

OBSAH

Doplňky a opravy

Úvodné ustanovenie

Hlava I Definícia

Hlava II Pôsobnosť

Hlava III Pravidlá lietania

Hlava IV Podmienky VFR

Hlava V Smernice k súčinnosti civilných a vojenských orgánov riadenia
letovej prevádzky
Plánovanie letov

Hlava VI Klasifikácia vzdušného priestoru SR

Hlava VII Poriadok prevádzkovej plochy
Riadenie letov

Hlava VII Pilotné preukazy a kvalifikácie

Prílohy:

1. Lietanie na svahu

2. Klasifikácia vzdušného priestoru

Úvodné ustanovenie

Na základe poverenia Leteckého úradu Slovenskej republiky č.2/1999-P zo dňa 31.8.1999 je Letecká amatérska asociácia Slovenskej republiky poverená prevádzkou týchto leteckých športových zariadení:

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

LAA SR vydáva pre LŠZ

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

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

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

Schválené LÚ SR v Bratislave, dňa 28.07.2000
Pod číslom 2354-200/2000

HLAVA I – DEFINÍCIA.

Letisková prevádzka

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

Letisko AFIS

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

Cestovná hladina

Hladina dodržiavaná lietadlom v priebehu značnej časti letu.

Dohľadnosť

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

Hladina

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

Hlásny bod

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

Informácie o prevádzke

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

Koncová riadená oblasť – TMA

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

Kurz

Smer pozdĺžnej osi lietadla, vyjadrený v stupňoch od severu.

Let podľa prístrojov (IFR)

Let podľa pravidiel letu podľa prístrojov.

Lietadlo

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

Letecká informačná príručka

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

Letecký úrad SR

Vrcholný orgán vo veciach civilného letectva.

Letisko

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

Letiskový okruh

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

Letúň

Lietadlo ťažšie ako vzduch, u ktorého sa vztlak potrebný k letu vyvodzuje v podstate aerodynamickými silami na nosných plochách, ktoré sú v danej konfigurácii lietadla nepohyblivé.

Letová cesta

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

Letová dohľadnosť

Dohľadnosť dopredu z kabíny lietadla za letu.

Letová hladina

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

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

- keď je nastavený na QNH zobrazí nadmorskú výšku
- keď je nastavený na GFE zobrazí výšku nad referenčným bodom QFE
- keď je stanovený na tlak 1013,2 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.

Letové prevádzkové služby

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 dopĺňuje 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.

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.

Oblastná služba riadenia

Služba riadenia letovej prevádzky pre riadené lety v riadenej oblasti.

Oblastné stredisko riadenia

Stanovisko zriadené k poskytovaniu služby riadenia letovej prevádzky riadeným letom v riadených oblastiach pod jeho právomocou.

Zodpovedný orgán letových prevádzkových služieb

Riadenie letovej prevádzky SR – organizácia zriadená ministerstvom dopravy, riadiaca a zabezpečujúca civilnú letovú prevádzku nad celým štátnym územím.

Ohlasovňa letových prevádzkových služieb

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

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

Obmedzený priestor

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

Orgány štátneho odborného dozoru v civilnom letectve

Letecký úrad Slovenskej Republiky (LÚ SR)

Podaný letový plán

Pôvodný letový plán tak, ako je predložený pilotom alebo jeho určeným zástupcom.

Prevodná výška

Výška, v ktorej alebo pod ktorou, sa lety lietadiel riadia v nadmorských výškach.

Prízemná dohľadnosť

Dohľadnosť na letisku hlásená oprávneným pozorovateľom.

Priestory letových prevádzkových služieb

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

Riadená oblasť

Riadený vzdušný priestor siahajúci hore od stanovenej výšky.

Riadené letisko

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

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

Riadený let

Akýkoľvek let, ktorý je predmetom letového povolenia.

Riadený okrsok CTR

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

Riadený vzdušný priestor

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

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

Stály letový plán

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

Stanovisko riadenia letovej prevádzky

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

Tlaková výška

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

Trať

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

Ultraľahké lietadlo

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

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

Veliteľ lietadla – pilot LŠZ

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

Výška

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

Výška nad letiskom

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

Výška nad zemou

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

Zakázaný vzdušný priestor

Vymedzený vzdušný priestor, v ktorom je zakázané vykonávať lety.

Základňa oblačnosti

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

Prevádzková plocha LŠZ

Prevádzková plocha pre lety LŠZ.

Poriadok prevádzkovej plochy

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

Trvalá prevádzková plocha

Plocha pre LŠZ registrovaná LAA SR.

PK – padákový klzák

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 navijákom.

MPK – motorový padákový klzák

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

ZK – závesný klzák

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

MZK – motorový závesný klzák, vybavený pohonnou jednotkou schopnou zabezpečiť jeho štart a udržať jeho let.

Prelet

Let, pri ktorom LŠZ opustí prevádzkovú plochu, z ktorej bol let vykonaný.

Použité skratky:

AGL – nad zemou (nad úrovňou zeme)

ALT – nadmorská výška (nastavenie QNH)

ATC - /RLP/ služba riadenia letovej prevádzky

CLR – povolenie

CTR – riadený okrsok letiska

FIR – letová informačná oblasť

FIS – letová informačná služba

FL - letová hladina

Ft - stopa

IAS – indikovaná vzdušná rýchlosť

IFR – pravidlá letu pre let podľa prístrojov

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

TMA – koncová riadená oblasť

UNL – neobmedzené

VFR – pravidlá letu pre let za viditeľnosti

VHC – meteorologické podmienky pre let za viditeľnosti, vyjadrené dohľadnosťou od oblakov a základní oblačnosti, ktoré sú rovnaké alebo lepšie ako stanovené minimum

ZVFR – zvláštny let VFR

ZK/PK – závesný klzák a padákový klzák

MZK/MPK – motorový závesný klzák a motorový padákový klzák

HLAVA 2 – POSOBNOSŤ

2.1. Vymedzenie závesného lietania.

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

2.2. Pôsobnosť smernice ZL-1.

Smernica ZL-1 upravuje organizáciu prevádzky, riadenie a výcvik v lietaní na LŠZ nad územím SR. Na lety LŠZ mimo územia SR sa vzťahujú smernice a predpisy dotyčného štátu. Osoby, ktoré lietajú na klzákoch bez príslušnej kvalifikácie a na klzákoch bez technického osvedčenia, jednú v rozpore s Leteckým zákonom SR. V smernici ZL-1 sú stanovené podmienky pre prevádzku LŠZ. Táto smernica dodržiava Letecký zákon SR č.143 zo dňa 2.4.1998.

2.3. Lety na prevádzkovej ploche.

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

2.4. Zodpovednosť za dodržiavanie pravidiel lietania.

Pilot zodpovedá za vykonanie letu podľa pravidiel lietania ak lietadlo sám riadi, 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, ktoré sú k dosiahnutiu. Predletová príprava pre lety mimo prevádzkovú plochu musí zahŕňať preštudovanie platných meteorologických správ a predpovedí 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.

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 lietadla.

HLAVA 3 – PRAVIDLÁ PRE LIETANIE NA LŠZ

3.1. Základné pravidlá lietania na LŠZ.

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

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

b/ s LŠZ, ktorý má platný preukaz letovej spôsobilosti a zodpovedá technickým normám alebo povoleným výnimkám (toto ustanovenie sa vzťahuje aj na závesný postroj pilota).

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

d/ len za podmienok VFR vo dne a za meteorologických podmienok stanovených:

- výcvikovou osnovou (pri výcviku)
- letovou príručkou LŠZ pre príslušný typ
- pre prevádzkovú plochu

Poznámka: Za rozhodujúce kritérium sa musí považovať vždy najprísnejšie ustanovenie.

