
















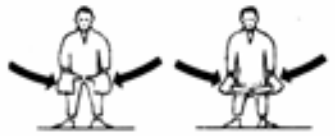
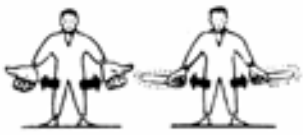

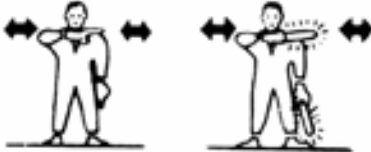







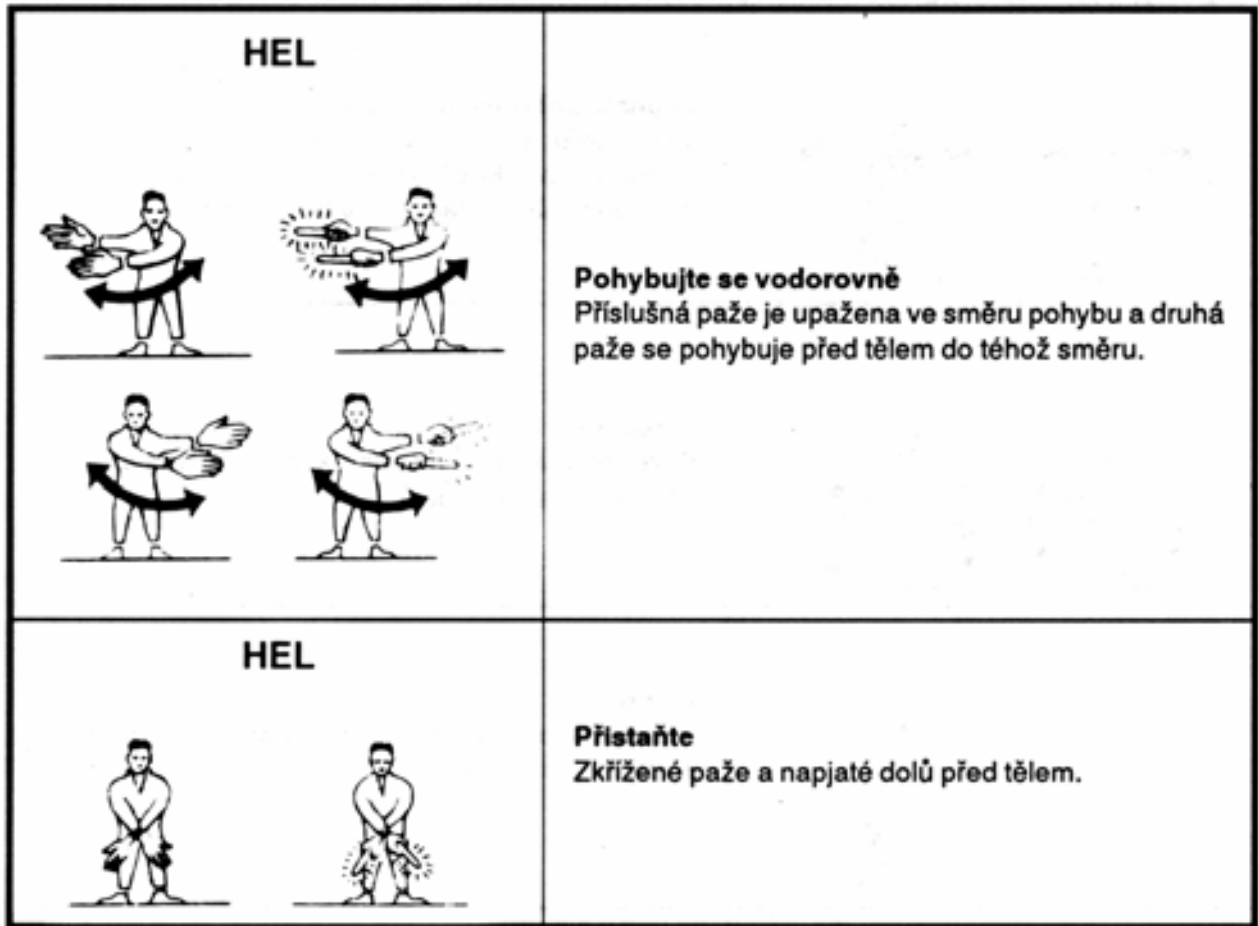
1.2 Pozemní a vizuální návěsti	
	<p>Zákaz přistání Horizontální čtvercová deska vyložená v návěstní ploše znamená, že na dotyčném letišti je přistání zakázáno a zákaz se pravděpodobně prodlouží.</p>
	<p>Nutnost zvláštní opatrnosti při přiblížení a přistání Čtvercová deska vyložená v návěstní ploše znamená, že vzhledem ke špatnému stavu provozní plochy nebo z jakékoliv jiné příčiny se musí přiblížení a přistání provádět zvlášť opatrně.</p>
	<p>Povinnost používat pojezdové, vzletové a přistávací dráhy Letadla musí přistávat, vzletat a pojiždět pouze na vzletových a přistávacích drahách a na pojezdových drahách.</p>
	<p>Povinnost používat vzletové a přistávací dráhy Letadla musí přistávat a vzletat jen na vzletových a přistávacích drahách, avšak jiné pohyby nemusí být omezeny jen na vzletové a přistávací nebo pojezdové dráhy.</p>
	<p>Uzavření provozní plochy Kříže v jedné nápadné barvě, žluté nebo bílé, vyložené horizontálně na provozní ploše nebo její části, vyznačující plochu uzavřenou pro pohyby letadel.</p>
	<p>Směr pro přistání nebo vzlet Horizontální bílé nebo oranžové přistávací T určující směr, který má být použit pro přistání nebo vzlet letadla, který musí být rovnoběžný s dírkem T a kolmý k jeho příčnému rameni. <i>Pozn.: Používá-li se v noci, je přistávací T buď osvětleno nebo vyznačeno bílými světly.</i></p>
	<p>Přistání vlevo od T</p>

