

AEROKLUB ČESKÉ REPUBLIKY



P - 1

SMĚRNICE PRO LÉTÁNÍ V AEROKLUBECH

Schválil letový ředitel AeČR pod č. j.: 11/2000 dne: 21. 03. 2000

Platí od : 01. 05.2007

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

OBSAH

Změny a doplňky

I.

Úvodní ustanovení

Hlava 1	Definice a zkratky
Hlava 2	Pravidla pro létání - všeobecná
Hlava 3	Pravidla pro létání - kluzáky, motorové kluzáky
Hlava 4	Pravidla pro výsadkové lety
Hlava 5	Povolování letů , přestávky v létání, lety s další osobou na palubě
Hlava 6	Teoretická školení, přezkušovací a kontrolní lety
Hlava 7	Organizace a plánování letového provozu
Hlava 8	Pravomoci a odpovědnosti funkcionářů
Hlava 9	Provozně letecká dokumentace
Hlava 10	Vydávání průkazů způsobilosti
Hlava 11	Prodlužování průkazů způsobilosti

Přílohy:

- A** Návěsti (signály), používané při navijákovém provozu
- B** Diagram pro stanovené maximální rychlosti větru při navijákovém provozu
- C** Potvrzení o ukončení výcviku a nalétaných hodinách
- D** Vzor průkazu způsobilosti
- E** Žádost o vystavení průkazu způsobilosti

ZMĚNY A DOPLŇKY

Číslo změny doplňku	Provedeno dne	Provedl
Změna č. 1	01/05/2000	AeČR
Změna č. 2	01/06/2002	AeČR
Změna č. 3	01/03/2003	AeČR
Změna č. 4	01/03/2004	AeČR
Změna č. 5	01/05/2007	AeČR
Změna č. 6	01/08/2007	AeČR

ÚVODNÍ USTANOVENÍ

- 0.1.** Tato Směrnice upravuje letecký a parašutistický provoz všech členských subjektů místních aeroklubů (dále jen aeroklub) a Aeroklubu České republiky (dále jen Aeroklub) a SLZ (ultralehké kluzáky a motorové ultralehké kluzáky). Je závazná pro všechny členy létajícího a pozemního personálu Aeroklubu při provádění činnosti na území České republiky. Při provádění činnosti na území jiného státu je tato směrnice závazná, pokud jednotlivá ustanovení nejsou v rozporu s pravidly, publikovanými státem, který má pravomoc nad územím, nad kterým letadlo letí.
- 0.2.** Za dodržování jednotlivých ustanovení této směrnice odpovídá velitel letadla případně člen pozemního personálu při výkonu své funkce. Souhrnnou odpovědnost za organizaci leteckého a parašutistického provozu ve smyslu této směrnice má vedoucí leteckého provozu jednotlivého členského subjektu Aeroklubu.
- 0.3.** Letový ředitel AeČR je oprávněn povolit výjimky z této směrnice a dalších směrnic AeČR v případech, kdy jsou přísnější než předpisy platné v ČR.
- 0.4.** Vydáním této směrnice pozbývají platnost Směrnice pro létání v aeroklubech (P-1), schválená Leteckým úřadem dne 18.12.1992 pod č.j.21689/92-220 a Směrnice pro způsobilost leteckého personálu (P-3) schválená MD ČR dne 10.3.1994 pod č.j.17022/94-250.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA 1 - DEFINICE A ZKRATKY

AKROBATICKÝ LET

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

ČLENSKÝ SUBJEKT AEROKLUBU

Organizační článek, registrovaný v AeČR v souladu se stanovami.

DALŠÍ ČLEN POSÁDKY

- a) Sportovní navigátor - osoba na palubě letadla, vykonávající činnost v souladu se sportovními řády.
- b) Palubní inženýr - osoba s průkazem palubního inženýra, vydaným leteckým úřadem.
- c) Výsadek - průvodce - osoba s průkazem parašutisty - instruktora, která organizuje činnost parašutistů na palubě a jejich seskoky s letadla.
- d) Technik - specialista s odpovídající kvalifikací s úkolem přezkoušení a kontroly letadla a jeho zařízení a přezkoušení provozního zařízení za letu. Při plnění těchto úkolů nejsou považováni za výkonné letce ani za obsluhující personál.
- e) Palubní průvodce při vyhlídkových letech.

DRÁHA (Runway) RWY

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

LET ZA VIDITELNOSTI (LET VFR)

Let, prováděný podle pravidel letu za viditelnosti.

LETADLO

Zařízení, schopné odvozovat sílu nesoucí jej v atmosféře z reakcí vzduchu, které nejsou reakcemi vůči zemskému povrchu. Za letadlo se považuje v ČR i sportovní létající zařízení, vyjma sportovního padáku.

LETECKÝ ÚŘAD

Úřad pro výkon státní zprávy ve věcech civilního letectví.

LETIŠTĚ

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

LETIŠTNÍ PROVOZ

Veškerý provoz na provozní ploše letiště a všechna letadla, letící po letištním okruhu, vstupující do něj nebo jej opouštějící.

LETOUN

Motorové letadlo těžší vzduchu, u něhož se vztlak, potřebný k letu vyvozuje v podstatě aerodynamickými silami na nosných plochách, které jsou v dané konfiguraci letadla nepohyblivé.

LETOVÁ DOHLEDNOST

Dohlednost dopředu z kabiny letadla za letu.

LETOVÁ PŘÍRUČKA

Dokument, navazující na vydání Osvědčení letové způsobilosti a obsahující provozní omezení, která musí být respektována, aby letadlo mohlo být považováno za způsobilé provozu.

LETOVÝ PROVOZ

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

METEOROLOGICKÉ PODMÍNKY PRO LET ZA VIDITELNOSTI (VMC)

Meteorologické podmínky, vyjádřené dohledností, vzdáleností od oblaků a základny oblačnosti, které jsou stejné nebo lepší, než stanovená minima.