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

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

g/ len pri použití ochranej prilby

h/ len s klzákom poisteným voči škodám spôsobených tretím osobám

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.

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

3.1.2. V priebehu letu na LŠZ je zakázané:

- zhadzovať predmety ohrozujúce zdravie a majetok tretích osôb
- prepravovať zbrane a výbušniny
- lietať v režimoch letu v rozpore s letovou príručkou
- lietať cez diaľnice, prelietávať cesty I. až III. triedy a železnice v menších výškach ako 150 m
- lietať nad prekážkami alebo husto zastavanými miestami, alebo zhromaždením osôb v takej výške, ktorá by nedovolila v prípade vzniknutého nebezpečia pristáť bez ohrozenia pilota, osôb alebo majetku na zemi.

3.1.3. Pilot LŠZ je povinný najmä:

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

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

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

3.2.1. Zabraňovanie zrážkam

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

3.2.1.1. Pravidlá vyhýbania

- a/ pravidlá pre vyhýbanie pri lietaní na svahu sú stanovené v samostatnej kapitole
- b/ na stretávajúcich sa tratiach alebo približne takých – pilot klzáka sa vyhne zmenou letu vpravo
- c/ na pretínajúcich sa tratiach – pilot klzáka musí dať prednosť klzáku, ktorý letí sprava
- d/ pri predlietavaní (predlietavajúci klzák je ten, ktorý sa približuje k inému klzáku zozadu pod uhlom menším ako 70°) má prednosť predlietavaný klzák. Pilot predlietavajúceho klzáka musí pri predlietavaní dodržať od predlietavaného klzáka bočný odstup minimálne 50 metrov. Žiadna zmena vo vzájomnej polohe oboch závesných klzákov pri predlietavaní nezbuje pilota predlietavajúceho klzáka povinnosti vyhnúť sa do doby, pokiaľ si nie je istý, že ho pilot predlietavaného klzáka vidí
- e/ pri pristátí – klzák pri pristávaní má prednosť pred ostatnými činnosťami v tej dobe na zemi. Ak sa približujú dva alebo viac klzákov k jednej pristávacej ploche aby na nej pristali, musí pilot vyššie lietajúceho závesného klzáka dať prednosť klzáku letiacemu nižšie

3.2.1.2. 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 letové športové zariadenia.

3.2.2. Vzlet

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

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

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

3.2.3. Pristátie

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

3.3. Lietanie na svahu

Pri svahovom lietaní sa ZK a PK pohybujú na náveternej strane svahu po stanovenej dráhe, ktorá je vymedzená otočnými bodmi č.1 a č.2 a bodom križovania č.3 (príloha č.1). 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 stúpacé 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 prelietávať. Ak lieta na svahu viac klzákov, musia piloti dolietávať 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/ maximálny počet klzákov lietajúcich súčasne na svahu je daný podielom vzdialeností otočných bodov č.1 a č.2 v metroch deleno 100. Zaokrúhľuje sa smerom dole.

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

l/ v časti dráhy vymedzenej otočnými bodmi č.1 a č.3 sa protiletiace klzáky vyhybajú 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 vyhybajú zásadne doľava, pritom prednosť má pilot, ktorý má svah po ľavej ruke

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

n/ opustiť priestor lietanania môže pilot len z dráhy vzdialenejšej od svahu

o/ z priestoru svahového lietanania 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 stúpacom prúde sa piloti týchto klzákov (ďalej iba K) riadia týmito pravidlami:

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

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

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

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

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

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

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

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

3.5. Prelety

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

b/ Pilot musí pri plánovaní a uskutočňovaní preletov rešpektovať zakázané a obmedzené priestory pre VFR lety a dodržiavať povolenú maximálnu letovú hladinu. Trať musí byť dodržaná v rozmedzí 10 km vpravo alebo vľavo od plánovanej trate.

Pri preletoch musí byť pilot klzákov vybavený:

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

3.6. Nezákonné použitie LŠZ

Zakročovanie proti LŠZ.

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

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

3.7. Druhy letov a ich povolenie

3.7.1. Druhy letov

a/ výcvikové lety – povoľuje príslušný inšpektor

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

c/ skúšobné a zalietavacie lety – povoľuje letový inšpektor

HLAVA 4 – PODMIENKY VFR.

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

Trieda vzdušného priestoru	B	CDE Trieda E sa nepoužíva	G Zvýšila sa na 5.000 ft GNH
Vzdialenosť od oblakov	Von z oblakov	1.500 m horizontálne 300 m vertikálne	Von z oblakov a za dohľadnosť zeme
Letová dohľadnosť	8 km v a nad 3.050 m AMSL 5 km pod 3.050 m AMSL+		5 km++
+ kde je prevodná výška nižšia ako 3.050 m AMSL môže sa namiesto nej použiť letová hladina FL 70			
++ let môže byť vykonaný za nižšej letovej dohľadnosti pre lietadlá až do 1.500 m (pre vrtulníky až do 800 m) za týchto podmienok: a/ pri rýchlostiach, ktoré umožnia včas spozorovať inú prevádzku alebo prekážky a vyhnúť sa zrážke s tým, že podiel indikovanej vzdušnej rýchlosti (km/hod) a letovej dohľadnosti (km) nesmie byť väčší ako 100 b/ za okolností, pri ktorých pravdepodobnosť stretnutia s inou prevádzkou by mala byť malá, napr. v priestoroch s nízkou hustotou prevádzky a pri leteckých prácach a nízkych výškach.			

4.1.1. Lety LŠZ môžu byť vykonávané iba vo dne, a to 30 minút pred východom slnka a 15 minút po západe slnka podľa miestneho poludníka.

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

4.2. Na lety VFR LŠZ, ktoré sú vykonávané nad 1.500 m GHH (5.000 ft) nad zemou, treba podať letový plán a musia byť vykonávané v hladine, ktorá zodpovedá letenej trati, predpísanej tabuľkou cestovných hladín.

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

4.4. Lety VFR sa nemôžu vykonávať, pokiaľ nebolo Leteckým úradom SR stanovené inak, nad letovou hladinou 6.100 m. Lety VFR sa nesmú vykonávať v noci, s výnimkou prípadov povolených podľa ustanovenia 4.1.1.

HLAVA 5 – SMERNICA K SÚČINNOSTI CIVILNÝCH A VOJENSKÝCH ORGÁNOV RIADENIA LETOVEJ PREVÁDZKY.

Súčinnosť medzi stanoviskami RLP a zodpovednými zástupcami športových civilných prevádzkovateľov pri poskytovaní letových prevádzkových služieb.

5.1. Úvodné ustanovenie.

5.1.1. Športovými leteckými prevádzkovateľmi (ďalej iba prevádzkovatelia) sa tu rozumejú Slovenský národný aeroklub – SNA GMRŠ, Letecké športové centrum - LŠC, Letecká amatérska asociácia SR – LAA SR a Slovenská federácia ultraľahkého lietania – SFUL.

5.1.1.1. Hostujúci domáci a zahraniční členovia – piloti iných prevádzkovateľov – sa považujú za súčasť prevádzok menovaných prevádzkovateľov.

5.1.2. Letovú činnosť prevádzkovateľov v zmysle ad. 5.1.1. vo vzdušnom priestore SR v rozsahu platných tried vzdušného priestoru zabezpečujú a povoľujú orgány vojenskej služby RLP so súhlasom LÚ SR.