	<p>Místo pro přistání kluzáků Horizontální bílý nebo oranžový přistávací šíp na nebezpečně VPD určující směr, který má být použit pro přistání nebo vzlet kluzáků, pokud je přistání požadováno jinde, než u přistávacího T. Přistání má být vpravo od šipky.</p>
	<p>Přistávací T určující směr, který má být použit pro přistání nebo vzlet letadla na VPD (RWY) stanovených k použití pro letecké práce v zemědělství, lesním a vodním hospodářství.</p>
	<p>Skupina dvou číslic umístěná svisle na řídicí věži nebo blízko ní, ukazuje letadlům na provozní ploše směr vzletu, vyjádřený v desítkách stupňů nejbližší desítky stupňů magnetického kompasu.</p>
	<p>Pravý okruh Zatáčky před přistáním nebo po vzletu se musí provádět vpravo.</p>
	<p>Ohlašovna letových a provozních služeb Černé písmeno na žlutém podkladě vertikálně umístěné ukazuje posádkám letadel místo ohlašovny letových provozních služeb (briefing - ARO).</p>
	<p>Provoz kluzáků na letišti Dvojitý bílý kříž, umístěný v návěstní ploše znamená, že na letišti je provoz kluzáků.</p>
	<p>Výsadky na letišti Čtyři oranžové obdélníkové plochy znamenají, že na letišti se provádějí výsadky.</p>

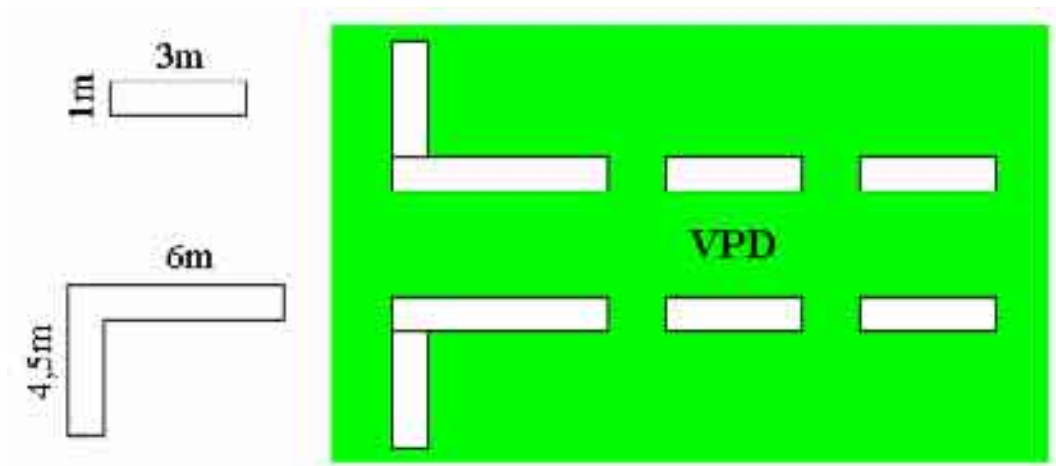
1.3 Návěsti řídicího odbavovací plochy	
	<p>Další úkony dle pokynů řídicího odbavovací plochy Pravá paže vzpažena, levá připažena</p>
	<p>Na tuto stojánku Paže vzpaženy nad hlavou dlaněmi obrácenými dovnitř</p>
	<p>Pokračujte k následujícímu řídicí odb. plochy Pravá nebo levá ruka připažena, druhá napříč před tělem ukazuje směr k dalšímu řídicímu odbavovací plochy.</p>
	<p>Pojíždějte přímo vpřed Paže částečně rozpaženy dlaněmi nazad opakují pohyb vzhůru a vzad z výše ramen.</p>
	<p>Točte vlevo Pravá paže směřuje dolů, levá dlaní nazad opakuje pohyb vzhůru a vzad z předpažení. Rychlost pohybu naznačuje rychlost otáčení.</p>
	<p>Točte vpravo Levá paže směřuje dolů, pravá dlaní nazad opakuje pohyb vzhůru a vzad z předpažení. Rychlost pohybu naznačuje rychlost otáčení.</p>

	<p>Stůjíte Opakované křížení paží nad hlavou vpřed. Rychlost pohybu má přímý vztah k naléhavosti zastavení, t. j. čím rychlejší je pohyb paží, tím rychlejší je zastavení.</p>
	<p>Brzdy a) zatáhněte brzdy: Rozevřené prsty (ruky ohnuté v lokti před tělem do vodorovné polohy se sevřou v pěst.</p>
	<p>Brzdy b) uvolněte brzdy: Prsty sevřené v pěst ruky ohnuté v lokti do vodorovné polohy před tělem se rozevřou.</p>
	<p>Špalky a) špalky založeny: Paže směřují dolů, pěsti sevřené, palce napnuté, dlaněmi nazad se pohybují z rozpažení k sobě.</p>
	<p>Špalky b) špalky odstraněny: Paže směřují dolů, dlaněmi vpřed, pěsti sevřené, palce napnuté se pohybují od sebe do stran (rozpažení).</p>
	<p>Spusťte pohonné jednotky Levá paže vzpažena s příslušným počtem natažených prstů, jež udávají číslo motoru, který má být spuštěn a pravá paže krouží v úrovni hlavy.</p>