NADMOŘSKÁ VÝŠKA (ALTITUDE)

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

NOC

Je doba mezi koncem občanského soumraku a začátkem občanského svítání nebo jiný podobný časový úsek mezi západem a východem slunce, který může stanovit příslušný úřad. Občanský soumrak končí večer, když střed slunečního disku je 6 stupňů pod horizontem, a občanské svítání začíná ráno, když je střed slunečního disku 6 stupňů pod horizontem.

POVOLENÍ K LETU

Doklad, kterým odpovědný orgán aeroklubu vydává pilotovi souhlas k provedení letu. Pro účely pátrání a záchrany nahrazuje údaje letového plánu spolu s evidencí o skutečné době vzletu a přistání.

SKUPINOVÝ LET

Let dvou nebo více letadel, provádějící společný úkol, přičemž jejich vzájemná vzdálenost není větší než 150 m.

STANOVIŠTĚ AFIS

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

TECHNIKA PILOTÁŽE

Podle obtížnosti: a) jednoduchá
b) vyšší
c) vysoká.

Podle počtu letadel: a) jednotlivá
b) skupinová

Poznámka 1: Prvky jednoduché pilotáže jsou: zatáčka o 360°, vodorovná osmička, hadovitý let, spirála (náklon u všech prvků maximálně 45°), let střemhlav a strmé stoupání s úhly do 45°, let o minimální bezpečné rychlosti, skluzy a pády, nácviky vybírání vývrtek.

Poznámka 2: Prvky vyšší pilotáže jsou: zvrát, přemet, překrut, výkrut, souvrat, bojová zatáčka, vývrtka, střemhlavý let a strmé stoupání s úhly nad 45° a další prvky, uvedené v letové příručce.

Poznámka 3: Prvky vysoké pilotáže jsou: všechny prvky (obraty), které nejsou obsaženy v Poznámkách 1 a 2.

Poznámka 4: Lety vyšší a vysoké pilotáže se mohou provádět v rozsahu, daném provozním omezením letadla, které je uvedeno v letové příručce nebo jiném dokumentu ji nahrazujícím.

TRAŤOVÝ LET

Let letadla zahrnující fáze vzletu, odletu, letu na trati, příletu, přiblížení a přistání.

VELITEL LETADLA

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

VELITEL SKUPINY LETADEL

Pilot letadla, odpovědný za provedení letu skupiny a bezpečné vedení skupiny letadel během letu.

VÝCVIKOVÝ LET

Je let prováděný podle výcvikové osnovy.

VÝSADKOVÝ LET

Let za účelem vysazení uživatele sportovního létajícího zařízení-sportovního padáku-vybaveného tímto zařízením za účelem provedení seskoku a následného sestupného letu s přistáním na zemský povrch. Výsadkovým letem je i let, jehož účelem je vysazení zkušebních parašutistů nebo zkušebních figurín za účelem zkoušek padáků či jejich součástí.

ZDOKONALOVACÍ LET

Let, prováděný za účelem zdokonalení techniky pilotáže a navigace v rozsahu výcvikové osnovy po jejím splnění.

HLAVA 2 - PRAVIDLA PRO LÉTÁNÍ - VŠEOBECNÁ**2.1. Složení posádky**

- 2.1.1. Minimální počet a složení členů posádky je stanoven letovou příručkou pro daný typ.
- 2.1.2. Při výcvikových letech mohou být na palubě letadla další osoby v souladu s výcvikovými osnovami.

2.2. Minimální výšky jednotlivých prvků techniky pilotáže

- 2.2.1. Při letech vyšší a vysoké pilotáže je minimální výška stanovena výcvikovými osnovami. Lety pod tuto výšku až do minim, uvedených v tabulce, povoluje inspektor, examinátor. Tato minima musí mít pilot zapsána v zápisníku letů.
- 2.2.2. Minimální výškou, uvedenou v tabulce, se rozumí výška nad zemí, pod kterou nesmí zasahovat ani část prováděného prvku.

2.2.3.

PRVEK	výška	
	letouny	kluzáky a motor.kluzáky
4.zatáčka DEN	300ft (100 m)	160ft (50m)
NOC	500ft (150 m)	-
Vyšší a vysoká pilotáž	1000ft (300 m) mimo AD	1000ft (300 m) mimo AD
DEN	300ft (100 m) nad AD	300ft (100 m) nad AD
Skluzy DEN	80ft (25 m)	80ft (25 m)

a) Akrobatické obraty nesmí být prováděny nad hustě zastavěnými místy, shromážděním osob na volném prostranství nebo nad veřejně přístupnou částí letiště. Akrobatické obraty pod výškou 600m (2000 ft) nad zemí pro motorová letadla a 400m (1320 ft) nad zemí pro bezmotorová letadla nesmí být prováděny nad jakýmkoli objekty s možným výskytem osob.

b) Minimální výšky při leteckých soutěžích se řídí propozicemi F.A.I. a ředitel soutěže musí s nimi soutěžící seznámit.

c) Při akrobatických soutěžích musí být půdorys prostoru pro lety vytýčen tak, aby bylo dodrženo ust. odst. a). Z toho vyplývá, že pořádat takové soutěže na některých letištích nebude možné.

- 2.3. Skupinové lety a aerovleky se mohou provádět, pokud letová dohlednost není nižší než 3 km.

2.4. Skupinové lety

- 2.4.1.** Pro každou skupinu se určuje vedoucí skupiny.
- 2.4.2.** Vedoucí skupiny má zakázáno letět za menší letové dohlednosti než 3km
- 2.4.3.** Vedoucí skupiny odpovídá za přípravu a provedení letu ve skupině.
- 2.4.4.** Vedoucí skupiny odpovídá za dodržení minimálních výšek a vzdáleností od překážek všech letadel ve skupině.
- 2.4.5.** Vedený je povinen plnit pokyny vedoucího skupiny s výjimkou případu, kdy se od skupiny oddělí. Tím přebírá veškerou odpovědnost za další průběh svého letu.