5.1.2.1. Výnimku tvoria:

- medzinárodné lety
- lety vykonávané len po tratiach letových prevádzkových služieb v priestoroch tried C a D
- lety medzi civilnými riadenými letiskami s výnimkou letov v priestore triedy G
- lety vykonávané v publikovanej dobe CTR/TMA civilných letísk so spoločnou prevádzkou

Tu priame riadenie letovej prevádzky vykonávajú iba civilné orgány riadenia letovej prevádzky.

5.1.2.1.1. Vo všetkých ostatných prípadoch je povinnosťou prevádzkovateľov zabezpečiť, aby bola činnosť prevádzaná so stanoviskami a strediskami vojenskej služby RLP a so súhlasom LÚ SR.

5.1.3. Pridelenie letísk aeroklubov jednotlivým SRLP alebo OSRLP je uvedené v leteckej informačnej príručke Aeroklubov.

5.1.3.1. Letiskové priestory aeroklubov sú uvedené v letiskových poriadkoch týchto letísk.

5.1.3.2. Vojenské letiskové priestory, pre potreby LAA SR, je možné využívať iba so súhlasom vojenského SRLP.

5.1.4. Pri povoľovaní letovej činnosti dáva LSRLP (OSRLP) prevádzkovateľovi obmedzujúce, doplňujúce alebo pozmeňujúce pokyny, ktoré musia byť rešpektované. Pokyny možno dávať aj za letu.

5.1.5. Orgány vojenskej služby RLP sú povinné na požiadanie poskytnúť pilotom prevádzkovateľov všetky dostupné informácie, ktoré môžu mať vplyv na bezpečnosť letu.

5.1.6. Naplánovanú alebo už povolenú činnosť má LSRLP (OSRLP) právo nepovolit' prípadne obmedziť, ak:

- je v rozpore s vyhlásenými obmedzeniami pre daný deň alebo s ustanovením platných predpisov pre RLP
- zákaz alebo obmedzenie vyhlásil vyšší orgán RLP
- letová činnosť by ohrozovala bezpečnosť lietania v letiskových priestoroch daného vojenského letiska s výnimkou priestoru G

5.1.7. Volacím znakom veliteľov lietadiel je poznávací znak lietadla.

5.1.8. Letová činnosť, ktorá musí byť nahlásená alebo povolená, nesmie byť zahájená, pokiaľ s príslušným LSRLP (OSRLP) nie je spojenie umožňujúce predávať stanovené údaje.

5.2. Postupy pre plánovanie a povoľovanie letov letiskovej prevádzky a miestnej letovej činnosti.

5.2.1. S výnimkou povinností uvedených v 3.1.1. sa letová činnosť vo vzdušnom priestore SR triedy G neplánuje, ani sa na ňu nevyžaduje letové povolenie.

5.2.1.1. V prípadoch, ak sú vykonávané výsadky, lety s navijákmi, akrobatické lety a vypúšťanie balónov, musí prevádzkovateľ oznámiť pred zahájením tejto činnosti v priestore triedy G najneskôr 15 minút vopred skutočný čas zahájenia a plánovaný čas ukončenia letovej činnosti.

5.2.2. Pri vykonávaní letiskovej prevádzky a miestnej letovej činnosti v priestoroch triedy G musí prevádzkovateľ najneskôr 15 minút pred skutočným časom zahájenia činnosti oznámiť nasledovné údaje:

- názov letiska (plochy)
- čas zahájenia a predpokladaný čas ukončenia
- maximálnu letovú hladinu
- priestor činnosti (letiskový priestor, priestor pre klzákové lietanie, priestor pre výsadky a pod.)

Tento článok umožňuje, najmä pri rôznych zletoch, súťažiach a pri výcviku, jednoducho získať možnosť využívať väčších výšok pri miestnej prevádzke. To znamená do výšky 1.500 m nad morom, v dňoch pracovného voľna do výšky 3.800 m nad morom a pod letovými cestami do výšky 2.300 m nad morom.

5.2.3. Pri vykonávaní letiskovej prevádzky a miestnej letovej činnosti v priestoroch tried D a C musí prevádzkovateľ vyžiadať najneskôr 15 minút pred zahájením činnosti súhlas k vykonávaniu činnosti s predaním údajov uvedených v bode 5.2.2.

Tento článok predpokladá, že priestory triedy D a C môžu využívať iba lietadlá vybavené obojstranným rádiospojením.

5.2.4. Vo všetkých prípadoch uvedených v bodoch 5.2.1.1. až 5.2.3. musí prevádzkovateľ dať na príslušné LSRLP (OSRLP) skutočný čas zahájenia a ukončenia činnosti, prípadne jej prerušenia a opätovné zahájenie, pokiaľ doba prerušenia bude dlhšia ako jedna hodina.

5.3. Postupy pri plánovaní a hlásení traťových letov.

5.3.1. V priestore triedy G pri vykonávaní traťových letov nie je treba podávať letový plán. Trať letu musí viesť mimo CTR, TMA a zakázaných priestorov. Na lety zasahujúce do triedy D je treba podať letový plán, a to najneskôr 60 minút pred letom s týmito údajmi:

- poznávací značka klzáka
- výška letu
- čas vzletu, počet a typ klzákov
- miesto vzletu

Netýka sa to súťaží, zrazov a pod. Tieto lety sa nahlasujú na mesačných poradách o využití vzdušného priestoru SR na VLIS v Bratislave.

5.3.1.1. Pri všetkých letoch musia byť dané čo najskôr skutočné časy vzletov a pristátí. Dôležité je nezabudnúť ohlásiť čas pristátia, ukončenia letu, inak by mohlo byť vyhlásené pátranie.

5.3.2. V priestoroch tried C a D musí prevádzkovateľ poskytnúť údaje o všetkých traťových letoch v rozsahu a čase uvedenom v bodoch 5.3.1. a 5.3.1.1.. Pre každý let musí získať letové povolenie.

5.3.2. 5.3.3. Údaje dávané pri vykonávaní letov balónov:

- poznávací značka balónu
- plánovaný čas vzletu a pristátia
- maximálna hladina
- počet a typ balónov
- miesto vzletu a predpokladané miesto pristátia alebo predpokladaný smer a dĺžka letu

5.3.4. Údaje dávané pri vykonávaní traťových letov LŠZ:

- poznávací značka (pri traťových jednotlivých letoch mimo vymedzený priestor)
- čas zahájenia a ukončenia letu
- maximálna hladina

Bez rádiového vybavenia a bez povolenia rádiooperátora len v triede G. Mimo CTR, TMA a zakázaných priestorov

Pri súťažiach, ktorých sa zúčastní väčší počet lietadiel sa neudávajú poznávacie značky, ale len počet lietadiel danej kategórie.

5.3.5. Skutočné časy vzletu, pristátia, zahájenia a ukončenia letu uvedených v bodoch ad)5.3.3. a 5.3.4 musia byť dané príslušnému LSRLP (OSRLP) čo najskôr.

5.4. Letová prevádzka

5.4.1. Ak letiskový priestor alebo priestor činnosti zasahuje do viacerých vojenských letiskových priestorov, prípadne aj do CTR/TMA civilných letísk, je povinnosťou zodpovedného LSRLP (OSRLP) vykonať koordináciu so všetkými zainteresovanými stanoviskami a ich stanoviská rešpektovať vo vydanom povolení.

5.4.2. Pokiaľ je časťou letiskového priestoru aeroklubu obmedzený priestor, je v ostatnej časti letovú prevádzku možno povoliť v rozsahu vydaného povolenia.