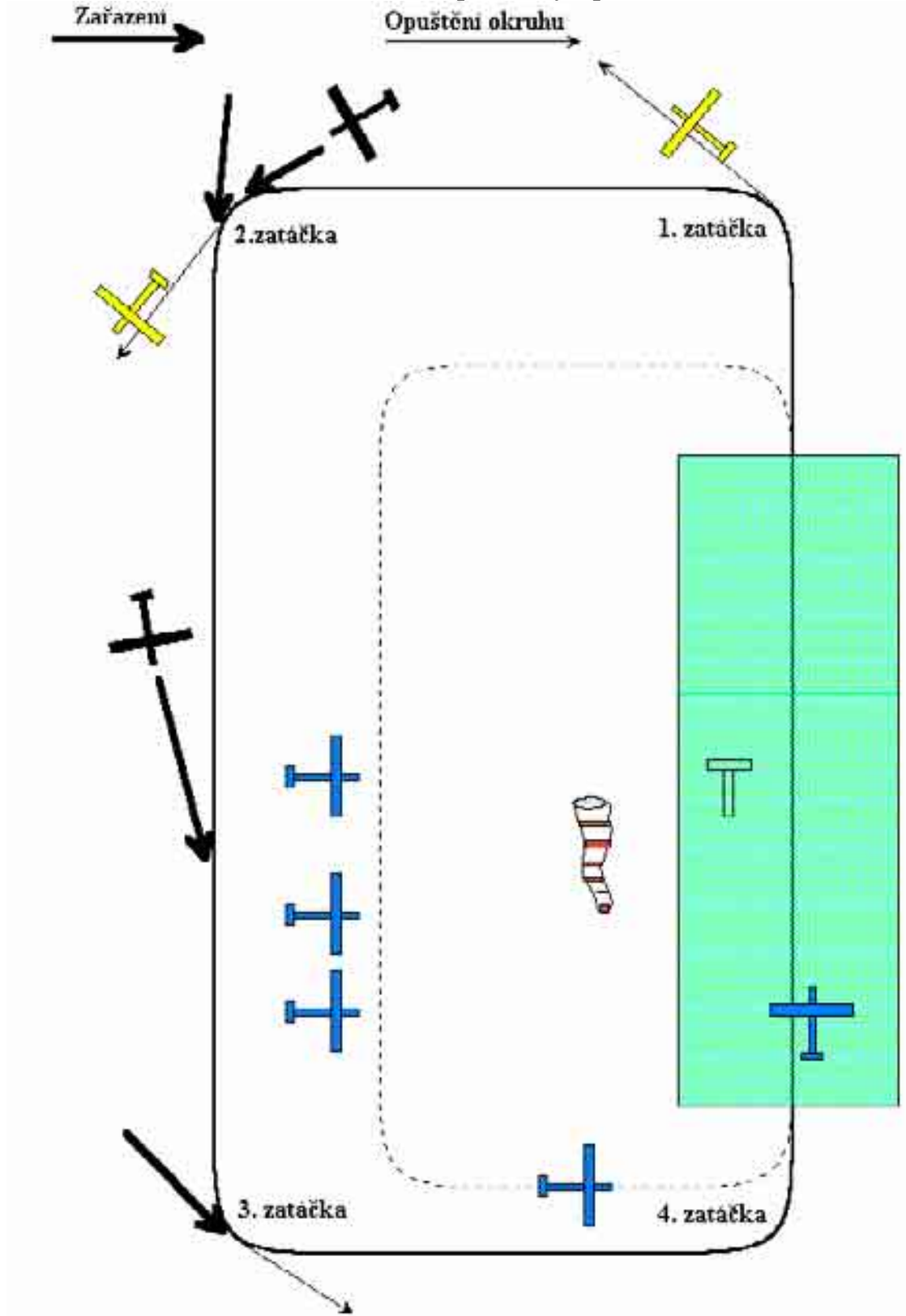
	<p>Vypněte pohonné jednotky Jedna paže připažena a druhá ohnutá v lokti na úrovni ramen, ruka před hrdlem dlaní dolů se pohybuje do stran na úrovni ramen, paže zůstane ohnutá.</p>
	<p>Zpomalte Paže směřují dolů dlaněmi k zemi a pohybují se několikrát nahoru a dolů.</p>
	<p>Volno Pravé předloktí zvednuté s dlaní obrácenou dopředu a vztyčeným palcem.</p>
<p style="text-align: center;">HEL</p> 	<p>Vznášejte se Paže vodorovně rozpaženy dlaněmi dolů</p>
<p style="text-align: center;">HEL</p> 	<p>Stoupejte Paže vodorovně rozpaženy dlaněmi nahoru se pohybují z rozpažení nahoru a zpět. Rychlost pohybu naznačuje rychlost stoupání.</p>
<p style="text-align: center;">HEL</p> 	<p>Klesejte Paže vodorovně rozpažené dlaněmi dolů a zpět. Rychlost pohybu naznačuje rychlost klesání.</p>