2.5. Vybavení posádek padáky

- 2.5.1.** Posádky kluzáků, ultralehkých kluzáků, motorových kluzáků a ultralehkých motorových kluzáků musí být vybaveny záchrannými padáky při všech letech nad 1000ft (300 m) AGL, kroužení ve stoupavých proudech a provádění vyšší a vysoké akrobacie.
- 2.5.2.** Posádky letounů musí být vybaveny záchrannými padáky při provádění:
 - a)** vyšší a vysoké pilotáže
 - b)** výsadků
 - c)** aerovleků

Poznámka : Výrazem "záchranné padáky" se v textu rozumí schopné záchranné padáky s platnou certifikací, dobou zabalení a ošetřování.

2.6. Spouštění motorů

- 2.6.1.** Spouštět motor může pilot, žák, letecký mechanik, je-li kvalifikovaný pro daný typ.
- 2.6.2.** Spouštění motoru ručním protáčením za vrtuli může provádět pouze pilot, žák nebo letecký mechanik, prokazatelně poučený.
- 2.6.3.** Spouštět motor je zakázáno:
 - a)** nejsou-li založeny klíny pod podvozkovými koly nebo není-li zabrzděno s přiměřeným účinkem brzd a kvalitou povrchu,
 - b)** jestliže se pilot nepřesvědčil o volnosti prostoru v blízkosti vrtule a za letadlem.
- 2.6.4.** Při spouštění motoru musí být mezi pilotem a technickým personálem používány návěsti, uvedené v předpisu L-2.

2.7. Vzlet

- 2.7.1.** Vzlet je zakázán:
 - a)** je-li na RWY překážka, ohrožující bezpečnost vzletu. Ustavený naviják pro vzlety kluzáků se v tomto případě nepovažuje za překážku.
 - b)** pokud přistávající parašutista vytváří překážku nebo nebezpečí pro letadlo, připravené ke vzletu.

HLAVA 3 - PRAVIDLA PRO LÉTÁNÍ KLUZÁKY, MOTOROVÉ KLUZÁKY

3.1. Navijákový provoz

3.1.1. Obsluha navijáku

Naviják v provozu smí obsluhovat pouze osoba s platným oprávněním k obsluze navijáku (navijákař). Při výcviku navijákaře smí naviják obsluhovat i osoba bez oprávnění, pokud je pod stálým dohledem oprávněného navijákaře.

3.1.2. Zřízení navijákového provozu

Naviják musí být postaven souběžně s osou vzletu na RWY. Navijáková lana je zakázáno přejíždět vozidly a letadly. Jsou-li v provozu dva navijáky současně, musí být osy vzletu rovnoběžné a lana nesmí být překřížena.

3.1.3. Stanoviště startéra a signalizátora

Pokud není vidět od navijáku na místo vzletu, musí být určen na vhodném stanovišti signalizátor. Pozadí startéra a signalizátorů musí být kontrastní vůči signálnímu terči.

Poznámka: V případě zřízení oboustranného spojení mezi startérem a navijákařem nemusí být ustanoven signalizátor. To nezbavuje povinnosti vybavit naviják signálním terčem a jinými vhodnými prostředky.

3.1.4. Doprava lan od navijáku na místo vzletu

Lana musí být rozvíjena ve vzdálenosti minimálně 3 m od sebe po přímé spojnici naviják - místo vzletu.

3.1.5. Vzlet pomocí navijáků

Nejprve musí vzlétnout kluzák na laně, které je na závětrné straně. Následující kluzák může vzlétnout, když předchozí kluzák uvolnil prostor vypnutí, jeho lano bylo staženo k navijáku a není nebezpečí zachycení lan navzájem. Při domluvě s navijákařem nesmějí být lana a navijáky označeny jako pravý (pravé) a levý (levé). Mezi navijákem a místem vzletu nesmí být v úhlu 15° od osy vzletu žádná překážka na VPP. Před vzletem nesmí nikdo stát před ani za kluzákem, který je připraven ke vzletu. Při vzletu navijákem musí všechny kluzáky mimo kluzák, připravený ke vzletu, ležet jedním okrajovým obloukem křídla na zemi. Křídlo kluzáku, připraveného ke vzletu, smí být zvednuto teprve tehdy, když kluzák i posádka jsou připraveni ke vzletu a lano od navijáku je zapnuto.

3.1.6. Pomocníci u křídel kluzáků

Kluzák musí být při vzletu přidržován za okrajové oblouky křídel dvěma pomocníky. Jejich povinností je udržet kluzák na místě, aby nedošlo k přejetí vlečného lana při náhlém přerušení tahu navijáku. Pomocníci, přidržující křídla kluzáku, jsou povinni je přidržovat ve vodorovné poloze a řídit se pokyny velitele kluzáku. Křídlo musí být přidržováno na nejvyšším místě okrajového oblouku. Ruka nesmí být vsunuta do žádného otvoru. Pomocník

přidrží křídlo tak dlouho, dokud stačí doprovázet rozjíždějící se kluzák. V žádném případě jej nesmí vychýlit ze směru.

3.1.7. Podmínky pro povolení vzletu kluzáku

Pomocník nesmí zapnout lano, postřehne-li on nebo startér na kluzáku nebo na laně závadu, nebo zjistí-li, že důležité úkony nebyly před vzletem provedeny důsledně. Startér v tomto případě nedá povolení ke vzletu. Vzlet nesmí být povolen, je-li kluzák vychýlen od osy vzletu nebo přesahuje-li oblouk vlečného lana hranici, vymezenou rovnoběžkami, vycházejícími z okrajových oblouků křídel kluzáku s osou vzletu. Vzlet navijákem nesmí být povolen, blíží-li se do prostoru vzletu a vypnutí jiné letadlo a došlo-li by k ohrožení přistávajícího letadla i s ohledem na možnost průletu nebo opakování vzletu. Vzlet navijákem je zakázáno provádět, pokud směr a rychlost větru přesahuje hodnoty, uvedené v diagramu v PŘÍLOZE B.