5.4.2.1. Ak vedú letiskovým priestorom aeroklubu trate letových prevádzkových služieb, musí byť maximálna hladina stanovená s ohľadom na minimálnu cestovnú hladinu v tomto priestore.

5.4.3. Letová prevádzka v letiskových priestoroch aeroklubov umiestnených v CTR alebo pod TMA civilných letísk, alebo letísk so spoločnou prevádzkou sa riadi smericami uzavretými medzi organizáciou RLP SR a týmito letiskami.

Na takéto letiská je vždy nutné vopred zavolať a dohodnúť sa na spôsobe ich využitia !!!

5.4.4. V prípadoch, keď na letiskách aeroklubov, ktoré sú povinné svoju činnosť hlásiť LSRLP (OSRLP), vykonávajú činnosť aj ďalší civilní prevádzkovatelia, na ktorých sa ustanovenie tejto prílohy nevzťahuje, sú povinní si túto činnosť plánovať a hlásiť zvlášť v zmysle platných predpisov a príslušných ustanovení týchto smerníc.

5.4.5. Traťové lety klzákov je povolené vykonávať len za VFR. Výnimku tvoria lety v priestoroch pre bezmotorové lietanie v mrakoch, ak sú tieto priestory aktívované.

5.4.5.1. Ak sú traťové lety klzákov vykonávané vo viac ako jednom letiskovom priestore, stanovuje podmienky pre ich vykonávanie OSRLP.

5.4.5.2. Pilot klzáka musí dodržiavať plánovanú trať v rozmedzí maximálne 10 km na obidve strany trate.

U nás sa jedná najmä o ZK a PK. Oproti minulosti sa zväčšila šírka koridoru z 10 km na 20 km. S tým je nutné počítvať pri stanovovaní tratí.

5.4.6. Prelety závesných klzákov, padákových klzákov, motorových závesných klzákov a motorových padákových klzákov v priestoroch tried „C“ a „D“ sa môžu vykonávať, pokiaľ boli pre ne na mesačných poradách uplatnené HSRLP obmedzené priestory, tieto boli schválené a publikované.

V tomto prípade ide zasa najmä o lietanie pri súťažiach vo všedných dňoch, kedy neplatí zvýšenie hladín vzdušného priestoru triedy G a keď je nutné plánovať obmedzené priestory pre tieto účely.

5.4.6.1. Opatrenia pre letovú činnosť prevádzkovateľov, ktorá nie je pokrytá touto prílohou, musí byť uplatnená a schválená na mesačných poradách na HSRLP a publikovaná.

5.4.7. Plánované údaje o letoch a otočných bodoch dávajú prevádzkovatelia na LUSR a OSRLP v ZŠ a ZD, prípadne v kódach.

5.4.8. Poskytovanie pohotovostnej služby sa vykonáva spôsobom a v normách uvedených v predpise o letových prevádzkových službách (L 11) hl.5.

Záverečné ustanovenia

Platnosťou tejto prílohy prestávajú platiť všetky ustanovenia dokumentov, riešiacich túto problematiku.

HLAVA 6 – KLASIFIKÁCIA VZDUŠNÉHO PRIESTORU V SR.

Vzdušný priestor	B	C	D	E	G
Rozsah výšok alebo priestoru	UNL FL 205	CTR LKPR, LIK B a LKVO, vojenských letísk a letísk so spoločnou prevádzkou mimo CTR Gbely a LIK B od FL 125 (3.800m) do FL 205 (6.250m)	CTR/TMA letísk a ostatný priestor nad 5.000 ft (1.524m) MSL do FL 125 (3.800m) s výnimkou CTR/TMA LKPR, LKIB, CTR Gbely a CTR vojenských letísk a letísk so spoločnou	Nepoužíva sa	Priestor od AGL do 5000 ft 1500 m MSL s výnimkou CTR - TMA
Pravidlá prevádzky	IFR VFR	IFR VFR	IFR VFR	IFR VFR	VFR IFR
Podmienky pre vstup	ATC CLR rádiospojenie pre všetky lietadlá	ATC CLR rádiospojenie pre všetky lietadlá	ATC CLR rádiospojenie pre všetky lietadlá	ATC CLR rádiospojenie pre všetky lietadlá, nevyžaduje sa CIR pre lety VFR a ani rádiospojenie	CLR sa nevyžaduje rádiospojenie sa nevyžaduje
Rozostupy medzi lietadlami	Všetky lietadlá	IFR od IFR IFR od VFR IFR od ZVFR v CTR ZVFR od ZVFR v CTR	IFR od IFR IFR od ZVFR v CTR ZVFR od ZVFR v CTR	IFR od IFR	Nezaisťujú sa
VFR minimálna letová dohľadnosť	8 km	Nad 8 km FL 100 - - - - - Pod 5 km (ZVFR 1.500 m vrtuľníky 800 m)	Nad 8 km FL 100 - - - - - Pod 5 km (ZVFR 1.500 m vrtuľníky 800 m)	Nad 8 km FL 100 - - - - - Pod 5 km	1.500 m (vrtuľníky 800m)
VFR minimálna vzdialenosť od oblačnosti	von	1.500 m horizontálne 300 m nad a 300 m pod (ZVFR pod a von)	1.500 m horizontálne 300 m nad a 300 m pod (ZVFR pod a nad)	1.500 m horizontálne 300 m nad a 300 m pod	Pod a von
Poskytované služby	ATC	ATC	IFR VFR ATC FIS	IFR VFR ATC FIS	FIS na vyžiadanie
Vybavenie lietadla	IFR pre všetky lietadlá	IFR VFR	IFR VFR	IFR VFR	VFR
Minimálna kvalifikácia pilota	IFR pre všetkých pilotov	IFR VFR	IFR VFR	IFR VFR	VFR

6.1. Jednotlivé triedy týchto vzdušných priestorov sa uplatňujú takto:

- trieda B – vzdušný priestor nad FL 205
- trieda C – CTR/TMA Bratislava letisko M. R. Štefánika
CTR vojenských letísk
- trieda D – CTR/TMA Poprad/Tatry, Žilina
TMA letísk Košice, Piešťany, Sliac

Ostatný vzdušný priestor mimo CTR/TMA nad nadmorskou výškou 1.500 m (5.000ft) alebo nad 300 m (1.000ft) nad nadmorskou výškou 1.500 m (5.000ft) do FL 125 = 3.800 m

- trieda E – vzdušný priestor mimo CTR/TMA nad 300 m (1.000ft) nad zemou do spodnej hranice vzdušného priestoru triedy „D“ - nepoužíva sa
- trieda G – vzdušný priestor mimo CTR a TMA do 5.000 ft (1.500 m) MSL alebo 1.000 ft (300m) AGL podľa toho, čo je vyššie a GND

6.2. V dňoch pracovného voľna a pracovného pokoja s výnimkou TMA sa horná hranica vzdušného priestoru triedy G zvyšuje
- do FL 85 (2.600 m)

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

Pilot zamýšľajúci vykonávať vnútroštátny let v identifikačnom priestore zriadenom v šírke 5 km do vnútrozemia pozdĺž celých štátnych hraníc SR musí najneskôr 30 minút pred vstupom do identifikačného priestoru SR oznámiť určeným stanoviskám letovej prevádzky poznávaciu značku lietadla, typ lietadla, čas a miesto vzletu alebo vstupu do identifikačného priestoru SR a miesto pristátia alebo výstupu, trať letu alebo priestor činnosti a výšku letu.

6.4. Tabuľka cestových hladín

Cestovné hladiny, ktoré sa musia dodržiavať, keď sa tak požaduje touto smernicou.