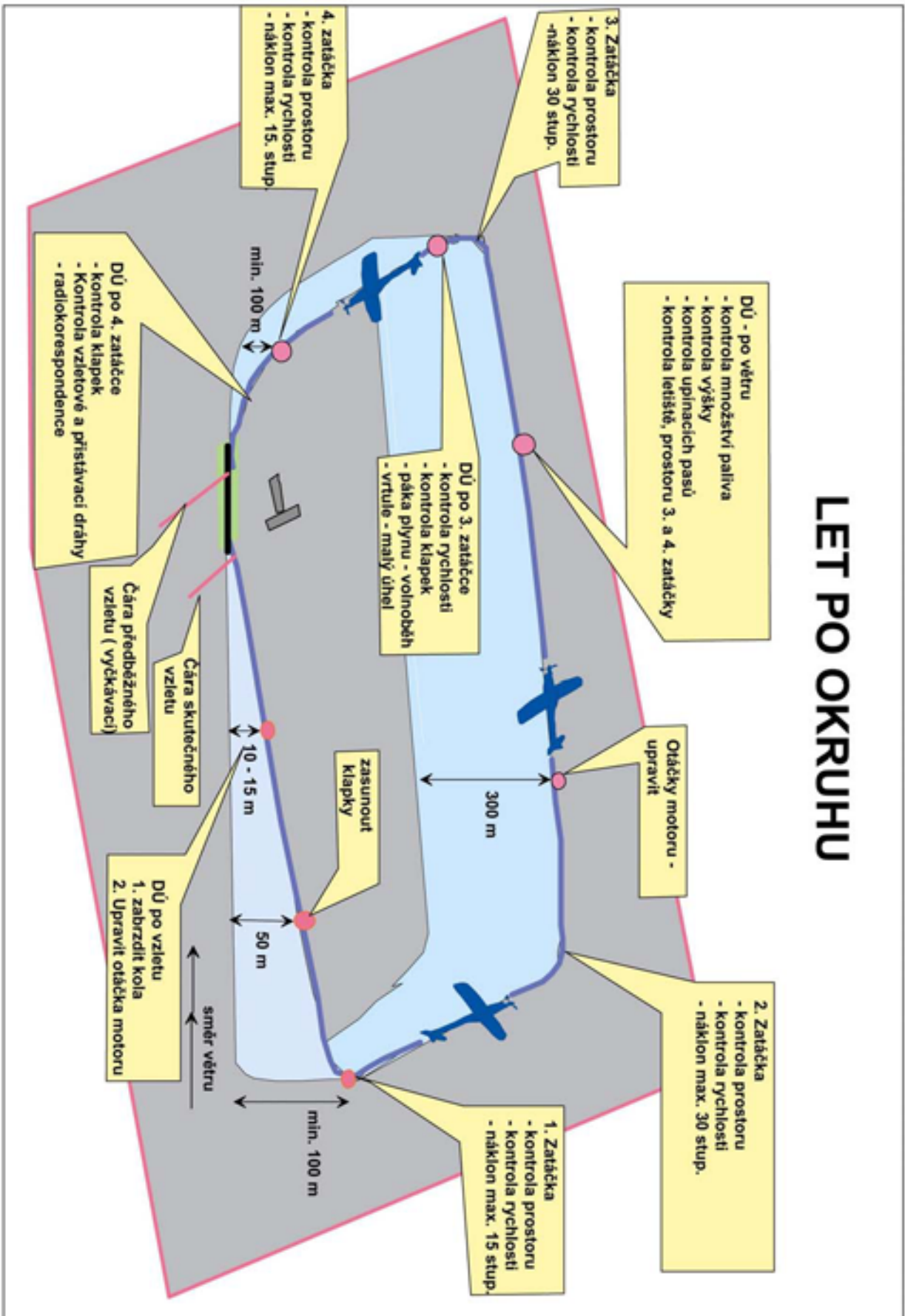
6.5 Značky nebezpečných VPD – schéma minimálního značení



6.6 Orientační schéma letištního okruhu pro starty a přistání



LET PO OKRUHU



6.7 Činnost při ztrátě orientace:

- 6.7.1.1 zachovat klid,
- 6.7.1.2 zkontrolovat zásobu paliva a v případě jeho minimálního množství, provést bezpečné přistání,
- 6.7.1.3 uvědomit si jakým kurzem a jak dlouho letěl od posledního známého bodu a pokusit se k tomuto bodu vrátit a tím obnovit orientaci,
- 6.7.1.4 upravit kurz k nějakému významnému orientačnímu bodu, nebo orient.linii /Vltava, Labe, Říp, Ještěd, Brdy atd./, kde obnoví orientaci /viz. předletová příprava 2.4.2/
- 6.7.1.5 při obnovování orientace porovnává pilot terén s mapou
- 6.7.1.6 v blízkosti státní hranice upraví kurz do vnitrozemí a dále jako v bodech b/, c/, d/
- 6.7.1.7 je-li SLZ vybaveno radiostanicí, je možné navázat spojení s jakýmkoliv letištěm se službou AFIS, se službou ATC v jejímž okruhu se SLZ nachází /viz předl.příprava 2.4.2./ a požádat je o pomoc. Rovněž je možno požádat o pomoc na tísňové frekvenci 121,5 MHz.