3.1.8. Mimořádné případy při navijákovém provozu

Je-li zrušen vzlet nebo došlo-li k přerušení vzletu ještě na zemi, musí posádka kluzáku okamžitě vypnout vlečné lano. Ihned po vypnutí musí být křídlo kluzáku položeno na zem. Není-li si posádka jista, že lano bylo vypnuto, drží vypínač v poloze "VYPNUTO". Pomocníci u křídla musí kontrolovat vypnutí a stav posádce hlásit. Nebyl-li počáteční rozjezd plynulý (došlo-li k trhnutí), musí navijákař přerušit vzlet a vyčkat na nové povolení ke vzletu. Dosáhne-li během vzletu rychlost maximální přípustné hodnoty pro vlek daného typu kluzáku navijákem, upozorní pilot navijákaře střídavým pomalým výrazným vychylováním směrového kormidla. Nezmírní-li navijákař rychlost navíjení, pilot sám vypne lano. Nízkou rychlost při navíjení signalizuje pilot navijákaři střídavým vychylováním křidélek. Nezvýší-li navijákař rychlost navíjení, pilot zmírní úhel stoupání a nezvýší-li se rychlost ani potom, pilot potlačí a vypne kluzák. Pokud si pilot není jist klidným průběhem dalšího vleku, je povinen vypnout kluzák.

3.1.9. Signalizace (návěsti) při navijákovém provozu

Signalizace při navijákovém provozu je uvedena v PŘÍLOZE A

Signalizace může být doplněna pomocí radiostanice nebo jiným vhodným spojením.

3.2. Aerovlekový provoz

3.2.1. Vlekání kluzáků se řídí ustanoveními předpisu L-2

3.3. Návčik přistání kluzáků do terénu

Návčik přistání kluzáků do terénu se řídí ustanoveními předpisu L-2

3.4. Létání v mracích

Lety v mracích se smí provádět pouze při dodržení těchto podmínek:

- pilot kluzáku musí mít kvalifikaci pro lety s kluzáky podle přístrojů,
- kluzák musí být schválen pro lety v mracích,
- pilot se při letech v mracích musí řídit ustanoveními předpisu L-2

3.5. Létání v dlouhé vlně

Lety v dlouhé vlně, při kterých není možné dodržet meteorologické podmínky podle VFR, mohou být prováděny pouze ve vzdušném prostoru, k tomuto účelu určenému.

Pro každý vlnový prostor musí být vedoucím leteckého provozu zpracována směrnice, která musí obsahovat:

- typy vhodných situací,
- požadovanou kvalifikaci pilotů pro jednotlivé typy vlnových situací,
- opatření při změně meteorologické situace,
- způsoby aerovleku do různých typů vlnových situací,
- zásady (pravidla) pro lety v dlouhé vlně,
- koordinaci s orgány řízení letů.
- další důležité údaje pro let v dané dlouhé vlně.
- v případě, že vzlety do dlouhé vlny probíhají z více letišť v blízkosti jejího výskytu, doporučuje se mezi těmito letišti směrnice koordinovat.

3.6. Létání v termice a létání na svahu

3.6.1. Je nutno postupovat v souladu s ustanoveními předpisu L-2.

HLAVA 4 - PRAVIDLA PRO VÝSADKOVÉ LETY

4.1. Výsadkové lety

Výsadkové lety se provádějí v souladu s ustanoveními předpisu L-2

4.2. Odpovědnost za provádění výsadkových letů

Souhrnnou odpovědnost za organizaci a bezpečnost provozu na letišti nese provozovatel letiště, resp. osoba odpovědná za jeho provoz. Tato osoba vydává souhlas s prováděním výsadků a ostatní osoby podílející se na organizaci a provádění výsadkové činnosti jí jsou podřízeny.

HLAVA 5 - POVOLOVÁNÍ LETŮ, PŘESTÁVKY V LÉTÁNÍ, LETY S JINOU OSOBOU NA PALUBĚ

5.1. Povolování letů

5.1.1. Vedoucí leteckého provozu a jím pověřená osoba povolují:

- školní a výcvikové lety ve dne a v noci, zdokonalovací lety
- sportovní lety,
- výsadkové lety ve dne a v noci
- speciální výsadkové lety po schválení inspektorem para AeČR,
- lety s dalšími osobami na palubě,
- letecké práce v rozsahu provozního povolení, vydaného leteckým úřadem,
- vzlety letadel z místa nouzového nebo bezpečnostního přistání,

5.1.2. Letový ředitel Aeroklubu ČR (LSC) a jím pověřené osoby povolují:

- lety podle odstavce 5.1.1.,
- zkušební lety provozní
- zkušební lety prototypů a experimentálně upravených po předchozím schválení leteckým úřadem,
- jiné lety, jejichž provádění není upraveno směrnici.

5.1.3. Osoba, oprávněná k povolování letů, vydává souhlas k provedení letu zápisem v provozním deníku AFIS nebo podpisem Povolení k letu.

Poznámka: Při traťových letech musí být vystaveno vždy Povolení k letu, vyjma případu, kdy letadlo nebude úmyslně přistávat na žádném jiném letišti a bude létat maximálně 25 NM od letiště vzletu.

5.2. Přestávky v létání

5.2.1. Při samostatných letech na typu letadla nesmí být do funkce velitele ustanoven pilot, který má delší přestávku v létání, než je uvedena v následující tabulce:

KATEGORIE	Povolená přestávka
Žák letounů, kluzáků, motorových kluzáků, UL kluzáků a UL motorových kluzáků	15 dnů
Piloti, vyšší pilotáž, lety v noci	180 dnů

5.2.2. Po celkové přestávce v létání (nebo na typu letadla) delší, než je uvedeno v tabulce, musí být se žákem nebo pilotem proveden kontrolní let.

Poznámka: U pilotů jsou letadla řady L-13, L-23, řady Z-126, Z-226, Z-326, Z-526, Z-726, řady Z-42, Z-43, Z-143, Z-142, Z-242 a řady Cessna 150, 152, 172, 182 z hlediska přestávek v létání považována za jeden typ.