Zemepisná trať

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

HLAVA 7 – PORIADOK PREVÁDZKOVEJ PLOCHY.

7.1. 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).

7.2. Poriadok prevádzkovej plochy pre lietanie na závesných a padákových klzákoch

Vzor

1. Charakter plochy (uviest' pre aký druh činnosti – základná, športová, atď')
2. Údaje o prevádzkovej ploche
 - 2.1. Vzťažný bod plochy (stred plochy v súradniciach)
 - 2.2. Vzdialenosť od stredu
 - 2.3. Nadmorská výška miesta
vzletu v metroch
pristátia ...v metroch
svahu v metroch
 - 2.4. Maximálna letová výška v metroch nad zemou
 - 2.5. Dopravné spojenie
 - 2.6. Prevádzková doba
 - 2.7. Adresa správcu – telefón
 - 2.8. Hangárovací priestor
 - 2.9. Ubytovanie
 - 2.10. Sezónna použiteľnosť
 - 2.11. Hranice letovej prevádzky
 - 2.12. Lekárska služba
 - 2.13. Meteorologické podmienky
 - 2.14. Prevádzkový smer (y)
 - 2.15. Sklon prevádzkového terénu
 - 2.16. Úprava prevádzkovej plochy
 - 2.17. Vzletový priestor a prekážkové roviny
 - 2.18. Pristávací priestor a prekážkové roviny
 - 2.19. Označenie prekážok
 - 2.20. Poloha ukazovateľa vetra
 - 2.21. Priestor (miesto) pre hlásenie a riadenie prevádzky
 - 2.22. Miesto a označenie parkoviska
 - 2.23. Pohyb osôb a dopravných prostriedkov po prevádzkovej ploche
 - 2.24. Maximálny počet klzákov pri riadenej letovej prevádzke
 - 2.25. Maximálny počet klzákov pre neriadenú letovú prevádzku
 - 2.26. Iné oznámenia
3. Riadenie letovej prevádzky
 - 3.1. Riadenie prevádzky zabezpečuje
 - 3.2. Priestor ďalej používa
4. Prílohy
 - 4.1. Pravidlá pre lietanie na svahu
 - 4.2. Koordinačná smernica (v prípade, že priestor používa viac prevádzkovateľov, alebo priestor zasahuje do letiskového okrsku)
 - 4.3. 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.)
 - 4.4. Podrobný nákres: prístupové cesty, miesto hlásenia, pohyb osôb a dopravných prostriedkov, parkovanie vozidiel, miesta vzletu a pristátia, označenie
 - 4.5. Nákres profilu svahu: profil svahu, miesto vzletu a pristátia a určenie sklonu
 - 4.6. 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
 - 4.7. Mapa 1:500 000 v prípadoch, keď sú vyžadované koordinačné smernice s vyznačením miesta plochy, letiska a jeho pracovných priestorov
5. Potvrdenia
 - 5.1. Potvrdenie o povolení lietania v označenom priestore

- 5.2. *Potvrdenie o povolení k používaniu ciest k miestam vzletu a povolenie k používaniu vyznačených plôch pre vzlety LŠZ /ZK a PK/*
- 5.3. *Potvrdenie o povolení k používaniu označených miest pre pristátie*
- 5.4. *Ďalšie potvrdenie o povolení k používaniu priestoru, zariadenia a pod., pokiaľ sú k prevádzke nutné*
- 5.5. *Potvrdenie o registrácii prevádzkovej plochy od LAA SR*

7.3. Závazné pokyny pre výber prevádzkových plôch ZK a PK

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

7.3.2. Poloha musí byť navrhnutá tak, aby eventuálne prelety železničných tratí, diaľnic a ciest bolo možné, s ohľadom na kĺzavosť ZK a PK, preletieť v minimálnej výške 150 m nad zemou.

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

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

7.3.5. Výber plochy z hľadiska použitia.

7.3.5.1. Školská plocha.

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

7.3.5.2. Športová plocha.

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

7.3.6. Smernica pre konštrukciu štartovacích rámp.

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

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

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

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

c) Priestor od začiatku rozbehovej plochy smerom dozadu musí byť v dĺžke 4 m bez prekážok, ktoré by 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 splýva s farebnosťou okolitého prostredia, musí byť odlišený farebným označením.

h) Tuhosť konštrukcie musí byť taká, aby umožňovala bezpečný rozbeh.

i) Konštrukcia rampy musí zodpovedať statickému zaťaženiu rozbehovej plochy minimálne 150 kp/m.

j) V prípade, že najvyšší bod konštrukcie je vyšší ako 3 m, vyžaduje sa statické posúdenie konštrukcie.

7.4. Trvalá prevádzková plocha pre ZK/PK musí byť registrovaná v LAA SR odovzdaním poriadku prevádzkovej plochy. Za správnosť výberu a spracovania poriadkovej prevádzkovej plochy zodpovedá správca plochy.

7.5. Riadenie letov.

7.5.1. Orgány riadenia letov sú.

- riadiaci lietania (RL)
- štartová smena

7.5.2. Riadiaci lietania musí byť ustanovený do funkcie:

- pri letovej prevádzke s koordináciou
- pri letovej prevádzke bez koordinácie:
 - pokiaľ to stanoví poriadok prevádzkovej plochy
 - pri športových akciách a sústrezeniach
- pri letovej prevádzke na prevádzkových plochách, ležiacich v riadených okrskoch, majúcich štatút riadeného vzdušného priestoru TMA a CTR.

Poznámka: Na týchto plochách bude vždy stanovený riadiaci lietania po dohode s RLP v CTR.

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

7.5.4. Riadiaceho lietania stanovuje:

- správca, ktorému patrí prevádzková plocha
- pri športových akciách a sústrezeniach určuje RL vedúci akcie
- 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.

7.5.5. Povinnosti riadiaceho lietania:

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

7.5.6. Práva riadiaceho lietania:

Riadiacemu lietania sú podriadené všetky osoby zúčastňujúce sa lietania, alebo zabezpečujúce letovú prevádzku. RL má právo vylúčiť z prevádzky tie osoby, ktoré 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.

7.6. Vytyčovacie 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 8 – PILOTNÉ PREUKAZY A KVALIFIKÁCIE.

8.1. Druhy dokladov:

- preukaz žiaka a osobný list účastníka kurzu
- základný výcvik na LŠZ
- pilot ZK, kvalifikácie A, B, T
- pilot PK, kvalifikácie A, B, C, T
- pilot MZK/MPK
- technik LŠZ

8.2. Funkčná licencia, kvalifikácia – podľa odbornosti LŠZ:

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

8.3. Podmienky pre získanie pilotných preukazov:

- úspešne absolvovať príslušný kurz a vykonať teoretickú a praktickú skúšku
- predložiť lekárske osvedčenie o zdravotnej spôsobilosti II. triedy pre letovú činnosť na MZK a MPK, pre ZK a PK na tlačive LAA SR.
- predložiť dve fotografie (rozmery ako na OP)

8.4. Platnosť pilotných dokladov:

- preukaz žiaka a osobný list účastníka kurzu – platnosť 24 mesiacov odo dňa vydania lekárskeho osvedčenia
- pilotný preukaz na LŠZ – platnosť 24 mesiacov odo dňa vydania lekárskeho osvedčenia
- preukaz technika LŠZ – platnosť 36 mesiacov odo dňa vydania

8.5. Predlžovanie platnosti dokladov:

- platnosť osobného listu účastníka kurzu základného výcviku sa nepredlžuje
- platnosť preukazu pilota sa predlžuje na základe predloženia dokladu o zdravotnej spôsobilosti a predložením potvrdenia o nálete hodín za poslednú dobu platnosti od inšpektora. Pre ZK a PK je to minimálne 15 štartov a 1 letová hodina, pre MZKa MPK je to 20 štartov a 15 letových hodín.
- platnosť získaných funkčných licencií je zhodná s dobou platnosti pilotného preukazu. V prípade, že pilot neplní úlohy vyplývajúce z funkčnej licencie po dobu 3 rokov, je licencia zrušená.
- platnosť preukazu technika je predlžovaná na základe vedomostí o jeho technickej činnosti, ktorá je daná vydanou licenciou, preskúšaním jeho odborných vedomostí.