6.8 Zakročování proti civilnímu letadlu/SLZ

Letadlo proti kterému zakročuje jiné letadlo musí okamžitě:

- 6.8.1 sledovat instrukce předávané zakročujícím letadlem, uposlechnout a odpovídat na vizuální návěsti v souladu s postupy uvedenými v dodatku A1 k předpisu L2,
- 6.8.2 informovat, je-li to možné, příslušné stanoviště letových provozních služeb,
- 6.8.3 pokusit se navázat radiové spojení se zakročujícím letadlem nebo s příslušným stanovištěm řídícím zakročování, pomocí všeobecného volání **na tísňovém kmitočtu 121,5 MHz s udáním své identifikace a povahy letu.**
- 6.8.4 Tabulka signálů zakročujícího letadla a odpovědí:

Návěsti zakročujícího letadla a odpovědi letadla narušitele				
Serie	Návěsti zakročujícího letadla	Význam	Odpovědi letadla narušitele	Význam
1	Den nebo Noc Kývání letadlem a záblesky navigačních světel v nepravidelných intervalech (a přistávacích světel vrtulníků) prováděné v poloze mírně nad a před letadlem a zpravidla vlevo od letadla narušitele (nebo vpravo, je-li narušitelem vrtulník) do požadovaného kursu. Poznámka 1: Meteorologické podmínky mohou způsobit, že zakročující letadlo provede výše uvedený postup zrcadlově. Poznámka 2: Jestliže letadlo narušitel nemůže udržovat rychlost zakročujícího letadla, zakročující letadlo provede sérii vyčkávacích okruhů a kývá letadlem vždy když míjí letadlo narušitele.	Jste narušitel. Následujte mne.	Den nebo Noc Kývání letadlem a záblesky navigačních světel v nepravidelných intervalech a následování. Poznámka: V hlavě 3 ust. 3.8 L2, jsou uvedeny další činnosti, které jsou požadovány na letadle vůči němuž je zakročováno.	Rozumím, provedu.
2	Den nebo Noc Ostrý odpoutávací manévr od letadla narušitele sestávající ze stoupavé zatáčky o 90° nebo více bez křížování směru letadla narušitele	Můžete pokračovat	Den nebo Noc Kývání letadlem	Rozumím. Provedu.

Návěští zakročujícího letadla a odpovědi letadla narušitele				
Serie	Návěští zakročujícího letadla	Význam	Odpovědi letadla narušitele	Význam
3	Den nebo Noc Vysunutí podvozku (je-li to možné), zapnutí přistávacích světel a přelet dráhy ve směru přistání nebo je-li letadlo narušitel vrtulník přeletět prostor jeho přistání. Je-li zakročujícím letadlem vrtulník, provede přiblížení na přistání a zavěsí se v blízkosti plochy pro přistání.	Přistaňte na tomto letišti.	Den nebo Noc Vysunutí podvozku (je-li to možné) zapnutí přistávacích světel, následování zakročujícího letadla a jestliže po přeletu dráhy v užívání nebo plochy pro přistání vrtulníků se přistání považuje za bezpečné, pokračovat na přistání.	Rozumím. Provedu.
4	Den nebo Noc Zasunutí podvozku (je-li to možné) a záblesky přistávacích světel při průletu nad drahou v užívání nebo plochou pro přistání vrtulníku ve výšce mezi 300 až 600 m (vrtulníky ve výšce 50 až 100 m) nad letištem a pokračování po okruhu dráhy v užívání nebo přistávací plochy pro vrtulníky. Není-li to možné - použít záblesky přistávacích a jakýchkoliv dalších světel, které jsou k dispozici.	Určené letiště nevyhovuje	Den nebo Noc Je-li žádoucí, aby letadlo narušitel sledovalo zakročující letadlo na jiné letišti, zasune zakročující letadlo svůj podvozek (je-li to možné) a použije návěstí Serie 1 stanovených pro zakročující letadla. Je-li rozhodnuto uvolnit letadlo narušitele, použije zakročující letadlo návěstí série 2 stanovených pro zakročující letadla.	Rozumím následujte mne.
5	Den nebo Noc Pravidelné zapínání a vypínání všech světel, která jsou k dispozici takovým způsobem, aby byl patrný rozdíl od světel zábleskových	Nemohu provést	Den nebo Noc Použití návěstí série 2 předepsaných pro zakročující letadla	Rozumím
6	Den nebo Noc Nepřavidelné rozsvěcování a zhasínání všech světel, která jsou k dispozici	Jsem v tísní	Den nebo Noc Požití návěstí série 2 předepsaných pro zakročující letadla	Rozumím
Doporučení pro SLZ: Pokud se nemůžete spojit rádiem na tísňovou frekvenci 121,5 MHz a pokud nemůžete splnit požadavky zakročujícího letadla například pro malý dolet, přistaňte na nejbližší vhodné ploše a vyčkejte pozemního zákroku.				

6.9 Letecké dny, soutěže a slety

Pokud se soutěží a sletů zúčastní výhradně SLZ, nejsou tato charakterizována jako veřejné letecké vystoupení a soutěž dle § 78 leteckého zákona č. 49/1997 Sb. Pořadatel těchto vystoupení jej nejméně 14 dní předem oznámí LAA ČR - řediteli provozu.

Pokud se takové akce zúčastňují jiní provozovatelé než SLZ, eventuelně veřejnost, je nutné postupovat dle § 78 zákona 49/1997 Sb. o veřejném vystoupení.

6.10 Informace pro přelety - hranice okrsků CTR, TMA, MCTR, MTMA, letových cest, zakázaných a omezených prostorů a kompresorových stanic s vypouštěním plynu.

6.10.1 Pilot SLZ si může tyto informace opatřit:

- v mapě ICAO 1:500000
- v mapě ICAO 1:200000 /VFR-přibližovací/
- v publikacích AIP - část I, II, III,
- v leteckých oběžnicích /AIC/
- v leteckých publikacích, BEZ AIR, Databázi letišť apod.