5.2.3. Lety na jednomístném typu letadla, případně letadle s jedním řízením mohou piloti provádět, pokud jejich celková přestávka v létání nepřesahuje výše uvedenou povolenou přestávku. Pokud ano, je nutné zopakování palubního nácviku a provést minimálně 1 okruh pod dohledem instruktora.

5.2.4. Z hlediska přestávek se examinátoři a piloti s platnou kvalifikací pro zkušební lety řídí předpisem JAR-FCL, případně s postupem CAA -ZLP 049 .

5.2.5. Examinátor, inspektor, instruktor a VLP mohou vždy při pochybnostech o leteckých schopnostech žáka nebo pilota nařídít kontrolní nebo přezkoušecí let.

5.3. Lety s dalšími osobami na palubě

5.3.1 Lety s dalšími osobami na palubě - letouny

Do funkce velitele letounu s dalšími osobami na palubě může být ustaven pilot letounu, který má nalétáno nejméně 50 hodin letové doby na letounech a provedl v předcházejících 90 dnech tři vzlety a tři přistání na letounu téhož typu.

Poznámka: U pilotů jsou letadla řady Z-126, Z-226, Z-326, Z-526, Z-726, řady Z-42, Z-43, Z-143, Z-142, Z-242 a řady Cessna 150, 152, 172, 182 z hlediska přestávek v létání považována za jeden typ.

5.3.2. Lety s dalšími osobami na palubě - kluzáky

Do funkce velitele kluzáku s jinými osobami na palubě, může být ustanoven pilot ,který nalétal na kluzácích samostatně nejméně 25 hodin, z toho 5 hodin na použitém typu a na použitém typu kluzáku vykonal v posledních 90ti dnech nejméně 3 vzlety a přistání. Samostatná doba v kategorii kluzáky se nezapočítává do kategorie motorové kluzáky a naopak.

Poznámka : Pro tento účel se považují typy L-13 a L-23 jako jeden typ.

5.3.3. Lety s dalšími osobami na palubě - motorové kluzáky

Do funkce velitele motorového kluzáku, s jinými osobami na palubě, může být ustanoven pilot, který nalétal na motorových kluzácích, samostatně nejméně

25 hodin, z toho 5 hodin na použitém typu a na použitém typu motorového kluzáku vykonal v posledních 90ti dnech nejméně 3 vzlety a přistání. Samostatná doba v kategorii motorové kluzáky se nezapočítává do kategorie kluzáky a naopak.

HLAVA 6 - TEORETICKÁ ŠKOLENÍ, PŘEZKOUŠECÍ A KONTROLNÍ LETY

6.1. Teoretické školení

6.1.1. Každý pilot je povinen zúčastnit se 1x za rok teoretického školení (zpravidla v zimním období), které zahrnuje:

- prohloubení teoretických znalostí, znalostí letových příruček a materiální části letadel,
- nácvik nouzových postupů,
- seznámení s předpisy, směrnicemi a letovými postupy s důrazem na změny,
- metodiku leteckého výcviku,
- rozbor LMU za uplynulé období.

Účast létajícího personálu na teoretické přípravě se zapisuje do presenčních listin. Na závěr teoretické přípravy se provádí písemné přezkoušení ze znalostí probrané látky. Výsledek přezkoušení se zapíše přezkušovanému do zápisníku letů.

Poznámka: Pokud písemné přezkoušení není provedeno do 30. 4. daného roku, je letecká činnost členu létajícího personálu po tomto termínu zakázána do doby, než bude přezkoušení provedeno.

6.1.2. Každý dispečer AFIS musí absolvovat jednou ročně školení o poskytování služby AFIS.

6.2. Přezkoušecí a kontrolní lety

Přezkoušecí a kontrolní lety mohou provádět examinační v rozsahu svého pověření. Instruktoři mohou provádět přezkoušecí a kontrolní lety za podmínek danými výcvikovými osnovami.

HLAVA 7 - ORGANIZACE A PLÁNOVÁNÍ LETOVÉHO PROVOZU

- 7.1.** Organizace a plánování letového provozu Aeroklubu ČR a jeho členských subjektů se řídí touto směrnicí, leteckými předpisy, směrnicí AFIS a dalšími dokumenty, upravujícími tuto činnost (AIP, NOTAM, letecké oběžníky, koordinační směrnice, publikovaná omezení letového provozu).
- 7.2.** Za organizaci letového provozu v aeroklubech v souladu s příslušnými předpisy a směrnicemi Aeroklubu odpovídá vedoucí leteckého provozu, který také jmenuje své zástupce a v pověření uvede rozsah pravomocí jmenovaných s termínem platnosti pověření. Při určení zastupování osobou, která nemá pověření, musí vedoucí leteckého provozu provést zápis do provozního deníku AFIS a uvést rozsah pravomoci jmenovaného zástupce a dobu zastupování.
- 7.3. Letecké soutěže**
Provádění leteckých soutěží je podmíněno souhlasem ÚCL.
- 7.4.** Na leteckou a parašutistickou činnost cizích státních příslušníků při provádění činnosti v aeroklubu se v plném rozsahu vztahují ustanovení směrnic Aeroklubu ČR.

HLAVA 8 - PRAVOMOCI A ODPOVĚDNOSTI FUNKCIONÁŘŮ AEROKLUBU

- 8.1. Letový ředitel Aeroklubu ČR**
- 8.1.1.** Je představitelem Aeroklubu ČR ve vztahu k leteckému úřadu, orgánům státního odborného dozoru v civilním letectví a dalším organizacím, které se zúčastňují leteckého provozu.
- 8.1.2.** Je vedoucím letecko-provozní inspekce Aeroklubu. Řídí a organizuje její činnost v rozsahu pověření leteckým úřadem.
- 8.1.3.** Jmenuje inspektory provozovatele. Z hlediska odborné způsobilosti schvaluje vedoucí leteckého provozu na základě doporučení statutárního zástupce místního aeroklubu.
- 8.1.4.** V souladu s pověřením Ústavu pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod ustavuje odborné komise pro šetření leteckých a parašutistických mimořádných událostí a přijímá opatření k bezpečnosti vyplývající ze závěrů těchto šetření.
- 8.1.5.** V případech ohrožení bezpečnosti letů a při závažném porušování předpisů a směrnic má právo zakázat letecký a parašutistický provoz v aeroklubech.
- 8.1.6.** Zodpovídá za zpracování a schválení směrnic, upravujících letecký a parašutistický provoz Aeroklubu ČR a jeho členských subjektů.