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

- do 12 mesiacov po dobe platnosti na základe žiadosti doloženej protokolom o teoretickom a praktickom preskúšaní pred inšpektorom/inšpektorom technikom
- v ostatných prípadoch sa požaduje nové absolvovanie kurzu

8.7. Strata spôsobilosti

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

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

8.8. Odobratie pilotného preukazu

Pilotný preukaz môže byť odobratý kedykoľvek, ak je to v záujme bezpečnosti letovej prevádzky a s ňou súvisiacich činností. Pri odobratí pilotného preukazu musí byť uskutočnené šetrenie ku zisteniu, či nastali dôvody pre jeho odobratie. Postihnutý sa obracia na príslušný zväz LAA SR. Oprávnenie k zadržaniu preukazu majú orgány LAA, LÚ SR a polícia. Odobrať preukaz môžu len orgány LAA SR. Dočasné odobratie pilotného preukazu sa robí najdlhšie na dobu určenú súdom, pokiaľ ten rozhodol o zákaze letovej činnosti.

8.9. Požiadavky na vydanie pilotného preukazu.

8.9.1. Osobný list účastníka kurzu základného výcviku:

- pre ZK a PK vek najmenej 16 rokov, do 18 rokov s písomným súhlasom rodičov
 - pre MZK a MPK vek najmenej 17 rokov (do 18 rokov písomným súhlasom rodičov), samostatný let po dovŕšení 18 rokov
 - výcvik môže byť vykonávaný iba na LŠZ, ktoré k tomu majú povolenie dané letovou príručkou a OLS
 - vydávanie pilotných preukazov a zvyšovanie kvalifikácií sa bude vykonávať podľa príslušnej osnovy výcviku ZL-2 a ZL-4
 - pred zaradením do praktického výcviku inštruktor overí základné vedomosti v rozsahu teoretickej pilotnej skúšky
 - účastník kurzu musí predložiť osvedčenie o zdravotnej spôsobilosti
- Oprávnenie účastníka kurzu základného výcviku:
- môže vykonávať cvičenie podľa osnovy na LŠZ pod dozorom inštruktora podľa schválenej osnovy

8.9.2.1 Pilot PK – kvalifikácia A

Vek najmenej 16 rokov (do 18 rokov s písomným súhlasom zákonného zástupcu), základné školské vzdelanie, absolvovanie výcviku podľa osnovy PL-2 A, úspešné zloženie záverečnej skúšky pred inšpektorom PL. Oprávnenia držiteľa preukazu pilota PK kvalifikácie A – lietať s PK kategórie A (štantart, DHV 1, 1-2).

8.9.2.2. Pilot ZK – kvalifikácia A

Vek najmenej 16 rokov (do 18 rokov s písomným súhlasom zákonného zástupcu), základné školské vzdelanie, absolvovanie výcviku podľa osnovy ZL-2, úspešné zloženie záverečnej skúšky pred inšpektorom ZL. Oprávnenia držiteľa preukazu pilota ZK kvalifikácie A – lietať samostatne na výcvikových ZK (odkrytý priečnik, DHV 1, 1-2) na k tomu vhodných prevádzkových plochách.

8.9.2.3. Pilot MPK.

Vek najmenej 17 rokov (do 18 rokov s písomným súhlasom zákonného zástupcu), základné školské vzdelanie, lekárska prehliadka II. triedy, držiteľ preukazu PK-B alebo pilot PK-A s náletom minimálne 20 letových hodín alebo 150 štartov. Absolvovanie výcviku podľa príslušnej osnovy, úspešné zloženie záverečnej skúšky pred inšpektorom MPK. Prvý samostatný let a pilotné skúšky po dovŕšení 18 rokov. Pre udržanie licencie pilota MPK je potrebný minimálny ročný nálet 10 letových hodín.

8.9.2.4. Pilot MZK.

Vek najmenej 17 rokov (do 18 rokov s písomným súhlasom zákonného zástupcu), základné školské vzdelanie, lekárska prehliadka II. triedy, absolvovanie výcviku podľa príslušnej osnovy, úspešné zloženie záverečnej skúšky pred inšpektorom MZK. Prvý samostatný let a pilotné skúšky po dovŕšení 18 rokov. Pre udržanie licencie pilota MZK je potrebný minimálny ročný nálet 10 letových hodín.

8.9.3.1. Pilot PK – kvalifikácia B

Vek najmenej 16 rokov (do 18 rokov s písomným súhlasom zákonného zástupcu), základné školské vzdelanie, platný pilotný preukaz kvalifikácie A, absolvovanie výcviku podľa osnovy ZL-3, zloženie záverečnej skúšky pred inšpektorom PK, minimálny nálet 20 hodín.

Oprávnenia držiteľa preukazu pilota PK kvalifikácie B – lietať s PK, kategórie A,B (performance, DHV, 2-3), po ročnej praxi a nálete 50 hodín lietať s PK kategórie C (competetion, DHV 3) na všetkých letových terénoch.

8.9.3.2. Pilot ZK – kvalifikácia B

Vek najmenej 16 rokov (do 18 rokov s písomným súhlasom zákonného zástupcu), základné školské vzdelanie, platný pilotný preukaz kvalifikácie A, absolvovanie výcviku podľa osnovy ZL-3, zloženie záverečnej skúšky pred inšpektorom ZK, minimálny nálet 5 hodín.

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

8.9.4. Pilot PK - kvalifikácia C

Platný pilotný preukaz kvalifikácie B s praxou minimálne 1 rok, s minimálne dvoma preletmi na vzdialenosť 30 km, vek 18 rokov (ak je súhlas zákonných zástupcov od 16 rokov s predpokladom, že nesmie prevádzať zálety PK), celkový nálet minimálne 80 hodín na PK.

Oprávnenie držiteľa preukazu pilota PK kvalifikácie C – lietať s PK skupiny C a Z, zalietavať PK, pokiaľ dosiahol vek 18 rokov.

8.9.5. Pilot MZK, kvalifikácia vlekár

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

8.9.6.1. Pilot inštruktor PK

Vek najmenej 18 rokov, základné školské vzdelanie, člen LAA SR, musí byť držiteľom preukazu pilota kvalifikácie B pre PK minimálne 2 roky, nálet 100 hodín na PK kategórie A a B. Pred letovým inšpektorom musí preukázať znalosti v oblasti:

- vyučovanie
- hodnotenie a preskúšanie žiaka
- spôsob výuky v učebni
- rozbor a oprava chyby žiaka
- rizika, súvisiaceho so simlovaním neobvyklých režimov letu

Pred letovým inšpektorom LAA SR musí preukázať znalosti vyššie uvedené a úspešne ukončiť výcvik inštruktora podľa osnovy PL-2.