HLAVA 7 – ČINNOST POSÁDKY SLZ PO LETECKÉ NEHODĚ

7.1 Letecká nehoda (LN, Accident) je událost spojená s provozem letadla, ke které došlo od doby, kdy kterákoliv osoba nastoupila na palubu letadla s úmyslem vykonat let, až do doby, kdy všechny takové osoby letadlo opustily a při které:

7.1.1 Některá osoba byla smrtelně nebo těžce zraněna následkem:

- přítomnosti v letadle,
- přímého kontaktu s kteroukoliv částí letadla včetně částí, které se od letadla oddělily nebo
- působením proudu plynů (vytvořených letadlem) s výjimkou případů, kdy k poškození zdraví došlo z přirozených příčin.

7.1.2 Letadlo bylo úplně zničeno nebo poškozeno tak, že jeho oprava není ani možná nebo účelná,

7.1.3 letadlo je neznámé nebo na nepřístupném místě. Za neznámé se považuje letadlo, nebyly-li nalezeny jeho trosky a další pátrání bylo pro bezvýslednost ukončeno,

7.1.4 letadlo bylo poškozeno tak, že poškození:

- nepříznivě ovlivnilo pevnost konstrukce, výkon nebo letové charakteristiky letadla a
- vyžádá si obvykle větší opravu nebo výměnu postižených částí.

7.1.5 Za poškození nebo poruchu se nepokládají:

- Poruchy nebo poškození motorů nebo jeho příslušenství a krytů, jestliže poškození omezilo pouze na motor.
- Poškození omezená na vrtule, rotorové listy vrtulníku nebo vírníku, okrajové části křídel, antény, podvozky a aerodynamické kryty.
- Malé vrypy nebo proražené díry v potahu.

7.2 Incident (I) je událost spojená s provozem letadla, která ovlivňuje nebo by mohla ovlivnit bezpečnost provozu. Jedná se o chybnou činnost osob nebo nesprávnou činnost leteckých a pozemních zařízení v leteckém provozu. Mezi příčiny incidentů se zahrnují i nepředvídané přírodní jevy (výboje statické elektřiny, střety s ptáky apod.), pokud neohrožily bezpečnost letu do té míry, že byly hodnoceny jako letecká nehoda. Časově je incident vymezen shodně s leteckou nehodou.

7.2.1 Incidentsy se dělí podle příčin vzniku na:

- a) Letové
- b) Technické
- c) V řízení a zabezpečování provozu
- d) Jiné

7.2.2 Pozemní nehoda letadla (I-PN) je incident, ke kterému došlo mimo dobu definovanou v odstavci 7.1 v souvislosti s přípravou letadla k letu, jeho obsluhou, ošetřováním, údržbou, opravami nebo stáním, jehož důsledkem je poškození zdraví nebo usmrcení osoby nebo poškození, případně zničení letadla.

Poznámka 1: Pro účely tohoto postupu se za závady a poruchy nepovažují poruchy letecké techniky zjištěné při předepsané a pravidelné nebo nepravidelné údržbě letadla před letem pozemním personálem a při předletové kontrole letadla posádkou před začátkem pojiždění ke vzletu.

Poznámka 2: Události v provozu SLZ označované jako vynucené přistání do terénu při kterých nedošlo:

- k žádnému poškození zdraví jakýchkoli osob ani k jejich ohrožení,
- k žádnému poškození SLZ,
- k žádnému poškození majetku jakýchkoli osob ani k jeho ohrožení, se nepovažují za leteckou nehodu ani incident.

7.3 Činnost posádky SLZ po LN

7.3.1 Členové posádky SLZ kteří se stali účastníky LN, jakož i druhé osoby které jsou účastníky letového provozu pokud jim to umožní zdravotní stav, učinit neprodleně opatření:

7.3.1.1 k záchraně životů, zdraví posádky SLZ a všech ostatních osob,

- 7.3.1.2 k zabránění ekologických škod,
- 7.3.1.3 k záchraně materiálu a majetku,
- 7.3.1.4 k zajištění svědků dokumentace, vztahující se k události
- 7.3.1.5 k zabezpečení trosk SLZ před dalším poškozením neodbornou manipulací, zcizením a pod.
- 7.3.1.6 posádka SLZ která se stala účastníkem LN nebo se o ní dozvěděla je povinna o ní uvědomit Ředitele letového provozu LAA ČR či inspektora provozu LAA ČR, i když při LN nedošlo k újmě na zdraví členů posádky či jiných osob.
- 7.3.1.7 čast policie na šetření leteckých nehod a incidentů je bezpodmínečně nutná v případě, že při nich dojde k těžkému zranění nebo smrtelnému zranění posádky nebo poškození zdraví či majetku nezúčastněných osob. čast policie je nutná rovněž v případech, kdy existuje předpoklad, že budou uplatňovány jakékoliv náhrady za škody způsobené touto událostí, nebo je-li třeba posoudit, zda nedošlo v souvislosti s touto událostí ke spáchání trestného činu. Oznámení policii musí provést inspektor, kterému byla událost oznámena, neúčastník nebo svědek události.
- 7.3.2 Předběžné oznámení o LN
- 7.3.2.1 O vzniku LN podá předběžné oznámení inspektor provozu nebo insp. technik LAA ČR:
- 7.3.2.1.1 Řediteli letového provozu LAA ČR nebo řediteli technického odboru LAA ČR
- 7.3.2.1.2 V případě smrtelného zranění také řadu pro civilní letectví /v tomto případě je to povinností Policie ČR/
- 7.3.2.2 Předběžné oznámení musí obsahovat:
- 7.3.2.2.1 druh události /LN/ b/ datum a čas události /LN/
- 7.3.2.2.2 typ, pozn.zn.SLZ a jeho majitele
- 7.3.2.2.3 jméno pilota SLZ
- 7.3.2.2.4 počet členů posádky, jejich zdravotní stav
- 7.3.2.2.5 popis a okolnosti LN, rozsah poškození
- 7.3.2.2.6 předběžné opatření
- 7.3.2.2.7 jméno a funkci osoby podávající hlášení

7.4 Seznam osob v LAA ČR, kterým je možno předat zprávu o LN

středí LAA ČR	2710 85 270
	2710 85 287
	2710 85 286
Hlavní inspektor provozu ULLa	777 707 262
Hlavní inspektor para	777 707 263
Hlavní inspektor techniky	777 707 261
Ředitel správy SLZ	777 707 260
Všichni inspektoři provozu a technici LAA ČR.	