8.2. Inspektor provozovatele

- 8.2.1.** Vykonává svoji činnost v rozsahu pověření k výkonu funkce a kvalifikací.
- 8.2.2.** Vyhodnocuje poznatky a zkušenosti ze své činnosti včetně kontrol a využívá je pro zkvalitnění přípravy leteckého personálu.
- 8.2.3.** Zúčastňuje se šetření LMU jako předseda nebo člen odborných komisí. Při zjištění LMU zahajuje v případě nebezpečí z prodlení její šetření a pokračuje v něm až do příjezdu ustavené vyšetřovací komise.
- 8.2.4.** Má právo zakázat činnost leteckému personálu v případech ohrožení bezpečnosti letů. Při zákazech činnosti delších, než 10 dnů, neprodleně informuje letového ředitele Aeroklubu.
- 8.2.5.** Podílí se na organizaci leteckých sportovních akcí.

8.3. Vedoucí leteckého provozu

- 8.3.1.** Je odpovědným zástupcem provozovatele. Pokud je aeroklub provozovatelem letiště, je zodpovědný za provozuschopnost letiště a poskytování publikovaných služeb. Dbá na dodržování předpisů, směrnic, výcvikových osnov a zásad bezpečnosti létání v leteckém a parašutistickém provozu aeroklubu. S konečnou platností rozhoduje o rozsahu leteckého provozu provozovatele. V případech, že provozovatelem letiště je aeroklub, rozhoduje o provozuschopnosti letiště,
- 8.3.2.** Je povinen:
 - a)** znát stav letiště, prostředků řízení a zabezpečení létání;
 - b)** provádět opatření k odstraňování chyb a předpokladů k LMU,
 - c)** zakázat činnost leteckému personálu v případech ohrožení bezpečnosti letů, při porušení předpisů a směrnic a při nedostatečné přípravě k letecké činnosti.
- 8.3.3.** S konečnou platností schvaluje složení posádky.
- 8.3.4.** Zodpovídá zejména:
 - a)** organizaci leteckého a parašutistického provozu aeroklubu.
 - b)** za zveřejňování informací a změn, týkajících se leteckého provozu
 - c)** za organizaci teoretického školení leteckého personálu a jeho přezkoušení,
 - d)** za vedení a úplnost dokumentace, potvrzuje správnost zápisů v osobní letecké dokumentaci leteckého personálu, archivaci předepsaných dokumentů
 - e)** za provozuschopnost záchranných prostředků.

8.4. Vedoucí dispečer AFIS, dispečer AFIS

- 8.4.1.** Řídí se ustanoveními předpisu L-11 a Směrnicí stanoviště AFIS.

8.5. Technik aeroklubu

8.5.1. Odpovědnost, povinnosti a pravomoc je stanovena Příručkou postupů organizace údržby v Aeroklubu České republiky

8.5.2. Z hlediska odborné způsobilosti schvaluje technika, na základě doporučení statutárního zástupce místního aeroklubu, hlavní technik AeČR

HLAVA 9 - PROVOZNĚ LETECKÁ DOKUMENTACE

9.1. Vedení a archivace letecko-provozní dokumentace

N Á Z E V	Poznámka	Doba uložení
Provozní deník AFIS	0)	1 rok
Hlavní kniha motorového létání	1) PC	10 let
Hlavní kniha bezmotorového létání	1) PC	10 let
Hlavní kniha seskoků	1) PC	10 let
Kniha plánování, příletů a odletů	1)	1 rok
Povolení k letu	2)	1 měsíc
Blok časoměřiče	1)	1 roky
Zápisník letů pilota letounů, kluzáků, UL kluzáků a UL motor.kluzáků	3)	X
Záznamník seskoků	3)	X
Dokumentace výcviku soukromého pilota	4)	1 rok 1 rok
Dokumentace výcviku pilota kluzáků, pilota motorových kluzáků, pilota UL kluzáků a pilota UL motorových kluzáků	5)	5 let

Poznámky: Doba uložení provozně letecké dokumentace je doba, po kterou musí být tato dokumentace uložena od ukončení jejího vedení (dopsání knihy, provedení letu apod.)

PC - při dodržení zásad pro vedení dokumentace může být tato dokumentace vedena pomocí výpočetní techniky

0) - za vedení a uložení dokumentace odpovídá vedoucí stanoviště AFIS

1) - za vedení a uložení dokumentace odpovídá vedoucí leteckého provozu

2) - za vedení a uložení odpovídá velitel letadla

3) - vede a uchovává pilot po dobu platnosti průkazu způsobilosti; bez tohoto dokladu nelze obnovit průkaz způsobilosti.

4) - za vedení a uložení odpovídá vedoucí instruktor registrovaného zařízení

5) - vedoucí výcviku

HLAVA 10 – VYDÁVÁNÍ PRŮKAZŮ ZPŮSOBILOSTI

10.1. AeČR sekretariát vydává průkazy způsobilosti :

- pilot - žák letounů,
- pilot ultralehkých kluzáků,
- pilot motorových ultralehkých kluzáků,
- parašutisty
- baliče padáků.

10.2. Aerokluby vydávají průkazy způsobilosti :

- pilot - žák kluzáků,
- pilot - žák motorových kluzáků,
- pilot - žák ultralehkých kluzáků,
- pilot - žák ultralehkých motorových kluzáků,
- pilot - žák letounů

10.3. Doklady pro vystavení průkazu způsobilosti pilot – žák :

- žádost o vystavení průkazu způsobilosti,
- platné osvědčení zdravotní způsobilosti ,
- čestné prohlášení o bezúhonnosti,
- u žadatelů do 18-ti let souhlas obou rodičů nebo zákonných zástupců,
- 1 x foto 3,5 x 4 cm.

