálnou ročnou praxou na príslušnom druhu LŠZ, ktorého si môže určiť aj preskúšavaný pilot)

Teoretická časť skúšky predchádza praktickú.

Praktickú skúšku je možné vykonať až po úspešnom splnení teoretickej časti skúšky a je možné ju opakovať po absolvovaní odporučených cvičení podľa osnovy.

7.11. Známkovacia stupnica

Pri hodnotení žiakov v teoretickej časti výcviku sú inštruktöri povinní používať túto známkovaciú stupnicu:

- 100% - 70% - vyhovel,
- menej ako 70% - nevyhovel

Pri hodnotení žiakov v praktickej časti výcviku sú inštruktöri povinní používať túto známkovaciú stupnicu:

- Výborne - bez chýb
- Dobre - chyby, správne a včas opravené
- Nedostatočne - chyby opravované neskoro, nesprávne alebo vôbec,

Poznámka: Inštruktör nesmie pokračovať so žiakom na ďalšie cvičenie osnovy, pokiaľ žiak nezvládne cvičenie v hodnotení aspoň dobre.

7.12. Dokladovanie náletu

Splnenie podmienok náletu (roky a hodiny) pre priznanie vyšších kvalifikácií pilota musí byť doložené vedeným pilotným denníkom v písomnej (odporúčané), alebo tlačenej forme ako elektronický výpis listov (Excel, X-contest, a pod.).

Zápisník pilota ako aj tlačенý výpis musí obsahovať minimálne nasledujúce údaje: meno pilota, dátum letu, druh LŠZ, typ a poznávacia značka LŠZ, miesto – trať letu, počet letov a dobu letu.

HLAVA 8 – POSTUPY NA NASTAVENIE VÝŠKOMEROV

8.1. Úvod

Postupy na nastavenie výškomera platné v Slovenskej republike sú zhodné s postupmi obsiahnutými v ICAO Doc 4444 a Doc 8168.

Údaje o prevodnej nadmorskej výške sú uvedené na mapách štandardných prístrojových priletových tratí (STAR) - ICAO, štandardných prístrojových odletových tratí (SID) - ICAO a mapách priblíženia podľa prístrojov (IAC) - ICAO. Údaj QNH sa uvádza v hektopascaloch. Údaj QFE sa odovzdáva len na vyžiadanie. Údaje QNH alebo QFE uvádzané v hektopascaloch sa zaokrúhľujú na najbližší nižší celý hektopascal, pričom sa slovo "hektopascal" vynecháva. Pri vysielaní údajov v iných merných jednotkách, napr. v milimetroch, sa merná jednotka nevynecháva.

8.2. Základné postupy na nastavenie výškomera

- Prevodná nadmorská výška je stanovená pre celý FIR BRATISLAVA (vrátane TMA)

v 10 000 ft AMSL

- Pre celý FIR BRATISLAVA (vrátane TMA) sa stanovuje spoločná prevodná hladina na základe hodnoty oblastného QNH, podľa nasledujúcej tabuľky:

Uzavretý interval QNH (hPA)		Prevodná hladina
Od	Do	
943	977	130
978	1013	120
1014	1050	110
1051	1088	100

Prevodná hladina sa nachádza minimálne 1 000 ft nad prevodnou nadmorskou výškou tak, aby sa umožnilo súčasné využitie prevodnej nadmorskej výšky a prevodnej hladiny so zabezpečeným vertikálnym rozstupom.

8.3. Vertikálne polohy lietadiel sa vyjadrujú:

- nadmorskou výškou (ALT) nastavením výškomera na QNH pri letoch v prevodnej nadmorskej výške a pod ňou,
- letovou hladinou (FL), nastavením výškomera na 1 013,25 hPa, pri letoch v prevodnej hladine a nad ňou,
- výškou nad zemou (AGL) pri letoch na trati do 1 000 ft nad zemou,
- nadmorskou výškou (ALT) nastavením výškomera na QNH pri letoch vo vzdušnom priestore triedy G nad 1 000 ft AGL,
- výškou nad letiskom (AAL), nastavením výškomera na QFE, kde sa tak požaduje, napr. na vojenských letiskách.

Poznámka:

Pri lete v neriadenom priestore triedy G pod TMA sa vertikálne polohy lietadiel vyjadrujú nadmorskou výškou (ALT) nastavením výškomera na letiskové QNH.

Pri prelete prevodnou vrstvou sa vertikálne polohy lietadiel vyjadrujú pri stúpaní letovými hladinami (FL) a pri klesaní nadmorskými výškami (ALT).

8.4. Minimálne letové nadmorské výšky v opisoch štandardných prístrojových odletov (SID), ktoré zabezpečujú minimálne výšky nad prekážkami, sa vyjadrujú nadmorskými výškami (ft AMSL) aj v prípade, že sú nad prevodnou nadmorskou výškou.

8.5. Letová hladina nula sa nachádza na hladine atmosférického tlaku 1013,2 hPa (29,92 in Hg). Nasledujúce letové hladiny sú odstupňované tlakovými intervalmi zodpovedajúcimi 500 ft v štandardnej atmosfére.

8.6. Vzlet a stúpanie

- Údaj QNH sa odovzdáva lietadlám v povolení na rolovanie pred vzletom.
- Vertikálna poloha lietadla počas stúpania sa vyjadruje nadmorskými výškami po dosiahnutí prevodnej nadmorskej výšky, nad ktorou sa vertikálna poloha vyjadruje letovými hladinami.

8.7. Vertikálne rozostupy na trati

Vertikálne rozstupy letov na trati sa zabezpečujú pridelovaním rôznych hladín lietadlám, ktoré na ich dodržanie používajú predpísané postupy na nastavenie výškomera. Hladiny letu sa vyjadrujú výrazmi letová hladina, nadmorská výška, prípadne výška nad zemou.

8.8. Priblíženie a pristátie

- Údaj QNH sa lietadlám odovzdáva v povolení na priblíženie a v povolení na vstup do letiskového okruhu, s výnimkou, keď je známe, že lietadlo tento údaj už prijalo. V povolení na priblíženie sa musí uvádzať prevodná hladina.
- Na požiadanie pilota sa v povoleniach na priblíženie a v povoleniach na vzlet odovzdáva tiež QFE.
- Vertikálna poloha lietadiel počas priblíženia sa vyjadruje letovými hladinami po dosiahnutí prevodnej hladiny, pod prevodnou hladinou sa vertikálna poloha vyjadruje nadmorskými výškami.

Poznámka: Ak bolo vydané povolenie na priblíženie a lietadlo začalo klesanie, môže sa jeho vertikálna poloha vyjadrovať nadmorskými výškami za predpokladu, že nebude hlásený a neočakáva sa vodorovný let lietadla nad prevodnou výškou.

8.9. Opis oblasti na nastavenie výškomera

Oblasťné QNH predstavuje najnižší predpovedaný tlak QNH pre celý FIR BRATISLAVA na dobu jeho platnosti. Pravidelná doba platnosti je 3 hodiny od času vydania. Prvý pravidelný čas vydania je 0000 UTC. V prípade nepredvídaných zmien tlaku mimo tolerovaného rozsahu bude vydané opravné oblasťné QNH. Doba platnosti opravného vydania končí najneskôr ďalším pravidelným časom vydania.

PRÍLOHY

Príloha č.1 (k bodu 8.9.10.1. Tandemový pilot PK – kvalifikácia T)

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!