- 7.4.1 V případě, že není možné se spojit s žádným zaměstnancem LAA ČR, je účelné se spojit se SAR (Záchrané koordinační středisko), kde je stálá služba na tel. 22037 2750, 22037 4450, která již další koordinaci Policie ČR a orgánů šetření letecké události zajistí.

7.5 Opatření při LN

- 7.5.1 Dojde-li k LN SLZ na letišti Aeroklubu ČR či jiného provozovatele, řídí se činnost po LN postupy příslušného provozovatele letiště. Posádka SLZ je v takovém případě povinna tyto postupy dodržet.
- 7.5.2 Dojde-li k LN SLZ na ploše určené pro vzlety a přistání SLZ, platí ustanovení obsažená v bodě 7.2.1.1. - 7.2.1.6. Pokud jsou pro tuto plochu vypracovány Postupy pro činnost po LN SLZ, v souladu s předpisem L 13, postupuje se podle těchto Postupů.

HLAVA 8 – PLOCHY PRO VZLETY A PŘISTÁNÍ SLZ

Toto je podrobně řešeno v LA 1 - Hlava 14.

HLAVA 9 – AEROVLEKOVÝ PROVOZ

9.1 Vzlet aerovlekem

Před vzletem musí být vlečný letoun i kluzák postaveny do osy vzletu.

- 9.1.1 Signalizace při vzletu aerovlekem
Při vzletu aerovlekem se používají signály (návěsti), uvedené v PŘ LOZE.
Signály mohou být nahrazeny pokyny pomocí radiostanice.
- 9.1.2 Vypnutí kluzáku
Znamení k vypnutí kluzáku dává pilot vlečného letounu střídavým nakláněním kolem podélné osy (máváním křídly). Pilot vlečného letounu může zahájit sestup až po zjištění, že je kluzák vypnut. V případě, že pilot kluzáku nevypne kluzák ani po opakovaném znamení, doletí pilot-vlekař s kluzákem nad letiště a tam vypne kluzák sám. Pilot kluzáku se nad letištěm pokusí uvolněné lano vypnout nad volným prostorem. Nepodaří-li se mu lano vypnout, přistává s visícím lanem při dodržení bezpečné výšky volného konce lana nad překážkami. V případě nouze vypíná pilot-vlekař kluzák bez znamení.
- 9.1.3 Odhození vlečného lana a přistání s vlečným lanem
Vlečné lano se odhazuje z výšky 160 ft (50 m) A L do volného prostoru. Lano musí být v co nejkratší době odstraněno z provozní plochy. Pokud to není omezeno letištním řádem nebo pokyny provozovatele, může vlečný letoun přistát s vlečným lanem při dodržení bezpečné výšky konce lana nad překážkami.
- 9.1.4 Délka vlečných lan
Aerovleková lana musí mít délku minimálně 40 m a musí být opatřena pojistkou.
- 9.1.5 Vleky kluzáků
Velitel vlečného letounu odpovídá za celkové zhodnocení situace pro vzlet aerovleku, kdy bere v úvahu povrch plochy, váhu vlečeného kluzáku, vítr, teplotu vzduchu, překážky po vzletu apod. Za poučení pomocníka u křídla a zapnutí vlečného lana zodpovídá pilot kluzáku.
- 9.1.6 Pomocník u křídla
Kluzák musí být při vzletu přidržován za okrajový oblouk křídla pomocníkem. Pomocník je povinen přidržovat křídlo ve vodorovné poloze a řídit se pokyny velitele kluzáku. Křídlo musí být přidržováno na nejvysunutějším místě okrajového oblouku. Ruka nesmí být vsunuta do žádného otvoru.
Při stranovém větru drží pomocník křídlo na závětrné straně.
Pomocník přidržuje křídlo tak dlouho, dokud stačí doprovázet rozjíždějící se kluzák. V žádném případě jej nesmí vychýlit ze směru.
- 9.1.7 Přelety s vleky kluzáků
Přelety s vleky kluzáků se provádí ve výšce minimálně 1000 ft (300 m) A L.
- 9.1.8 Za vlečné lano a pojistku zodpovídá pilot vlekař.
Při zkušebním provozu pilotuje vlečný letoun inspektor ULLa s kvalifikací vlekaře a kluzák instruktor kluzáků.
- 9.1.9 S UL nejsou povoleny:
- vícevleky a vleky transparentů
- aerovleky do dlouhé vlny a rotorového proudění
- vleky kluzáků z nouzových ploch
- vzlety v aerovleku s křídlem kluzáku na zemi

9.2 Aerovleky kluzáků a zkušební vleky kluzáků a UL-kluzáků lze provádět pouze ze schválených letišť.





- 9.2.1 Aerovleky UL-kluzáků mimo zkušebních vleků se provádí i z registrovaných ploch SLZ.
- 9.2.2 Vleky kluzáků se provádí v lo obsazení vlečného UL o maximální vzletové hmotnosti 450 kg.
- 9.2.3 Pilot vlečného letounu musí být vybaven padákem, pokud je letoun k použití padáku uzpůsoben.
- 9.2.4 Pro aerovleky lze použít pouze schválená UL letadla s určenou pojistkou na vlečném laně.