10.4. Doklady pro vystavení průkazu způsobilosti pilota, vydávaných AeČR :

- žádost o vystavení průkazu způsobilosti,
- platné osvědčení zdravotní způsobilosti,
- potvrzení o ukončení výcviku a naléтанých hodinách,
- klasifikační záznam teoretické části zkoušky,
- protokol praktické části zkoušky,
- 1 x foto 3.5 x 4 cm,

**HLAVA 11 – PRODLUŽOVÁNÍ KVALIFIKACÍ V PRŮKAZECH ZPŮSOBILOSTI
VYDÁVANÝCH AeČR**

11.1. Prodlužování kvalifikací pilotů a instruktorů UL kluzáků a UL motorových kluzáků.

Tyto kvalifikace se prodlužují v souladu se Směrnicí Aeroklubu ČR pro prodlužování průkazů pilota UL kluzáků a motorových kluzáků.

PŘÍLOHA A

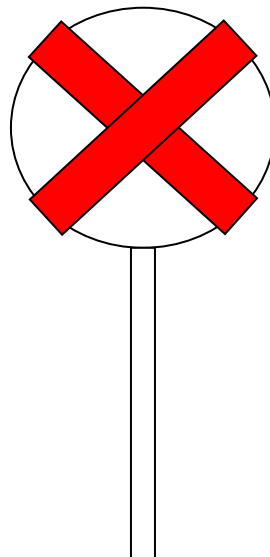
NÁVĚSTI (SIGNÁLY), POUŽÍVANÉ PŘI NAVIJÁKOVÉM PROVOZU

VÝZNAM	SIGNÁL
PŘIPRAVIT	Střídavý, několikerý kývavý pohyb terčem nad hlavou startéra (signalizátora) v úhlu 30° doleva a doprava od hlavy startéra (signalizátora)
NAPÍNAT	Vztyčení terče nad hlavou startéra (signalizátora) bez pohybu
VZLET	Pomalé mávnutí terčem do strany až k zemi bez dalšího zvednutí
ZRUŠIT VZLET	Terčem prováděné čelní kruhy před tělem startéra (signalizátora)
VISÍ LANO	Terčem prováděné horizontální kruhy kolem těla startéra (signalizátora). Tento signál musí být signalizován z místa vzletu a opakován signalizátorem. Signál musí být prováděn nepřetržitě do vyřešení situace a je nutné jej doplnit dalšími prostředky – informace radiem, barevná dýmovnice a pod.

Poznámka : startér a signalizátor musí sledovat kluzák až do okamžiku vypnutí vlečného lana.

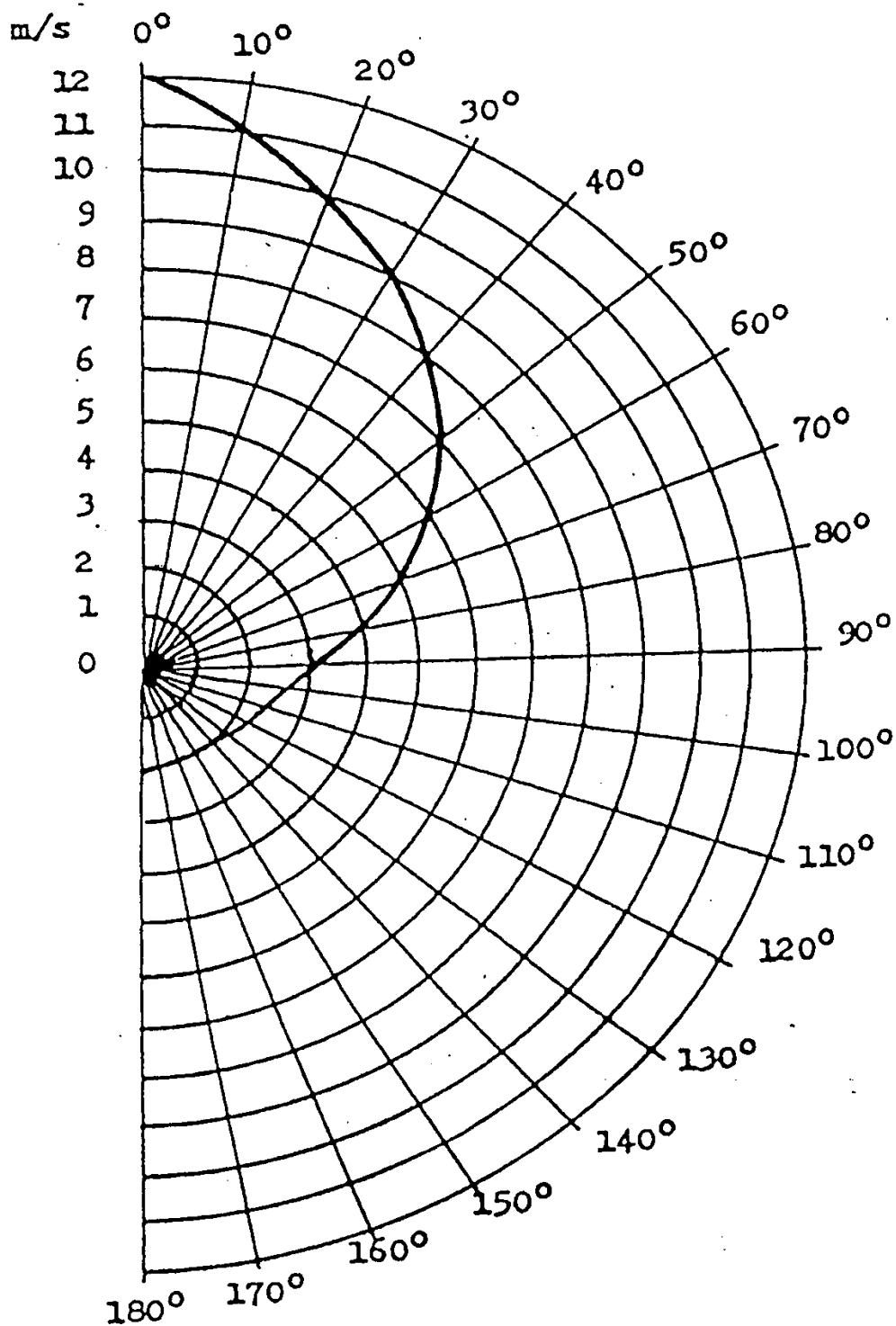
Po tuto dobu nesmí odložit signální terč.

Signální terč - průměr minimálně 80 cm
- barva bílá s červeným křížem



PŘÍLOHA B

DIAGRAM PRO STANOVENÍ MAXIMÁLNÍ RYCHLOSTI VĚTRU PŘI
NAVIJÁKOVÉM PROVOZU




větru ke spojnici: START - NAVIJÁK


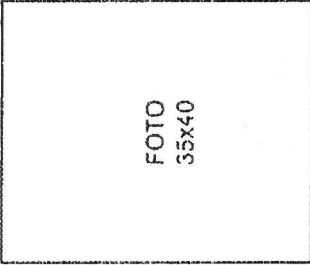
Úhel

PŘÍLOHA C

POTVRZENÍ O UKONČENÍ VÝCVIKU A NALÉTANÝCH HODINÁCH	
Jméno:	Příjmení
Rod, číslo:	Bydliště:
Držitel průkazu – druh a číslo:	
Ukončil dne:	Výcvik. zařízení:
Základní výcvik:	
Dle osnovy:	úlohu:
A je způsobilý k vykonání teoretické a praktické zkoušky.	
ROZPIS POŽADOVANÝCH ZKUŠENOSTÍ	
Celkem na – letadlech hodin vzletů
z toho na – UL kluzácích hodin vzletů
z toho na – UL motor. kluzácích hodin vzletů
samostatně:	
na – letadlech hodin vzletů
z toho na – UL kluzácích hodin vzletů
z toho na – UL motor. kluzácích hodin vzletů
Poznámka:	
Potvrzuji správnost výše uvedených údajů:	
.....	
vedoucí výcviku – jméno a příjmení, podpis	
Datum:	

PŘÍLOHA D

<p>KVALIFIKACE/RATINGS:</p> <p>OMEZENÍ/LIMITATIONS:</p>	<div style="text-align: center;">  <p style="font-size: small;">AEROKLUB ČESKÉ REPUBLIKY, člen F.A.I. AERO CLUB OF THE CZECH REPUBLIC, member of F.A.I.</p> <p>OSVĚDČENÍ PLATNOSTI STATEMENT OF VALIDITY</p> <div style="border: 1px solid black; display: inline-block; width: 60px; height: 20px; margin: 5px 0;"></div> <p style="font-size: small;">ČÍSLO/NUMBER</p> </div> <p>PLATNÝ DO / VALID TO:</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-top: 5px;"> <tr><td style="height: 20px;"></td></tr> <tr><td style="height: 20px;"></td></tr> <tr><td style="height: 20px;"></td></tr> <tr><td style="height: 20px;"></td></tr> </table>				

<p>Tento průkaz je vydán v souladu s normami ICAO. This licence is issued with the Standards of ICAO.</p> <p>Průkaz je platný pouze s Osvědčením platnosti, jehož součástí je osvědčení o zdravotní způsobilosti. This licence is valid only with Statement of Validity and medical assessment.</p> <p>Osvědčení platnosti musí mít shodné číslo s tímto průkazem. Statement of Validity must have same number as this Licence.</p>	<div style="text-align: center;">  <p style="font-size: small;">AEROKLUB ČESKÉ REPUBLIKY, člen F.A.I. AERO CLUB OF THE CZECH REPUBLIC, member of F.A.I.</p> <p>PRŮKAZ / LICENCE</p> </div> <p>JMÉNO/NAME</p> <p>DATA/NAROZENÍ/DATE OF BIRTH</p> <p>ADRESA/ADDRESS</p> <div style="border: 1px solid black; display: inline-block; width: 60px; height: 20px; margin: 5px 0;"></div> <p style="font-size: small;">ČÍSLO/NUMBER</p>
<p>Vydan/Issued</p> <p style="text-align: center;">Razítko/Stamp</p> <p style="text-align: right;">Datum/Date</p>	<div style="text-align: center;">  <p style="font-size: small;">FOTO 35x40</p> </div> <p style="text-align: right; font-size: small;">PODPIS DRŽITELE/SIGNATURE OF THE HOLDER</p>

Příloha E

VYPLŇUJE REJSTRÍK - číslo

--	--	--	--	--	--	--

Věc: Žádost o vystavení průkazu způsobilosti

.....
jméno a příjmení

.....
datum a místo narození

.....
rodné číslo

.....
státní příslušnost

.....
bydliště

Prohlašuji, že jsem členem aeroklubu:

Přílohy:

Prohlašuji, že proti mně není a ani v minulosti nebylo vedeno trestní stíhání nebo soudní řízení za jednání, za které lze uložit nebo vyslovit trest zákazu činnosti v letectví.

Dne:

.....
podpis žadatele

.....
Vedoucí leteckého provozu – jméno a příjmení, razítko a podpis

POTVRZENÍ O ZDRAVOTNÍ ZPŮSOBILOSTI

Schopen jako :

Datum ukončení prohlídky :

Poznámka – omezení :

Razítko a podpis oprávněného zdravotnického orgánu:.....

Tato žádost se týká pilotů ultralehkých a motorových ultralehkých kluzáků.

Dále žáků letounů, kteří nevyplňují potvrzení o zdravotní způsobilosti, ale předkládají svůj lékařský posudek o zdravotní způsobilosti 1. nebo 2. třídy, v případě mají-li vystaven průkaz leteckým rejstříkem AeČR.