8.9.6.2. Pilot inštruktor ZK

Vek najmenej 18 rokov, základné školské vzdelanie, člen LAA SR, musí byť držiteľom preukazu pilota kvalifikácie B pre ZK, nálet 50 hodín na ZK akejkoľvek kategórie. Pred letovým inšpektorom musí preukázať znalosti v oblasti:

- vyučovanie
- hodnotenie a preskúšanie žiaka
- spôsob výuky v učebni
- rozbor a oprava chyby žiaka
- rizika, súvisiaceho so simlovaním neobvyklých režimov letu

Pred letovým inšpektorom LAA SR musí preukázať znalosti vyššie uvedené a hlbšie vedomosti z teoretických predmetov stanovených pre pilotov ZK kvalifikácie B

Oprávnenie držiteľa preukazu inštruktora PK/ZK – vykonávať inštruktorskú a učiteľskú prax podľa priznanej kvalifikácie, zapísanej letovým inšpektorom do pilotného preukazu. Je oprávnený prevádzať zlietavacie lety PK/ZK znovu uvádzaných do prevádzky po drobných opravách a pod. Môže byť poverený inšpekčnou činnosťou podľa svojej kvalifikácie na vymedzenom území.

8.9.6.3. Pilot inštruktor MZK/MPK

Vek najmenej 19 rokov, základné školské vzdelanie, člen LAA SR, musí byť držiteľom preukazu pilota MZK/MPK. Pre MZK nálet 70 hodín, z toho 25 hodín ako veliteľ MZK a 5 hodín na traťových letoch. Pre MPK minimálny nálet 70 hodín.

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

Vek najmenej 21 rokov, doporučené vzdelanie stredoškolské. Pilotný preukaz pre daný druh LŠZ, minimálne dvojročná prax inštruktora pre daný druh LŠZ, člen LAA SR, organizačné schopnosti.

Pre MZK minimálny nálet 200 hodín, pre MPK minimálny nálet 150 hodín.

Inšpektor ZK/PK a MZK/MPK je menovaný do funkcie prezidentom LAA SR a RLČ LAA SR.

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 vydaný LAA SR, prípadne Leteckým úradom SR. S návrhom na opatrenia ho odovzdá riadiacemu letovej prevádzky alebo hlavnému inšpektorovi ZK/PK 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, alebo pokiaľ sa o nehode akýmkoľvek spôsobom dozvedel. Ďalej postupuje podľa príslušnej smernice.

Práva a povinnosti letových inšpektorov ZK/PK 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 inštrukturov.
- Prevádzať skúšky ďalších kvalifikácií.

- Pokiaľ sám cvičí pilotného žiaka, musí praktické a teoretické skúšky u tohto žiaka previesť iný inšpektor s licenciou pre rovnaký druh LŠZ.
- Podľa požiadavok riaditeľa letovej činnosti LAA SR prevádza vyžiadané inšpekcie a dohľady.
- Pre daný druh licencie je oprávnený prevádzať zalietavacie lety LŠZ po opravách, skúšobné lety novo do prevádzky uvádzaných LŠZ postavených podľa typového preukazu.
- Hlavne na území svojej pôsobnosti overuje žiadosti o povolenie a registráciu plôch pre štarty a pristátia.
- Je povinný minimálne 1x za rok sa zúčastniť školenia LAA SR.
- Môže odoberať licencie inštruktorov.

8.9.8. Hlavný letový inšpektor ZK/PK

Vek najmenej 21 rokov, doporučené vzdelanie stredoškolské, prax letového inšpektora ZK/PK minimálne 2 roky, požaduje sa prehľad a vedomosti leteckého zákona, všeobecne platných leteckých predpisov a vnútorných smerníc LAA SR.

Do svojej funkcie je menovaný vydaním licencie riaditeľom letovej prevádzky LAA SR. Potvrdený je prezidentom/viceprezidentom LAA SR.

Hlavný letový inšpektor ZK/PK vyučuje teóriu a vedie praktický výcvik pilotov ZK/PK kvalifikácie A aj B v súlade s výcvikovou osnovou LAA SR, vykonáva teoretické a praktické skúšky pilotov – žiakov, má právo odoberať pilotné preukazy, školí a vydáva licencie inštruktorov, odoberá licencie inštruktorov, školí a vydáva licencie letových inšpektorov, má právo odoberať licencie letových inšpektorov, je poverený inšpekčnou činnosťou na celom území SR, je oprávnený vykonávať zalietavacie lety.

8.9.9. Skúšobný pilot ZK/PK

Vek najmenej 20 rokov, vzdelanie sa doporučuje stredoškolské. Musí byť držiteľom kvalifikácie ZK-B/PK-C minimálne dva roky a mať nalietaných minimálne 100 letových hodín.

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

Na základe uvedených predpokladov je mu hlavným inšpektorom vydaná licencia skúšobného pilota.

Skúšobný pilot môže vykonávať skúšobné a zalietavacie lety.

8.9.10.1. Tandemový pilot PK – kvalifikácia T

Platný pilotný preukaz kvalifikácie C alebo inštruktor PK s praxou pilota na PK minimálne 3 roky a náletom minimálne 100 hodín, vek minimálne 18 rokov, absolvovanie výcviku podľa osnovy. Pilot PK-T musí byť držiteľom licencie pre výuku, t.j. výcvikového strediska, alebo byť učiteľom vo výcvikovom stredisku.

Pilot PK kvalifikácie T môže lietať s PK kategórie T s ďalším účastníkom letu.

8.9.10.2. Tandemový pilot ZK – kvalifikácia T

Platný pilotný preukaz kvalifikácie B s praxou pilota na ZK minimálne 3 roky a náletom minimálne 100 hodín, vek minimálne 18 rokov, absolvovanie výcviku podľa osnovy. Pilot ZK-T musí byť držiteľom licencie pre výuku, t.j. výcvikového strediska, alebo byť učiteľom vo výcvikovom stredisku.

Pilot Zk kvalifikácie T môže lietať na ZK príslušnej kategórie s ďalším účastníkom letu.

8.9.11. Technik LŠZ

Pri ZK/PK vek najmenej 18 rokov, pri MZK/MPK vek najmenej 19 rokov, vzdelanie stredoškolské technického smeru.

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

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

8.9.12. Hlavný technik LAA SR

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

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

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

8.9.13. Riaditeľ letovej prevádzky LAA SR

Vek najmenej 24 rokov, vzdelanie sa odporúča vysokoškolské. Je vybraný konkurzom vyhlasovaným prezídiom LAA SR.

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

8.9.14. Práva a povinnosti letových inšpektorov LŠZ uplatňované pre LŠZ danej licencie:

- vykonávať praktické a teoretické skúšky inštruktorov
- vykonávať skúšky ďalších kvalifikácií
- pokiaľ sám cvičí pilotného žiaka, musí praktické a teoretické skúšky u tohto žiaka vykonať iný inšpektor s licenciou pre rovnaký druh LŠZ
- podľa požiadavok RLČ LAA SR vykonáva vyžiadané inšpekcie a dohľady
- pre daný druh licencie je oprávnený vykonávať zalietavacie lety LŠZ po opravách, skúšobné lety novo do prevádzky uvádzaných LŠZ postavených podľa typového preukazu
- hlavne na území svojej pôsobnosti overuje žiadosti o povolenie a registráciu plôch pre štarty a pristátia
- je povinný minimálne 1x ročne sa zúčastniť školenia LAA SR
- môže odoberať licencie inštruktorov

8.10. Skúšobný poriadok

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

8.11. Známkovacia stupnica

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

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

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

Príloha 1 – Lietanie na svahu.

KLASIFIKÁCIA VZDUŠNÉHO PRIESTORU SR.

Priestor triedy G

Nad úrovňou zeme AGL do 5.000 ft /stôp/.

Piloti závesných a padákových klzákov budú využívať priestor triedy G a vo výnimočných prípadoch aj dolnú hranicu priestoru D.

Priestor triedy G bol v AIP ENR 2.1.2. od 23. apríla 1998 zvýšený na 5.000 ft /1.500 m/ MSL – stredná hladina mora alebo 1.000 ft /300 m/ AGL – nad zemou, podľa toho, čo je vyššie a GDN – povrch zeme. Týmto zvýšením sa priestor triedy E prestal používať. To znamená, že ZK/PK na schválených kopcoch, ktoré prevyšujú výšku 1.500 m GNH môžu nad ním lietať o 300 m /1.000 ft/ vyššie. Napr. kopec o výške 1.800 m QNH plus 300 m = 2.100 m.

Priestor triedy E

Prestal sa používať.

Priestor triedy D

Od hladiny 5.000 ft do FL 125 – 3.800 m.

V tejto triede je možné vykonávať lety IFR a VFR. ZK/PK len výnimočne podľa 5.3.1. a mimo CTR a TMA. Pre vstup do tejto triedy je povinnosť obojstranného rádiového spojenia a získanie povolenia pre všetky druhy letov.

Priestor triedy C.

Nad FL 125 do FL 205 – 6.250 m /20.500 ft/.

Pre našu činnosť iba informatívny.

Priestor triedy B.

Nad FL 205.

Je možná prevádzka IFR aj VFR. Povinnosť obojstranného rádiového spojenia. Poskytovaná služba RLP je povinná. Lety VFR nad FL 200 sú zakázané. Povolenie môže vydať LÚ SR. Okrem iného aj IFR kvalifikáciu a IFR vybavenie.

Použité skratky:

CTE – riadený okrsok letiska

TMA – koncová riadená oblasť

FIR – letová informačná oblasť

FL – letová hladina

AGL – nad zemou (nad úrovňou zeme)

MFA – minimálna letová výška

ALT – nadmorská výška (nastavenie QNH)

QNH – nastavenie tlakovej stupnice výškomeru pre získanie nadmorskej výšky lietadla, ktoré je na zemi

QFE – tlak vzduchu vo vzťahu k nadmorskej výške letiska

VMC – meteorologické podmienky pre let za viditeľnosti (meteorologické podmienky vyjaderené dohľadnosťou, vzdialenosťou od oblakov a základne oblačnosti, ktoré sú rovnaké alebo lepšie ako stanovené minimá)

IAS – indikovaná vzdušná rýchlosť

IFR – pravidlá letu pre let podľa prístrojov

VFR – pravidlá letu pre let za viditeľnosti

ZVFR – zvláštny let VFR

CLR – povolenie

UNL – neobmedzene

ATC – (RLP) – služba riadenia letovej prevádzky

Ft - stopa

Postupy pre nastavenie výškomerov.

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

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

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

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

QNH budeme mať niekoľko. Každé letisko bude mať pre svoje CTR/TMA tzv. letiskový QNH. Pre lety mimo CTR/TMA bude mať každá z FIR (letová informačná oblasť) svoje oblastné (regionálne) QNH. Oblastné QNH bude vždy predpovedané na 3 hodiny vopred ako najnižší očakávaný tlak v príslušnej FIR. Zmeny budú vyhlasované o 03.00 hod, 06.00 hod, 09.00 hod ... UTC. Budú k dispozícii na všetkých stanoviskách RLP ako civilných tak i vojenských. Oblastné strediská budú samozrejme poznať obidva údaje QNH- letiskový QNH a oblastný QNH. Príslušné FIR budú nahrávané na ATISu na volmete oblastný QNH a QNH pre niektoré letiská v danej oblasti. Možnosti ďalšieho rozširovania sa skúmajú. Aby bolo jednoznačne určené či sa jedná o letiskový alebo oblastný QNH, bola prijatá nasledovná zásada. Pokiaľ sa bude hovoriť o letiskovom QNH, bude sa používať výraz „QNH“. Pokiaľ pôjde o oblastný QNH použije sa buď pri korešpondencii alebo na ATISe či volmete výraz „oblastný (regional)“ QNH. Pozornosť musíme zvýšiť pri prelete hraníc medzi dvoma FIR. Vzhľadom k tomu, že v každej FIR sa budú lety vykonávať (pod altituda 5.000 ft) na iné nastavenie výškomeru, nebude prostý rozdiel dvoch hlásených hladín letu zodpovedať skutočnej vertikálnej vzdialenosti. Napríklad z FIR Bratislava poletí traťou na západ lietadlo podľa IFR v ALT 4.000 ft. Oblastné QNH bude 1018 hPa. Druhé lietadlo poletí podľa FIR Praha podľa VFR traťou na východ v ALT 3.500 ft. Medzi lietadlami nebude vertikálny rozostup 500 ft, ako by sa na prvý pohľad zdalo, ale vertikálna vzdialenosť bude menšia práve o rozdiel tlakov, teda 10 hPa – bude menší cca o 270 ft. Medzi dvoma letmi IFR tento rozdiel vyrieši služba RLP. Medzi letmi IFR a VFR a medzi letmi VFR navzájom to musia riešiť piloti. V predpise bolo uvedené, že let podľa VFR vo výške väčšej ako 900 m nad morom alebo 300 m nad zemou (podľa toho, čo je väčšie) sa musí vykonávať v hladinách, ktoré zodpovedajú letenej trati predpísanej tabuľkou. Zmysel tohto ustanovenia zostáva, novinkou je však používanie tzv. medzihladín pre lety VFR. U nás bude používaný v tých triedach vzdušného priestoru, kde nie sú zaisťované rozostupy medzi IFR a VFR (až do triedy D). V triede C už stráca používanie medzihladín význam, naopak znižuje kapacitu priestoru, pretože použitie medzihladiny blokuje využitie dvoch susedných hladín IFR. Používanie medzihladín má prispieť ku zvýšeniu bezpečnosti prevádzky.

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

- letovú hladinu označenú písmenom F nasledovaným tromi číslicami (stovky stôp), napr. F 150, F 330, F 050

- altitude – výškou nad morom označenou písmenom A a nasledovaným tromi číslicami (stovky stôp), napr. A 035, A 045, A 050

- výškou nad zemou označenou skratkou VFR, ak bude let vykonaný do výšky 1.000 ft (300 m) nad zemou. F 050 teda znamená, že poletíme vo výške 5.000 ft pri nastavení výškomeru na 1013 hPa (teda v FL 50). A 050 potom znamená, že poletíme vo výške 5.000 ft pri nastavení na QNH (teda ALT 5.000 ft). Skratka VFR znamená, že poletíme minimálne 500 ft a maximálne 1.000 ft nad zemou.

Pri rádiovej korešpondencii budeme vyjadrovať cestovné hladiny letu nasledovne:

- pri nastavení na 1013 hPa vždy povieme najskôr „letová hladina“ a potom bude nasledovať údaj v stovkách stôp. Napríklad: „Letová hladina 50.“

- pri nastavení na QNH vždy uvedieme najskôr neskrátene hladinu letu v stopách, za ňou bude nasledovať slovo „stôp“. Napr. „5.000 stôp“. Riadiaci letovej prevádzky budú aspoň na začiatku zdôrazňovať, že sa jedná o výšku nad morom predradením slova „altitude“. Napr. „Altitude 5.000 stôp.“

- pri letoch na trati do výšky nad zemou 1.000 ft (300 m) sa bude hladina letu vyjadrovať ako „výška nad zemou“. Napr. „Výška nad zemou 500 stôp.“

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

Použitie oblastného letiskového QNH.

Používanie medzihladi.