NÁVĚSTI POUŽÍVANÉ V AEROVLEKOVÉM PROVOZU

Tyto návěsti jsou určeny k vydávání pokynů pomocí praporek, držných v ruce. Používá se bílý praporek, držný v pravé ruce a červený praporek, držný v levé ruce. Doporučené rozměry praporek jsou 50 x 50 cm.

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

SIGNÁLY POUŽÍVANÉ PŘI VZLETECH KLUZÁKŮ Aerovlekový provoz

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

HLAVA 10 – VÝSADKOVÉ LETY

10.1 Výsadkové lety, seskok padákem ze sportovních létajících zařízení

10.1.1 Seskok padákem z ultralehkých letounů a motorových závěsných kluzáků.

Podmínky seskoku

Seskoky padákem z ultralehkých letounů nebo motorových kluzáků (dále jen sportovní létající zařízení) lze provádět jen z letadel schválených k tomuto účelu příslušným inspektorem technikem Letecké amatérské asociace České republiky po vzájemné dohodě s hlavním inspektorem parašutismu Aeroklubu České republiky.

Letová příručka takto schváleného sportovního létajícího zařízení musí být opatřena dodatkem provozními podmínkami pro provádění výsadkových letů.

Pilot sportovního létajícího zařízení musí být držitelem oprávnění výsadkových letů zapsaného v pilotním průkazu.

- Ze sportovního létajícího zařízení bude vysazován zásadně jen jeden parašutista.
- Pilot sportovního létajícího zařízení provede bezprostředně před výskokem kontrolu parašutisty, zda tento není zachycen padákem či jinou výstrojí o sportovní létající zařízení.
- Seskoky budou prováděny z minimální výšky 1000 m nad zemí.

Seskoky z uvedených sportovních létajících zařízení smí provádět pouze parašutista s kvalifikací kategorie D a vyšší. Příslušné povolení oblastního inspektora k seskokům z určeného sport. létajícího zařízení jmenovitě uvedené poznávací značky musí mít oprávněný parašutista na každou jednotlivou akci vždy u sebe. Seskoky lze provádět zásadně na ruční otevírání a bez pojistného přístroje KAP. Na padáku v tandemovém uspořádání musí být provedeno rozpojení uvolňovacích šňůrek na záložním padáku.

10.1.2 Výsadkové lety se provádějí dle směrnice V-PARA-3 na letadlech schválených k tomuto účelu LAA-ČR.

10.1.3 Výsadek parašutisty je povoleno provádět na letišti nebo na plochu k tomuto účelu schválenou.

10.1.4 Velitel výsadkového letounu musí být držitelem odborné kvalifikace pro výsadky .

10.1.5 Výsadkový letoun musí být vybaven integrovaným záchranným systémem se schválenou zástavbou, nebo pilot musí mít záchranný padák s platnou certifikací, dobou zabalení a ošetřování.

10.1.6 Povinnosti velitele výsadkového SLZ

- a) seznámit se s organizací leteckého provozu, plánem seskoků a způsobem signalizace při výsadcích,
- b) seznámit se s výškou výsadku, bodem výskoku a smluvenými signály na palubě letadla,
- c) překontrolovat umístění parašutisty v letounu vzhledem k centráži a celkové hmotnosti,
- d) za letu trvale sledovat ostatní letadla v blízkosti letiště, návěsti a signály na doskokové ploše a na změny okamžitě reagovat,
- e) SLZ s tlačným uspořádáním pohonné jednotky musí pilot před výskokem vypnout motor a parašutista vyčkat do zastavení vrtule, u tohoto uspořádání musí být zajištěno že nedojde ke styku padáku s horkou částí motoru (výfuk a td.)
- f) udržovat stanovenou výšku a rychlost letu, je-li parašutista připraven k seskoku,
- g) na pokyn řídicího seskoků nebo dispečera přerušit, případně zastavit výsadek v případě, že parašutista přistává do nepřehledného terénu a sledovat jeho dopad pro snadnější vyhledávání kroužit nad místem dopadu parašutisty do doby, než dostane další pokyn rádiem nebo zjistí, že je parašutista v pořádku,

- h) ve své pravomoci zastavit seskok, zjistí-li jakékoliv okolnosti, ohrožující bezpečnost seskoku nebo letu.
 - i) V případě nouze rozhodnout s konečnou platností o provedení nouzového seskoku a vydat k němu povel,
 - j) součástí vybavení SLZ při výsadkových letech je nůž, který je pevně spojen šňůrou s drakem letounu a je dostupný pro oba členy posádky,
 - k) pilot zodpovídá za provedení a plánování letu dle AIP, 5 VOLUME I, ENR.5-6.
- 10.1.7 Parašutista zajistí souhlas k provedení seskoku mimo letiště dle směrnice D-108 a vytyčení doskokové plochy.
- 10.1.8 Vytýčení doskokové plochy

Doskoková plocha se označuje čtyřmi oranžovými plátny o rozměrech 5 x 1 m, sestavenými do tvaru kříže s volným čtvercem 1 x 1 m uprostřed. Kříž se vytyčuje co nejbližší cíle pro parašutisty (pískový kruh, matrace, cíl na vodní hladině) a slouží jednak k označení doskokové plochy, na které probíhá parašutistický provoz, jednak k vizuální signalizaci následujících situací:

