

SLOVENSKÝ NÁRODNÝ AEROKLUB
GENERÁLA MILANA RASTISLAVA ŠTEFÁNKA



P - 1

SMERNICA NA LIETANIE
V AEROKLUBOCH

Schválil Riaditeľ letových činností SNA č.j.: 5/2007 dňa: 5.3.2007

Schválené Leteckým úradom SR č.j.: 2413/804 – 222/2007 dňa: 30.3.2007

Platí od 01.04.2007

P 1 Smernica na lietanie v Aerokluboch

Vydal: **SLOVENSKÝ NÁRODNÝ AEROKLUB**
Gen. Milana Rastislava Štefánika

Ul. Pri Rajčianke 49, 010 01 ŽILINA

Neprešlo jazykovou ani redakčnou úpravou.

Určené pre vnútornú potrebu SNA.

Z M E N Y A O P R A V Y

ZMENY			OPRAVY		
Číslo zmeny	Dátum platnosti	Dátum záznamu a podpis	Číslo opravy	Dátum platnosti	Dátum záznamu a podpis

ÚVODNÉ USTANOVENIA

- 0.1 Slovenský národný aeroklub gen.M.R.Štefánika, ako poverená organizácia vydáva po schválení Leteckým úradom Slovenskej republiky (ďalej len LÚ SR) SMERNICU NA LIETANIE V AEROKLUBOCH P - 1.
- 0.2 Táto smernica upravuje športovú leteckú a parašutistickú prevádzku všetkých členských subjektov (organizačných článkov ďalej len aeroklubov) občianskeho združenia Slovenský národný aeroklub gen.M.R.Štefánika (ďalej len Aeroklub), v zmysle ustanovení slovenských leteckých predpisov v súlade s Leteckým zákonom a ďalšími dokumentmi týkajúcimi sa vykonávania leteckých činností v Slovenskej republike (SR). Je záväzná pre všetkých členov lietajúceho a pozemného personálu Aeroklubu pri vykonávaní leteckej športovej činnosti na území Slovenskej republiky. Pri vykonávaní činnosti na území iného štátu je táto smernica záväzná, pokiaľ jednotlivé ustanovenia nie sú v rozpore s pravidlami publikovanými štátom, ktorý má právomoc na území a vo vzdušnom priestore, v ktorom lietadlo letí. Táto smernica podrobnejšie upravuje činnosti, ktoré vyššie uvedené predpisy neupravujú, alebo ich len rámcovo upravujú.
- 0.3 Za dodržiavanie jednotlivých ustanovení tejto Smernice zodpovedá veliteľ lietadla alebo člen pozemného personálu pri výkone svojej funkcie. Súhrnu zodpovednosť za organizáciu leteckej a parašutistickej prevádzky v zmysle tejto Smernice má vedúci letovej prevádzky (ďalej len VLP AK) jednotlivého členského subjektu Aeroklubu.
- 0.4 Ustanovenia tejto Smernice je potrebné uplatňovať v súlade s príslušnými letovými príručkami jednotlivých typov lietadiel a padákov, povereniami udelenými pre SNA Leteckým úradom SR, osnovami výcviku, metodikami a ďalšími smernicami, ktoré upravujú leteckú a parašutistickú činnosť Aeroklubu.
- 0.5 Činnosti v odbornostiach balónov a vzducholodí sa vykonávajú podľa samostatných smerníc, schválených riaditeľom letových činností Slovenského národného aeroklubu (ďalej len RLC SNA).
- 0.6 RLC SNA je oprávnený povoliť výnimky z tejto Smernice a ďalších smerníc Aeroklubu v prípadoch, keď sú tieto prísnejšie ako predpisy platné na území Slovenskej republiky. Toto oprávnenie neumožňuje udeľovanie výnimiek z limitov stanovených štátnymi predpismi.
- 0.7 Aerokluby sú oprávnené pre všetky druhy leteckých a parašutistických činností stanoviť aj ďalšie prísnejšie podmienky vo svojej pôsobnosti.
- 0.8 Uplatňovanie ustanovení tejto príručky musí byť v súlade so zákonom č. 143/1998 Z.z. O civilnom letectve v znení zákona č. 37/2002 Z.z., v znení zmeny a doplnenia zákona č. 136/2004, v znení zákona č. 544/2004, v znení zmeny a doplnenia zákona č. 479/2005, v znení zmeny a doplnenia zákona č. 11/2006 a na jeho základe vydaných všeobecne záväzných platných predpisov, smerníc a leteckými publikáciami (AIP, AIC, NOTAM, opatreniami riaditeľa LÚ SR a pod.) upravujúcimi leteckú prevádzku.
- 0.9 Vydaním tejto Smernice končí platnosť 2. novelizovaného vydania platného od 1.4.2002 SMERNICE NA LIETANIE P - 1, schválenej Leteckým úradom SR č.j. 0980-222/2000.

O B S A H

ZMENY A OPRAVY

ÚVODNÉ USTANOVENIA

HLAVA 1 DEFINÍCIE A SKRATKY

HLAVA 2 PÔSOBNOSŤ SMERNICE NA LIETANIE

- 2.1. Dodržiavanie Smernice na lietanie
- 2.2. Zodpovednosť za dodržiavanie Smernice na lietanie
- 2.3. Právomoc veliteľa
- 2.4. Zákaz riadiť lietadlo a vykonávať funkciu člena posádky
- 2.5. Letecký personál Aeroklubu
- 2.6. Zníženie zdravotnej spôsobilosti

HLAVA 3 VŠEOBECNÉ PRAVIDLÁ.

- 3.1. Povinnosť veliteľa
- 3.2. Zodpovednosť veliteľa
- 3.3. Povinnosť veliteľa
- 3.4. Povinnosť veliteľa v prípade nehody, vynúteného alebo bezpečnostného pristátia
- 3.5. Zloženie posádky
- 3.6. Ochrana osôb a majetku
- 3.7. Cestovné hladiny
- 3.8. Zabraňovanie zrážkam
- 3.9. Prevádzka na letisku a v jeho blízkosti
- 3.10. Informácie o letoch
- 3.11. Čas
- 3.12. Spojenie
- 3.13. Protiprávny zásah na lietadle
- 3.14. Zakročovanie proti lietadlám

HLAVA 4 PRAVIDLÁ NA LET ZA VIDITEĽNOSTI

- 4.1. Lety VFR

- 4.2. Osobné poveternostné minimá
- 4.3. Zvláštne lety VFR
- 4.4. VMC podmienky pre let v CTR
- 4.5. Zákaz vykonávať VFR lety
- 4.6. Lety VFR v noci
- 4.7. Lety VFR
- 4.8. Lety VFR na neriadené letiská

HLAVA 5 PRÍPRAVA NA LET A POSTUPY ZA LETU

- 5.1. Predletová príprava
- 5.2. Poučenie pred letom
- 5.3. Letová spôsobilosť a opatrenia k zaisteniu bezpečnosti
- 5.4. Doklady a iná dokumentácia na palube lietadla
- 5.5. Navigačná príprava
- 5.6. Správy o počasí a predpovede počasia
- 5.7. Obmedzenia vzhľadom k poveternostným podmienkam
- 5.8. Zásoba pohonných hmôt a oleja
- 5.9. Zásoba kyslíka
- 5.10. Použitie kyslíka
- 5.11. Schopnosť členov posádky
- 5.12. Pracovné miesta členov posádky
- 5.13. Vybavenie posádok padákmi
- 5.14. Kontrola na alkohol
- 5.15. Príprava lietajúceho personálu

HLAVA 6 PRAVIDLÁ NA LIETANIE

- 6.1. Spúšťanie pohonných jednotiek
- 6.2. Rolovanie
- 6.3. Vzlet
- 6.4. Let po okruhu
- 6.5. Pristátie
- 6.6. Lety pri zhoršenej kvalite VPD
- 6.7. Mimoletiskový let a prelet
- 6.8. Technika pilotáže
- 6.9. Skupinové lety

- 6.10. Cvičné lety so zakrytou kabínou
- 6.11. Skušobné lety
- 6.12. Akrobatické lety

HLAVA 7 PRAVIDLÁ NA LIETANIE - VETRONE, MOTORIZOVANÉ VETRONE

- 7.1. Navijáková prevádzka
- 7.2. Aerovleková prevádzka
- 7.3. Výber plôch pre nácvik vynúteného pristátia
- 7.4. Lietanie v termike
- 7.5. Lietanie v mrakoch
- 7.6. Lietanie na svahu
- 7.7. Lietanie v dlhej vlne

HLAVA 8 PRAVIDLÁ NA LIETANIE - VÝSADKOVÉ LETY

- 8.1. Výsadkové lety

HLAVA 9 POVOĽOVANIE LETOV, PRESTÁVKY V LIETANÍ, PRESKÚŠAVACIE A KONTROLNÉ LETY, ZÁPISNÍKY LETOV

- 9.1. Osoby oprávnené pilotovať lietadlá Aeroklubu
- 9.2. Osoby oprávnené pilotovať lietadlá Aeroklubu
- 9.3. Osoby oprávnené pilotovať lietadlá Aeroklubu
- 9.4. Povoľovanie letov
- 9.5. Prestávky v lietaní
- 9.6. Preskúšavacie a kontrolné lety
- 9.7. Periodické preskúšania prevádzkovateľa
- 9.8. Kvalifikácie na triedu a typové kvalifikácie – platnosť, predĺženie a obnovenie platnosti – letúny
- 9.9. Preukaz spôsobilosti Pilot vetroňov s príslušnými kvalifikáciami – získanie, predĺženie a obnovenie platnosti
- 9.10. Zápisy o preskúšavacích a kontrolných letoch
- 9.11. Lety s ďalšími osobami na palube
- 9.12. Zápisníky letov

HLAVA 10 ORGANIZÁCIA A PLÁNOVANIE LETOVEJ PREVÁDZKY

- 10.1. Záväzné dokumenty
- 10.2. Povoľujúce orgány služby RLP

P 1 Smernica na lietanie v Aerokluboch

- 10.3. Zodpovednosť za organizáciu letovej prevádzky
- 10.4. Zmluvy o prevádzkovaní lietadla ostatných vlastníkov alebo prevádzkovateľov
- 10.5. Koordinačné smernice
- 10.6. Postupy pre plánovanie a povoľovanie letov letiskovej prevádzky a miestnej letovej činnosti
- 10.7. Postupy pre plánovanie a hlásenie mimoletiskových letov a preletov
- 10.8. Postupy pre vykonávanie vnútroštátnych letov VFR v identifikačnom pásme Slovenskej republiky
- 10.9. Dočasne obmedzené priestory
- 10.10. Povoľovanie letov lietadiel cudzej štátnej príslušnosti a cudzích štátnych príslušníkov v rámci letovej prevádzky Aeroklubu.
- 10.11. Poskytovanie pohotovostnej služby

HLAVA 11 LETY ZA ODPLATU

HLAVA 12 OPATRENIA A ČINNOSŤ PRI VZNIKU LETECKEJ NEHODY ALEBO INCIDENTU

- 12.1. Opatrenia pri leteckej nehode, incidente
- 12.2. Predbežné oznámenie o vzniku LN, incidentu

HLAVA 13 PRÁVOMOC A ZODPOVEDNOSŤ FUNKCIONÁROV AEROKLUBU

HLAVA 14 VYBAVENOSŤ LETISKA, PREVÁDZKOVO - LETOVÁ DOKUMENTÁCIA, PADÁKOVÉ ZÁCHRANNÉ ZABEZPEČENIE

- 14.1. Vybavenosť letiska
- 14.2. Prevádzkovo - letová dokumentácia
- 14.3. Padákové záchranné zabezpečenie

HLAVA 15 ZVÁŠTNE PRÍPADY ZA LETU

HLAVA 16 KVALIFIKÁCIE

DODATOK A SIGNÁLY

- 1. Tiesňové a naliehavostné signály

P 1 Smernica na lietanie v Aerokluboch

2. Vizualne signály, používané na varovanie lietadla, ktoré bez povolenia letí v obmedzenom, zakázanom alebo nebezpečnom priestore alebo sa javí, že do takého priestoru vletí
3. Signály v letiskovej prevádzke
4. Pozemné vizualne návesti
5. Signály používané pri navijákovej a aerovlekovej prevádzke
6. Signály používané medzi pilotom a technickým personálom pri spúšťaní pohonnej jednotky
7. Signály používané pri zakročovaní proti lietadlu
8. Signály pri pátraní a záchrane

DODATOK B	(Zámerne nepoužitý)
DODATOK C	TABUĽKA CESTOVNÝCH LETOVÝCH HLADÍN
DODATOK D	POHOTOVOSTNÁ SLUŽBA
DODATOK E	DIAGRAM PRE STANOVENIE MAXIMÁLNEJ RÝCHLOSTI VETRA PRI NAVIJÁKOVEJ PREVÁDZKE
DODATOK F	SCHÉMA LIETANIA NA SVAHU
DODATOK G	POUŽÍVANIE ČASU
DODATOK H	FORMULÁR OZNÁMENIE LETECKEJ MIMORIADNEJ UDALOSTI

H L A V A 1 - DEFINÍCIE A SKRATKY.

Altitude (nadmorská výška) - vertikálna vzdialenosť hladiny, bodu, alebo predmetu považovaného za bod, meraná od strednej hladiny mora.

Akrobatický let - úmyselne vykonávané pohyby s lietadlom za letu, zahrňujúce náhle zmeny polohy, nezvyčajné polohy alebo nezvyčajné zmeny rýchlosti.

ATIS - Automatické rozhlasové vysielanie informácií o letisku a meteorologických podmienkach.

Blízkosť - vzdialenosť od iného lietadla, ktorá by vytvárala nebezpečie zrážky

Celková vypočítaná doba letu VFR - pre lety VFR vypočítaná doba od vzletu do priletu nad letisko určenia

Čas - v leteckej prevádzke Aeroklubu sa používa čas UTC.

Člen lietajúceho personálu - člen posádky s príslušným preukazom spôsobilosti, ktorý je počas letovej doby poverený povinnosťami, dôležitými pre vykonanie letu.

Členský subjekt Aeroklubu - základný organizačný článok, registrovaný v súlade so stanovami Aeroklubu, ktorý má oprávnenie k prevádzkovaniu leteckej a parašutistickej činnosti od Aeroklubu na základe Rámcovej zmluvy.

Ďalší člen posádky -

- a) **Športový navigátor** - osoba s platným preukazom spôsobilosti pilota, ktorý lietadlo neriadi. Nie je veliteľom lietadla, pomáha veliteľovi len v navigačnom vedení.
- b) **Výsadkový sprievodca** - osoba s preukazom spôsobilosti parašutista - inštruktor, ktorá organizuje činnosť parašutistov na palube a ich zoskoky z lietadla.
- c) **Technik** - špecialista so zodpovedajúcou kvalifikáciou s úlohou preskúšania a kontroly lietadla a jeho zariadení a preskúšania prevádzkového zariadenia za letu. Pri plnení týchto úloh nie je považovaný za výkonného letca ani za obsluhujúci personál.
- d) **Palubný sprievodca pri vyhlídkových letoch** - osoba staršia ako 18 rokov, ktorá je členom aeroklubu. Je poučená o núdzových a záchranných prostriedkoch v lietadle a ich používaní. Má základné vedomosti z poskytovania prvej pomoci.
- e) **Pozorovateľ** - osoba s platným preukazom spôsobilosti pilota, ktorá lietadlo neriadi. Nie je veliteľom lietadla.

Ďalšia osoba na palube - osoba, ktorá nie je členom posádky pri letoch všeobecného letectva a let nie je vykonaný za odplatu.

Deň - Je doba medzi východom a západom slnka podľa miestneho poludníka.

Doba letu - celková doba od okamihu, keď sa lietadlo začne pohybovať pri vykonávaní vzletu až do okamihu, keď lietadlo ukončí výbeh po pristáti.

Dohľadnosť - schopnosť vidieť a rozoznávať význačné neosvetlené predmety vo dne a svetlá (osvetlené predmety) v noci, daná meteorologickými podmienkami, v jednotkách dĺžkovej miery.

Hladina - všeobecný výraz používaný k vyjadreniu vertikálnej polohy lietadla, znamenajúci buď výšku nad zemou, nadmorskú výšku alebo letovú hladinu.

Poznámka: Vo frazeológii sa hladina letu vyjadruje ako:

-výška nad zemou,

-altitude (vyjadrenie nadmorskej výšky)

-letová hladina

podľa platných postupov pre nastavenie výškomeru

Informácia o prevádzke - informácia vydaná stanovišťom letových prevádzkových služieb, ktorou pilota upozorňuje na inú známu alebo pozorovanú letovú prevádzku, ktorá sa môže nachádzať v blízkosti polohy alebo zamýšľanej trate lietadla a ktorá má pomôcť pilotovi zabrániť zrážke.

Kurz - smer pozdĺžnej osi lietadla, vyjadrený v stupňoch od severu (zemepisného, magnetického, kompasového alebo sieťového).

Let za viditeľnosti (let VFR) - let vykonávaný podľa pravidiel letu za viditeľnosti.

Letecký dopravca - je právnická osoba alebo fyzická osoba vykonávajúca za odplatu leteckú prepravu cestujúcich, batožiny, poštových zásielok alebo nákladu a je držiteľom osvedčenia leteckého prevádzkovateľa a licencie na vykonávanie leteckej dopravy.

Letecká informačná príručka - príručka vydaná štátom alebo poverenou organizáciou, obsahujúca letecké informácie trvalého charakteru, dôležité pre leteckú prevádzku.

Letecké práce - sú za odplatu vykonávané letecké činnosti v poľnohospodárstve, lesnom a vodnom hospodárstve, stavebníctve, zdravotníctve, na reklamu, na fotografovanie, na prieskum, ako vyhliadkové lety a podobne.

Letecký prevádzkovateľ – prevádzkovateľ lietadla, ktorý je držiteľom osvedčenia leteckého prevádzkovateľa alebo povolenia na vykonávanie leteckej činnosti za odplatu

Letecký register SNA – vedený je RLČ SNA.

1) Overuje splnenie kritérií pred vydaním kvalifikácie:

a) „Aerovleky“

b) „Výsadky“

c) „Navijakár“

2) Vydáva kvalifikácie a príslušné oprávnenia výkonným letcom a vedie ich evidenciu;

- 3) Vede zbierku listín obsahujúcu originály dokladov, a iných dokumentov, na základe ktorých boli vykonané zápisy do registra;
- 4) Letecký register SNA je neverejný. Osobám, ktoré osvedčia právny záujem, je povolené nahliadnuť do príslušného registrového zápisu alebo do dokladu v zbierke listín a vyžiadať si ich kópiu.

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

Letisko - je územne vymedzená plocha trvalo alebo dočasne určená na vzlety a pristátia, lietadiel a s tým súvisiace činnosti, na ktorej sú umiestnené letecké pozemné zariadenia a ďalšie objekty slúžiace leteckej prevádzke

Letiskový let - let vykonávaný v okrsku letiska.

Letiskový okruh - vzdušný priestor stanovených rozmerov, ustanovený okolo letiska pre ochranu letiskovej prevádzky.

Letisková prevádzka – celá prevádzka na prevádzkovej ploche letiska a všetky lietadlá letiace v blízkosti letiska.

Letisková prevádzková príručka - dokument, ktorý stanoví základné charakteristické údaje letiska, jeho vybavenia, pravidla na všetku prevádzku na letisku a letiskovom priestore. Súčasťou letiskovej prevádzkovej príručky sú smernice, ktoré koordinujú:

- činnosť viacerých leteckých prevádzkovateľov a prevádzkovateľov lietadiel
- činnosť dvoch alebo viacerých leteckých (parašutistických) zložiek Aeroklubu,
- leteckú činnosť aeroklubu a inú činnosť na letisku a v jeho vzdušnom priestore (leteckí modelári, prevádzka lietajúcich športových zariadení),
- súhrnné riadenie letovej prevádzky rôznymi orgánmi riadenia letov (napr. v CTR a TMA vojenských letísk).

Letisková služba riadenia – služba riadenia letovej prevádzky letiskovej prevádzky.

Letová cesta - riadená oblasť alebo jej časť zriadená v podobe koridoru.

Letová dohľadnosť - dohľadnosť dopredu z kabíny lietadla počas letu.

Letová hladina - hladina stáleho atmosferického tlaku (izobarická hladina), vzťahnutá k stanovenému tlakovému údaju 1013,2 hPa, oddelená od ostatných takých hladín stanovenými tlakovými intervalmi.

Poznámka: Tlakový výškomer, ktorý je ciachovaný podľa MSA:

- ak je nastavený na QNH, zobrazí nadmorskú výšku,
- ak je nastavený na QFE, zobrazí výšku nad referenčným bodom QFE ,
- ak je nastavený na tlak 1013,2 hPa (QNE), udáva letovú hladinu podľa štandardnej atmosféry.

Výrazy sa vzťahujú k tlakovým výškam.

Letová informačná služba – služba určená na poskytovanie rad a informácií na bezpečné a efektívne vykonávanie letov.

Letová prevádzka - všetky lietadlá za letu alebo pohybujúce sa na prevádzkovej ploche letiska.

Letová príručka - dokument, nadväzujúci na vydané Osvedčenie letovej spôsobilosti a obsahujúci prevádzkové obmedzenia, ktoré musia byť rešpektované, aby lietadlo mohlo byť považované za spôsobilé prevádzky.

Letové povolenie - povolenie oprávňujúce veliteľa lietadla vykonať let alebo v lete pokračovať podľa podmienok určených stanovišťom riadenia letovej prevádzky.

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

Poznámka 2: Skrátený výraz "povolenie" sa dopĺňa označením časti letu, na ktorú sa letové povolenie vzťahuje (vzlet, odlet, trať, priblíženie, pristátie). Napr. "povolené rolovať", „vzlet povolený“ a pod.

Letová prevádzková služba - všeobecný výraz, ktorý znamená podľa okolností letovú informačnú službu, pohotovostnú službu, letovú poradnú službu, službu riadenia letovej prevádzky (oblastnú službu riadenia, približovaciú službu riadenia alebo letiskovú službu riadenia).

Letový plán - stanovené údaje o zamýšľanom lete alebo časti letu lietadla, ktoré sa predkladajú stanovišťam letových prevádzkových služieb.

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

Lietadlo - je zariadenie schopné pohybu v atmosfére následkom reakcií iných ako sú reakcie vzduchu voči zemskému povrchu.

Lietajúce športové zariadenie - je lietadlo osobitnej kategórie určené na letecký šport a rekreačné lietanie, na ktorého stavbu a prevádzku sa vzťahujú osobitné podmienky určené LÚ SR.

Malé letisko – je verejné letisko s prevádzkou s ročným priemerom menej ako dva dopravné lety za deň alebo s prevádzkou obmedzenou na lietadlá do desať ton maximálnej vzletovej hmotnosti alebo kapacitou do 20 miest na sedenie, alebo na lety všeobecného letectva.

Meteorologické informácie - meteorologické správy, analýzy, predpovede alebo akékoľvek iné správy o aktuálnych alebo očakávaných meteorologických podmienkach, vydávané leteckou meteorologickou službou alebo získané jej prostredníctvom.

Meteorologické podmienky na let za viditeľnosti (VMC) - meteorologické podmienky, vyjadrené dohľadnosťou, vzdialenosťou od oblakov a základňou oblačnosti, ktoré sú rovnaké alebo lepšie ako stanovené minimá.

Mimoletiskový let - let, pri ktorom lietadlo opustí letiskový priestor, dôjde pritom len k jednému vzletu a pristátiu a miesto vzletu je totožné s miestom pristátia.

Nadmorská výška (altitude) - vertikálna vzdialenosť hladiny, bodu, alebo predmetu považovaného za bod mimo povrchu zeme, meraná od strednej hladiny mora (MSL).

Návestná plocha - plocha na letisku, na ktorú sa umiestňujú pozemné návestia.

Nebezpečný priestor - vymedzený vzdušný priestor, v ktorom sa môžu v určenom čase realizovať aktivity nebezpečné pre let lietadla.

Neriadené letisko - letisko, na ktorom sa neposkytuje služba riadenia letovej prevádzky a ani služba AFIS.

Noc - doba medzi západom a východom slnka podľa miestneho poludníka.

Obmedzený priestor - vymedzený vzdušný priestor, v ktorom je letová činnosť obmedzená v súlade s určenými podmienkami.

Pohotovostná služba – služba zabezpečujúca poskytovanie informácií príslušným orgánom a organizáciám o lietadlách, ktorým sa má poskytnúť pátracia a záchranná služba a podľa potreby spolupráca a pomoc týmto orgánom a organizáciám.

Povolenie na let - doklad, ktorým zodpovedný orgán prevádzkovateľa vydáva pilotovi súhlas na vykonanie letu. Pre účely pátrania a záchrany nahradzuje údaje letového plánu spolu s evidenciou o skutočnej dobe vzletu a pristátia.

Prelet - let, pri ktorom letisko vzletu nie je totožné s letiskom pristátia.

Prevádzkovateľ letiska - je fyzická osoba alebo právnická osoba zodpovedná za prevádzku letiska a zabezpečuje jeho údržbu.

Prevádzkovateľ lietadla - je právnická osoba alebo fyzická osoba, ktorá používa lietadlo ako vlastníka alebo na inom právnom základe a ktorá zodpovedá za zaistenie bezpečnosti jeho prevádzky.

Prevádzková plocha - časť letiska, určená na vzlety, pristátia a rolovanie lietadiel, s výnimkou vybavovacej plochy (plôch).

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

Priestory letových prevádzkových služieb - abecedne označené vzdušné priestory stanovených rozmerov, vnútri ktorých sa môžu vykonávať určité druhy letov a pre ktoré sú vymedzené letové prevádzkové služby a pravidlá prevádzky.

Poznámka: Priestory ATS sú klasifikované ako triedy A až G, pozri Dodatok 4 predpisu L 11.

Riadené letisko - letisko, na ktorom sa poskytuje služba riadenia letovej prevádzky letiskovej prevádzke.

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

Riadený let - akýkoľvek let, ktorý je predmetom letového povolenia.

Riadený okrsok - riadený vzdušný priestor siahajúci od povrchu zeme do stanovenej výšky.

Rolovanie - pohyb lietadla na povrchu letiska použitím vlastnej sily nezahrňujúcej vzlet a pristátie.

Skupinový let - let dvoch alebo viacerých lietadiel, vykonávajúcich spoločnú úlohu, pričom ich vzájomná vzdialenosť nie je väčšia ako 150 m.

Služba riadenia letovej prevádzky – služba, ktorá sa poskytuje na:

- 1) zabraňovanie zrážkam: a) medzi lietadlami,
b) medzi lietadlami a prekážkami na prevádzkovej ploche a na
- 2) urýchlenie a udržanie usporiadaného toku letovej prevádzky.

Školné a výcvikové lety - lety vykonávané výhradne pre školenie, výcvik a preskúšavanie leteckého personálu.

Technika pilotáže - podľa obtiažnosti: a) jednoduchá

b) vyššia

c) vysoká

- podľa počtu lietadiel: a) jednotlivá

b) skupinová

Poznámka 1: Prvkami jednoduchej pilotáže sú: zatáčka o 360° , vodorovná osmička, hadovitý let, špirála (náklon u všetkých prvkov maximálne 45°), let strmhlav a strmé stúpanie s uhlami do 45° , let s minimálnou bezpečnou rýchlosťou, sklzy a pády.

Poznámka 2: Prvkami vyššej pilotáže sú: zvrat, premet, prekrut, výkrut, súvrat, bojová zatáčka, vývrtka, strmhlavý let a strmé stúpania s uhlami nad 45° a ďalšie prvky, uvedené v letovej príručke.

Poznámka 3: Prvkami vysokej pilotáže sú: všetky prvky (obraty), ktoré nie sú obsiahnuté v Poznámkach 1 a 2.

Poznámka 4: Lety vyššej a vysokej pilotáže sa môžu vykonávať v rozsahu danom prevádzkovým obmedzením lietadla, ktoré je uvedené v letovej príručke alebo inom dokumente ju nahradzujúcom.

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

Veliteľ lietadla - pilot určený prevádzkovateľom alebo v prípade všeobecného letectva vlastníkom lietadla, prípadne jeho vlastníkom, ktorý zodpovedá za plnenie povinností veliteľa a za bezpečné vykonanie letu.

Veliteľ skupiny lietadiel - pilot lietadla, zodpovedný za vykonanie letu skupiny a bezpečné vedenie skupiny lietadiel počas letu.

Všeobecné letectvo - všetka ostatná prevádzka civilných lietadiel okrem pravidelných letov a nepravidelných dopravných letov za úhradu alebo v prenájme.

Vyčkávacie miesto pred vzletovou a pristávacou dráhou - označené miesto určené na ochranu vzletovej a pristávacej dráhy, prekážkovej roviny, kritického alebo citlivého priestoru ILS/MLS, na ktorom rolujúce lietadlá a vozidlá musia zastaviť, ak neobdržali iné povolenie od letiskovej riadiacej veže.

Vysielanie na slepo - vysielanie z jednej stanice do druhej v prípadoch, keď obojsmerné spojenie nemôže byť nadviazané, avšak sa predpokladá, že volaná stanica môže vysielanie prijímať.

Výška - 1. Vertikálna vzdialenosť hladiny, bodu alebo predmetu považovaného za bod, meraná od stanoveného základného údajá.

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.

Vzletová a pristávacia dráha - vymedzená obdĺžniková plocha na pozemnom letisku upravená na pristávanie a vzlety lietadiel.

Vzletová a pristávacia plocha - časť prevádzkovej plochy, používaná na pristátia a vzlety lietadiel.

Vzletový a pristávací pás - vymedzená plocha vrátane VPD určená:

- a) k zníženiu nebezpečia poškodenia lietadla v prípade jeho vybehnutia z VPD,
- b) k zaisteniu bezpečnosti lietadla, letiaceho nad pásom pri vykonávaní vzletu a pristátia.

Poznámka: Tým, že VPP obklopuje VPD, sú dané aj jeho ďalšie funkcie (slúži k rolovaniu lietadiel a podobne.)

Základný organizačný článok SNA - miestny aeroklub, registrovaný v SNA v súlade so stanovami.

Zakázaný priestor - vymedzený vzdušný priestor, v ktorom je letová činnosť zakázaná.

Základňa oblačnosti - výška základne najnižšej vrstvy oblakov nad zemou alebo vodou pod 6000 m (20 000 ft), ktorá pokrýva viac ako polovicu oblohy.

Zdokonaľovací let - let, vykonávaný za účelom zdokonalenia techniky pilotáže a navigácie v rozsahu výcvikovej osnovy po jej splnení.

Zmiešaná prevádzka - za zmiešanú prevádzku sa v Aeroklube považuje taká letová prevádzka, keď sa súčasne vykonáva prevádzka s letúnmi a vetroňmi, alebo letecká prevádzka sa vykonáva súčasne s parašutistickou prevádzkou, prevádzkou balónov a podobne.

Zneužívanie psychoaktívnych látok – užitie jednej alebo viacerých psychoaktívnych látok leteckým personálom takým spôsobom, ktorý

- a) predstavuje priame nebezpečenstvo pre užívateľa alebo ohrozuje životy, zdravie a pohodu iných a (alebo)
- b) spôsobuje pracovné, sociálne, psychické alebo fyzické ťažkosti alebo poruchy.

Zvláštny let VFR - let VFR, ktorému služba riadenia letovej prevádzky vydala povolenie na let v riadenom okrsku v meteorologických podmienkach horších, ako sú VMC.

SKRATKY:

AAL - nad úrovňou letiska

ACC - oblastné stredisko riadenia alebo oblastná služba riadenia

AD - letisko

AFIS - letisková letová informačná služba

AIC - letecký obežník

AGL - nad úrovňou zeme

AIP - letecká informačná príručka

ALT - nadmorská výška (ALTITUDE)

AMC – pracovisko usporiadania vzdušného priestoru

AMSL – nad strednou hladinou mora

ATC - riadenie letovej prevádzky (všeobecne)

ATS - letové prevádzkové služby

CRVO – Centrum riadenia vzdušných operácií armády Slovenskej republiky

CTR - riadený okrsok

FIC – letové informačné stredisko

FL - letová hladina

ft - stopa -merná jednotka dĺžky

GO - generálna oprava

hPa - hektopascal

ICAO - medzinárodná letecká organizácia civilného letectva

IFR - pravidlá pre let podľa prístrojov

JAR-FCL 1 – Jednotné letecké predpisy, Licencovanie letovej posádky (letún)

JAR-FCL 3 – Jednotné letecké predpisy, Licencovanie letovej posádky (zdravotná spôsobilosť)

LPH - letecké pohonné hmoty

LPS - letové prevádzkové služby

LN - letecká nehoda

LŠZ – lietajúce športové zariadenie

LT - letecká technika

LÚ SR – Letecký úrad Slovenskej republiky

MSL - stredná hladina mora

NOTAM - oznámenie obsahujúce informácie o zriadení, stave alebo zmene niektorého leteckého zariadenia, služby alebo postupu, alebo informácie o nebezpečenstve,

P 1 Smernica na lietanie v Aerokluboch

ktorých včasná znalosť je nevyhnutná pre pracovníkov zapojených do letovej prevádzky

OAT – špeciálna letová prevádzka (nie je vykonávaná podľa pravidiel a postupov ICAO)

PIC – veliteľ lietadla

QFE - tlak vzduchu vzťahujúci sa k nadmorskej výške letiska (alebo k nadmorskej výške prahu VPD)

QNE - nastavenie tlakovej stupnice výškomeru na hodnotu 1013,2 hPa pre zobrazenie letovej hladiny podľa štandardnej atmosféry.

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

RCC – záchranné koordinačné stredisko

RLP - riadenie letovej prevádzky

SR - Slovenská republika

TMA - koncová riadená oblasť

UTC - svetový koordinovaný čas

VFR - pravidlá pre let za viditeľnosti

VMC - meteorologické podmienky pre let za viditeľnosti

VPD - vzletová a pristávací dráha

VPP - vzletový a pristávací pás

ZVFR - zvláštny let VFR

H L A V A 2 - PÔSOBNOSŤ SMERNICE NA LIETANIE.

2.1. Dodržiavanie smernice na lietanie.

Lety a rolovanie lietadiel po pohybovej ploche sa musí vykonávať podľa všeobecných pravidiel a za letu podľa pravidiel letu za viditeľnosti pri dodržaní podmienok stanovených v HLAVE 4 tejto Smernice.

Poznámka: Za leteckú činnosť podľa pravidiel letu podľa prístrojov sa pri činnosti Aeroklubu nepovažujú:

- a) lety VFR medzi západom a východom slnka podľa schválených osnov výcviku,
- b) lety vetroňov nad letovou hladinou 6 100 m (FL 200) vykonávané v schválených priestoroch,
- c) pokusy o rekordy nad letovou hladinou 6 100 m (FL 200) (po predchádzajúcom schválení leteckým úradom),
- d) cvičné lety so zakrytou kabínou za podmienok VMC podľa schválených osnov výcviku.

2.2. Zodpovednosť za dodržiavanie Smernice na lietanie.

2.2.1 Zodpovednosť veliteľa lietadla.

Veliteľ lietadla zodpovedá za vykonanie letu podľa pravidiel lietania, či lietadlo sám riadi alebo nie, okrem prípadov, keď si okolnosti vynútila odchýlku od týchto pravidiel v záujme bezpečnosti.

2.3. Právomoc veliteľa lietadla.

Veliteľ lietadla má právo rozhodnúť s konečnou platnosťou o vykonaní letu.

2.4. Zákaz riadiť lietadlo a vykonávať funkciu člena posádky.

Veliteľ lietadla 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 počas letu je veliteľovi lietadla 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.

2.5. Letecký personál Aeroklubu.

2.5.1. Funkciu člena leteckého personálu Aeroklubu môže vykonávať len držiteľ platného preukazu spôsobilosti alebo držiteľ povolenia na lietanie vydaného LÚ SR..

2.5.2. Letecký personál v zmysle tejto smernice tvorí:

a) Posádka lietadla

1. Výkonní letci :

P 1 Smernica na lietanie v Aerokluboch

- a) súkromný pilot letúnov – PPL(A) – s platnou kvalifikáciou
- b) obchodný pilot letúnov – CPL(A) – s platnou kvalifikáciou
- c) dopravný pilot letúnov – ATPL(A) – s platnou kvalifikáciou
- d) pilot vetroňov – s kvalifikáciou GLD
- e) pilot voľných balónov
- f) parašutista

2. Parašutisti

- a) parašutista – športovec
- b) parašutista –cvičenec základného výcviku

2. Obsluhujúci personál :

- a) palubný sprievodca
- b) výsadkový sprievodca

3. Ostatný personál:

- a) technik údržby lietadiel

Poznámka: Medzi členov leteckého personálu sú zaradení aj žiaci, ktorí sú pri vykonávaní samostatných letov považovaní za veliteľov lietadiel.

2.5.3. Výkonní letci získavajú na základe splnenia požiadaviek stanovených predpisom L-1 a JAR – FCL 1 preukazy spôsobilosti, odborné a funkčné kvalifikácie.

2.5.4. Výkonní letci môžu vykonávať len takú činnosť, ku ktorej ich oprávňujú preukazy spôsobilosti, funkčné a odborné kvalifikácie a oprávnenia, zapísané v zápisníku letov.

2.6. Zníženie zdravotnej spôsobilosti.

Držitelia preukazov spôsobilosti nesmú vykonávať činnosti ku ktorým sú oprávnení svojimi preukazmi spôsobilosti a kvalifikáciami kedykoľvek, keď sú si vedomí akéhokoľvek zníženia svojej zdravotnej spôsobilosti, ktoré by mohlo mať za následok ich neschopnosť k bezpečnému vykonávaniu týchto činností. Zníženie zdravotnej spôsobilosti výkonných letcov Aeroklubu sa zisťuje dotazom zodpovedného funkcionára pred zahájením letovej činnosti alebo zoskoku padákom.

H L A V A 3 - VŠEOBECNÉ PRAVIDLÁ

- 3.1 Veliteľ lietadla musí dodržiavať všetky predpisy, pravidlá a smernice, ktoré upravujú vykonávanie, riadenie a zabezpečenie letov v SR. Pri medzinárodných letoch je povinný dodržiavať všetky predpisy, pravidlá a smernice tých štátov, nad ktorých územím lety vykonáva.
- 3.2 Veliteľ lietadla je zodpovedný za prevádzku a bezpečnosť lietadla, za bezpečnosť všetkých osôb na palube lietadla na zemi a počas letu.
- 3.3 Ak si núdzová situácia, pri ktorej je ohrozená bezpečnosť lietadla alebo osôb vynúti použiť opatrenia, ktorými sa porušia pravidlá alebo postupy, veliteľ upovedomí o tom príslušné stanovište ATS.
- 3.4 V prípade nehody lietadla je veliteľ lietadla zodpovedný za podanie správy najrýchlejšou možnou cestou vedúcemu leteckej prevádzky aeroklubu alebo orgánu, ktorý mu poskytuje pohotovostnú službu. Vynútené a bezpečnostné pristátie mimo letiska hlási veliteľ lietadla orgánu, ktorý mu poskytuje pohotovostnú službu.

3.5 Zloženie posádky.

- 3.5.1. Počet a zloženie členov posádky lietadla nesmie byť menší ako je stanovené v osvedčení o letovej spôsobilosti, v letovej príručke alebo v inom dokumente súvisiacom s osvedčením o letovej spôsobilosti.
- 3.5.2 Pri výcvikových letoch podľa schválenej osnovy nesmú byť na palube lietadla ďalšie osoby. Výnimku tvoria lety, kedy je ich prítomnosť potrebná ku splneniu cvičenia (lety s maximálnou vzletovou hmotnosťou, lety podľa prístrojov so zakrytou kabinou na doplnenie výhľadu inštruktora).

Poznámka 1: Pri týchto letoch môžu byť na palube len členovia Aeroklubu.

Poznámka 2: Pri týchto letoch sa nesmie vykonávať nácvik núdzových postupov a ďalšie prvky, ktoré by znížili bezpečnosť pod úroveň bežného letu s cestujúcimi.

- 3.5.3 Pri športových letoch - navigačných súťažiach dvojčlenných posádok a súťažiach vetroňov dvojčlenných posádok, podľa schválených propozícií, môže byť do posádky zaradený športový navigátor alebo pozorovateľ. (Pozorovateľ nemusí byť členom Aeroklubu).

3.6 Ochrana osôb a majetku.

- 3.6.1. Lietadlo nesmie byť prevádzkované nedbanlivým a neopatrným spôsobom. Let sa musí vykonať a s lietadlom sa musí zaobchádzať tak, aby nebola ohrozená bezpečnosť cestujúcich, posádky lietadla a ostatných osôb a majetku.
- 3.6.2. Okrem vzletu a pristátia, alebo prípadu, keď letecký úrad vydal povolenie, sa lety nad husto zastavanými miestami alebo nad zhromaždiskom ľudí na voľnom priestranstve musia vykonávať v takej výške, ktorá umožní, v prípade vzniknutého nebezpečenstva pristáť bez ohrozenia osôb alebo majetku na zemi.
- 3.6.3. Okrem vzletu a pristátia alebo prípadu, keď letecký úrad vydal povolenie, sa let VFR nesmie vykonávať:

- a) nad husto zastavanými miestami alebo zhromaždením osôb na voľnom priestranstve alebo nad územím s faunou citlivou na hluk – národnými parkami vo výške, ktorá je menšia ako 300 m (1 000 ft) nad najvyššou prekážkou v okruhu 600 m od lietadla.
- b) kdekoľvek inde ako je uvedené v ust. 3.6.3.a) vo výške nie menšej ako 150 m (500 ft) nad zemou alebo vodou.

3.6.4. Minimálne výšky jednotlivých prvkov techniky pilotáže.

3.6.4.1. Pri letoch vyššej a vysokej pilotáže je minimálna výška stanovená výcvikovými osnovami. Lety pod túto výšku až do miním uvedených v tabuľke (ust.3.6.4.2), povoľuje riaditeľ letových činností SNA, na základe odporúčenia inšpektora pre akrobáciu. Tieto minimá musia byť zapísané v zázpisníku letov.

3.6.4.2. Tabuľka minimálnych výšok pre jednotlivé prvky techniky pilotáže:

Prvok	Výška (AGL)	
	Letúny, turistické motorové vetrone a LŠZ	vetrone, motorizované vetrone
1. zatáčka DEŇ	150 m (500 ft)	150 m (500 ft)
NOC	150 m (500 ft)	-
4. zatáčka DEŇ	150 m (500 ft)	50 m (160 ft)
(ukončená) NOC	150 m (500 ft)	-
Vyššia a vysoká pilotáž DEŇ	300 m (1000 ft) mimo AD 100 m (320 ft) nad AD	300 m (1000 ft) mimo AD 100 m (320 ft) nad AD
Sklzy DEŇ	25 m (80 ft)	25 m (80 ft)

Poznámka: Minimálnou výškou uvedenou v tabuľke, sa rozumie výška nad zemou, pod ktorú nesmie zasahovať žiadna časť vykonávaného prvku.

3.7 Cestovné hladiny.

Hladiny, v ktorých sa má let alebo jeho časť vykonať, musia byť takéto:

- a) Letové hladiny (FL) pri letoch v najnižšej použiteľnej letovej hladine alebo nad ňou alebo nad prevodnou výškou.

Poznámka: Najnižšia použiteľná letová hladina je najbližšia letová hladina nad nadmorskou výškou 1500 m (5 000 ft) alebo nad stanovenou minimálnou nadmorskou letovou výškou, ak je táto väčšia ako 1500 m (5 000 ft) AMSL.

- b) Nadmorské výšky (ALTITUDE - ALT) pri letoch pod najnižšou použiteľnou letovou hladinou, alebo v prevodnej výške a pod ňou (ak je pre určitý priestor stanovená).

3.7.1. Let VFR, ktorý sa vykonáva v cestovnej hladine vyššej ako 1 500 m (5 000 ft) AMSL alebo vyššej ako 300 m (1 000 ft) nad zemou alebo vodou (ak je táto vyššia ako 1 500 m (5 000 ft) AMSL), s výnimkou letov vetroňov, závesných klzákov, padákových klzákov, horúcovzdušných balónov a s výnimkou, keď je v letovom

povolení alebo leteckým úradom povolené inak, sa musí vykonávať v letovej hladine, ktorá zodpovedá letenej trati predpísanej tabuľkou letových hladín uvedenej v DODATKU C.

3.7.2. Nastavovanie výškomerov

3.7.2.1 Údaj QNH je uvádzaný v hektopascaloch a na vyžiadanie v milimetroch.

3.7.2.2 Údaj QFE sa poskytuje len na vyžiadanie.

3.7.2.3 Údaje QNH alebo QFE uvádzané v hektopascaloch sú zaokrúhľované na najbližší nižší celý hektopascal.

3.7.2.4 Pri vysielaní údajov QNH a QFE v informáciách poskytovaných stanovišťami ATS pre nastavenie výškomeru sa slovo hektopascal vynecháva. Pri vysielaní informácií o tlaku v iných merných jednotkách napr. milimetroch, sa slovo milimetre nevynecháva.

3.8 Zabraňovanie zrážkam.

3.8.1. Blížkosť

3.8.1.1 Lietadlo nesmie letieť v takej vzdialenosti od iného lietadla, ktorá by vytvárala nebezpečenstvo zrážky.

3.8.2. Pravidlá prednosti a vyhýbania

3.8.2.1 Lietadlo, ktoré má prednosť, musí udržiavať svoj kurz a rýchlosť. Toto pravidlo však nezbavuje veliteľa lietadla zodpovednosti vykonať také opatrenia, ktoré zabránia zrážke, vrátane manévrov na základe rady na vyhnutie z palubného protizrážkového systému ACAS.

Veliteľ lietadla, ktoré má podľa nasledujúcich pravidiel dať prednosť inému lietadlu to vykoná tak, že toto druhé lietadlo nadletí, podletí alebo križuje jeho trať v bezpečnej vzdialenosti. Musí však pri tom brať do úvahy vplyv turbulencie v úplave za sebou.

3.8.2.2. Pri letoch na protismerných tratiach.

Ak letia dve lietadlá na protismerných tratiach alebo približne protismerných, každé z nich sa vyhne zmenou kurzu doprava.

3.8.2.3 Pri letoch na zbiehajúcich sa tratiach.

Ak letia dve lietadlá na zbiehajúcich sa tratiach v približne rovnakej hladine, musí sa vyhnúť lietadlo, ktoré má druhé po svojej pravej strane. Ustanovenie neplatí v týchto prípadoch:

a) motorové lietadlá ťažšie ako vzduch sa musia vyhnúť vzducholodiam, vetroňom a balónom,

b) vzducholode sa musia vyhnúť vetroňom a balónom,

- c) vetrone sa musia vyhnúť balónom,
- d) motorové lietadlá sa musia vyhnúť lietadlám, ktoré majú vo vleku iné lietadlá alebo predmety.

3.8.2.4. Pri predlietavaní

Predlietavajúce lietadlo je to, ktoré sa približuje k inému zo zadu po trati, ktorá zviaza s traťou predlietavaného lietadla uhol menší ako 70 stupňov, t.j. v takej polohe, že v noci pilot predlietavajúceho lietadla nemôže vidieť ani ľavé ani pravé svetlo predlietavaného lietadla (vidí len biele zadné svetlo). Predlietavané lietadlo má prednosť a predlietavajúce lietadlo, ak stúpa alebo klesá alebo je vo vodorovnom lete, musí sa vyhnúť zmenou kurzu vpravo. Žiadna nasledujúca zmena vo vzájomnej polohe oboch lietadiel nezbuvaie veliteľ a predlietavajúceho lietadla povinnosti vyhnúť sa, pokiaľ úplne nepredletel a nie je v bezpečnej vzdialenosti od predlietavaného lietadla.

3.8.2.5. Pri pristáti.

Lietadlo za letu alebo pohybujúce sa po zemi alebo na vode musí dať prednosť lietadlu, ktoré pristáva alebo je v poslednej fáze priblíženia na pristátie. Ak sa približujú dve alebo viac lietadiel ťažších ako vzduch na pristátie na jednom letisku, musí vyššie letiace lietadlo dať prednosť lietadlu letiacemu nižšie. Veliteľ nižšie letiaceho lietadla však nesmie využiť tohto pravidla na to, aby sa zaradil pred iné lietadlo, ktoré je v poslednej fáze priblíženia na pristátie alebo aby toto lietadlo predletel. Motorové lietadlá ťažšie ako vzduch musia dať prednosť vetroňom.

3.8.2.6 Vynútené pristátie

Veliteľ lietadla, ktorému je známe, že iné lietadlo je nútené pristáť, musí dať tomuto lietadlu prednosť.

3.8.2.7. Vzlet.

Lietadlo, ktoré roluje po prevádzkovej ploche letiska, musí dať prednosť lietadlu, ktoré vzlieta alebo sa nachádza v polohe na vzlet.

3.8.2.7. Rolovanie lietadiel.

Na zabránenie zrážke dvoch lietadiel na pohybovej ploche letiska platia nasledovné pravidlá:

- a) ak rolujú dve lietadlá proti alebo približne proti sebe, piloti oboch lietadiel sú povinní zastaviť alebo ak je to možné, vyhnúť sa vpravo tak, aby medzi lietadlami bola zabezpečená dostatočná vzdialenosť,
- b) ak sa križujú dráhy rolujúcich lietadiel, prednosť má lietadlo rolujúce sprava,
- c) lietadlo, ktoré je predbiehané iným lietadlom má prednosť a pilot predbiehajúceho lietadla je povinný udržiavať dostatočnú vzdialenosť od predbiehaného lietadla.

3.9 Prevádzka na letisku a v jeho blízkosti.

3.9.1 Velitelia lietadiel letiacich v blízkosti letiska alebo pohybujúcich sa na letisku sú povinní podľa jednotlivých fáz letu:

- a) pozorovať ostatnú letiskovú prevádzku aby sa zabránilo zrážkam,
- b) zaradiť sa do letiskového okruhu, ktorý tvoria ostatné lietadlá alebo sa tomuto okruhu vyhnúť,
- c) vykonávať všetky zatáčky doľava pri priblížení na pristátie alebo po vzlete, (ak nie je prikázané inak),
- d) pristávať a vzlietať len zo schválených vzletových a pristávacích plôch (dráh),
- e) pristávať a vzlietať proti vetru, ak bezpečnosť, konfigurácia vzletovej a pristávacej dráhy alebo prevádzková situácia nenaznačuje, že je výhodnejší iný smer.

3.9.2 Veliteľ lietadla vybaveného rádiostanicou pri prilete na letisko, na ktorom sa poskytuje letisková letová informačná služba (AFIS), musí na príslušnej frekvencii (buď zverejnenej pre jednotlivé letiská alebo na frekvencii určenej pre všeobecné letectvo, ak letisku nebola pridelená frekvencia) podľa vhodnosti hlásiť:

- polohu lietadla minimálne 3 minuty pred vstupom do letiskovej informačnej zóny,
- miesto zamýšľaného vstupu do letiskového okruhu,
- ďalšie prípadne požadované hlásenia,
- finále,
- uvoľnenie vzletovej a pristávacej dráhy (VPD).

Velitelia lietadiel, ktoré odlietavajú z takéhoto letiska musia hlásiť:

- pripravenosť na rolovanie,
- pripravenosť na vyčkávanom mieste,
- vstup na vzletovú a pristávaciu dráhu,
- vykonanie vzletu,
- opustenie okruhu,
- opustenie letiskovej informačnej zóny.

Velitelia lietadiel letiacich v blízkosti takéhoto letiska musia využívať tieto informácie na zabránenie zrážkam za letu.

3.10 Informácie o letoch.

3.10.1 Predkladanie letových plánov

3.10.1.1 Informácie týkajúce sa zamýšľaného letu alebo časti letu sa musia predložiť stanovišťa ATS vo forme letového plánu. Predloženie letového plánu sa nevyžaduje na vnútroštátne lety VFR vo vzdušnom priestore triedy G, pri ktorých pilot

nepožaduje poskytovanie žiadnej z letových prevádzkových služieb, ak to zodpovedný orgán ATS nestanoví inak.

3.10.2 . Požiadavka na predloženie letového plánu.

3.10.2.1 Letový plán sa musí predložiť

- a) na každý let alebo jeho časť, kde sa vyžaduje poskytnutie služby riadenia letovej prevádzky,
- b) na každý let IFR v letovom poradnom vzdušnom priestore,
- c) na každý let vykonávaný vo vnútri určeného vzdušného priestoru alebo smerujúci doň alebo na určených tratiach, ak to vyžaduje zodpovedný orgán ATS na uľahčenie poskytovania letovej informačnej a pohotovostnej služby a služby pátrania a záchrany,
- d) na každý let vykonávaný vo vnútri určeného vzdušného priestoru alebo smerujúci doň alebo na určených tratiach, ak to vyžaduje zodpovedný orgán ATS kvôli identifikácii na uľahčenie koordinácie s vojenskými orgánmi alebo so stanovišťami letových prevádzkových služieb susedných štátov a tak zabrániť zakročovaniu proti lietadlám,
- e) na každý medzinárodný let, vrátane letu križujúceho štátnu hranicu, ak medzištátna zmluva nestanoví inak.

3.10.2.2. Ak nie je zodpovedným orgánom letových prevádzkových služieb stanovené inak, letový plán na let, ktorému sa poskytuje služba riadenie letovej prevádzky alebo letová poradná služba, sa musí predložiť najmenej 60 minút pred odletom ohlasovní letových prevádzkových služieb. Za letu sa musí predložiť v takom čase, aby bolo umožnené jeho odoslanie a prijatie všetkými stanovišťami ATS, ktorých sa takýto let bude týkať, najmenej však 10 minút pred dosiahnutím

- a) plánovaného miesta vstupu do riadeného alebo poradného vzdušného priestoru alebo
- b) miesta križovania letovej cesty alebo poradnej trate.

3.10.3. Obsah letového plánu.

3.10.3.1 Letový plán musí obsahovať všetky alebo niektoré z uvedených informácií, ktoré sú pre daný let požadované orgánom ATS:

- identifikácia lietadla,
- pravidlá letu a druh letu,
- počet a typ (typy) lietadla (lietadiel) a kategória turbulencie v úplave,
- vybavenie,
- letisko odletu,
- predpokladaný čas začatia rolovania
- cestovná rýchlosť (cestovné rýchlosti),
- cestovná hladina (hladiny),

- trať letu,
- letisko určenia a celkový vypočítaný čas letu
- náhradné letisko (náhradné letiská),
- vytrvalosť letu
- celkový počet osôb na palube,
- núdzové vybavenie a vybavenie na prežitie,
- iné informácie.

3.10.4. Skončenie platnosti letového plánu.

3.10.4.1 Ak nie je zodpovedným orgánom ATS stanovené inak, veliteľ lietadla je povinný pri každom lete, na ktorý bol predložený letový plán, čo najskôr ohlásiť pristátie príslušnému stanovišťu ATS osobne, rádiom, telefonicky alebo dátovým prenosom. V prípade série letov pri miestnej letovej činnosti sa platnosť letového plánu končí ohlásením posledného pristátia. V prípade , ak bol letový plán podaný len na časť letu inú ako na zostávajúcu časť letu na letisko určenia, platnosť letového plánu sa končí oznámením príslušnému stanovišťu ATS.

3.10.4.2 Ak na letisku pristátia nie je stanovište ATS, musí sa hlásenie o pristátí (ak sa vyžaduje) podať čo najskôr po pristátí najrýchlejšími prostriedkami najbližšiemu stanovišťu ATS. V prípade, ak nie je možné nadviazať spojenie, hlásenie sa podá ktorémukol'vek stanovišťu ATS. Ak je vopred známe, že komunikačné prostriedky na letisku pristátia sú nedostatočné a iný spôsob ohlásenia pristátia pozemnými prostriedkami nie je možný, musí pilot odovzdať správu o pristátí (ak je to možné) tesne pred pristátím príslušnému stanovišťu ATS. Ak je známe, že tento postup nie je možné použiť, je veliteľ lietadla povinný pri predložení letového plánu alebo počas letu dohodnúť s príslušným stanovišťom ATS spôsob ohlásenia pristátia a čas, od ktorého sa začne počítať čas vyhlásenia obdobia neistoty.

3.10.4.3 Hlásenie o pristátí odovzdávané lietadlom musí obsahovať tieto údaje:

- a) identifikáciu lietadla,
- b) letisko vzletu,
- c) letisko určenia (len v prípade pristátia na náhradnom letisku),
- d) letisko pristátia,
- e) čas pristátia

3.11 Čas

3.11.1. Na vyjadrenie času sa musí používať svetový koordinovaný čas (UTC) v hodinách a minútach a ak sa požaduje aj v sekundách 24 hodinového dňa začínajúceho o polnoci.

Poznámka: Pravidlá pre používanie času sú uvedené v DODATKU G.

3.12 Spojenie

3.12.1. Posádka lietadla pri riadenom lete musí nepretržite bdieť na príslušnom hlasovom kanále lietadlo-zem a v prípade potreby nadviazať obojsmerné spojenie s príslušným stanovišťom ATC. Výnimkou sú prípady letov lietadiel tvoriacich súčasť letiskovej

prevádzky na riadenom letisku, pre ktoré môže zodpovedný orgán ATS stanoviť iný postup.

3.12.2. Pri strate spojenia musí veliteľ lietadla letiaceho v meteorologických podmienkach na let za viditeľnosti (VMC):

- a) nastaviť odpovedač SSR na kód 7600,
- b) pokračovať v lete v meteorologických podmienkach na let za viditeľnosti,
- c) pristáť na najbližšom vhodnom letisku a
- d) ohlásiť svoje pristátie najrýchlejšími prostriedkami príslušnému stanovišťu riadenia letovej prevádzky (ATC)

Okrem toho musí posádka lietadla tvoriaceho súčasť letiskovej prevádzky na riadenom letisku sledovať inštrukcie, ktoré sa môžu vydať pomocou vizuálnych signálov.

3.13 Protiprávny zásah na lietadle.

3.13.1. Ak dôjde k protiprávnemu zásahu proti lietadlu musí posádka lietadla vyvinúť úsilie, aby o tejto skutočnosti upovedomila príslušné stanovište ATS a aby mu oznámila:

- dôležité okolnosti so zásahom spojené;
- všetky zmeny platného letového plánu, ktoré vznikli v súvislosti so zásahom, aby toto stanovište mohlo zabezpečiť prednosť danému lietadlu a zabrániť konfliktným situáciám voči ostatnej prevádzke;
- nastaviť odpovedač SSR na kód 7500.

3.14 Zakročovanie proti lietadlám.

3.14.1. Veliteľ civilného lietadla, proti ktorému sa zakročuje, musí dodržiavať postupy uvedené v prílohe, sledovať, vyhodnocovať a reagovať na vizuálne signály, tak ako je stanovené v ust.6. DODATKU A.

HLAVA 4 - PRAVIDLÁ NA LET ZA VIDITEĽNOSTI.

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

Trieda vzdušného priestoru	A*** B C D E	F G	
		Nad 900m (3 000 ft) AMSL alebo 300 m (1 000 ft) nad terénom, podľa toho čo je vyššie.	V 900 m (3 000 ft) AMSL a nižšie alebo 300 m (1 000 ft) nad terénom, podľa toho čo je vyššie.
Vzdialenosť od oblakov	1 500 m horizontálne 300 m (1 000 ft) vertikálne	Mimo oblakov a za dohľadnosti zeme	
Letová Dohľadnosť	8 km v 3 050 m (10 000 ft) AMSL ★alebo vyššie 5 km pod 3 050 m (10 000 ft) AMSL	5 km ★★	

★ Tam, kde je prevodná výška menšia ako 3050 m (10 000 ft) AMSL sa použije letová hladina FL 100.

★★ Na základe súhlasu leteckého úradu sa lety môžu vykonať:

a) Za menších letových dohľadností do 1 500 m

- 1) Ak letia rýchlosťou pri takej prevažnej dohľadnosti, ktorá umožní včas spozorovať inú prevádzku alebo prekážky a umožní včas sa vyhnúť zrážke alebo
- 2) Za okolností, pri ktorých pravdepodobnosť stretnutia s inou prevádzkou je malá, napr. v priestoroch s malou hustotou prevádzky alebo pri leteckých prácach v malých výškach.

4.2 Osobné poveternostné minimá.

4.2.1 Osobné poveternostné minimá musí mať pilot zapísané v zápisníku letov. Neplatia v priestoroch, kde je štátnymi predpismi stanovená vyššia minimálna dohľadnosť.

4.2.2 Veliteľ lietadla, ktorý nemá priznané osobné poveternostné minimá, nesmie vykonávať let, pokiaľ letová dohľadnosť je menšia ako 8 km.

4.2.3 Osobné poveternostné minimá od 8 km do 5 km priznáva pilotovi letový inšpektor prevádzkovateľa po splnení zdokonaľovacieho výcviku v navigácii a podmienok, ktoré sú uvedené v AK-MOT „OSNOVY VÝCVIKU NA LETÚNOCH“.

4.2.4 Osobné poveternostné minimá od 5 km do 3 km priznáva pilotovi letový inšpektor prevádzkovateľa po splnení zdokonaľovacieho výcviku v navigácii a podmienok, ktoré sú uvedené v AK-MOT „OSNOVY VÝCVIKU NA LETÚNOCH“.

4.2.5 Vzlety, pristátia, zaraďovanie sa do letiskového okruhu a lety na letiskovom okruhu lietadiel letiacich podľa VFR sa môžu vykonávať:

P 1 Smernica na lietanie v Aerokluboch

- a) mimo oblakov a za stálej viditeľnosti zeme,
 - b) ak nie je prízemná alebo letová dohľadnosť menšia ako 3 km, bez ohľadu na osobné poveternostné minimá veliteľa lietadla.
- 4.2.6 Skupinové lety a aerovleky sa môžu vykonávať, pokiaľ letová dohľadnosť nie je nižšia ako 3 km a veliteľia lietadiel majú tieto poveternostné minimá priznané. Toto ustanovenia sa vzťahuje aj na prelety s vlekom vetroňa.
- 4.2.7 Vedúci letovej prevádzky môže povoliť lety na letisko do vzdialenosti 60 km od letiska vzletu aj pri nižších poveternostných minimách, ako má pilot zapísané v zápisníku letov, a to po posúdení meteorologickej situácie, znalosti trate a cieľového letiska.
- 4.3 Zvláštne lety VFR sa môžu vykonávať len v riadenom okrsku, mimo oblakov za stálej viditeľnosti zeme pri minimálnej prízemnej a letovej dohľadnosti 1 500 m (800 m pre vrtuľníky). Na vykonanie zvláštneho letu VFR sa musí získať povolenie od stanovišťa ATC.

	v CTR
Prízemná dohľadnosť	1 500 m vrtuľníky 800 m
Letová dohľadnosť	1,5 km vrtuľníky 800 m
Vzdialenosť od oblakov	
a) vodorovne	mimo oblakov za viditeľnosti zeme
b) zvisle	mimo oblakov za viditeľnosti zeme
Základňa oblačnosti	nie je stanovená

Poznámka: Pre minimálnu prízemnú a letovú dohľadnosť platí hodnota, ktorú má veliteľ lietadla zapísanú v zápisníku letov ako osobné poveternostné minimum.

- 4.4 Ak sa nezíska letové povolenie od stanovišťa riadenia letovej prevádzky na vykonanie zvláštneho letu VFR, vzlety alebo pristátia lietadiel letiacich podľa pravidiel VFR, vrátane ich zaradovania do letiskového okruhu alebo letu po ňom, sa smú vykonať len vtedy, ak nie je:
- a) základňa oblačnosti nižšia ako 450 m (1 500 ft) a (alebo)
 - b) prízemná dohľadnosť menšia ako 5 km.
- 4.4.1. V prípade letov VFR, vrátane zvláštnych letov VFR, zodpovedá za dodržanie všetkých podmienok stanovených na tieto lety v plnom rozsahu veliteľ lietadla.
- 4.5 Ak letecký úrad nestanoví inak, lety VFR sa nesmú vykonávať:
- a) nad letovou hladinou 5 950 m (FL 195),
 - b) pri transsonických a supersonických rýchlostiach.

4.6 Lety VFR v noci

4.6.1 Pre lety VFR v noci môžu byť použité len letiská schválené Leteckým úradom Slovenskej republiky alebo .

4.6.2 Všetky letúny pri letoch v noci musia byť vybavené týmito prístrojmi:

- a) magnetickým kompasom;
- b) presnými palubnými hodinami udávajúcimi hodiny, minúty a sekundy;
- c) dvoma citlivými tlakovými výškomermi;
- d) systémom na indikáciu vzdušnej rýchlosti letu s prostriedkami na vylúčenie účinkov vlhkosti a námrazy;
- e) zatáčkomerom s priečnym sklonomerom;
- f) ukazovateľom letovej polohy (umelým horizontom);
- g) ukazovateľom kurzu (smerovým zotrvačníkom);
- h) prostriedkami indikácie správnej činnosti napájania gyroskopických prístrojov;
- i) prístrojom udávajúcim v pilotnej kabíne teplotu vonkajšieho vzduchu;
- j) variometrom;
- k) svetlami požadovanými v predpise L 2 na lietadlách za letu alebo pri prevádzke na pohybovej ploche letiska;
- l) pristávacím svetlometom;
- m) osvetlením všetkých letových prístrojov a zariadení nevyhnutných na zaistenie bezpečnej prevádzky letúna;
- n) osvetlením všetkých priestorov pre cestujúcich;
- o) elektrickým svietidlom na každom pracovnom mieste výkonného letca.

4.6.3 Letún musí byť vybavený odpovedačom sekundárneho radaru (nie je možné uplatniť výnimku podľa predpisu L 6, II. Časť, ustanovenie 6.13.1).

4.6.4 Lety VFR v noci nie sú povolené pre ultraľahké lietadlá a vetrone.

4.6.5 Rozdelenie VFR letov v noci

4.6.5.1 Lety v okrsku letiska sú

- a) lety v CTR letiska a
- b) lety na letisku, kde CTR nie je stanovené. Tieto lety musia byť vykonané za vizuálneho kontaktu s letiskom.

4.6.5.2 Traťové lety

Za traťové lety VFR v noci sa považujú všetky lety VFR v noci s výnimkou letiskových letov podľa ustanovenia 4.6.5.1. Pri traťových letoch sa vyžaduje určenie náhradného letiska.

4.6.6 Meteorologické podmienky

- 4.6.6.1 Let VFR v noci sa nesmie vykonať, ak počas plánovaného času letu, vrátane najmenej jednej hodiny po plánovanom ukončení letu, sú predpovedané akékoľvek význačné meteorologické javy (prechod frontálneho systému, údolná hmla, silný alebo nárazový vietor a pod.).
- 4.6.6.2 Pre letiskový let VFR v noci musia byť dodržané nasledovné meteorologické podmienky:
- a) letová a prízemná dohľadnosť najmenej 8 km a
 - b) vzdialenosť od oblakov 1 500 m (5000 ft) horizontálne, 300 m (1000 ft) vertikálne
- 4.6.6.3 Traťový let VFR v noci je možné vykonať, len ak aktuálne počasie a predpovedané počasie na celú trať letu počas plánovaného času letu, vrátane najmenej jednej hodiny po plánovanom ukončení letu, zabezpečí letovú dohľadnosť najmenej 8 km a vzdialenosť od oblakov 1 500 m (5000 ft) horizontálne, 300 m (1000 ft) vertikálne a umožní vykonať celý let s použitím porovnávacej navigácie.
- 4.6.7 Veliaci pilot (PIC) musí mať:
- p) platnú kvalifikáciu (IR) na lety podľa prístrojov, alebo
 - q) preukaz spôsobilosti (CPL) vydaný v súlade s JAR-FCL 1, alebo
 - r) platnú kvalifikáciu na lety v noci zapísanú v preukaze spôsobilosti.
- 4.6.8 Pri všetkých letoch v noci musí mať letún navigačnú zásobu paliva a oleja, ktoré mu umožní letieť na plánované letisko, prípadne na náhradné (ak sa vyžaduje) a potom ešte 45 minút.
- 4.6.9 Lety v noci sú povolené len pri obojsmernom rádiovom spojení.
- 4.6.10 Pred spustením pohonnej jednotky je veliteľ lietadla povinný zapnúť polohové svetlá. Po spustení pohonnej jednotky musia byť zapnuté protizrážkové svetlá, pokiaľ je nimi lietadlo vybavené.
- 4.6.11 Pri rolovaní v noci je veliteľ lietadla mimo úkonov stanovených letovou príručkou povinný:
- a) pred rolovaním sa presvedčiť o bezporuchovosti svetlotechnického vybavenia lietadla, zoriadiť osvetlenie kabíny;
 - b) rolovať so zapnutými polohovými svetlami a rolovacím svetlometom;
 - c) pozorne sledovať svetelné znamenia (povely) a okamžite ich plniť.
- 4.6.12 Piloti s platnou kvalifikáciou na lety podľa prístrojov (IR) alebo piloti, ktorí splnili výcvik v noci, majú povolené vykonávať ako denné lety v dobe medzi občianskym svitaním, t.j. 25 minút pred východom slnka, zodpovedajúcej zemepisnej polohe miesta.
- 4.6.13 Nočné lety je zakázané vykonávať s lietadlami, u pohonných jednotiek ktorých je počet nalietaných hodín od výroby, čiastočnej alebo úplnej GO, alebo po výmene pohonnej jednotky (aj u novej) menší ako 10 hodín.

4.6.14 Všetky odchýlky od všeobecných podmienok na vykonávanie VFR letov v noci podliehajú schváleniu leteckého úradu.

4.7. Lety VFR

4.7.1 V riadenom okrsku letiska vzletu a pristátia musí veliteľ lietadla dodržať vyhlásené postupy pre lety VFR alebo podmienky stanovené letovým povolením získaným pred odletom.

4.7.2 Všetkým neriadeným letiskám na trati sa lietadlo musí vyhnúť vo vzdialenosti najmenej 5 km.

4.8 Lety VFR na neriadené letiská

4.8.1 Pri prílete na letisko, na ktorom sa neposkytuje služba riadenia letovej prevádzky, alebo keď sa nepodarí nadviazať rádiové spojenie so stanovišťom AFIS daného letiska, je veliteľ lietadla vybaveného rádiostanicou povinný vysielat' naslepo hlásenie na príslušnej frekvencii daného letiska nasledujúce informácie:

- a) miesto vstupu do letovej informačnej zóny a/alebo miesto zaradenia do letiskového okruhu,
- b) polohy na okruhu podľa predpisu L 4444, hlava 7, ustanovenie 5.2.1.

4.8.2 Keď je odlet vykonávaný z letiska, na ktorom sa neposkytuje služba riadenia alebo AFIS, je veliteľ lietadla vybaveného rádiostanicou povinný vysielat' na príslušnej frekvencii naslepo nasledujúce údaje:

- a) vstup na vzletovú a pristávaciu dráhu,
- b) rozjazd,
- c) polohy na okruhu podľa predpisu L 4444, hlava 7, ustanovenie 5.2.1.,
- d) opustenie okruhu.

H L A V A 5 - PRÍPRAVA NA LET A POSTUPY ZA LETU

5.1 Predletová príprava.

Pred začatím letu je veliteľ lietadla povinný zoznámiť sa so všetkými informáciami potrebnými na vykonanie zamýšľaného letu, ktoré sú k dispozícii. Predletová príprava na lety, ktoré sa vzdialia z blízkosti letiska a na všetky lety podľa prístrojov musí okrem toho zahŕňať starostlivé preštudovanie platných meteorologických správ a predpovedí, stanovenie potreby pohonných hmôt a určenie náhradného postupu v prípade, že nebude možné let dokončiť tak, ako bol plánovaný. Veliteľ lietadla nesmie letieť z letiska alebo na letisko za meteorologických podmienok horších ako sú jeho osobné poveternostné minimá.

5.2 Poučenie pred letom

Veliteľ lietadla musí zabezpečiť, aby členovia posádky a ostatné osoby na palube boli zoznámené s umiestnením a spôsobom použitia bezpečnostných pásov a ďalej, pokiaľ sú v lietadle, núdzových východov, záchranných viest, kyslíkových prístrojov, iných núdzových zariadení, určených pre individuálne použitie. Veliteľ lietadla je povinný vykonať potrebné opatrenia k zaisteniu bezpečnosti osôb pri ich nastupovaní a vystupovaní z lietadla.

5.3 Letová spôsobilosť a opatrenia k zaisteniu bezpečnosti.

Let nesmie byť zahájený, pokiaľ si veliteľ lietadla neoveril že:

- a) lietadlo je spôsobilé na let, má platné osvedčenie letovej spôsobilosti a príslušné doklady sú na palube,
- b) predpísaná údržba bola vykonaná v stanovenom rozsahu,
- c) hmotnosť lietadla je vzhľadom k predpokladaným letovým podmienkam v medziach prípustných limitov,
- d) všetok dopravovaný náklad je správne rozložený a bezpečne zaistený,
- e) letové prevádzkové obmedzenia, obsiahnuté v letovej príručke alebo inom odpovedajúcom dokumente nebudú prekročené.

5.4 Doklady a iná dokumentácia na palube lietadla.

Pri lete každého lietadla musia byť na palube tieto doklady a dokumentácia:

5.4.1. Letiskový let:

- a) osvedčenie o zápise lietadla do registra lietadiel,
- b) platné osvedčenie letovej spôsobilosti,
- c) povolenie na zriadenie a prevádzkovanie spojových a rádionavigačných zariadení, ak sú na palube,
- d) palubný denník alebo doklad, ktorý ho nahrádza,
- e) doklad o poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou lietadla,
- f) letová príručka (len u letúnov),
- g) povolenie na let,

h) platná letecká mapa ICAO 1 : 500 000 (okrem letov vetroňov po letiskovom okruhu),

i) návesti, používané pri zakročovaní proti lietadlám.

Poznámka: Doklady a dokumentácia nemusí byť na palube pri letoch vyššej a vysokej pilotáže.

5.4.2. Mimoletiskový let a prelet:

a) doklady a dokumentácia uvedená v 5.4.1,

b) povolenie na let,

c) platná letecká mapa ICAO 1 : 500 000 s aktuálnym zákresom plánovanej trate letu,

d) navigačný záznam.

5.4.3. Každý člen letovej posádky je povinný mať u seba pri každom lete:

a) platný preukaz spôsobilosti a platné kvalifikácie, ktoré sú primerané na výkon povinností alebo oprávnení;

b) platný doklad s fotografiou, preukazujúci jeho totožnosť (identifikačná karta, cestovný pas)

c) platné osvedčenie zdravotnej spôsobilosti 1. alebo 2. triedy;

d) platný preukaz rádiotelefonistu leteckej pohyblivej služby.

5.5 Navigačná príprava k letu

Veliteľ lietadla je povinný pred každým mimoletiskovým letom a preletom vykonať navigačnú prípravu na let, ktorá obsahuje:

a) prípravu máp (v súlade s metodikou výcviku),

b) výpočet prvkov letu a štúdium trate letu,

c) príprava navigačného záznamu.

5.6 Správy o počasí a predpovede počasia.

Pred začatím letu sa veliteľ lietadla musí zoznámiť so všetkými vhodnými meteorologickými informáciami, primeranými pre zamýšľaný let. Príprava ku všetkým letom podľa pravidiel VFR musí obsahovať štúdium vhodných platných správ o počasí a predpovedí počasia.

5.7 Obmedzenie vzhľadom k poveternostným podmienkam.

Let, ktorý má byť vykonaný podľa pravidiel letu VFR nesmie byť zahájený, pokiaľ platné meteorologické správy alebo kombinácie správ a predpovedí neukazujú, že meteorologické podmienky pozdĺž trate, ktorá má byť letená podľa pravidiel letu za viditeľnosti alebo jej častí, budú v predpokladanej dobe také, aby dodržanie týchto pravidiel umožnili.

5.8 Zásoba pohonných hmôt a oleja.

Let nesmie byť zahájený, pokiaľ lietadlo vzhľadom k meteorologickým podmienkam a ku všetkým zdržaniam, ktoré sú očakávané počas letu, nemá dostatok pohonných hmôt a oleja na zabezpečenie bezpečného vykonania letu.

Pri mimoletiskovom lete a prelete musí mať lietadlo najmenej také množstvo pohonných hmôt a oleja, ktoré umožní letieť na plánované letisko a potom ešte po dobu 45 minút.

5.9 Zásoba kyslíka.

Let, ktorý bude vykonávaný vo výškach, väčších ako 4 000 m AMSL, nesmie byť zahájený skôr, ako bude zaistené dostatočné množstvo kyslíka na dýchanie pre všetkých členov posádky.

5.10 Použitie kyslíka.

Všetci členovia posádky pri plnení povinností, musia s ohľadom na zaistenie bezpečnosti lietadla počas letu, nepretržite používať kyslíkový dýchací prístroj, akonáhle dosiahne výška letu viac ako 4 000 m AMSL.

5.11 Schopnosť členov posádky.

Veliteľ lietadla je zodpovedný za to, že:

- a) let nebude zahájený, keď ktorýkoľvek člen posádky je neschopný vykonávať službu z akejkoľvek príčiny, ako napr. zranenie, choroba, únava, účinky alkoholu alebo drog,
- b) v lete bude pokračovať len na najbližšie vhodné letisko, ak schopnosť členov posádky vykonávať službu je podstatne znížená únavou, chorobou alebo nedostatkom kyslíka.

5.12 Pracovné miesta členov posádok.

a) Vzlet a pristátie

Každý člen posádky musí byť na svojom pracovnom mieste.

b) Let po trati, výsadkový let

Každý člen posádky sa musí zdržiavať na svojom pracovnom mieste, okrem toho, že jeho neprítomnosť je z dôvodov výkonu jeho funkcie, spojených s prevádzkou lietadla alebo fyziologických potrieb.

c) Bezpečnostné pásy

Každý člen posádky, pokiaľ je na svojom pracovnom mieste, musí mať svoje bezpečnostné pásy zapnuté.

d) Bezpečnostné postroje

U lietadiel, ktoré sú vybavené bezpečnostnými postrojmi, musia mať členovia posádky na pilotných sedadlách postroje zapnuté po dobu celého letu.

Poznámka1: Iné osoby na palube (okrem parašutistov, vykonávajúcich zoskoky), musia mať počas celého letu zapnuté bezpečnostné pásy alebo postroje, podľa vybavenie lietadla,

Poznámka2: Bezpečnostný postroj pozostáva z ramenných popruhov a bezpečnostných pásov.

5.13 Vybavenie posádok padákmi.

5.13.1. Posádky vetroňov a motorizovaných vetroňov musia byť vybavené padákmi počas všetkých letov nad 500 m (1650 ft) AGL.

5.13.2. Posádky letúnov , vetroňov, motorizovaných vetroňov a turistických motorových vetroňov musia byť vybavené padákmi pri vykonávaní:

- a) vyššej a vysokej pilotáže,
- b) letov v skupinách s rozstupmi (vzdialenosťami) menšími ako 10 m,
- c) výsadkov,
- d) skúšobných letov.

Poznámka 1: Pri výsadkových letoch, pokiaľ nie je letún k použitiu padáka prispôsobený, musí mať každý člen posádky k dispozícii vo svojom dosahu padák.

Poznámka 2: Výrazom „padáky“ sa v texte rozumejú schopné záchranné padáky s platnou certifikáciou, dobou zabalenia a ošetrovania.

5.14 Kontrola na alkohol.

5.14.1. V rámci predletovej prípravy výkonných letcov k leteckej a parašutistickej činnosti sú funkcionári aeroklubu povinní námatkovo vykonávať ich kontrolu na alkohol za použitia detekčných trubičiek alebo iných používaných prístrojov. Výkonný letec, ktorý sa odmietne podrobiť kontrole, nesmie byť zaradený do letovej prevádzky a musí byť proti nemu zavedené disciplinárne konanie.

5.14.2. Funkcionári aeroklubu a inštruktori sú povinní zakázať činnosť pilotovi alebo parašutistovi v prípade, že zjavne vidia indispozíciu, ospalosť, nesústredenosť alebo keď zistia, že požil alkoholické nápoje, drogy alebo iné prostriedky, znižujúce schopnosť reakcie.

5.15 Príprava lietajúceho personálu.

5.15.1. Každý člen lietajúceho personálu bez ohľadu na zastávanú funkciu a leteckú skúsenosť môže vykonať let až po stanovenej príprave na let.

5.15.2. Príprava lietajúceho personálu sa rozdeľuje na teoretickú, pozemnú a predletovú.

5.15.2.1. Teoretická príprava

5.15.2.1.1. Každý pilot je povinný zúčastniť sa 1x za rok teoretického školenia (spravidla v zimnom období), ktoré obsahuje:

- a) prehĺbenie teoretických vedomostí, znalostí letových príručiek a materiálnej časti lietadiel,
- b) nácvik núdzových postupov,
- c) zoznámenie sa s predpismi, smernicami a letovými postupmi s dôrazom na zmeny,
- d) metodiku leteckého výcviku,
- e) rozbor leteckých nehôd a incidentov za uplynulé obdobie.

5.15.2.1.2. Účasť lietajúceho personálu na teoretickej príprave sa zapisuje do prezenčných listín. Na záver teoretickej prípravy sa vykonáva písomné preskúšanie zo znalostí prebranej látky. Výsledok preskúšania sa zapíše preskúšanému do zápisníka letov.

Poznámka: Pokiaľ písomné preskúšanie nie je vykonané do 30.4. daného roku, je letecká činnosť po tomto termíne zakázaná do doby, až bude preskúšanie vykonané.

5.15.2.2. Pozemná príprava sa vykonáva v rozsahu, stanovenom osnovami zdokonaľovacieho výcviku. Prípravu vykonávajú inštruktori alebo stanovení funkcionári. Opakovaná pozemná príprava sa vykonáva na základe rozhodnutia inštruktora. Pozemná príprava sa zaznamenáva do pracovných knižiek žiaka a zápisníkov letov pilotov vrátane hodnotenia.

5.15.2.3. Predletová príprava sa vykonáva pred zahájením letovej akcie. Potrebná doba predletovej prípravy závisí na charaktere a zložitosti plánovaných úloh a stanovuje ju vedúci letovej prevádzky alebo funkcionár, ktorý organizuje lietanie. Predletová príprava obsahuje:

- a) vydanie úloh,
- b) samostatnú prípravu (individuálnu a skupinovú), v ktorej sa piloti zoznamujú so všetkými informáciami, potrebnými na vykonanie letov,
- c) metodiku výcviku a postup plnenia jednotlivých úloh,
- d) riešenie zvláštnych prípadov za letu a núdzových postupov,
- e) upresnenie súčinnosti pri skupinových letoch,
- f) spracovanie navigačnej prípravy k mimoletiskovým letom a preletom,
- g) nácvik v kabínach lietadiel,
- h) kontrolu pripravenosti.

Poznámka 1: Pred každou letovou činnosťou sa vyhlasuje Povolenie na lietanie, ktoré vyhlasuje vedúci letovej prevádzky alebo poverený funkcionár.

Poznámka 2: Predletovú prípravu s pilotmi, žiakmi a kontrolu ich pripravenosti vykonávajú stanovení inštruktori.

5.15.3. Rozbor lietania je jednou z dôležitých súčastí výcviku a prípravy k nasledujúcemu lietaniu. Pri rozbere lietania sa rozoberajú výsledky letovej akcie, hodnotí sa kvalita splnených úloh, vykonáva sa rozbor chýb v technike pilotovania, navigácii, v používaní leteckej techniky, leteckých incidentov, rozoberajú sa nedostatky v organizácii, riadení a zabezpečení lietania a stanovujú sa opatrenia na ich odstránenie a na ich predchádzanie. Rozbor lietania sa rozdeľuje na medziletový a poletový.

H L A V A 6 - PRAVIDLÁ NA LIETANIE.

6.1 Spúšťanie pohonných jednotiek.

- 6.1.1. Spúšťať pohonnú jednotku môže pilot, žiak, letecký mechanik alebo technik údržby lietadiel (TÚL), ak je kvalifikovaný pre daný typ lietadla.
- 6.1.2. Spúšťanie pohonnej jednotky ručným pretáčaním za vrtuľu môže vykonávať len letecký mechanik, technik údržby lietadiel, alebo pilot, ktorý je poučený technikom aeroklubu a poučenie má zapísané v zápisníku letov.
- 6.1.3. Spúšťať pohonnú jednotku je zakázané:
 - a) ak nie sú založené klíny pod podvozkovými kolesami alebo ak lietadlo nie je zabrzdené s primeraným účinkom brzd a kvalitou povrchu;
 - b) ak nie je letiskové protipožiarné zariadenie (napr. funkčný ručný hasiaci prístroj) pripravené na stojisku na okamžité použitie;
 - c) ak sa pilot nepresvedčil o voľnosti priestoru v blízkosti motora, pred a za lietadlom. Pri akejkoľvek pochybnosti sa musí spúšťania zúčastniť pomocník, stojaci pri ľavom krídle, ktorý kontroluje voľnosť priestoru a pomocou návestí uvedených v DODATKU A tejto smernice dáva pokyn na spustenie pohonnej jednotky;
 - d) pri nastupovaní alebo vystupovaní členov posádky alebo ďalších osôb do lietadla alebo z lietadla.
- 6.1.4. Pri spúšťaní pohonnej jednotky musia byť medzi pilotom a technickým personálom používané návestia, uvedené v DODATKU A.

6.2 Rolovanie.

- 6.2.1. Na riadenom letisku nesmie lietadlo rolovať po prevádzkovej ploche bez povolenia letiskovej riadiacej veže a musí plniť všetky príkazy vydané týmto stanovišťom.
- 6.2.2. Pred rolovaním je veliteľ lietadla povinný vyskúšať brzdy, rolovať s vadnými brzdami a vadnou aretáciou je zakázané.
- 6.2.3. Rýchlosť rolovania volí veliteľ lietadla podľa stavu pojazdovej dráhy (terénu), prekážok, letovej hmotnosti lietadla a výhľadu. V blízkosti prekážok je povinný rolovať so zníženou rýchlosťou (rýchlosťou chôdze), umožňujúcou okamžite zastaviť lietadlo brzdením.
- 6.2.4. Pri zhoršenej kvalite povrchu pojazdovej dráhy (terénu), ktorý neumožňuje rolovanie, musí byť lietadlo vlečené. Pri vlečení lietadla musí byť v kabíne pilot, mechanik alebo technik údržby lietadiel so zodpovedajúcou kvalifikáciou.
- 6.2.5. Za silného vetra, pri zlom stave pojazdovej dráhy (terénu), v blízkosti prekážok alebo podľa požiadavky veliteľa lietadla, musí byť rolujúce lietadlo doprevádzané.
- 6.2.6. Pri rolovaní s obmedzeným výhľadom dopredu, je veliteľ lietadla povinný rolovať hadovite. Pri rolovaní musí brať do úvahy vplyv vrtuľového víru svojho lietadla na ostatné lietadlá a prekážky nachádzajúce sa v jeho blízkosti za ním.
- 6.2.7. Veliteľ lietadla môže na riadenom letisku vstúpiť na VPD a rolovať po nej na základe povolenia. Po obdržaní povolenia sa veliteľ lietadla musí presvedčiť (zrakom a

odposluchom rádiovej korešpondencie), že ďalšie pristávajúce lietadlo nie je v priestore na finále.

6.3 Vzlet.

6.3.1. Vzlet je zakázaný, ak:

- a) je na VPD v priestore 15° na obidve strany od osi vzletu prekážka (postavený naviják pre vzlety vetroňov sa nepovažuje za prekážku);
- b) pristávajúce lietadlo prerušilo priblíženie na pristátie a opakuje okruh;
- c) bola zistená porucha lietadla, pohonnej jednotky alebo vybavenia;
- d) rýchlosť vetra prevyšuje hodnotu stanovenú letovou príručkou;
- e) pristávajúci parašutista vytvára prekážku alebo nebezpečie pre lietadlo pripravené na vzlet;
- f) povrch lietadla je pokrytý snehom, inovatkou alebo ľadom, alebo inak znečistený,
- g) súvislá výška trávnatého porastu na VPD prevyšuje 35 cm alebo výška súvislej snehovej pokrývky presahuje 15 cm.

6.4 Let po okruhu.

- 6.4.1. Predlietavanie letúnov pri lete po okruhu je zakázané. Letún môže predlietavať vetroň len po vonkajšej strane okruhu.
- 6.4.2. Opustenie okruhu a zaradenie do okruhu sa vykonáva po dotyčnici k niektorej zatáčke.
- 6.4.3. Ak je na letisku súčasne s parašutistickou prevádzkou prevádzka ďalších lietadiel, pokiaľ je to možné, vykonávajú sa okruhy na záveternej strane VPD. Kríž, ktorý slúži na vizuálne spojenie doskokovej plochy s výsadečným letúnom, sú všetky lietadlá (okrem výsadečného lietadla a lietadla vo fáze vzletu alebo pristátia) povinné oblietavať vo vzdialenosti minimálne 2 km.

6.5 Pristátie.

- 6.5.1. Ak musí veliteľ lietadla prednostne pristáť (napr. porucha na lietadle, malá zásoba LPH, atď.), oznámi to príslušnému stanovišťa ATS, ktoré je povinné zabezpečiť jeho pristátie. Ak nemá rádiové spojenie, rozhodne o pristáti sám, pritom dáva znamenia v súlade s návěstami uvedenými v DODATKU A.
- 6.5.2. Veliteľ lietadla je povinný po pristáti a ukončení výbehu ihneď opustiť VPD.

6.6 Lety pri zhoršenej kvalite VPD

- 6.6.1. V prípadoch, kedy je možné očakávať zhoršenú kvalitu povrchu VPD (sneh, rozmočenú plochu, vysoký trávnatý porast, atď.), je veliteľ lietadla povinný získať pred preletom informácie o stave VPD na letisku určenia. Pri rozhodovaní o vykonaní letu je veliteľ lietadla povinný sa riadiť obmedzeniami, danými letovou príručkou. V prípade, že letová príručka neobsahuje uvedené obmedzenia, rozhodne veliteľ lietadla po posúdení všetkých okolností a nesie za toto rozhodnutie plnú zodpovednosť.

6.6.2. O vykonaní letiskových letov v prípade zhoršenej kvality VPD rozhoduje vedúci letovej prevádzky.

6.7 Mimoletiskový let a prelet.

6.7.1. Mimoletiskové lety a prelety sa vykonávajú po plánovaných tratiach v súlade s letovým povolením.

6.7.2. Trate letov musia byť vedené mimo zakázané, obmedzené, nebezpečné a prechodne vydelené priestory. Plánovaná trať letu musí byť dodržiavaná s presnosťou +/- 20 km pri vetroňoch a turistických motorových vetroňoch s vypnutou pohonnou jednotkou a +/- 5 km pri letúnoch a turistických motorových vetroňoch s pohonnou jednotkou v chode.

6.7.3. Ak vzniknú za letu také podmienky, že nie je možné pokračovať v lete, je veliteľ lietadla povinný sa vrátiť na letisko vzletu alebo, ak je to výhodnejšie, pristáť na najbližšom vhodnom letisku.

6.7.4. Veliteľ lietadla musí pred príchodom k letisku pristátia nadviazať spojenie s príslušným stanovišťom ATS a vyžiadať si pokyny pre pristátie. V prípade, že nenadviaže spojenie, pokračuje v lete k letisku pri dodržaní zásad uvedených v tejto smernici.

6.7.5. Po pristátí na malom letisku alebo neriadenom letisku sa veliteľ lietadla hlási u vedúceho letovej prevádzky.

6.8 Technika pilotáže.

6.8.1. Technikou pilotáže sa rozumie vykonávanie rôznych prvkov s lietadlom vo vodorovnej, zvislej a šikmej rovine.

6.8.2. Pred vykonávaním vyššej a vysokej pilotáže musia byť z kabíny lietadla odstránené všetky voľné predmety. Toto ustanovenie sa vzťahuje aj na predmety, ktoré má u seba posádka lietadla a ktoré nie sú vo vreckách, uzatvorených zipsom.

6.9 Skupinové lety.

6.9.1. Skupinové lety môžu vykonávať veliteľia lietadiel, ktorí splnili zdokonaľovací výcvik v skupinovej zlietanosti, ktorý je uvedený v AK-MOT „OSNOVY VÝCVIKU NA LETUNOCH“.

6.9.2. Skupinové lety sa vykonávajú v zostavách a tvaroch. Zostavy môžu byť zovreté a rozovreté.

a) Zovretá zostava je rozmiestnenie lietadiel za letu, pri ktorom rozostup a vzdialenosť medzi lietadlami spravidla nepresahujú dve rozpätia a dve dĺžky lietadla.

b) Rozovretá zostava je rozmiestnenie lietadiel za letu, pri ktorom rozostup a vzdialenosť medzi lietadlami sú väčšie ako dve rozpätia a dve dĺžky lietadla, ale nepresahujú vzdialenosť - rozostup - väčší ako 150 m.

6.9.3. Pri skupinových letoch sa používajú tieto hlavné tvary: klin, stupňovito, kosoštvorec, hadovite, prúd a na úrovni.

a) Klín je tvar, v ktorom vedení (skupiny) letia vzadu za vedúcim (skupinou) stupňovito vpravo a vľavo v stanovenej vzdialenosti, rozostupe a prevýšení (prenížení).

- b) Kosoštvorec je tvar roja štyroch lietadiel, v ktorom dvaja vedení letia vzadu za vedúcim stupňovito vľavo a vpravo a tretí vedený letí vzadu v prúde za vedúcim v stanovenom rozostupe, vzdialenosti a prevýšení (prenížení).
 - c) Hadovite je tvar, v ktorom vedení (skupiny) letia vzadu za vedúcim (skupinou) stupňovito vpravo a vľavo šachovnicovo v stanovenej vzdialenosti, rozostupe a prevýšení (prenížení).
 - d) Prúd je tvar, v ktorom vedení (skupiny) letia za sebou za vedúcim (skupinou) v stanovenej vzdialenosti a prevýšení (prenížení).
 - e) Na úrovni je tvar, v ktorom vedení (skupiny) letia v rade kolmo (alebo s uhlom max. 15°) na smer letu v stanovenom rozostupe a prevýšení (prenížení)
- 6.9.4. Skupinové lety sa vykonávajú v zostavách a tvaroch, stanovených osnovami zdokonaľovacieho výcviku. Zostavy a tvary skupín pre letecké vystúpenia stanovujú letoví inšpektori RLC SNA príslušnej odbornosti.
- 6.9.5. Pre každú skupinu sa určuje vedúci skupiny (pri viacčlenných skupinách aj zástupca). Ak opustí vedúci skupinu, je zástupca povinný prevziať vedenie skupiny.
- 6.9.6. Najväčšou skupinou pre vzlet a pristátie sú štyri lietadlá.
- 6.9.7. Za letu v skupine v malej výške letia vedení s prevýšením. Vedúci musí umožniť celej skupine bezpečné manévrovanie.
- 6.9.8. Vedúci skupiny má zakázané letieť za menšej dohľadnosti ako pripúšťajú osobné poveternostné minimá vedených.
- 6.9.9. Vedúci skupiny zodpovedá za bezpečnosť letu skupiny. Je povinný:
- a) neustále veliť skupine od začiatku rolovania až do pristátia,
 - b) poznať rozmiestnenie lietadiel v skupine a kontrolovať činnosť vedených po celú dobu letu,
 - c) udržiavať režim letu, umožňujúci vedeným udržiavať miesto v skupine a manévrovať v skupine,
 - d) upozorňovať vedených na nasledujúci obrat,
 - e) pri vstupe do zatáčky a v zatáčke venovať väčšiu pozornosť vnútorným vedeným, pri vyberaní zatáčky vonkajším vedeným,
 - f) pozorovať a hodnotiť vzdušnú a meteorologickú situáciu, rozhodovať sa podľa situácie,
 - g) za letu po trati sa orientovať a dodržiavať plánovaný režim letu,
 - h) byť obzvlášť ostražitý za letu v malých výškach a pri prilete nad letisko a priestorom s intenzívnym lietaním,

- i) kontrolovať stav paliva vlastného lietadla a lietadiel vedených,
- j) pri poruche lietadlovej rádiovkej stanice odovzdať velenie svojmu zástupcovi.

6.9.10. Vedený je za letu v skupine povinný:

- a) neustále udržiavať miesto v skupine, pozorovať lietadlo vedúceho a nestrácať ho z dohľadu,
- b) k lietadlu vedúceho sa priraďovať v priamočiarom lete, najprv upraviť stanovenú vzdialenosť pri zväčšenom rozostupe a s prenížením (v malej výške s prevýšením) potom zaujať svoje miesto,
- c) neustálou ostražitosťou zabráňovať nebezpečnému zblíženiu s inými lietadlami a zrážke s prekážkou za letu v malej výške,
- d) poznať a využívať manévrovacie možnosti lietadla pri lete v skupine v rôznej výške,
- e) okamžite hlásiť vedúcemu skupiny všetky poruchy na lietadle,
- f) neustále sa orientovať, byť kedykoľvek pripravený prejsť k vlastnej navigácii,
- g) pozorne sledovať príkazy vedúceho a presne ich plniť.

6.9.11. Vedený má zakázané:

- a) priraďovať sa do skupiny a meniť miesto v skupine bez povolenia vedúceho,
- b) opustiť skupinu s výnimkou prípadu, keď dôjde k poruche na lietadle, ktorá neumožňuje udržať miesto v skupine alebo v prípadoch, ktoré môžu ohroziť bezpečnosť letu,
- c) bezdôvodne viesť rádiokorešpondenciu.

6.9.12. Ak stratí vedený lietadlo vedúceho z dohľadu, je povinný:

- a) okamžite sa odpútať od skupiny do voľnej strany a ohlásiť to vedúcemu rádiom,
- b) vo vodorovnom lete dodržiavať režim letu, zvýšiť ostražitosť a ak letí ako vonkajší vedený, plynulým zväčšením rozostupu sa odpútať od skupiny,
- c) v zatáčke, ak letí ako vonkajší vedený, zmenšiť náklon a odpútať sa od skupiny. Ak letí ako vnútorný vedený a umožňuje to výška letu, zväčšiť náklon a odpútať sa od skupiny. Ak výška neumožňuje zväčšiť náklon, zvýšiť ostražitosť a odpútať sa do voľného priestoru.

6.10 Cvičné lety so zakrytou kabínou.

6.10.1. Lety so zakrytou kabínou sa môžu vykonávať len s dodržaním týchto podmienok:

- a) lietadlo musí byť vybavené pracujúcim dvojitým riadením,
- b) na kontrolnom sedadle musí byť pilot - inštruktor, ktorý v prípade potreby zasiahne do riadenia namiesto pilota, vykonávajúceho let za simulovaných podmienok pre let podľa prístrojov.

Poznámka: Pilot - inštruktor musí mať primeraný výhľad dopredu a na obidve strany lietadla alebo musí byť v spojení s ďalším členom posádky, ktorý v lietadle je na mieste, z ktorého jeho výhľad vhodne dopĺňa výhľad pilota - inštruktora.

6.11 Skúšobné lety.

6.11.1. Skúšobným letom je každý let, počas ktorého sa má overiť spôsobilosť lietadla k prevádzke. Skúšobné lety sa rozdeľujú podľa účelu na:

- a) skúšobné lety prototypov a experimentálne upravených lietadiel,
- b) skúšobné lety prevádzkové.

6.11.1.1 Veliteľ lietadla vykonávajúci skúšobné lety musí mať kvalifikáciu „Skúšobné lety“ alebo „Skúšobné lety prevádzkové“ zapísanú v zápisníku letov.

6.11.2. Pre všetky skúšobné lety musia byť minimálne poveternostné podmienky stanovené podľa typu lietadla, účelu skúšky, ale v žiadnom prípade nesmú byť menšie, ako sú letiskové prevádzkové minimá a osobné poveternostné minimá veliteľa lietadla. Skúšobné lety môžu byť vykonávané len podľa pravidiel letov za viditeľnosti.

6.11.3. Skúšobné lety prevádzkové sú lety po oprave, konštrukčnej úprave alebo výmene podstatných častí lietadla, ďalej lety kontrolné a lety na overenie funkcie zariadenia, ktoré mení spôsobilosť k letu a ktoré nie je možné overiť na zemi alebo ďalšie lety, považované prevádzkovateľom za potrebné.

6.11.3.1. Skúšobné lety prevádzkové s lietadlami, pri ktorých došlo k zániku platnosti osvedčenia letovej spôsobilosti, sa môžu vykonávať za týchto podmienok:

- a) účelom záletu je overenie technickej spôsobilosti po oprave, výmene väčších celkov alebo pred vykonaním dodatočnej skúšky,
- b) lietadlo bude mať platnú dokumentáciu, z ktorej len osvedčenie letovej spôsobilosti je neplatné,
- c) na každý let musí byť vystavené povolenie na let,
- d) z každého letu musí byť zapísaný výsledok do lietadlovej knihy alebo do denníka vetroňa,
- e) let musí byť vykonaný ako letiskový, okrem prípadov, keď je predmetom záletu kontrola navigačného zariadenia, ktoré nie je na tomto letisku k dispozícii. Tento dôvod musí byť uvedený v povolení na let,
- f) každý let musí byť samostatne zapísaný do denníka lietadla alebo do denníka vetroňa.

6.11.4. Za skúšobné lety sa v Aeroklube nepovažujú:

- a) lety, vykonávané za účelom kontroly po výmene jednoduchých častí lietadla,

- b) lety po opravách menšieho rozsahu,
- c) lety letúnov za účelom kontroly po vykonaní periodických prehliadok,
- d) po odkonzervovaní lietadla,
- e) ak letún stál dlhšie ako 3 mesiace,
- f) lety na kontrolu odstránenia nedostatkov zariadenia lietadla.

Lety v uvedených prípadoch sú považované za kontrolné lety, povoľuje ich vedúci letovej prevádzky a tieto lety môžu vykonávať piloti minimálne s kvalifikáciou inštruktora.

6.12 Akrobatické lety

6.12.1 Akrobatické lety v aerokluboch sa vykonávajú na lietadlách schválených na akrobatické lety.

6.12.2 Akrobatické lety vyššej pilotáže v aerokluboch môžu vykonávať piloti, ktorí splnili zdokonaľovací výcvik vo vyššej pilotáži, ktorý je uvedený v AK-MOT „OSNOVY VÝCVIKU NA LETÚNOCH“.

6.12.3 Akrobatické lety vysokej pilotáže v aerokluboch môžu vykonávať piloti, ktorí splnili zdokonaľovací výcvik vo vysokej pilotáži, ktorý je uvedený v AK-MOT „OSNOVY VÝCVIKU NA LETÚNOCH“.

H L A V A 7 - PRAVIDLÁ NA LIETANIE – VETRONE, MOTORIZOVANÉ VETRONE

7.1 Navijáková prevádzka.

- 7.1.1. Pre vzlet je možné použiť naviják s platným osvedčením spôsobilosti. Naviják musí byť v prevádzkyschopnom stave a vybavený predpísaným vybavením.
- 7.1.2. Obsluha navijáku.
Naviják v prevádzke môže obsluhovať len osoba s platným oprávnením na obsluhu navijáku (navijakár). Pri zaškoľovaní môže naviják obsluhovať aj osoba bez oprávnenia, pokiaľ je pod stálym dohľadom oprávneného navijakára. Oprávnený navijakár, obsluhujúci naviják, zodpovedá za jeho prevádzkyschopnosť a za dodržanie príslušných smerníc aj v prípade, že zaškoľuje nového navijakára.
- 7.1.3. Zriadenie navijákovkej prevádzky.
Naviják musí byť postavený súbežne s osou vzletu na VPP. Vzlety sa vykonávajú pokiaľ možno proti vetru pri dodržaní hodnôt diagramu, uvedeného v DODATKU E. Navijákové laná je zakázané prechádzať vozidlami a lietadlami. Ak sú v prevádzke dva navijáky súčasne, musia byť osi vzletu rovnobežné a nesmú byť prekrížené.
- 7.1.4. Stanovište štartéra a signalizátora.
Pokiaľ nie je vidieť od navijáku na miesto vzletu, musí byť určený na vhodnom stanovišti signalizátor. Pozadie štartéra a signalizátora musí byť kontrastné proti signálnemu terču. V prípade zariadenia obojstranného spojenia medzi štartérom a navijakárom nemusí byť ustanovená ďalšia osoba na navijáku ani signalizátor. To neznamená povinnosť vybaviť naviják signálnym terčom a inými vhodnými prostriedkami.
- 7.1.5. Doprava lán od navijáku na miesto vzletu.
Laná musia byť rozvíjané vo vzdialenosti minimálne 3 m od seba po priamej spojnici naviják - miesto vzletu. Výrazne označené vlečné vozidlo (traktor) sa musí pri ostatných jazdách pohybovať po okraji VPP.
- 7.1.6. Vzlet pomocou navijáku.
Najprv musí vzlietnuť vetroň na lane, ktoré je na záveternej strane. Nasledujúci vetroň môže vzlietnuť, keď predchádzajúci vetroň uvoľnil priestor vypnutia, jeho lano je stiahnuté k navijáku a nie je nebezpečie zachytenia lán navzájom. Pri dohovore s navijakárom nesmú byť laná a navijáky označené ako pravé (pravý) a ľavé (ľavý). Medzi navijakárom a miestom vzletu nesmie byť v uhle 15 stupňov od osi vzletu žiadna prekážka na VPP. Pred vzletom nesmie nikto stáť pred ani za vetroňom, ktorý je pripravený ku vzletu. Pri vzlete navijakárom musia všetky vetrone okrem vetroňa, pripraveného k vzletu, ležať jedným okrajovým oblúkom krídla na zemi. Krídlo vetroňa, pripraveného ku vzletu, môže byť zdvihnuté až vtedy, keď vetroň a posádka sú pripravený ku vzletu a lano od navijáku je zapnuté.
- 7.1.7. Pomocníci pri krídlach vetroňa.
Vetroň musí byť pri vzlete pridržiavaný za okrajové oblúky krídiel dvoma pomocníkmi. Ich povinnosťou je udržať vetroň na mieste, aby nedošlo k prejeniu vlečného lana pri náhlom prerušení ťahu navijáku. Pomocníci, pridržiavajúci krídla

vetroňa, sú povinní ich pridržiavať vo vodorovnej polohe a riadiť sa pokynmi veliteľa vetroňa. Krídlo musí byť pridržiavané na najvyššom mieste okrajového oblúka. Ruka nesmie byť vsunutá do žiadneho otvoru. Pomocník pridržiava krídlo tak dlho, pokiaľ stačí doprevádzať rozbiehajúci sa vetroň. V žiadnom prípade ho nesmie vychýliť zo smeru.

7.1.8. Podmienky pre povolenie vzletu vetroňa.

Pomocník nesmie zapnúť lano, ak zistí on alebo štartér na vetroni alebo lane poruchu, alebo zistí, že povinné úkony neboli pred vzletom vykonané dôsledne. Štartér v tomto prípade nedá povolenie ku vzletu. Vzlet nesmie byť povolený, ak je vetroň vychýlený od osi vzletu alebo ak presahuje oblúk vlečného lana hranicu, vymedzenú rovnobežkami, vychádzajúcimi z okrajových oblúkov krídiel vetroňa s osou vzletu. Vzlet navijákom nesmie byť povolený, ak sa do priestoru vzletu a vypnutia blíži iné lietadlo a došlo by k ohrozeniu pristávajúceho lietadla s ohľadom na možnosť prieletu alebo opakovania vzletu. Vzlet navijákom je zakázané vykonávať, pokiaľ smer a rýchlosť vetra presahuje hodnoty, uvedené v diagrame v DODATKU E.

7.1.9. Mimoriadne prípady za letu pri navijákovej prevádzke.

Ak je vzlet zrušený alebo došlo k prerušeniu vzletu ešte na zemi, musí posádka vetroňa okamžite vypnúť vlečné lano. Okamžite po vypnutí musí byť krídlo vetroňa položené na zem. Ak nie je si posádka istá, že lano bolo vypnuté, drží vypínač v polohe : „VYPNUTÉ“. Pomocníci pri krídle musia kontrolovať vypnutie a stav posádke hlásiť. Ak nebol počiatkový rozjazd plynulý (došlo k trhnutiu), musí navijakár prerušiť vzlet a počkať na nové povolenie ku vzletu. Ak dosiahne počas vzletu rýchlosť maximálne prípustnú hodnotu pre vlek daného typu vetroňa navijákom, upozorní pilot navijakára striedavým pomalým výrazným vychýľovaním smerového kormidla. Ak navijakár nezníži rýchlosť navijania, pilot sám vypne lano. Nízku rýchlosť pri navíjaní signalizuje pilot navijakárovi striedavým vychýľovaním krídeliek. Ak navijakár nezvýši rýchlosť navijania, pilot zmierni uhol stúpania a ak sa nezvýši rýchlosť ani potom, pilot potlačí a vypne vetroň. Pokiaľ si pilot nie je istý kľudným priebehom ďalšieho vleku, je povinný vypnúť vetroň.

7.1.10. Signalizácia (návesti) pri navijákovej prevádzke.

Signalizácia pri navijákovej prevádzke je uvedená v DODATKU A.

7.2 Aerovleková prevádzka.

7.2.1. Vzlet aerovlekom.

7.2.2. Signalizácia pri vzlete aerovlekom.

Pri vzlete aerovlekom sa používajú signály (návesti), uvedené v DODATKU A. Signály môžu byť nahradené pokynmi pomocou rádiostanice.

7.2.3. Vypnutie vetroňa.

Znamenie na vypnutie vetroňa dáva pilot vlečného letúna striedavým nakláňaním okolo pozdĺžnej osi (máva krídlami). Pilot vlečného letúna môže zahájiť zostup až po zistení, že je vetroň vypnutý. V prípade, že pilot vetroňa nevypne vetroň ani po opakovanom znamení, doletí pilot-vlekár s vetroňom nad letisko a tam vypne vetroň sám. Pilot vetroňa sa nad letiskom pokúsi uvoľnené lano vypnúť nad voľným priestorom. Ak sa mu nepodarí lano vypnúť, pristáva s visiacim lanom pri dodržaní bezpečnej výšky voľného konca nad prekážkami. V prípade núdze vypína pilot-vlekár vetroň bez znamenia.

- 7.2.4. Odhodenie vlečného lana a pristátie s vlečným lanom.
Vlečné lano sa odhadzuje z výšky 50 m (160 ft) AGL do voľného priestoru. Lano musí byť v čo najkratšom čase odstránené z prevádzkovej plochy. Vlečný letún môže pristáť s vlečným lanom pri dodržaní bezpečnej výšky konca lana nad prekážkami.
- 7.2.5. Dvojvleky.
Postavenie vetroňov pred vzletom sa upravuje tak, aby vetroň na kratšom lane bol bližšie k predĺženej osi vlečného letúna, ako vetroň na lane dlhšom, nie však priamo v tejto osi. Lano však nesmie prechádzať pod výškovým kormidlom predného vetroňa, ale musí byť vzdialené od jeho okrajového oblúka minimálne 0,5 m. Vzlet môže byť povolený, ak sú obidve laná napnuté, vetrone stoja v predpísanom postavení a ich pozdĺžne osi sú rovnobežné s pozdĺžnou osou vlečného letúna. Pri vzletoch viacvlekov je zakázané vykonávať vzlet s krídlom na zemi. Pomocníci, doprevádzajúci vetrone, musia pri rozjazde pridržiavať vonkajšie krídla. Vlečné lano vypína najskôr pilot vetroňa, letiaceho na dlhšom lane a po vypnutí vykoná miernu zatáčku na svoju stranu. Podmienky pre vykonávanie viac ako dvojvlekov, schvaľuje riaditeľ letových činností SNA.
- 7.2.6. Dĺžka vlečných lán.
Aerovlekové laná musia mať dĺžku minimálne 40 m (nevzťahuje sa na vleky z polí a viacvleky, kde je stanovená minimálna dĺžka vlečného lana 25 m).
Pre viacvleky: - pri použití nastavca lán je jeho maximálna dĺžka 5 m,
- pri viacvlekových lanách musí byť vzdialenosť konca najkratšieho lana od zadnej časti vlečného letúna min. 25 m,
- rozdiel dĺžky lán musí byť minimálne 20 m.
- 7.2.7. Aerovleky z núdzových plôch.
Vzlety v aerovleku z núdzových plôch môžu vykonávať piloti vetroňov zaradení do športového výcviku. Za správne ohodnotenie miesta pre pristátie vlečného letúna je zodpovedný veliteľ vetroňa. Pilot vlečného letúna má právo, po zhodnotení plochy za letu, rozhodnúť s konečnou platnosťou o pristáti. V žiadnom prípade však nesmie pristáť proti zákazu zo zeme. Informácie o ploche a manévru na pristátie poskytuje veliteľ vetroňa rádiostanicou. Pokiaľ nie je možné nadviazať rádiové spojenie, použije veliteľ vetroňa pre vytýčenie miesta a smeru pristátia vetroň alebo plachty. Zákaz pristátia vydáva veliteľ vetroňa rádiostanicou alebo mávaním pažami do skríženia nad hlavou. Minimálny rozmer núdzovej plochy pre aerovleky je 400 x 35 m. Prekážky v zostupovej a vzletovej rovine musia umožniť prelet vo výške minimálne 10 m nad prekážkou. Za poučenie osôb, sledujúcich vzlet (prípadne pomocníka pri krídle vetroňa), zodpovedá veliteľ vetroňa. Povrch núdzovej plochy musí byť spôsobilý pre daný typ vlečného letúna.

Poznámka:

- a) Aerovleky z núdzových plôch o minimálnych rozmeroch 400 x 35 m môžu vykonávať piloti, ktorí majú oprávnenie pre vleky z poľa a typy letúnov L-60, Wilga, Z-37.
- b) Z pracovných letísk pre letecké poľnohospodárske práce so spevnenou VPD môže byť vykonaný vzlet v aerovleku za týchto podmienok:
 - vlečný letún typu Z-226MS, Z-526F, Z-526AFV
 - pilot vlečného letúna má oprávnenie pre aerovleky z pracovných letísk,

- minimálna dĺžka VPD je 550 m.

7.2.8. Prelety s vlekmi vetroňov.

Prelety s vlekmi vetroňov sa vykonávajú vo výške minimálne 300 m (1 000 ft) AGL, pokiaľ službou RLP nie je stanovené inak.

7.3 Výber plôch pre nácvik vynúteného pristátia.

7.3.1. Pre výber plôch a zostupných smerov je potrebné dodržiavať tieto pravidlá:

- približovacia rovina nesmie mať väčší sklon ako 1 : 20,
- prechodová plocha v zmysle predpisu L-14S nesmie mať väčší sklon ako 1 : 7,
- pristávacia plocha musí byť minimálne 200 m dlhá a 30 m široká a do vzdialenosti 100 m pred pristávacou plochou musí byť terén vhodný pre prípadné pristátie bez poškodenia vetroňa,
- priečny sklon pristávacej plochy nesmie byť väčší ako 5 %,
- miesto dotyku musí byť označené.

7.4 Lietanie v termike.

7.4.1. Lietanie v spoločnom stúpavom prúde.

Piloti, lietajúci v spoločnom stúpavom prúde, musia dodržiavať rovnaký zmysel krúženia a bezpečné rozostupy. Zmysel krúženia určuje pilot vetroňa, ktorý začal krúžiť ako prvý. Povinnosťou nižšie krúžiaceho pilota je udržať vetroň, krúžiaci na rovnakej úrovni a najbližšie vyššieho v zornom poli. Pokiaľ pilot vetroňa pri ustreďovaní nie je schopný dodržiavať uvedené podmienky, musí spoločný stúpavý prúd opustiť. Ak stúpa vetroň rýchlejšie ako najbližšie vyšší, musí jeho pilot upraviť let tak, aby nestratil druhý vetroň z dohľadu, pokiaľ nad ním nedosiahol prevýšenie minimálne 60 m (200 ft). Po dosiahnutí tohto prevýšenia musí upraviť počas jednej zatáčky svoju polohu vzhľadom k predlietavanému vetroňu tak, aby sa dostal do zorného poľa jeho pilota.

7.4.2. Krúženie vo dvoch blízkyh stúpavých prúdoch.

Ak krúžia vetrone v dvoch stúpavých prúdoch alebo v jednom stúpavom prúde vedľa seba, nesmú sa ich dráhy križovať a najmenšia vzdialenosť medzi vetroňmi v oboch prúdoch nesmie byť menšia, ako priemer strednej zatáčky vetroňa. Zodpovednosť za dodržanie tohto pravidla má pilot, ktorý začal krúžiť neskôr vedľa pôvodne krúžiaceho vetroňa alebo pôvodnej skupiny krúžiacich vetroňov.

7.5. Lietanie v mrakoch.

7.5.1. Lety v mrakoch sa môžu vykonávať len v schválených vzdušných priestoroch a za dodržania týchto podmienok:

- a) pilot vetroňa musí mať platnú kvalifikáciu pre lety vetroňov podľa prístrojov,
- b) vetroň musí byť schválený pre lety v mrakoch,
- c) lety môžu byť vykonávané len v schválených priestoroch a pri obojstrannom rádiovom spojení,

- d) celkové pokrytie oblohy oblačnosti nesmie prekročiť 5/8, výška spodnej základne oblačnosti musí byť minimálne 500 m (1 600 ft) nad najvyššou prekážkou v stanovenom priestore,
- e) do mraku sa môže vlietavať len stúpaním spod jeho základne,
- f) doba letu v mrakoch nesmie byť dlhšia ako 20 minút, po tejto dobe musí pilot mraky opustiť a obnovenie vizuálneho kontaktu so zemou hlási pilot stanovišťa, s ktorým je na spojení, ďalší vstup do mraku môže pilot vykonať len so súhlasom tohoto stanovišťa,
- g) v jednom mraku môžu súčasne lietať maximálne dva (2) vetrone pri dodržaní výškového rozostupu minimálne 300 m (1 000 ft) pri vzájomnom rádiovom spojení a previerke súhlasného nastavenia výškomeru (QNH, QNE),
- h) pri poklese výškového rozostupu pod 300 m (1 000 ft) musí pilot vyššie letiaceho vetroňa okamžite opustiť mrak priamym letom a pilot nižšie letiaceho vetroňa musí okamžite úplne vysunúť vzdušné brzdy, ktoré môže zasunúť až keď vyššie letiaci vetroň opustí mrak,
- i) lety v oblačnosti typu cumulonimbus a v podmienkach tvorenia námrazy sú zakázané.

7.6 Lietanie na svahu.

Spôsob lietania na svahu je znázornený v DODATKU F. V stanovenom priestore sa vetrone pohybujú po dráhe tvaru ležatej osmičky, stanovenej záväznými otočnými bodmi 1,2 a bodom križovania v blízkosti otočného bodu 2 (vyznačený výrazným terénnym bodom). Medzi bodmi 1 a 3 má prednosť k využitiu stúpania bližšie ku svahu pilot, ktorý má svah po pravej strane. Pilot na protismernej trati je povinný umožniť bezpečné vyhnutie sa vpravo. Medzi bodmi 2 a 3 má prednosť pilot, ktorý má svah na ľavej strane a vetrone sa vyhýbajú vždy vľavo. Na otočných bodoch sa vykonáva zatáčka od svahu. Pri nadlietavaní a podlietavaní má prednosť pilot nižšie letiaceho vetroňa. Najmenšia možná vzdialenosť od svahu je 30 m (100 ft). Prednosť v bode križovania má pilot, prilietavajúci od bodu 1. Pilot v okolí bodu 2 sa musí podľa potreby vzdialiť od svahu a umožniť prielet vetroňa, letiaceho od bodu 1.

7.7 Lietanie v dlhej vlne.

Pre každý priestor musí byť spracovaná smernica, schválená RLČ SNA, ktorá musí obsahovať:

- typy vhodných situácií,
- požadovanú kvalifikáciu pilotov pre jednotlivé typy vlnových situácií,
- opatrenia pri zmene meteorologickej situácií,
- spôsoby aerovlekov do rôznych typov vlnových situácií,
- pravidlá pre lety v dlhej vlne,
- koordináciu s príslušnými stanovišťami letových prevádzkových služieb.

H L A V A 8 - PRAVIDLÁ NA LIETANIE - VÝSADKOVÉ LETY.

8.1. Výsadkové lety.

8.1.1. Výsadkové lety sa vykonávajú z lietadiel schválených orgánom štátneho odborného dozoru v civilnom letectve a z vojenských lietadiel, schválených na tento účel. Vykonávanie zoskokov z balónov a vetroňov, povoľuje riaditeľ letových činností SNA.

8.1.2. Výsadky parašutistov sa vykonávajú a riadia smernicou V-PARA-1.

8.1.3. Veliteľ výsadkového lietadla musí byť držiteľom odbornej kvalifikácie „Výsadky“, zapísanej v zápisníku letov.

8.1.4. Pri výsadkových letoch môžu byť na palube lietadla okrem posádky a parašutistov vykonávajúcich zoskoky, výsadkový sprievodca, inšpekčné orgány, rozhodca, prípadne ďalšie osoby, podieľajúce sa na zaistení alebo organizácii parašutistickej prevádzky alebo športového podujatia.

V prípade, že sú na palube iné osoby, musí na palube po výskoku posledného parašutistu zostať sprievodca - parašutista, ktorý zabezpečí zatvorenie a zaistenie dverí a dohliada na iné osoby na palube. Všetky osoby na palube musia mať padáky.

8.1.5. Pri vykonávaní výsadkov musí byť doskoková plocha označená oranžovým znakom v tvare kríža, ktorého jednotlivé ramená musia mať minimálny rozmer 5 x 1 m. Zloženie jedného ramena znamená zákaz zoskokov na klasických padákoch, zloženie dvoch protiahlých ramien znamená dočasné zastavenie zoskokov, pričom lietadlo zostáva na okruhu. Zloženie všetkých štyroch ramien kríža znamená okamžitý zákaz zoskokov a príkaz k pristátiu výsadkového lietadla. Pri nočných zoskokoch je označenie stredu doskokovej plochy vykonané svetelnou šípkou, určujúcou súčasne smer prízemného vetra.

Poznámka: Zhasnutie svetelnej šípky znamená dočasné zastavenie zoskokov, ďalšie pokyny budú poskytnuté rádiom.

8.1.6. Povinnosti veliteľa výsadkového lietadla:

- a) zoznámiť sa s organizáciou leteckej prevádzky, plánom zoskokov a spôsobom signalizácie pri výsadkoch,
- b) zoznámiť sa s výškami výsadkov, počtom náletov, bodom výskoku a dohovorenými signálmi na palube lietadla,
- c) prekontrolovať rozmiestnenie parašutistov v letúne vzhľadom k centráži a celkovej hmotnosti,

P 1 Smernica na lietanie v Aerokluboch

- d) za letu trvale sledovať ostatné lietadlá v blízkosti letiska, návesti a signály na doskokovej ploche a na zmeny okamžite reagovať,
- e) pri nálete do pracovného kurzu riadiť lietadlo podľa pokynov výsadkového sprievodcu alebo parašutistu, pokiaľ ich pokyny nie sú v rozpore s bezpečnosťou zoskokov a platnými predpismi,
- f) udržiavať stanovenú výšku a rýchlosť letu, ak je parašutista pripravený k zoskoku,
- g) na pokyn riadiaceho zoskokov prerušiť, prípadne zastaviť výsadky v prípade, že parašutista pristáva do neprehľadného terénu a sledovať jeho dopad, pre ľahšie vyhľadanie krúžití nad miestom dopadu parašutistu do doby, pokiaľ dostane ďalší pokyn rádiom alebo zistil, že je parašutista v poriadku,
- h) vo svojej právomoci zastaviť zoskoky, ak zistí akékoľvek okolnosti, ohrozujúce bezpečnosť zoskokov alebo letu,
- i) v prípade núdze rozhodnúť s konečnou platnosťou o vykonaní Vynúteného zoskoku a vydať k nemu príkaz.

8.1.7 Zoskoky padákom, okrem prípadov núdze sa vykonávajú podľa Smernice SM-11 a podľa povolení a/alebo odporúčaní stanovišť ATS.

H L A V A 9 - P O V O L E O V A N I E L E T O V , P R E S T Á V K Y V L I E T A N Í , P R E S K Ú Š A V A C I E A K O N T R O L N É L E T Y , Z Á P I S N Í K Y L E T O V .

- 9.1. Pilotovať lietadlá Aeroklubu sú oprávnení:
- a) žiaci a piloti, členovia Aeroklubu,
 - b) piloti zamestnanci Aeroklubu,
 - c) piloti orgánu štátneho odborného dozoru v civilnom letectve (LÚ SR) pri vykonávaní praktických skúšok lietajúceho personálu a dodatočných skúškach lietadiel,
 - d) iné osoby s platným preukazom spôsobilosti po splnení príslušných smerníc a predpisov.
- 9.2. Lietanie na danom type lietadla sa lietajúcemu personálu povoľuje po absolvovaní teoretického školenia a jeho zapísania do zápisníka letov (pracovnej knižky žiaka). Teoretické školenie zahŕňa pozemnú prípravu, materiálnu časť lietadla a letovú príručku.
- 9.3. Lietajúci personál má právo samostatne lietať na danom type lietadla po získaní príslušných oprávnení a ich zapísaní do zápisníka letov a v stanovených prípadoch do preukazu spôsobilosti.

9.4. Povoľovanie letov

- 9.4.1. Vedúci letovej prevádzky a ním poverená osoba povoľuje:
- školské a výcvikové lety cez deň, v noci a zdokonaľovacie lety,
 - skúšobné lety prevádzkové,
 - overovacie lety,
 - športové lety,
 - výsadekové lety cez deň a v noci v súlade so smernicami V-PARA,
 - špeciálne výsadekové lety po schválení inšpektorom parašutizmu Aeroklubu,
 - lety s ďalšími osobami na palube,
 - lety za odplatu v rozsahu Prevádzkovej špecifikácie, ktorá je súčasťou Osvedčenia leteckého prevádzkovateľa, vydaného Leteckým úradom SR,
 - vzlety vetroňov a motorizovaných vetroňov z miesta vynúteného pristátia a preventívneho (bezpečnostného) pristátia,
 - medzinárodné lety a lety v zahraničí,
 - letecké verejné vystúpenie miestneho významu po schválení LÚ SR.
- 9.4.2. Riaditeľ letových činností SNA a ním poverené osoby povoľujú:
- lety podľa ust.9.4.1.,

P 1 Smernica na lietanie v Aerokluboch

- vzlety letúnov, turistických motorových vetroňov a motorizovaných vetroňov z miesta preventívneho (bezpečnostného) a vynúteného pristátia mimo letiska,
- skúšobné lety prevádzkové,
- skúšobné lety prototypov a experimentálne upravených lietadiel po predchádzajúcom schválení Leteckým úradom SR,
- letecké verejné vystúpenia po schválení LÚ SR,
- iné lety, ktorých vykonávanie nie je upravené zvláštnymi smernicami.

9.4.3 U súkromných vlastníkov lietadiel, vydáva povolenie na let vlastník lietadla alebo prenajímateľ. Za dodržanie ostatných ustanovení tejto smernice zodpovedá veliteľ lietadla.

9.4.4. Osoba, oprávnená na povoľovanie letov, vydá súhlas na vykonanie letu podpisom povolenia na lietanie v prevádzkovom denníku alebo podpisom povolenia na let.

Poznámka: Pri mimoletiskových letoch a preletoch musí byť vystavené povolenie na let.

9.5. Prestávky v lietaní.

9.5.1. Do funkcie veliteľa lietadla na type lietadla nesmie byť ustanovený pilot, ktorý má prestávku v lietaní väčšiu, ako je:

Kategória	Povolená prestávka - DEŇ
Žiak vetroňov a motorizovaných vetroňov	15 dní
Pilot letúnov,	3 mesiace
Pilot-inštruktor letúnov, turistických motorových vetroňov	6 mesiacov
Pilot vetroňov a motorizovaných vetroňov,	3 mesiace
Pilot-inštruktor vetroňov a motorizovaných vetroňov	6 mesiacov

9.5.2. Po celkovej prestávke v lietaní (alebo na type lietadla) dlhšej, ako je uvedené v tabuľke, musí byť so žiakom alebo pilotom vykonaný kontrolný let. V prípade ak je prestávka dlhšia ako 12 mesiacov, musí byť vykonaný preskúšavací let, alebo veliteľ lietadla vykoná pod dozorom 3 samostatné lety po okruhu.

Poznámka: U pilotov sú lietadlá rady L-13, L-23, rady Z-126, Z-226, Z-326, Z-526, Z-726, rady Z-42, Z-142, Z-43, Z-242, Z-143, rady Cessna 150, 152, 172, 182 z hľadiska prestávok v lietaní, považované za jeden typ v danej rade.

9.5.3. Povolené prestávky v lietaní vyššej pilotáže, letov v skupine a letov v noci sú 180 dní. Pri dlhšej prestávke musí byť vykonaný kontrolný let.

- 9.5.4. Lety na jednomiestnom type lietadla, prípadne lietadle s jedným riadením môžu piloti vykonávať, pokiaľ ich celková prestávka v lietaní nepresahuje vyššie uvedenú povolenú prestávku. Pokiaľ áno, je potrebné zopakovať palubný nácvik a vykonať minimálne 1 okruh samostatne pod dohľadom inštruktora.
- 9.5.5. Funkcionári zodpovední za vykonávanie leteckého výcviku (letový inšpektor prevádzkovateľa, inštruktor a VLP), sú povinní s ohľadom na vycvičenosť a úroveň techniky pilotovania jednotlivých pilotov prikázať vykonanie kontrolných alebo preskúšavacích letov, aj po prestávkach v lietaní kratších ako sú uvedené v ust. 9.5.1.
- 9.5.6. Pri letoch s ďalšími osobami na palube musí pilot vždy dodržať ustanovenie 9.9.1 a 9.9.2 tejto smernice a vykonať minimálne 3 vzlety a 3 pristátia za posledných 90 dní ako jediná osoba pilotujúca letún alebo turistický motorový vetroň toho istého typu, alebo vetroň a motorizovaný vetroň u pilota vetroňov.
- 9.5.7. Z hľadiska prestávok sa piloti s platnou kvalifikáciou na vykonávanie skúšobných letov, zapísanou v zápisníku letov, riadia príslušnými ustanoveniami predpisu JAR-FCL 1 (Licencovanie letovej posádky - letúny).

9.6. Preskúšavacie a kontrolné lety.

- 9.6.1. Preskúšavacie a kontrolné lety vykonávajú letoví inšpektori prevádzkovateľa v rozsahu svojho poverenia.
- 9.6.2. Kontrolné lety vykonávajú inšpektori príslušnej odbornosti (prestávka v lietaní do 6 mesiacov).

9.7. Periodické preskúšania prevádzkovateľa.

- 9.7.1. Všetci piloti musia absolvovať periodické preskúšania prevádzkovateľa 1 krát ročne na stanovenej kategórii lietadla. Platnosť periodického preskúšania je 12 mesiacov.

Poznámka 1: letových inšpektorov prevádzkovateľa preskúšavajú inšpektori LÚ SR alebo examinátori.

Poznámka 2 : za periodické preskúšanie je možné považovať aj preskúšanie odbornej spôsobilosti inšpektorom LÚ SR alebo oprávneným examinátorom na predĺženie platnosti typovej kvalifikácie alebo kvalifikácie na triedu.

- 9.7.2. O uznaní periodického preskúšania, vykonaného u iného prevádzkovateľa pre činnosť v aeroklube rozhoduje letový inšpektor prevádzkovateľa s príslušnou kvalifikáciou odbornosti po posúdení rozsahu oprávnenia pilota a charakteru periodického preskúšania, absolvovaného u iného prevádzkovateľa. Uznanie periodického preskúšania zapíše letový inšpektor prevádzkovateľa do zápisníka letov.

9.8 Kvalifikácie na triedu a typové kvalifikácie – platnosť, predĺženie a obnovenie platnosti – letúny.

Všetci výkonní letci s príslušným preukazom spôsobilosti musia postupovať v zmysle požiadaviek predpisu JAR-FCL 1.

9.9 Preukaz spôsobilosti „Pilot vetroňov“ s príslušnými kvalifikáciami – získanie, predĺženie a obnovenie platnosti.

Všetci výkonní letci s preukazom spôsobilosti „Pilot vetroňov“ musia postupovať v zmysle požiadaviek Metodického pokynu č.3/2003 LÚ SR.

9.10 Zápisy o preskúšavacích a kontrolných letoch.

O všetkých preskúšaniach a kontrolných letoch musí byť vykonaný zápis do zápisníka letov alebo pracovnej knižky žiaka a v stanovených prípadoch vypísaný príslušný protokol.

9.11 Lety s ďalšími osobami na palube.

9.11.1. Lety s ďalšími osobami na palube – letúny a turistické motorové vetrone.

Do funkcie veliteľa letúna alebo turistického motorového vetroňa (TMG) s ďalšími osobami na palube môže byť ustanovený pilot letúna alebo TMG starší ako 18 rokov, ktorý má nalietané najmenej 100 hodín letovej doby na letúnoch alebo TMG a 10 hodín letovej doby na použítom type.

Poznámka : Pilot letúna musí mať za posledných 12 mesiacov na letúnoch alebo TMG nalietané minimálne 12 hodín letovej doby.

9.11.2 Lety s ďalšími osobami na palube – vetrone a motorizované vetrone

Do funkcie veliteľa vetroňa alebo motorizovaného vetroňa s ďalšími osobami na palube, môže byť ustavený pilot starší ako 18 rokov, ktorý nalietal na vetroňoch samostatne najmenej 100 hodín letovej doby, z toho 10 hodín na použítom type vetroňa alebo motorizovaného vetroňa. Pre pilotov vetroňov alebo motorizovaných vetroňov, ktorí sú súčasne pilotmi letúnov alebo TMG, sa počty hodín skracujú na polovicu (1/2).

Poznámka 1: Pre tento účel sa považujú typy L-13 a L-23 ako jeden typ.

Poznámka 2: Pilot musí mať za posledných 12 mesiacov na vetroňoch a motorizovaných vetroňoch nalietané minimálne po 10 hodín letovej doby vo funkcii veliteľa vetroňov. Pre pilotov vetroňov alebo motorizovaných vetroňov, ktorí sú súčasne pilotmi letúnov, sa počty hodín skracujú na polovicu (1/2).

9.12. Zápisky letov.

9.12.1. Každý výkonný letec je povinný si viesť zápisník letov, do ktorého sa chronologicky zaznamenáva nalietaná letová doba, všetky absolvované výcviky, skúšky, preskúšania a dosiahnuté kvalifikácie.

9.12.2. Pre každú kategóriu lietadiel (letúny a TMG, vrtuľníky, vetrone a motorizované vetrone, balóny a lietajúce športové zariadenia), je potrebné viesť samostatný zápisník letov s výnimkou, keď výkonný letec vlastní „univerzálny“ zápisník letov (splňajúci požiadavky ustanovenie predpisu JAR-FCL 1.080), do ktorého si chronologicky zaznamenáva svoju leteckú činnosť.

9.12.3. Vedenie zápisníka letov.

9.12.3.1. Sólo let - uvádza sa letová doba pri jednopilotných lietadlách a klasifikuje sa ako let vo funkcii veliaceho pilota. Letový inšpektor prevádzkovateľa a inštruktor pri

výkone svojej funkcie na jednopilotných lietadlách s dvojitým riadením si započítava letovú dobu ako veliaci pilot.

- 9.12.3.2. Let vo dvojici („Dvojo“) - zaznamenáva sa letová doba iba počas výcviku alebo preškoľovania. Pri preskúšavacom lete si preskúšavaný pilot započítava letovú dobu podľa funkcie, ktorú vykonáva.

Letový inšpektor prevádzkovateľa a inštruktor vykonávajúci funkciu na palube lietadla si započítava letovú dobu ako veliaci pilot.

Poznámka: Periodické preskúšanie, preskúšanie odbornej spôsobilosti, preskúšavacie a kontrolné lety po prestávke v lietaní sa uvádza ako sólo let.

- 9.12.3.3. Druh letu, úloha, trať - sa zapisuje číslo cvičenia podľa výcvikovej osnovy. V prípade letu mimo výcvikovej osnovy sa let zapíše slovom (napr. výsadky, aerovlek, priestor, prelet, mimoletiskový let, atď.). Pri preletoch a mimoletiskových letoch sa zapisuje letisko vzletu a pristátia, vrátane traťových otočných bodov.

- 9.12.3.4. Športový navigátor, pozorovateľ - ďalší člen posádky mimo predpísanej posádky pre daný typ lietadla a druh letu. Môže sa určovať pri športových letoch, pri získavaní traťovej a letiskovej kvalifikácie a iných odborných kvalifikácií, pričom do poznámky sa uvedie o aký druh kvalifikácie ide. Športový navigátor alebo pozorovateľ sa musí uviesť v palubnom denníku ako ďalší člen posádky a musí sa zúčastniť prípravy letu. Počas letu musí športový navigátor alebo pozorovateľ sedieť v pilotnej kabíne na sedadle pre neho určenom a aktívne sa zúčastňovať letu v rámci svojej funkcie. Táto letová doba sa započítava len do celkového počtu letových hodín.

Poznámka: Veliteľ lietadla musí spĺňať požiadavky pre lety s ďalšími osobami na palube (ust.9.11.).

- 9.12.4. Výkonní letci sú povinní si vyžiadať potvrdenie údajov v zápisníku letov o nalietanej dobe u každého prevádzkovateľa, u ktorého vykonávajú letovú činnosť. Toto sa týka aj letov na súkromných lietadlách, v leteckých školách alebo lietania v inom štáte. Nepotvrdená odlietaná doba nebude uznaná za platnú.

- 9.12.5. Výkonní letci sú povinní zápisník letov pravidelne doplňovať. Údaje v zápisníku letov musia byť zhodné s prvotnou evidenciou odlietanej doby (palubný denník, blok časomerača). Údaje sa zapisujú nezmazateľným spôsobom, žiadny list nesmie byť vytrhnutý, údaje prelepované alebo nečitateľne škrтанé. Chybný údaj je potrebné len prečiarknuť a vedľa napísať správny údaj.

- 9.12.6 Podrobný návod na vedenie zápisníka letov je uvedený v ustanovení predpisu JAR-FCL 1.080 (Zaznamenávanie času letu).

H L A V A 10 - ORGANIZÁCIA A PLÁNOVANIE LETOVEJ PREVÁDZKY

10.1 Závazné dokumenty

Organizácia a plánovanie letovej prevádzky Aeroklubu sa riadi touto smernicou, štátnymi leteckými predpismi, a ďalšími dokumentami, upravujúcimi túto činnosť (AIP, NOTAM, letecké obežníky, koordinačné smernice a publikované mesačné obmedzenia letovej prevádzky vo vzdušnom priestore Slovenskej republiky).

10.2 Povoľujúce orgány služby RLP

Letovú prevádzku Aeroklubu vo vzdušnom priestore Slovenskej republiky v rozsahu platných tried vzdušného priestoru zabezpečujú a v požadovanom rozsahu povoľujú orgány služby RLP.

10.3 Zodpovednosť za organizáciu letovej prevádzky

Za organizáciu letovej prevádzky v aerokluboch v súlade s príslušnými predpismi a smernicami Aeroklubu zodpovedá vedúci letovej prevádzky, ktorý tiež menuje svojich zástupcov a v poverení uvedie rozsah právomocí menovaných s termínom platnosti poverenia. Pri určení zastupovania osobou, ktorá nemá poverenie, musí vedúci letovej prevádzky vykonať zápis do prevádzkového denníka a uviesť rozsah právomocí menovaného zástupcu a dobu zastupovania.

10.4 Zmluvy o prevádzkovaní lietadla ostatných vlastníkov alebo prevádzkovateľov

V aeroklube je možné prevádzkovať lietadlá (vetrone, motorizované vetrone, turistické motorové vetrone, lietajúce športové zariadenia, voľné balóny, akrobatické, vlečné a výsadkové letúny) ostatných vlastníkov alebo prevádzkovateľov, len na základe uzatvorenia zmluvy o prevádzkovaní lietadla pod prevádzkovým povolením SNA, medzi aeroklubom, Aeroklubom (RLČ SNA) a vlastníkom a/alebo prevádzkovateľom lietadla.

10.5 Koordinačné smernice

Ak letisko užíva viac prevádzkovateľov alebo miestna letová prevádzka aeroklubu zasahuje do priestoru, riadeného civilnými orgánmi RLP, musia byť povinnosti, zodpovednosť a zásady pri spoločnej letovej prevádzke a využívaní spoločného vzdušného priestoru vyjadrené v koordinačných smerniciach.

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

10.6.1. S výnimkou povinností, uvedených v ust. 10.6.1.1. sa letecká činnosť vo vzdušnom priestore triedy „G“ neplánuje a ani sa na ňu nevyžaduje letové povolenie.

10.6.1.1. V prípadoch, keď sa vykonávajú:

- letecké podujatia

- výsadky,
- lety s navijákom,
- akrobatické lety,
- vypúšťanie upútaných balónov,

musí aeroklub oznámiť, pred začiatkom tejto činnosti v priestore triedy „G“, najneskôr 15 minút vopred, skutočný čas zahájenia a plánovaný čas ukončenia letovej činnosti na FIC Bratislava.

10.6.2. Pri vykonávaní letiskovej prevádzky a miestnej letovej činnosti v vzdušných priestoroch tried „C“ a „D“, musí aeroklub vyžiadať, najneskôr 15 minút pred začiatkom súhlas k vykonávaniu činností od príslušného stanovišťa služby RLP. Pri žiadosti na príslušné stanovište služby RLP poskytuje tieto údaje:

- názov letiska
- čas zahájenia a predpokladaný čas ukončenia,
- maximálnu hladinu,
- priestor činnosti (letiskový priestor, priestor pre výsadky, atď.),
- druh činností, ak ide o lety podľa ust.10.6.1.1.
- ukončenie činnosti

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

10.7. Postupy pre plánovanie a hlásenia mimoletiskových letov a preletov.

10.7.1. Mimoletiskové lety a prelety vo vzdušnom priestore triedy „G“ sa neplánujú a ani sa na ne nevyžaduje letové povolenie, ak sa nepožaduje poskytovanie letovej informačnej a pohotovostnej služby civilnými stanovišťami RLP v priestore ich zodpovednosti.

10.7.2. Vo vzdušných priestoroch tried „C“ a „D“, pri vykonávaní mimoletiskových letov a preletov, musí aeroklub najneskôr 60 minút pred vzletom na príslušné stanovišťa služby RLP (CRVO a FIC), oznámiť tieto údaje:

- poznávací značka lietadla,
- čas vzletu a pristátia,
- hladinu (pri vetroňoch maximálnu hladinu),
- počet a typ lietadiel,
- pravú vzdušnú rýchlosť (okrem vetroňov),
- letisko (miesto) vzletu a pristátia,
- trať letu alebo priestor činnosti,
- ostatné údaje.

Pre každý let sa musí získať letové povolenie.

10.7.3. U všetkých letov musia byť čo najskôr odovzdané skutočné časy vzletu a pristátia.

10.7.4. Údaje poskytované pri vykonávaní letov balónov:

- poznávacia značka balóna,
- plánovaný čas vzletu a pristátia,
- maximálna hladina
- počet a typ balónov,
- miesto vzletu a predpokladané miesto pristátia alebo predpokladaný smer a dĺžka letu.

10.7.5. Traťové lety vetroňov sa môžu vykonávať len za VFR. Výnimku tvoria lety v priestoroch pre bezmotorové lietanie v mrakoch, ak sú tieto priestory aktivované.

10.7.5.1. Veliteľ vetroňa musí dodržiavať plánovanú trať letu v rozmedzí maximálne 20 km na obidve strany od trate.

10.8. Postupy pre vykonávanie vnútroštátnych letov VFR v identifikačnom pásme Slovenskej republiky

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

10.8.2. Veliteľ lietadla zamýšľajúci vykonať vnútroštátny let v identifikačnom pásme musí najmenej 30 minút pred vstupom do tohto pásma odovzdať vojenskému stanovištiu CRVO (telefón 045/532 16 77, 045/532 40 74, 045/532 18 17) nasledujúce informácie iba v slovenskom jazyku:

- Poznávaciú značku lietadla,
- typ lietadla,
- čas a miesto vstupu alebo výstupu z z identifikačného pásma,
- trať alebo miesto činnosti,
- výška letu

10.9. Dočasne obmedzené priestory.

Dočasné priestory (mimo AMC spravovaných priestorov), v ktorých môže byť pre ostatných užívateľov vzdušného priestoru letová prevádzka zakázaná alebo obmedzená, schvaľuje Letecký úrad SR v rámci mesačných porad k efektívnemu využívaniu vzdušného priestoru Slovenskej republiky na základe žiadosti.

Žiadateľ o vyčlenenie priestoru na daný mesiac je povinný predložiť požiadavku cestou Aeroklubu a zaslať žiadosť na adresu Leteckého úradu SR vždy najneskôr do 15. dňa predchádzajúceho mesiaca. Táto požiadavka je po schválení publikovaná LÚ SR.

Žiadateľ spracuje a predloží vo svojej žiadosti tieto údaje:

- a) názov akcie,
- b) dátum akcie,

- c) plánovaný čas začiatku a ukončenia celej akcie a činnosť po jednotlivých dňoch,
 - d) horizontálne hranice priestoru,
 - e) vertikálne hranice priestoru,
 - f) telefónne číslo a meno zodpovednej osoby.
- Uvedené údaje je potrebné spracovať formou správy NOTAM v súlade s predpisom L 15, dodatok 6 (formulár NOTAM).
 - Zemepisnú šírku a zemepisnú dĺžku bodov horizontálnych hraníc priestorov uvádzať v stupňoch, minútach a sekundách.
 - Informáciu o pripravovanej akcii je potrebné zaslať aj na adresu AMC Zvolen (amc.crvo@army.sk).
 - Koordináciu pred začiatkom leteckého podujatia/dennej činnosti je potrebné vykonávať s ACC/FIC Bratislava.

10.9.1. Dočasné priestory sa vyžadujú pre:

- a) lety vetroňov v mrakoch a v dlhej vlne,
- b) paravýsadky a akrobatické lety, vykonávané mimo pracovný priestor letiska,
- c) letová prevádzka pri leteckých podujatiach.

10.10. Povoľovanie letov lietadiel cudzej štátnej príslušnosti a cudzích štátnych príslušníkov v rámci letovej prevádzky Aeroklubu.

10.10.1. Hostujúci zahraniční piloti a piloti iných prevádzkovateľov, zúčastňujúci sa prevádzky Aeroklubu, považujú sa za súčasť prevádzky Aeroklubu.

10.10.2. Na leteckú a parašutistickú činnosť cudzích štátnych príslušníkov pri vykonávaní činnosti v aeroklube sa v plnom rozsahu vzťahujú ustanovenia štátnych predpisov a smerníc Aeroklubu.

10.10.3. Podmienky uznania preukazu spôsobilosti, vydaného cudzím štátom, sú publikované v leteckom obežníku AIC.

10.10.4. Organizátor medzinárodnej športovej akcie a aeroklub, zabezpečujúci činnosť cudzieho štátneho príslušníka, je povinný preukázateľne zoznámiť cudzích štátnych príslušníkov s :

- informáciami o danom letisku a v potrebnom rozsahu so slovenskými leteckými predpismi a smernicami Aeroklubu,
- organizáciou letovej prevádzky, zakázanými, obmedzenými, nebezpečnými a prechodne vydeľenými priestormi, s dôrazom na CTR, TMA a letové cesty,
- spôsobom a vedením rádiokorešpondencie,
- používanou frazeológiou,
- činnosťou pri strate orientácie a po pristátí mimo letiska.

10.11. Poskytovanie pohotovostnej služby.

Poskytovanie pohotovostnej služby sa vykonáva spôsobom a v normách, uvedených v DODATKU D.

H L A V A 11 - LETY ZA ODPLATU

11.1. Lety za odplatu.

11.1.1. Letom za odplatu sa rozumie doplnková činnosť prevádzkovateľa, ktorá neslúži vlastným potrebám prevádzkovateľa a za ktorú je prijímaná finančná odplata na základe zmluvného dojednaní.

11.1.2. Rozsah leteckých prác, ktoré je možné vykonávať za odplatu, tak ako je to uvedené v prevádzkovej špecifikácii, stanovuje pre aerokluby Letecký úrad SR.

11.1.3. Druhy leteckých prác sú najmä nasledovné činnosti:

- a) Vyhliadkové lety;
- b) Aplikácie zo vzduchu;
- c) Prieskum;
- d) Pozorovanie a hliadkovanie;
- e) Stavebníctvo;
- f) Komunikácia;
- g) Vytváranie vzdušnej turbulencie;
- h) Prevádzka v núdzových situáciách, vysadzovanie osôb;
- i) Ďalšie druhy leteckých prác.

HLAVA 12 - OPATRENIA A ČINNOSŤ PRI VZNIKU LETECKEJ NEHODY ALEBO INCIDENTU.

12.1. Opatrenia pri leteckej nehode, incidente.

Ak dôjde pri leteckej prevádzke na letisku k leteckej nehode alebo k incidentu, je povinnosťou funkcionárov zastaviť akúkoľvek vlastnú leteckú a parašutistickú prevádzku. Prevádzka ostatných prevádzkovateľov na letisku sa zastaví, pokiaľ udalosť v leteckej prevádzke súvisí s ich prevádzkou, alebo na letisku vznikne prekážka. Taktiež sa zastavuje prevádzka, ak dôjde k leteckej nehode v blízkosti letiska a je podozrenie, že nehoda súvisí s prevádzkou na letisku. V prípade incidentov rozhoduje o ďalšej prevádzke vedúci letovej prevádzky daného letiska.

O znovuzahájení prevádzky rozhoduje predseda odbornej komisie pre vyšetrovanie LN a incidentov. Priami účastníci leteckej nehody alebo incidentu majú zastavenú činnosť do ukončenia vyšetrovania.

Vedúci letovej prevádzky, prípadne ďalší funkcionári, sú povinní vykonať okamžité opatrenia:

- k záchrane životov, zdravia, posádky lietadla, parašutistov a všetkých ostatných osôb,
- k zabráneniu ekologických škôd,
- k záchrane majetku a materiálu,
- k zaisteniu svedkov a dokumentácie, vzťahujúcej sa k udalosti,
- k zabezpečeniu ochrany trosiek lietadla, padáka, pred ďalším poškodením neodbornou manipuláciou, odcudzením a podobne,
- informovať riaditeľa letových činností SNA.

12.2. Predbežné oznámenie o vzniku leteckej nehody, incidentu.

O vzniku leteckej nehody alebo incidentu je vedúci letovej prevádzky povinný podať predbežné oznámenie:

- riaditeľovi letových činností SNA,
- polícii, príslušnej mieste leteckej nehody,
- v prípade vzniku poistnej udalosti voči tretím osobám aj poisťiteľovi.

12.2.1. Predbežné oznámenie musí obsahovať:

1. Druh udalosti
2. Dátum a čas udalosti
3. Typ, poznávacia značka lietadla (typ, výrobné číslo padáka), prevádzkovateľ
4. Určenie miesta udalosti
5. Meno veliteľa lietadla (parašutistu)
6. Počet členov posádky a osôb na palube, ich zdravotný stav

P 1 Smernica na lietanie v Aerokluboch

7. Popis a okolnosti udalosti, rozsah poškodenia, vzniknutá škoda voči tretím osobám
8. Predbežné opatrenia
9. Meno a funkcia osoby, podávajúcej predbežné oznámenie.

12.2.2 Formulár Oznámenie leteckej mimoriadnej udalosti je uvedený v DODATKU H.

H L A V A 1 3 - PRÁVOMOC A ZODPOVEDNOSŤ FUNKCIONÁROV AEROKLUBU

13.1. Riaditeľ letových činností SNA.

- 13.1.1. Je predstaviteľom Aeroklubu vo vzťahu k ministerstvu, leteckému úradu, orgánom štátneho odborného dozoru v civilnom letectve a ďalším organizáciám, ktoré sa zúčastňujú leteckej prevádzky.
- 13.1.2. Je vedúcim letecko - prevádzkovej inšpekcie Aeroklubu. Riadi a organizuje jej činnosť v rozsahu poverenia leteckým úradom.
- 13.1.3. Menuje letových inšpektorov prevádzkovateľa a z hľadiska odbornej spôsobilosti schvaľuje vedúcich letovej prevádzky.
- 13.1.4. Stanovuje odborné komisie na vyšetrowanie príčin leteckých nehôd a incidentov v prevádzke Aeroklubu, schvaľuje ich záverečné správy, závery a návrhy na opatrenia pre zvýšenie bezpečnosti.
- 13.1.5. Má právo zakázať činnosť leteckému personálu v prípadoch ohrozenia bezpečnosti letov, pri porušení predpisov a smerníc V prípadoch ohrozenia bezpečnosti letov a pri porušovaní predpisov a smerníc má právo zakázať leteckú a parašutistickú prevádzku v aerokluboch.
- 13.1.6. Zodpovedá za spracovanie a schválenie smerníc, upravujúcich leteckú a parašutistickú prevádzku Aeroklubu.

13.2. Letový inšpektor prevádzkovateľa.

- 13.2.1. Vykonáva svoju činnosť v rozsahu poverenia k výkonu funkcie a kvalifikácii.
- 13.2.2. Vykonáva kontrolné, preskúšavacie a preškolovacie lety. Je oprávnený poveriť inštruktora vykonaním kontrolného letu a preškolenia na typ v rozsahu inštruktorových získaných kvalifikácií.
- 13.2.3. Vyhodnocuje poznatky a skúsenosti zo svojej činnosti vrátane kontrol a využíva ich pre skvalitnenie prípravy leteckého personálu.
- 13.2.4. Má právo zakázať činnosť leteckému personálu v prípadoch ohrozenia bezpečnosti letov, pri porušení predpisov a smerníc. Pri zákazoch dlhších ako 10 dní, okamžite informuje riaditeľa letových činností SNA, ktorý rozhodne o ďalšom postupe.
- 13.2.5. Podieľa sa na organizácii leteckých a parašutistických podujatí.
- 13.2.6. Je oprávnený zapisovať získané kvalifikácie a vykonané preškolenia na nové typy lietadiel do zápisníka letov.
- 13.2.7. Povinnosti inšpektora parašutizmu stanovujú smernice V-PARA.

13.3. Vedúci letovej prevádzky.

- 13.3.1. Je zodpovedným zástupcom prevádzkovateľa. Pokiaľ je aeroklub prevádzkovateľom letiska, je zodpovedný za prevádzkyschopnosť letiska a poskytovanie publikovaných služieb. Dbá na dodržiavanie predpisov, smerníc, výcvikových osnôv a zásad bezpečnosti lietania v leteckej a parašutistickej prevádzke aeroklubu. S konečnou platnosťou rozhoduje o rozsahu leteckej prevádzky na letisku.

13.3.2. Je povinný:

- a) poznať stav letiska, prostriedkov riadenia a zabezpečenia lietania, v prípadoch, že prevádzkovateľom letiska je aeroklub, rozhoduje o prevádzkyschopnosti letiska,
- b) vykonávať opatrenia k odstraňovaniu chýb a predpokladov k LN a incidentom,
- c) zakázať činnosť leteckému personálu v prípadoch ohrozenia bezpečnosti letov, pri porušení predpisov a smerníc a pri nedostatočnej príprave k leteckej činnosti, pri zákazoch činnosti dlhších ako 10 dní, informuje riaditeľa letových činností SNA, ktorý rozhodne o ďalšom postupe.

13.3.3. Má právo rozhodnúť o zložení posádok pre danú letovú prevádzku na lietadlách vo vlastníctve aeroklubu.

13.3.4. Zodpovedá najmä:

- a) za zverejňovanie informácií a zmien, týkajúcich sa letiska a leteckej prevádzky, obsiahnutých v publikáciách leteckej informačnej služby,
- b) za organizáciu teoretického školenia leteckého personálu a jeho preskúšanie,
- c) za poskytovanie aktuálnych informácií, dôležitých pre leteckú prevádzku,
- d) za vedenie a úplnosť dokumentácie, určenej touto smernicou ust.14.2.1. a potvrdzuje správnosť zápisov v osobnej leteckej dokumentácii leteckého personálu,
- e) za prevádzkyschopnosť záchranných prostriedkov,
- f) za uzatvorenie zmluvy o prevádzkovaní lietadla pod prevádzkovým povolením SNA, medzi aeroklubom, Aeroklubom (RLČ SNA) a vlastníkom alebo prevádzkovateľom lietadla, v prevádzke aeroklubu.

13.4. Inštruktor.

13.4.1. Vykonáva svoju činnosť v rozsahu získaných kvalifikácií.

13.4.2. Vykonáva s pilotmi a žiakmi pozemnú a predletovú prípravu a letecký výcvik.

13.4.3. V prípade poverenia letovým inšpektorom prevádzkovateľa vykonáva kontrolné lety a preškolenia na typ v rozsahu získaných kvalifikácií.

13.4.4. Je povinný:

- a) kontrolovať dodržiavanie zásad bezpečnosti letov a dodržiavanie predpisov a smerníc,
- b) vykonávať medziletové a poletové rozbor,

P 1 Smernica na lietanie v Aerokluboch

- c) sústavne sa zdokonaľovať v teoretických vedomostiach, technike pilotáže a metodiky výcviku,
- d) kontrolovať správne vedenie letovej dokumentácie žiakov,
- e) nepovoliť samostatné lety pilotov a žiakov pri zistení hrubých chýb v technike pilotáže a v príprave k letu a pri porušovaní zásad bezpečnosti letu, predpisov a smerníc, okamžite informovať vedúceho letovej prevádzky, ktorý rozhodne o ďalšom postupe.

13.4.5. Povinnosti inštruktora parašutizmu stanovujú smernice V-PARA.

13.5. Technik aeroklubu.

13.5.1. Zodpovednosť, povinnosti a právomoc je stanovená technickou smernicou SNA TECH 1.

H L A V A 1 4 - VYBAVENOSŤ LETÍSK, PREVÁDZKOVO - LETOVÁ DOKUMENTÁCIA, PADÁKOVÉ ZÁCHRANNÉ ZABEZPEČENIE.

14.1. Vybavenosť letísk.

Každé letisko aeroklubu musí byť vybavené minimálne v zmysle predpisu L-14S.

14.1.1. Pre zabezpečenie prípravy a výcviku leteckého personálu musia byť na letisku:

- štátne civilné letecké predpisy,
- mapa navigačnej situácie - platná letecká mapa ICAO 1 : 500 000,
- publikácie leteckej informačnej služby (AIP, letecké obežníky),
- smernice Aeroklubu (P-1, AK-MOT, AK-PL, V-PARA, AK-BAL, TECH 1, TECH 1 Príloha , TECH 2, TECH 3, TECH 4, TECH 5)
- učebno - metodické pomôcky (v rozsahu pre daný druh výcviku),
- prevádzkovo technická dokumentácia.

Dokumenty musia byť sústredené do jedného priestoru a byť k dispozícii pre prípravu leteckého personálu.

14.1.2. Štátnymi civilnými leteckými predpismi L-1, L-2, L-6/II, L-10/II, L-11, L-12, L-13, L-14/I, L-14S, L-4444, JAR-FCL 1 a JAR-FCL 3 musí byť povinne vybavený každý aeroklub.

Poznámka: Uvedený zoznam predpisov nezabavuje veliteľa lietadla povinnosti zoznámiť sa s ďalšími informáciami k vykonaniu zamýšľaného letu.

14.2. Prevádzkovo-letová dokumentácia.

14.2.1.

N á z o v	Doba uloženia	Poznámka
Povolenie na lietanie	3 mesiace	2)
Hlavná kniha motorového lietania	10 rokov	PC 1)
Hlavná kniha bezmotorového lietania	10 rokov	PC 1)
Kniha rozkazov riadiaceho zoskokov	2 roky	4)
Povolenie na let	3 mesiace	2)
Navigačný záznam	3 mesiace	2)
Blok časomerača	3 mesiace	1)
Pracovná knižka žiaka	X	3)
Zápisník letov pilota letúnov	X	3)
Zápisník letov pilota vetroňov	X	3)
Zápisník letov pilota balónov	X	3)
Záznamník zoskokov	X	5)

Poznámka 1: Doba uloženia prevádzkovo - letovej dokumentácie je doba, počas ktorej musí byť táto dokumentácia uložená od ukončenia jej vedenia (dopísanie knihy, vykonanie letu, atď.).

Poznámka 2: PC - pri dodržaní zásad pre vedenie dokumentácie môže byť táto vedená pomocou výpočtovej techniky.

Poznámka 3: 1) - za vedenie a uloženie dokumentácie zodpovedá vedúci letovej prevádzky.

Poznámka 4: 2) - za vedenie a uloženie zodpovedá pilot.

Poznámka 5: 3) - vedie a uschováva pilot (žiak) po dobu platnosti preukazu spôsobilosti, bez tohto dokladu nie je možné obnoviť platnosť preukazu spôsobilosti.

Poznámka 6: 4) - za vedenie zodpovedá riadiaci zoskokov a za uloženie parašutistický register.

Poznámka 7: 5) - za vedenie a uschovanie zodpovedá parašutista.

14.3. Padákové záchranné zabezpečenie.

14.3.1. Padákové záchranné zabezpečenie zahŕňa:

- pozemný výcvik posádok pri núdzovom opustení lietadla s minimálnou stratou času a v úkonoch vo vzduchu a pri doskoku zameraných k záchrane života a zdravia v danej situácii, predovšetkým pri opustení lietadla v malých výškach,
- udržiavanie záchranných prostriedkov v bezchybnom stave a neustálej pohotovosti pre použitie.

14.3.2. Každý člen posádky lietadla, ktorý vykonáva lety, pre ktoré je touto smernicou určené použitie padáka, musí byť vycvičený v jeho používaní a v postupoch pre vynútené opustenie lietadla.

14.3.3. Za udržiavanie záchranných prostriedkov - padákov v aeroklube (prebaľovanie, vetranie, vedení padákových záznamníkov) zodpovedá osoba, určená vedúcim letovej prevádzky.

Vedúci letovej prevádzky zodpovedá za manipuláciu s padákmi, ich uloženie a vedenie prehľadu o ich schopnosti k použitiu.

H L A V A 1 5 - ZVLÁŠTNE PRÍPADY ZA LETU.

15.1. K zvláštnym prípadom za letu patrí:

- vlietnutie do nebezpečných poveternostných javov alebo javov, na ktoré posádka nie je vycvičená,
- porucha leteckej techniky a požiar lietadla,
- strata orientácie,
- zranenie alebo náhle zhoršenie zdravotného stavu posádky,
- vynútené pristátie,
- bezpečnostné pristátie,
- vynútené opustenie lietadla padákom.

15.1.1. Vlietnutie do nebezpečných poveternostných javov.

Pri vlietnutí do priestoru s poveternostnými podmienkami, na ktoré nie je posádka lietadla pripravená alebo ktoré sú nebezpečné pre let (námraza, búrka, krupobitie, hmla, silný dážď, sneženie, atď.) musí veliteľ lietadla alebo skupiny priestor opustiť a ďalej sa rozhodnúť, pokračovať v lete so zmenou trate, a výšky letu, pre návrat na letisko vzletu, pristátie na najbližšom vhodnom letisku alebo do terénu, prípadne pre opustenie lietadla padákom.

Ak vlietne lietadlo do silnej turbulencie, ktorá ohrozuje bezpečnosť letu, je veliteľ lietadla povinný upraviť rýchlosť letu podľa letovej príručky daného typu lietadla.

15.1.2. Porucha leteckej techniky, požiar lietadla.

15.1.2.1. Pri poruche leteckej techniky alebo v prípade požiaru lietadla musí veliteľ lietadla postupovať podľa letovej príručky daného typu lietadla.

15.1.2.2. Pri poškodení lietadla, ktoré umožňuje pokračovať v lete, nesmie pilot vykonávať manévry, ktoré by mohli zhoršiť stav poškodenia a musí pristáť na najbližšom letisku, alebo ak je to nutné, na najbližšej vhodnej ploche.

15.1.2.3. Ak stav lietadla neumožňuje pokračovať v lete, alebo ak nebol požiar uhasený, musí sa veliteľ včas rozhodnúť pre pristátie alebo opustenie lietadla padákom. Ak dôjde na palube výsadkového lietadla pri vykonávaní výsadek k požiaru alebo k inej poruche, ktorá bude mať za následok vynútené pristátie, vydá veliteľ lietadla pre parašutistov príkaz k zoskoku padákom tak, aby posledný parašutista opustil lietadlo vo výške minimálne 300 m (1 000 ft) AGL. V prípadoch, keď vynútené pristátie nezaručuje bezpečnosť a mohli by byť ohrozené životy, môže veliteľ lietadla vydať príkaz k zoskoku v menšej výške, nie však nižšie ako 150 m (500 ft) AGL.

15.1.2.4. Ak dôjde k vysadeniu pohonnej jednotky pri nočnom lete, môže veliteľ lietadla vykonať vynútené pristátie na letisko vzletu, alebo v krajnom prípade do terénu, pokiaľ terén toto pristátie umožňuje a pilot terén pozná. Pri vynútenom pristátí v noci, použije vždy na osvetlenie plochy, na ktorú pristáva, všetky dostupné prostriedky, alebo si ich vyžiada, pokiaľ je to možné. Pokiaľ by nočné vynútené

pristátie do terénu malo byť vykonané do terénu, ktorý veliteľ lietadla nepozná alebo ktorý veľkosťou a charakterom plôch pre vynútené pristátie nezaručuje primeranú bezpečnosť, a ak sú osoby na palube lietadla vybavené padákmi, vydá veliteľ príkaz na opustenie lietadla padákmi. V každom prípade musí veliteľ lietadla uvážiť všetky okolnosti, ako je výška letu, rozsah nebezpečia pri vynútenom pristátí a podobne.

15.1.3. Strata orientácie.

15.1.3.1. Orientácia sa považuje za stratenú, ak posádka nemôže určiť svoju polohu s presnosťou, potrebnou na určenie ďalšieho smeru letu. Ak došlo k strate orientácie, je veliteľ lietadla povinný:

- v blízkosti identifikačného pásma a štátnej hranice okamžite nasadiť kurz na vlastné územie (do vnútrozemia),
- hlásiť stratu orientácie tomu stanovišťa RLP, s ktorým udržuje spojenie,
- po nadviazaní spojenia s orgánom RLP sa riadi jeho pokynmi.

Poznámka: Pokiaľ sa nepodarí na stanovenej frekvencii nadviazať spojenie, vysielat' tiesňovú návesť na frekvencii 121,5 MHz.

15.1.3.2. Ak veliteľ lietadla nenadviaže rádiové spojenie s orgánmi RLP, je povinný:

- zistiť podľa navigačného záznamu čas nad posledným overeným orientačným bodom,
- stanoviť na mape svoju vypočítanú polohu a na upresnenie polohy v tomto priestore porovnávať mapu s terénom,
- ak sa nepodarí obnoviť orientáciu, zistiť, či je pred ním v čase 15 minút letu od poslednej známej polohy výrazná orientačná čiara, ktorú nemôže prehliadnúť alebo preletieť a pokračuje v lete rovnakým kurzom až k tejto čiare, na ktorej obnoví orientáciu, v žiadnom prípade neopúšťa túto čiaru pred obnovením orientácie,
- ak nie je na trati žiadna priečna orientačná čiara, nasadí vo vypočítanej polohe nový kurz smerom na markantnú orientačnú čiaru, súbežnú s pôvodným smerom letu, zmena kurzu musí smerovať do vnútrozemia a kolmo na zvolenú čiaru, čas letu k tejto orientačnej čiare nesmie byť opäť dlhší ako 15 minút od poslednej známej polohy,
- ak je trať k poslednému známemu orientačnému bodu výrazná a pamätá si ju dobre, vráti sa k tomuto bodu.

Poznámka: V prípade, že lietadlo je vybavené rádionavigačným zariadením, využije ho veliteľ lietadla na obnovenie orientácie.

15.1.3.3. Ak vyčerpá všetky možnosti k obnoveniu orientácie, je veliteľ lietadla povinný, s ohľadom na množstvo paliva, meteorologické podmienky, dennú dobu a vzdialenosť od štátnej hranice, vykonať také opatrenia, aby v plánovanom čase vykonal bezpečnostné pristátie na vhodnú plochu. V prípade obnovenia orientácie, ale s takou časovou stratou, ktorá by neumožnila pristátie na letisku určenia v plánovanom čase, musí byť vykonané pristátie na niektorom letisku na trati.

15.1.4. Zranenie alebo náhle zhoršenie zdravotného stavu posádky lietadla.

V prípade zranenia alebo náhleho zhoršenia zdravotného stavu posádky je veliteľ lietadla povinný prerušiť let a pristáť na najbližšom letisku.

15.1.5. Vynútené pristátie.

15.1.5.1. Vynútené pristátie letúna.

Vynútené pristátie letúna je pristátie na letisku alebo mimo letiska, keď v dôsledku poruchy leteckej techniky je ďalšie pokračovanie v lete nemožné. Pri voľbe manévru a plochy pre vynútené pristátie je veliteľ lietadla povinný vykonať také opatrenia, aby bola zabezpečená čo najväčšia bezpečnosť posádky, osôb na palube a tretích osôb, bez ohľadu na poškodenie letúna. Ak došlo k vysadeniu pohonnej jednotky (všetkých pohonných jednotiek) pred dosiahnutím výšky 150 m (500 ft) AGL, alebo pri vodorovnom lete pod výškou 150 m (500 ft) AGL, je veliteľ letúna pristávať priamo pred seba, s vylúčením čelného nárazu na prekážku. Vysadenie jednej pohonnej jednotky u viacmotorového letúna nie je spravidla dôvodom k okamžitému pristátiu. Vynútené pristátie mimo letiska sa vykonáva so zasunutým podvozkom, pokiaľ je ním letún vybavený.

Pri núdzovom pristátí na letisku môže veliteľ letúna podvozok vysunúť za predpokladu, že je letisko dostatočne dlhé, podvozok bude do pristátia vysunutý a zaistený a rozpočet na pristátie je správny. Pri vynútenom pristátí na osiate plochy a na husté kroviny (mladý les), sa musia považovať vrcholky porastu za povrch zeme. Pre pristátie na les, močiar alebo kroviny sa musí voliť úsek s najhustejším porastom a pristávať proti vetru. Na zamrznuté jazero, rieku sa musí pristávať blízko brehu a voliť miesto bez nánosov a zmrazkov. Do závejov sa musí pristávať pozdĺž závejov. Pre pristátie na zbrázdnenom teréne alebo v horách sa musia voliť najvhodnejšie plochy (koryto plytkej rieky) a pristávať v smere stúpania terénu (proti svahu).

15.1.5.2. Vynútené pristátie vetroňov.

Za zvláštny prípad vynúteného pristátia je považované pristátie vetroňa mimo letiska. Pre toto vynútené pristátie sú stanovené nasledujúce pravidlá:

- od výšky 700 m (2 300 ft) AGL je zakázané vlietavať do priestorov, v ktorých je obmedzený výber plôch pre vynútené pristátie,
- od výšky 300 m (1 000 ft) AGL musí mať veliteľ vetroňa vyhliadnutú plochu pre vynútené pristátie, zhodnotenú meteorologickú situáciu s ohľadom na pristávací manéver a stanovený predpokladaný manéver na pristátie,
- od výšky 200 m (660 ft) AGL vykonáva veliteľ vetroňa pristávací manéver.

15.1.6. Bezpečnostné pristátie.

Bezpečnostné pristátie je pristátie lietadla na letisku alebo mimo letiska, keď v dôsledku straty orientácie, stretnutia sa s nebezpečnými poveternostnými javmi, nedostatku paliva, nedostatočnej dennej doby pre denný let, choroby, zranenia, je pokračovanie v lete nemožné alebo ohrozuje zdravie, život posádky a ďalších osôb na palube lietadla. Cieľom bezpečnostného pristátia je bezpečne ukončiť let. Pred

vykonaním bezpečnostného pristátia je veliteľ lietadla povinný zvoliť vhodnú plochu pre pristátie a preveriť jej povrch, určiť najvhodnejší smer pristátia s ohľadom na meteorologické podmienky a prekážky v okolí plochy. Pri bezpečnostnom pristátí mimo letiska s lietadlami, ktoré sú vybavené zaťahovacím podvozkom, je zakázané vykonávať pristátie s vysunutým podvozkom do vysokého porastu, na bažinatú alebo rozmočenú plochu a do členitého alebo kamenitého terénu. V ostatných prípadoch závisí na rozhodnutí veliteľa, či pristátie vykoná s vysunutým alebo zasunutým podvozkom. Bezpečnostné pristátie na letisku sa vykonáva s podvozkom vysunutým.

15.1.7. Vynútené opustenie lietadla padákom.

Príkaz na opustenie lietadla padákom vydáva veliteľ lietadla v prípadoch, keď je lietadlo neovládateľné alebo keď jeho stav alebo terén v mieste vynúteného pristátia by ohrozil život posádky a osôb na palube. Výnimočne, ak nie je spojenie s veliteľom lietadla a ohrozuje ďalšie zotrvanie členov posádky, osôb na palube lietadla ich životy, opúšťa sa lietadlo bez príkazu veliteľa lietadla. Pred opustením lietadla padákom musí veliteľ podľa možnosti ohlásiť svoje rozhodnutie príslušnému stanovišťa RLP, oznámiť vlastnú polohu a nasmerovať lietadlo nad neobývanú krajinu.

HLAVA 16 KVALIFIKÁCIE

16.1 Kvalifikácia na obsluhovanie navijákov – „Navijakár“

16.1.1 Základné požiadavky:

- a) vek minimálne 18 rokov,
- b) preukázať úroveň teoretických znalostí predpísaných na získanie kvalifikácie na obsluhovanie navijákov aspoň v týchto oblastiach:
 1. spôsob vykonania vzletu navijákom,
 2. Smernice na lietanie P-1,
 3. obsluha a údržba navijákov,
 4. zvláštne prípady za letu pri ťahaní vetroňov za navijákom
- c) žiadateľ o vydanie kvalifikácie na obsluhovanie navijákov musí mať vykonané aspoň 50 vzletov pomocou navijáku vo funkcii žiaka – pilota alebo veliteľa vetroňov.

16.1.2 Praktický výcvik

Absolvovať kurz praktického výcviku v schválenej organizácii výcviku v lietaní (registrovanom zariadení) alebo v zariadení zabezpečovanom prevádzkovateľom, ktorý vykonáva letový inštruktor alebo držiteľ preukazu spôsobilosti pilota vetroňov s kvalifikáciou GLD, ktorý má kvalifikáciu na obsluhovanie navijákov a má vykonané aspoň 300 vlekov v rozsahu :

- a) vykonať aspoň 100 vlekov navijákom jednosedadlových alebo dvojsedadlových vetroňov,
- b) praktickej výučby vykonávania zápletov vlečného lana navijáku

16.1.3 Teoretická skúška

Vykonať teoretickú skúšku z nasledovných predmetov:

- a) Smernica na lietanie P-1 – navijáková prevádzka;
- b) Metodika leteckého výcviku – navijákové vzlety;
- c) Návod na obsluhu a údržbu navijákov;
- d) Letové príručky vetroňov – letové obmedzenia;

v schválenej organizácii výcviku v lietaní (v registrovanom zariadení), alebo v zariadení zabezpečovanom prevádzkovateľom alebo za zvláštnych okolností individuálne, aj u oprávneného letového inšpektora prevádzkovateľa.

16.1.4 Praktická skúška na získanie kvalifikácie

Praktická skúška na získanie kvalifikácie sa môže vykonať po úspešnom vykonaní teoretickej skúšky, vykonáva ju letový inšpektor prevádzkovateľa s kvalifikáciou na obsluhovanie navijákov v rozsahu :

- a) príprava navijáku,

- b) vykonanie vleku vetroňa,
- c) záplet vlečného lana.

Na základe predloženého klasifikačného záznamu z teoretickej skúšky, vypísaných skúšobných protokolov skúšajúcim letovým inšpektorom prevádzkovateľa, kvalifikáciu potvrdí do zápisníka letov alebo pracovnej knižky skúšaného zodpovedný pracovník Leteckého registra SNA, prípadne Aeroklub vydá potvrdenie o vykonaní skúšky zručnosti „Navijakár“.

16.1.5 Oprávnenia

Držiteľ kvalifikácie na obsluhovanie navijákov je oprávnený vykonávať:

- vleky jednosedadlových vetroňov,
- vleky dvojsedadlových vetroňov,
- po vykonaní aspoň 300 vlekov navijákom je oprávnený vykonávať teoretickú výučbu a praktický výcvik žiadateľov o získanie kvalifikácie na obsluhovanie navijákov.

16.2 Kvalifikácia na vykonávanie aerovlekov – „Aerovleky“

16.2.1 Základné požiadavky:

- a) vek minimálne 18 rokov,
- b) platný preukaz spôsobilosti Súkromného pilota letúnov (PPL(A)) alebo Obchodného pilota letúnov (CPL(A)) alebo Dopravného pilota letúnov (ATPL(A)), s oprávnením vykonávať funkciu veliteľa letúnu, s príslušnými triednymi alebo typovými kvalifikáciami pre letún, pre ktorý bude kvalifikáciu na vykonávanie aerovlekov využívať ,
- c) preukázať úroveň teoretických znalostí predpísaných na získanie kvalifikácie na vykonávanie aerovlekov aspoň v týchto oblastiach :
 1. spôsob vykonania vzletu v aerovleku,
 2. stúpanie a klesanie s vetroňom vo vleku,
 3. vypnutie, klesanie a spôsob odhodenia lana,
 4. zvláštne prípady za letu
- d) žiadateľ o vydanie kvalifikácie na vykonávanie aerovlekov musí mať nalietané aspoň :
 1. 80 letových hodín ⁽¹⁾ (do uvedenej podmienky nie je možné započítať letové hodiny na TMG), z ktorých musí byť :
 - a. vo funkcii veliteľa jednopilotnych letúnov aspoň 40 hodín ⁽¹⁾ (do uvedenej podmienky nie je možné započítať letové hodiny vo funkcii PIC na TMG), a

P 1 Smernica na lietanie v Aerokluboch

- b. 20 letových hodín na type, na ktorom bude vykonávať aerovleky, z ktorých musí byť aspoň 10 hodín vo funkcii veliteľa letúnu,

Poznámka 1: základné požiadavky označené ⁽¹⁾ sa požadujú len na prvé vydanie kvalifikácie na vykonávanie aerovlekov.

16.2.2 Praktický výcvik

Absolvovať kurz letového výcviku v schválenej organizácii výcviku v lietaní (registrovanom zariadení) alebo v zariadení zabezpečovanom prevádzkovateľom, ktorý vykonáva letový inšpektor prevádzkovateľa s kvalifikáciou na vykonávanie aerovlekov a má nalietané aspoň 10 letových hodín ako vlekár, v rozsahu :

- aspoň 1 hodiny 15 minút letového výcviku na vykonávanie aerovlekov, vrátane skúšky zručnosti na získanie kvalifikácie,
- počas letového výcviku musí byť veliteľom vetroňa držiteľ preukazu spôsobilosti Pilot vetroňov s kvalifikáciou GLD s kvalifikáciou letového inštruktora FI(GLD),
- letové posádky lietadiel počas letového výcviku musia byť vybavené padákmi, pokiaľ sú lietadlá na použitie padákov prispôbené.

16.2.3 Teoretická skúška

Vykonať teoretickú skúšku z nasledovných predmetov:

- Smernica na lietanie P-1 – aerovleková prevádzka;
- Metodika leteckého výcviku – aerovleky;
- Letová príručka vlečného lietadla;
- Letové príručky vetroňov – letové obmedzenia;
- Aerodynamika a mechanika letu – vplyv na letové vlastnosti letúnu počas aerovleku;

v schválenej organizácii výcviku v lietaní (v registrovanom zariadení), alebo v zariadení zabezpečovanom prevádzkovateľom alebo za zvláštnych okolností individuálne, aj u oprávneného letového inšpektora prevádzkovateľa.

16.2.4 Praktická skúška na získanie kvalifikácie

Praktická skúška na získanie kvalifikácie pre aerovleky sa môže vykonať po úspešnom vykonaní teoretickej skúšky. Vykonáva sa pod dohľadom letového inšpektora RLČ SNA, držiteľa kvalifikácie „Aerovleky“, ktorý vypisuje protokol z praktickej skúšky a zapisuje získanú kvalifikáciu do zápisníka letov.

Veliteľom vetroňa, počas praktickej skúšky musí byť letový inšpektor RLČ SNA s kvalifikáciou GLD a oprávnením na daný typ.

Na základe predloženého klasifikačného záznamu z teoretickej skúšky, vypísaných skúšobných protokolov skúšajúcim letovým inšpektorom RLČ SNA, kvalifikáciu potvrdí do zápisníka letov skúšaného zodpovedný pracovník Leteckého registra SNA, prípadne Aeroklub vydá potvrdenie o vykonaní skúšky zručnosti „Aerovleky“.

16.2.5 Oprávnenia

Držiteľ kvalifikácie na vykonávanie aerovlekov je oprávnený vykonávať:

- aerovleky vetroňov,
- aerovleky reklamných transparentov,

Oprávnenie vykonávať viacvleky môže získať žiadateľ s kvalifikáciou na vykonávanie aerovlekov, ktorý :

- a) má nalietané aspoň 5 hodín letovej doby pri aerovlekoch, a
- b) vykonal viacvlek pod dozorom letového inšpektora prevádzkovateľa s kvalifikáciou na vykonávanie aerovlekov.

Poznámka: oprávnenie pre viacvleky zapisuje letový inšpektor prevádzkovateľa s kvalifikáciou na vykonávanie aerovlekov, do zápisníka letov žiadateľa.

16.3 Kvalifikácia na vykonávanie výsadkov – „Výsadky“

16.3.1 Základné požiadavky:

- a) vek minimálne 18 rokov,
- b) platný preukaz spôsobilosti Pilota vetroňov s kvalifikáciou GLD, alebo Pilota voľných balónov (PBL), alebo Súkromného pilota letúnov/vrtuľníkov (PPL(A)/(H)), alebo Obchodného pilota letúnov/ vrtuľníkov (CPL(A)/(H)), alebo Dopravného pilota letúnov/ vrtuľníkov (ATPL(A)/(H)), s oprávnením vykonávať funkciu veliteľa lietadla s príslušnými triednymi alebo typovými kvalifikáciami pre lietadlo, pre ktoré bude kvalifikáciu na vykonávanie výsadkov využívať ,
- c) preukázať úroveň teoretických znalostí predpísaných na získanie kvalifikácie na vykonávanie výsadkov aspoň v týchto oblastiach :
 - 1. vybavenie výsadkových lietadiel;
 - 2. spôsob vykonania výsadku;
 - 3. určenie bodu výsadku;
 - 4. povinnosti pilota vysadzovača;
 - 5. zvláštne prípady za letu;
 - 6. vytyčovacie návesti – signály pri výsadkoch;
 - 7. legislatíva a predpisy týkajúce sa výsadkových letov a organizovania parašutistickej prevádzky.
- d) držiteľ preukazu spôsobilosti Súkromného pilota letúnov (PPL(A)) žiadajúci o vydanie kvalifikácie na vykonávanie výsadkov musí mať nalietané aspoň :
 - 1. 200 letových hodín na letúnoch ⁽¹⁾ (do uvedenej podmienky nie je možné započítať letové hodiny na TMG), z ktorých musí byť :
 - a. vo funkcii veliteľa jednopilotných letúnov aspoň 100 hodín ⁽¹⁾ (do uvedenej podmienky nie je možné započítať letové hodiny vo funkcii PIC na TMG), a
 - b. 10 letových hodín na type, na ktorom bude vykonávať výsadky, z ktorých musí byť aspoň 5 hodín vo funkcii veliteľa letúna.

P 1 Smernica na lietanie v Aerokluboch

- e) držiteľ preukazu spôsobilosti Súkromného pilota vrtuľníkov (PPL(H)) žiadajúci o vydanie kvalifikácie na vykonávanie výsadkov musí mať nalietané aspoň :
 - 1. 200 letových hodín na vrtuľníkoch ⁽¹⁾ , z ktorých musí byť :
 - a. vo funkcii veliteľa jednopilotných vrtuľníkov aspoň 100 hodín ⁽¹⁾ , a
 - b. 10 letových hodín na type, na ktorom bude vykonávať výsadky, z ktorých musí byť aspoň 5 hodín vo funkcii veliteľa vrtuľníku,
- f) držiteľ preukazu spôsobilosti Pilota voľných balónov (PBL) žiadajúci o vydanie kvalifikácie na vykonávanie výsadkov musí mať nalietané aspoň:
 - 1. 30 letových hodín na voľných balónoch ⁽¹⁾ , z ktorých musí byť :
 - a. vo funkcii veliteľa voľných balónov aspoň 10 hodín ⁽¹⁾
- g) držiteľ preukazu spôsobilosti Pilota vetroňov s kvalifikáciou GLD žiadajúci o vydanie kvalifikácie na vykonávanie výsadkov musí mať nalietané aspoň:
 - 1. 200 letových hodín na vetroňoch ⁽¹⁾ , z ktorých musí byť :
 - a. vo funkcii veliteľa vetroňov aspoň 100 hodín ⁽¹⁾ , a
 - b. 10 letových hodín na type vetroňa, na ktorom bude vykonávať výsadky, z ktorých musí byť aspoň 5 hodín vo funkcii veliteľa vetroňa, (z tohoto hľadiska sa považuje L-13, L-23, ako jeden typ vetroňa)

Poznámka 1: základné požiadavky označené ⁽¹⁾ sa požadujú len na prvé vydanie kvalifikácie na vykonávanie výsadkov

16.3.2 Praktický výcvik

Absolvovať kurz letového výcviku v schválenej organizácii výcviku v lietaní (registrovanom zariadení) alebo v zariadení zabezpečovanom prevádzkovateľom, ktorý vykonáva letový inšpektor prevádzkovateľa s kvalifikáciou na vykonávanie výsadkov, a má nalietané aspoň 10 letových hodín ako veliteľ lietadla pri výsadkových letoch, v rozsahu :

- a) aspoň 1 hodiny letového výcviku na vykonávanie výsadkov, vrátane skúšky zručnosti na získanie kvalifikácie,
- b) letové posádky lietadiel počas letového výcviku musia byť vybavené padákmi. Pokiaľ sedačky nie sú prispôsobené na použitie padákov, musí mať posádka padáky umiestnené na ľahko prístupnom mieste v kabíne lietadla.

16.3.3 Teoretická skúška

Vykonať teoretickú skúšku z nasledovných predmetov:

- a) Smernica na vykonávanie športového parašutizmu;
- b) Smernica na lietanie P-1 – výsadkové lety;
- c) Smernica V-PARA-1;
- d) Bezpečnostné prístroje;
- e) Metodika leteckého výcviku – výsadky;

f) Letová príručka výsadkového lietadla,

v schválenej organizácii výcviku v lietaní (v registrovanom zariadení), alebo v zariadení zabezpečovanom prevádzkovateľom alebo za zvláštnych okolností individuálne, aj u oprávneného letového inšpektora prevádzkovateľa.

16.3.4 Praktická skúška na získanie kvalifikácie

Praktická skúška na získanie kvalifikácie sa môže vykonať po úspešnom vykonaní teoretickej skúšky, vykonáva ju letový inšpektor RLČ SNA s kvalifikáciou na vykonávanie výsadkov s povereným inšpektorom parašutizmu.

Na základe predloženého klasifikačného záznamu z teoretickej skúšky, vypísaných skúšobných protokolov skúšajúcim letovým inšpektorom RLČ SNA a povereným inšpektorom parašutizmu, kvalifikáciu potvrdí do zápisníka letov skúšaného zodpovedný pracovník Leteckého registra SNA, prípadne Aeroklub vydá potvrdenie o vykonaní skúšky zručnosti „Výsadky“.

16.3.5 Oprávnenia

Držiteľ kvalifikácie na vykonávanie výsadkov je oprávnený vykonávať:

- výsadky parašutistov.

Oprávnenie vykonávať výsadky na ďalšom type lietadla môže získať žiadateľ s kvalifikáciou na vykonávanie výsadkov po úspešnom absolvovaní preskúšania odbornej spôsobilosti v rozsahu skúšky zručnosti na získanie kvalifikácie na vykonávanie výsadkov a zapísaní do zápisníka letov žiadateľa.

Poznámka: oprávnenie vykonávať výsadky na ďalšom type lietadla zapisuje letový inšpektor prevádzkovateľa s kvalifikáciou na vykonávanie výsadkov do zápisníka letov žiadateľa.

D O D A T O K A - S I G N Á L Y

1. Tiesňové a naliehavostné signály.

1.1. Tiesňové signály.

1.1.1. Tiesňové signály použité buď spolu alebo jednotlivo znamenajú, že lietadlu hrozí vážne a bezprostredné nebezpečenstvo a že požaduje okamžitú pomoc. Sú to tieto signály:

- a) signál SOS vyslaný rádiotelegraficky alebo akýmkoľvek iným signalizačným spôsobom zloženým zo značiek Morseovej abecedy (...- - - ...),
- b) tiesňový signál obsahujúci slová MAY-DAY, MAY-DAY, MAY-DAY vyslaný rádiotelefonicky,
- c) tiesňová správa vyslaná dátovým prenosom, ktorá má význam slova MAY-DAY,
- d) rakety, alebo strely vydávajúce červené svetlo, poprípade dym, vystreľované jednotlivo v krátkych časových intervaloch,
- e) padákové svetlice, vydávajúce červené svetlo.

1.2. Naliehavostné signály.

1.2.1. Nasledujúce signály použité buď spolu alebo jednotlivo znamenajú, že posádka lietadla si želá vyslať správu o ťažkostiach, ktoré ju nútia pristáť, nevyžaduje však okamžitú pomoc. Sú to:

- d) opakované rozsvetovanie a zhášanie pristávacích svetiel, alebo
- e) opakované rozsvetovanie a zhášanie polohových svetiel takým spôsobom, aby sa signály rozoznali od zábleskových polohových svetiel.

1.2.2. Nasledujúce signály použité buď spolu alebo jednotlivo znamenajú, že posádka lietadla chce vyslať veľmi naliehavú správu týkajúcu sa bezpečnosti lietadla, lode, alebo iného dopravného prostriedku alebo osôb na palube alebo v dohľade. Je to signál:

- a) zložený zo skupiny písmen XXX vyslaný rádiotelegraficky alebo iným signalizačným spôsobom,
- b) naliehavostný signál obsahujúci slová PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN vyslaný rádiotelefonicky,
- c) naliehavostná správa vyslaná dátovým prenosom, ktorá má význam slov PAN PAN.

2. Vizuálne signály, používané na varovanie lietadla, ktoré bez povolenia letí v obmedzenom, zakázanom alebo nebezpečnom priestore alebo sa javí, že do takého priestoru vletí.

Vo dne i v noci predstavuje takéto signály séria svetelných striel, vystreľovaných v intervaloch 10 sekúnd, z ktorých dáva každá pri explózii červené a zelené svetlo alebo hviezdice. Pre lietadlo, ktoré nemá povolenie to znamená, že letí v obmedzenom, zakázanom alebo nebezpečnom priestore alebo sa k takému priestoru približuje. Veliteľ takého lietadla musí vykonať opatrenie na opustenie alebo vyhnutie sa takémuto priestoru.

Poznámka: Tieto signály sa môžu dávať buď zo zeme alebo z iného lietadla.

3. Signály v letiskovej prevádzke.

3.1. Svetelné a pyrotechnické signály.

3.1.1. Príkazy, ktoré dáva lietadlám orgán letiskovej služby riadenia.

Svetlo	Signál lietadlu za letu !	Signál lietadlu na zemi !
★ Stále zelené	Pristátie povolené	Vzlet povolený
★ Stále červené	Dajte prednosť inému lietadlu a pokračujte v lete po okruhu!	Stojte!
★ Rad zelených zábleskov	◆ Vráťte sa na pristátie	Rolovanie povolené
★ Rad červených zábleskov	Letisko nie je bezpečné, nepristávajte!	Opustite pristávaciu plochu.
★ Rad bielych zábleskov	Pristaňte na tomto letisku a pokračujte na vybavovaciu plochu!	Vráťte sa na miesto odkiaľ ste vyšli.
Červené pyrotechnické svetlo.	Bez ohľadu na predchádzajúce pokyny zatiaľ nepristávajte.	
★ Zamerané na dotyčné lietadlo		
◆ Povolenie na pristátie bude potom dané stálym zeleným svetlom.		

3.1.2. Potvrdenie svetelných signálov lietadlom:

Za letu:

- a) za denného svetla - kývaním lietadla z krídla na krídlo

Poznámka: Takéto potvrdenie sa neočakáva od lietadla pred poslednou zatáčkou a na konečnom priblížení.

- b) za tmy - dvojnásobným rozsvietením a zhasnutím pristávacích svetiel alebo ak nimi nie je lietadlo vybavené, dvojnásobným zhasnutím a rozsvietením polohových svetiel.

Na zemi:

- a) za denného svetla - pohybovaním krídelkami alebo smerovým kormidlom.

- b) za tmy - dvojnásobným rozsvietením a zhasnutím pristávacích svetiel alebo ak nimi nie je lietadlo vybavené, dvojnásobným zhasnutím a rozsvietením polohových svetiel.

4 Pozemné vizuálne návesti.

4.1 Zákaz pristátia.

Horizontálna červená štvorcová doska so žltými uhlopriečkami vyložená na návestnej ploche znamená, že pristátie na dotyčnom letisku je zakázané a zákaz sa pravdepodobne predĺži.



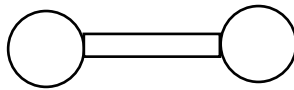
4.2 Nutnosť osobitnej opatrnosti pri priblížení a pristátí.

Horizontálna červená štvorcová doska s jednou žltou uhlopriečkou vyložená na návestnej ploche znamená, že s ohľadom na zlý stav prevádzkovej plochy, alebo z akejkoľvek inej príčiny sa musí priblíženie a pristátie vykonávať osobitne opatrne.

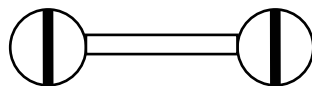


4.3 Povinnosť používať rolovacie, vzletové a pristávacie dráhy.

4.3.1 Horizontálna biela čiarka vyložená na návestnej ploche znamená, že lietadlá musia pristávať a vzlietať len na vzletových a pristávacích dráhach a rolovať len na rolovacích dráhach.

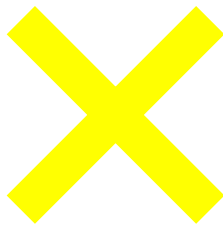


4.3.2 Rovnaká horizontálna biela čiarka ako v ust.4.3.1, avšak s čiernymi pruhmi kolmo k pozdĺžnej osi na oboch kruhových koncoch čiarky, vyložená na návestnej ploche znamená, že lietadlá musia pristávať a vzlietať len na vzletových a pristávacích dráhach, avšak ostatné pohyby nemusia byť obmedzené len na vzletové a pristávacie alebo rolovacie dráhy.



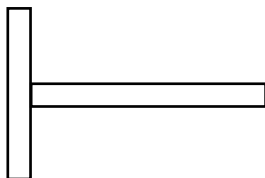
4.4 Uzavretie prevádzkovej plochy.

Kríže jednej nápadnej farby, žlté alebo biele, vyložené horizontálne na prevádzkovej ploche alebo jej časti, vyznačujú plochu uzavretú pre pohyby lietadiel.



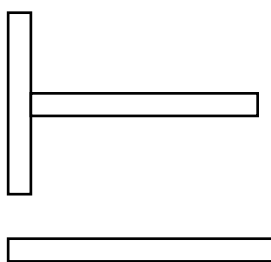
4.5 Smer na pristátie alebo vzlet.

4.5.1 Horizontálne biele alebo oranžové pristávacie T určuje smer, ktorý sa má použiť na pristátie alebo vzlet lietadla. Určený smer musí byť rovnobežný s dříekom T a kolmý na jeho priečne rameno.

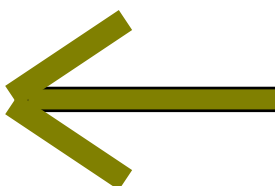


Poznámka 1: Vytýčuje sa na VPD a na návěstnej ploche. Ak sa používa v noci, je pristávacie T buď osvetlené alebo vyznačené bielymi svetlami.

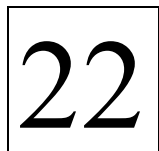
Poznámka 2: Ak sa má vykonať pristátie vľavo od pristávacieho T vytýčeného na VPD, používa sa nasledovná návěst'



4.5.2 Horizontálny biely alebo oranžový šíp na nespevnenej VPD, určujúci smer, ktorý má byť použitý na pristátie alebo vzlet vetroňov, pokiaľ je pristátie požadované inde, ako pri pristávacom T. Miesto dotyku pri pristátí má byť vpravo od tohoto znaku.

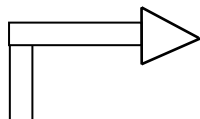


- 4.5.3 Skupina dvoch číslíc umiestnená zvisle na letiskovej riadiacej veži alebo blízko nej ukazuje lietadlám na prevádzkovej ploche smer vzletu vyjadrený v desiatkach stupňov k najbližšej desiatke stupňov magnetického kompasu.



4.6 Pravý okruh.

Ak je na návestnej ploche alebo na konci vzletovej a pristávacej dráhy alebo na vzletovom a pristávacom páse v používaní, horizontálne umiestnený doprava lomený šíp nápadnej farby znamená to, že zatáčky pred pristátím alebo po vzlete sa musia vykonávať doprava.



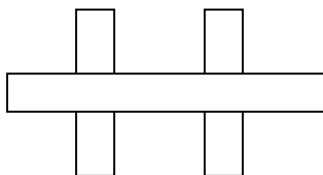
4.7 Ohlasovňa letových prevádzkových služieb.

Čierne písmeno C na žltom podklade vertikálne umiestnené ukazuje posádkam lietadiel miesto ohlasovne letových prevádzkových služieb.



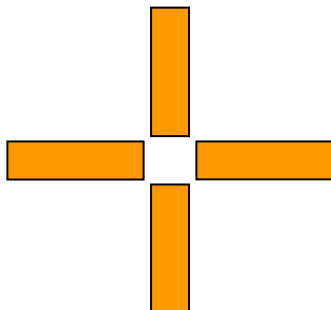
4.8 Prevádzka vetroňov na letisku.

Dvojitý biely kríž, umiestnený horizontálne na návestnej ploche znamená, že na letisku je prevádzka vetroňov.



4.9. Výsadky na letisku.

Štyri oranžové obdĺžnikové plochy zostavené do tvaru kríža s prázdny m štvorcóm v strede znamenajú, že na letisku sa vykonávajú výsadky.

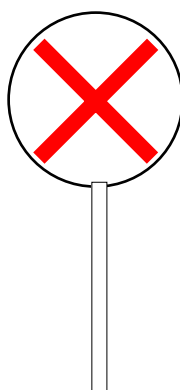


5 Signály používané pri navijákovej a aerovlekovej prevádzke.

5.1 Signály používané pri navijákovej prevádzke.

Význam	Signál
"NAPÍNAŤ"	Striedavý, kývavý pohyb terčom nad hlavou štartéra (signalizátora) v uhle 30 stupňov doľava a doprava od hlavy štartéra.(signalizátora)
"NAPNUTÉ"	Zdvihnutie terča nad hlavu štartéra (signalizátora) bez pohybu.
"VZLET"	Pomalé mávnutie terčom do strany až k zemi bez ďalšieho zdvihnutia.
"ZRUŠIŤ VZLET"	Terčom konané čelné kruhy pred telom štartéra (signalizátora).
"VISÍ LANO"	Terčom konané horizontálne kruhy okolo tela štartéra (signalizátora).Tieto signály musia byť signalizované z miesta vzletu, od navijáku a z pomocného signalizačného stanovišťa, ak je ustavené. Signál sa dopĺňa iným vhodným spôsobom.

Terč - červený kríž v bielom poli s priemerom 0,8 m.



Poznámka: Štartér (signalizátor) musí sledovať vetroň, ktorý vykonáva vzlet až do doby vypnutia vlečného lana. Počas tejto doby nesmie odložiť signálny terč.

5.2 Signály používané pri aerovlekovej prevádzke.

Význam	Návestie - signál
"STOJ" alebo "ZÁKAZ VZLETU"	Vztýčená červená zástavka, biela pri pravej nohe.
"ROLUJ" alebo "NAPNÚŤ LANO"	Vztýčená červená zástavka, mávanie bielou zástavkou na úrovni pásu.
"PRÍPRAVA K VZLETU"	Vztýčená biela zástavka, červená pri ľavej nohe.
"VZLET POVOLENÝ"	Mávnutím bielou zástavkou do smeru vzletu, červená zástavka pri ľavej nohe.

Poznámka: Tieto signály sú určené na vydávanie pokynov pomocou zástaviek, držaných v rukách. Používa sa biela zástavka, držaná v pravej ruke a červená zástavka, držaná v ľavej ruke (rozmery zástavky 50x50 cm).

6. Signály používané medzi pilotom a technickým personálom pri spúšťaní pohonnej jednotky.

6.1 Signály.

Význam	Signál
"ZAPNUTÉ"	Pilot výrazne, viditeľným spôsobom ukazuje zovretú ruku v päšť, palec je vztýčený smerom HORE.
"VYPNUTÉ"	Pilot výrazne, viditeľným spôsobom ukazuje zovretú ruku v päšť, palec je vztýčený smerom DOLE.

6.2 Súčasne s touto signalizáciou je pilot a technický personál povinný signály "ZAPNUTÉ" a "VYPNUTÉ" ohlásiť (potvrdiť) **ZROZUMITEĽNE A HLASNE SLOVOM.**

6.3 Signál "VYPNUTÉ" sa používa až po vykonanej kontrole vypnutia zapalovacích magnet. V žiadnom prípade nesmie byť daná návest' "VYPNUTÉ" a až potom vypínať zapalovanie.

6.4 Signály musia byť vydávané **ZROZUMITEĽNE** a **JEDNOZNAČNE.** Následná činnosť môže byť zahájená až po vzájomnom potvrdení. Pri akejkoľvek **POCHYBNOSTI** musí osoba, sediaci v kabíne, **OKAMŽITE** vypnúť zapalovanie.

7 Signály používané pri zakročovaní proti lietadlu.

7.1 Signály zakročujúceho lietadla a odpovede lietadla, proti ktorému sa zakročuje.

Signály zakročujúceho lietadla	Význam	Odpovede lietadla proti ktorému sa zakročuje	Význam
<p>1)</p> <p><u>DEŇ alebo NOC:</u></p> <p>Kývanie z krídla na krídlo a záblesky navigačných svetiel v nepravidelných intervaloch (a pristávacích svetiel vrtuľníkov) vykonávané v polohe mierne nad a pred lietadlom a obvykle vľavo od lietadla, proti ktorému sa zakročuje (alebo vpravo, ak sa zakročuje proti vrtuľníku). Po potvrdení mierna zatáčka vľavo (alebo vpravo, ak sa zakročuje proti vrtuľníku) do požadovaného kurzu.</p> <p><u>Poznámka 1:</u> <i>Poveternostné podmienky alebo konfigurácia terénu môžu spôsobiť, že zakročujúce lietadlo musí zaujať polohu na opačnej strane a následnú zatáčku vykonať opačným smerom ako je uvedené vyššie.</i></p> <p><u>Poznámka 2:</u> <i>Ak lietadlo proti ktorému sa zakročuje nemôže udržiavať rýchlosť zakročujúceho lietadla, zakročujúce lietadlo vykoná sériu okruhov a kýva krídlami vždy, keď míňa lietadlo proti ktorému sa zakročuje.</i></p>	<p>Zakročuje sa proti vám. Nasledujte ma!</p>	<p><u>DEŇ alebo NOC:</u></p> <p>Kývanie z krídla na krídlo a záblesky navigačných svetiel v nepravidelných intervaloch a nasledovanie.</p> <p><u>Poznámka:</u> <i>Ďalšie postupy pre lietadlo proti ktorému sa zakročuje sú uvedené v hlave 3 ustanovenie 3.8 predpisu L-2.</i></p>	<p>Rozumiem. Vykonám.</p>

P 1 Smernica na lietanie v Aerokluboch

Signály zakročujúceho lietadla	Význam	Odpovede lietadla, proti ktorému sa zakročuje	Význam
<p>2)</p> <p><u>DEŇ alebo NOC:</u></p> <p>Ostrý odpútavací manéver od lietadla proti ktorému sa zakročuje, pozostávajúci zo stúpavej zatáčky o 90 stupňov alebo viacej bez križovania smeru dráhy lietadla.</p>	<p>Môžete pokračovať</p>	<p><u>DEŇ alebo NOC:</u></p> <p>Kývanie z krídla na krídlo.</p>	<p>Rozumiem.</p> <p>Vykonám.</p>

Signály zakročujúceho lietadla	Význam	Odpovede lietadla, proti ktorému sa zakročuje	Význam
<p>3)</p> <p><u>DEŇ alebo NOC:</u></p> <p>Vysunutie podvozku (ak je to možné), zapnutie pristávacích svetiel a priet nad dráhou v smere pristátia. Ak sa zakročuje proti vrtuľníku, musí preletieť nad pristávacou plochou pre vrtuľníky. Ak je zakročujúcim lietadlom vrtuľník, vykoná priblíženie na pristátie a zavesí sa v blízkosti pristávacej plochy.</p>	<p>Pristaňte na tomto letisku.</p>	<p><u>DEŇ alebo NOC:</u></p> <p>Vysunutie podvozku (ak je to možné), zapnutie pristávacích svetiel a nasledovanie zakročujúceho lietadla a ak po prielete nad dráhou v používaní alebo nad pristávacou plochou pre vrtuľníky sa pristátie považuje za bezpečné, pokračovať na pristátie.</p>	<p>Rozumiem.</p> <p>Vykonám.</p>

7.2. Signály lietadla proti ktorému sa zakročuje a odpovede zakročujúceho lietadla.


Signály lietadla, proti ktorému sa zakročuje	Význam	Odpovede zakročujúceho lietadla	Význam
<p>4)</p> <p><u>DEŇ alebo NOC:</u></p> <p>Zasunutie podvozku (ak je to možné) a blikanie pristávacími svetlami pri prelete nad dráhou v používaní vo výške medzi 300 m až 600 m (vrtuľníky vo výške 50 až 100 m) nad letiskom a pokračovanie po okruhu dráhy v používaní alebo pristávacej plochy pre vrtuľníky. Ak nie je možné použiť záblesky pristávacích svetiel, použiť akékoľvek iné prerušované svetlá.</p>	<p>Určené letisko nevyhovuje.</p>	<p><u>DEŇ alebo NOC:</u></p> <p>Ak je žiadúce, aby lietadlo sledovalo zakročujúce lietadlo na iné letisko, zasunie zakročujúce lietadlo svoj podvozok (ak je to možné) a použije signály podľa bodu 1), stanovené pre zakročujúce lietadlá.</p> <p>Ak je rozhodnuté prepustiť lietadlo, proti ktorému sa zakročuje, použije zakročujúce lietadlo signály podľa bodu 2) stanovené pre zakročujúce lietadlá.</p>	<p>Rozumiem. Vykonám.</p>

Návesti lietadla narušiteľa	Význam	Odpovede zakročujúceho lietadla	Význam
<p>5)</p> <p><u>DEŇ alebo NOC:</u></p> <p>Pravidelné zapínanie a vypínanie všetkých svetiel, aké sú k dispozícii takým spôsobom, aby sa dali rozlíšiť od svetiel zábleskových.</p>	<p>Nemôžem vykonať.</p>	<p><u>DEŇ alebo NOC:</u></p> <p>Použitie signálov podľa bodu 2) predpísaných pre zakročujúce lietadlá.</p>	<p>Rozumiem.</p>

Návesti lietadla narušiteľa	Význam	Odpovede zakročujúceho lietadla	Význam
<p>6)</p> <p><u>DEŇ alebo NOC:</u></p> <p>Nepravidelné rozsvetľovanie a zhasínanie všetkých svetiel, aké sú k dispozícii.</p>	<p>Som v tiesni.</p>	<p><u>DEŇ alebo NOC:</u></p> <p>Použitie signálov podľa bodu 2) predpísaných pre zakročujúce lietadlá.</p>	<p>Rozumiem.</p>

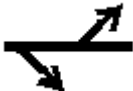

8. Signály pri pátraní a záchrane

8.1 Vizualne kódové znaky zem / vzduch používané osobami, ktoré prežili nehodu

Číslo	Správa	Kódový význam
1	Žiadame pomoc	V
2	Žiadame lekársku pomoc	X
3	Nie alebo negatív	N
4	Áno alebo potvrdzujem	Y
5	Pokračovanie týmto smerom	

Poznámka: Snažte sa vzbudiť pozornosť aj inými prostriedkami, napr. rádiom, zapálením ohňa, dymom, odrazeným svetlom (zrkadlom).

8.2 Vizualne kódové znaky zem / vzduch používané skupinami, ktoré vykonávajú pátranie na zemi

Číslo	Správa	Kódový význam
1	Akcia ukončená	LLL
2	Našli sme všetky osoby	<u>LL</u>
3	Našli sme len niektoré osoby	++
4	Nie sme schopní pokračovať. Vraciame sa na základňu	XX
5	Rozdelili sme sa na dve skupiny, každá pokračuje naznačeným smerom	
6	Podľa informácie je lietadlo týmto smerom	
7	Nič nebolo nájdené. Pokračujeme v pátraní	NN

Pre použitie znakov:

1. Znaky vytvárajte aspoň 8 ft (2,5 m) veľké.
2. Znaky vytvárajte presne podľa vzoru.
3. Snažte sa o čo najväčší kontrast znaku s pozadím.

DODATOK C - TABUĽKA CESTOVNÝCH HLADÍN

ZEMEPISNÁ TRAŤ											
Od 000 stupňov do 179 stupňov						Od 180 stupňov do 359 stupňov					
Lety IFR			Lety VFR			Lety IFR			Lety VFR		
Nadmorské výšky			Nadmorské výšky			Nadmorské výšky			Nadmorské výšky		
FL	Metre	Stopy	FL	Metre	Stopy	FL	Metre	Stopy	FL	Metre	Stopy
-90			-	-	-	0			-	-	-
10	300	1 000	-	-	-	20	600	2 000	-	-	-
30	900	3 000	35	1 050	3 500	40	1 200	4 000	45	1 350	4 500
50	1 500	5 000	55	1 700	5 500	60	1 850	6 000	65	2 000	6 500
70	2 150	7 000	75	2 300	7 500	80	2 450	8 000	85	2 600	8 500
90	2 750	9 000	95	2 900	9 500	100	3 050	10 000	105	3 200	10 500
110	3 350	11 000	115	3 500	11 500	120	3 650	12 000	125	3 800	12 500
130	3 950	13 000	135	4 100	13 500	140	4 250	14 000	145	4 400	14 500
150	4 550	15 000	155	4 700	15 500	160	4 900	16 000	165	5 050	16 500
170	5 200	17 000	175	5 350	17 500	180	5 500	18 000	185	5 650	18 500
190	5 800	19 000	195	5 950	19 500	200	6 100	20 000	205	6 250	20 500
210	6 400	21 000	215	6 550	21 500	220	6 700	22 000	225	6 850	22 500
230	7 000	23 000	235	7 150	23 500	240	7 300	24 000	245	7 450	24 500
250	7 600	25 000	255	7 750	25 500	260	7 900	26 000	265	8 100	26 500
270	8 250	27 000	275	8 400	27 500	280	8 550	28 000	285	8 700	28 500
290	8 850	29 000	300	9 150	30 000	310	9 450	31 000	320	9 750	32 000
330	10 050	33 000	340	10 350	34 000	350	10 650	35 000	360	10 950	36 000
370	11 300	37 000	380	11 600	38 000	390	11 900	39 000	400	12 200	40 000
410	12 500	41 000	420	12 800	42 000	430	13 100	43 000	440	13 400	44 000
450	13 700	45 000	460	14 000	46 000	470	14 350	47 000	480	14 650	48 000
490	14 950	49 000	500	15 250	50 000	510	15 550	51 000	520	15 850	52 000
atď.	atď.	atď.	atď.	atď.	atď.	atď.	atď.	atď.	atď.	atď.	atď.

D O D A T O K D - P O H O T O V O S T N Á S L U Ž B A .

Pohotovostná služba je vyrozumovanie príslušných organizácií a orgánov o lietadlách, ktorým sa má poskytnúť pátracia a záchranná služba a spolupráca s týmito organizáciami a orgánmi podľa potreby.

Pre každý let aeroklubu musí byť zaistená pohotovostná služba. Tým sa rozumie informácia o lietadle, posádke, trati a výške letu a jeho skutočnom vzlete a plánovanom pristátí, ktorá sa môže využiť v prípade nutnosti.

Pre zaistenie pohotovostnej služby v aeroklube je stanovený nasledovný postup:

1. Pre letiskovú prevádzku a letiskový let zodpovedá za poskytovanie pohotovostnej služby VLP alebo nim poverená osoba.
2. Pri mimoletiskových letoch a preletoch musí byť let zapísaný vhodným spôsobom v Povolení na lietanie alebo v povolení na let, a zapísané skutočné údaje o vzlete a v prípade požiadania veliteľom lietadla o zaistenie pohotovostnej služby (s údajmi o čase predpokladaného pristátia a mieste pristátia) aj skutočný čas pristátia.
3. Za zapísanie údajov o predpokladanom lete zodpovedá veliteľ lietadla.
4. Za poskytovanie pohotovostnej služby zodpovedá VLP.
5. Pohotovostnú službu je tiež možné zaistiť podaním letového plánu a získaním letového povolenia od príslušného stanovišťa letových prevádzkových služieb. Služba sa zaháji letovým povolením. Veliteľ lietadla je povinný ohlásiť pristátie stanovišťa zaisťujúcemu pohotovostnú službu v dobe a spôsobom daným Smernicou P-1, ust.3.10.4.1. Akonáhle zodpovedný funkcionár predpokladá, alebo sa dozvie, alebo iné okolnosti nasvedčujú, že niektoré lietadlo je v stave núdze, musí ihneď oznámiť Oblasťnému stredisku **LPS Bratislava (ACC tel.:02/48572210, 02/4329323229, FIC tel.:02/434225488)** alebo na najbližšie pracovisko leteckých prevádzkových služieb LPS pokiaľ je to možné alebo pracovisko **RCC tel. 02/48572180,43292409** nasledovné obdobia:

Obdobie neistoty - INCERFA

- a) ak lietadlo nepriletelo na cieľové letisko v priebehu 10 minút od vypočítaného času, alebo
- b) ak v priebehu 10 minút neprišla žiadna správa z lietadla od doby, kedy lietadlo malo podať správu o prielete hlásneho bodu, alebo
- c) ak do 30 minút alebo inej dohodnutej doby s veliteľom lietadla od vypočítaného času priletu na neriadené letisko nedošla žiadna správa, okrem situácie, kedy o bezpečnosti osôb a lietadla nie sú pochybnosti.

Obdobie pohotovosti - ALERFA

- a) ak od vyhlásenia obdobia neistoty boli pokusy o nadviazanie spojenia neúspešné behom ďalších 10 minút alebo po dotazoch u iných orgánov nedošla žiadna správa o lietadle, alebo

- b) ak lietadlo, ktoré dostalo povolenie na pristátie, nepristálo behom 5 minút od vypočítaného času pristátia a spojenie s ním nebolo nadviazané, alebo
- c) ak podľa hlásenia lietadla alebo podľa inej správy sa schopnosť lietadla zhoršila, vynútené pristátie zatiaľ nie je nutné, okrem prípadov, kedy existujú dokázateľné správy, ktoré zmiernujú obavy o bezpečnosť lietadla a osôb na palube, alebo
- d) je známe, alebo sa predpokladá, že na lietadle došlo k nezákonnému zásahu.

Obdobie tiesne - DETRESFA

- a) ak po vyhlásení stavu pohotovosti a po všetkých pokusoch o nadviazanie spojenia alebo po rozsiahlych dotazoch behom ďalších 30 minút nie sú o lietadle žiadne správy, alebo
- b) ak sa predpokladá že zásoba pohonných hmôt je na palube vyčerpaná, alebo je nedostatočná pre bezpečné dokončenie letu, alebo
- c) ak došla správa, že schopnosť lietadla pokračovať v lete sa zhoršila tak, že bude pravdepodobne nútené pristáť do terénu.
- d) ak došla správa, že lietadlo robí vynútené pristátie okrem prípadov, keď je isté, že lietadlu a osobám na palube nehrozí vážne bezprostredné nebezpečenstvo a nepožadujú okamžitú pomoc.

Oznámenie musí obsahovať tie z nasledovných údajov ktoré sú k dispozícií, a to v uvedenom poradí:

INCERFA, ALEFA alebo DETRESFA, podľa obdobia núdze

Svoje meno a organizáciu

Povahu núdze

Potrebné údaje o plánovanom lete

Kedy, s kým a na akej frekvencii bolo posledné spojenie s lietadlom

Posledná známa poloha lietadla

Farba a významné znaky na rozpoznanie lietadla

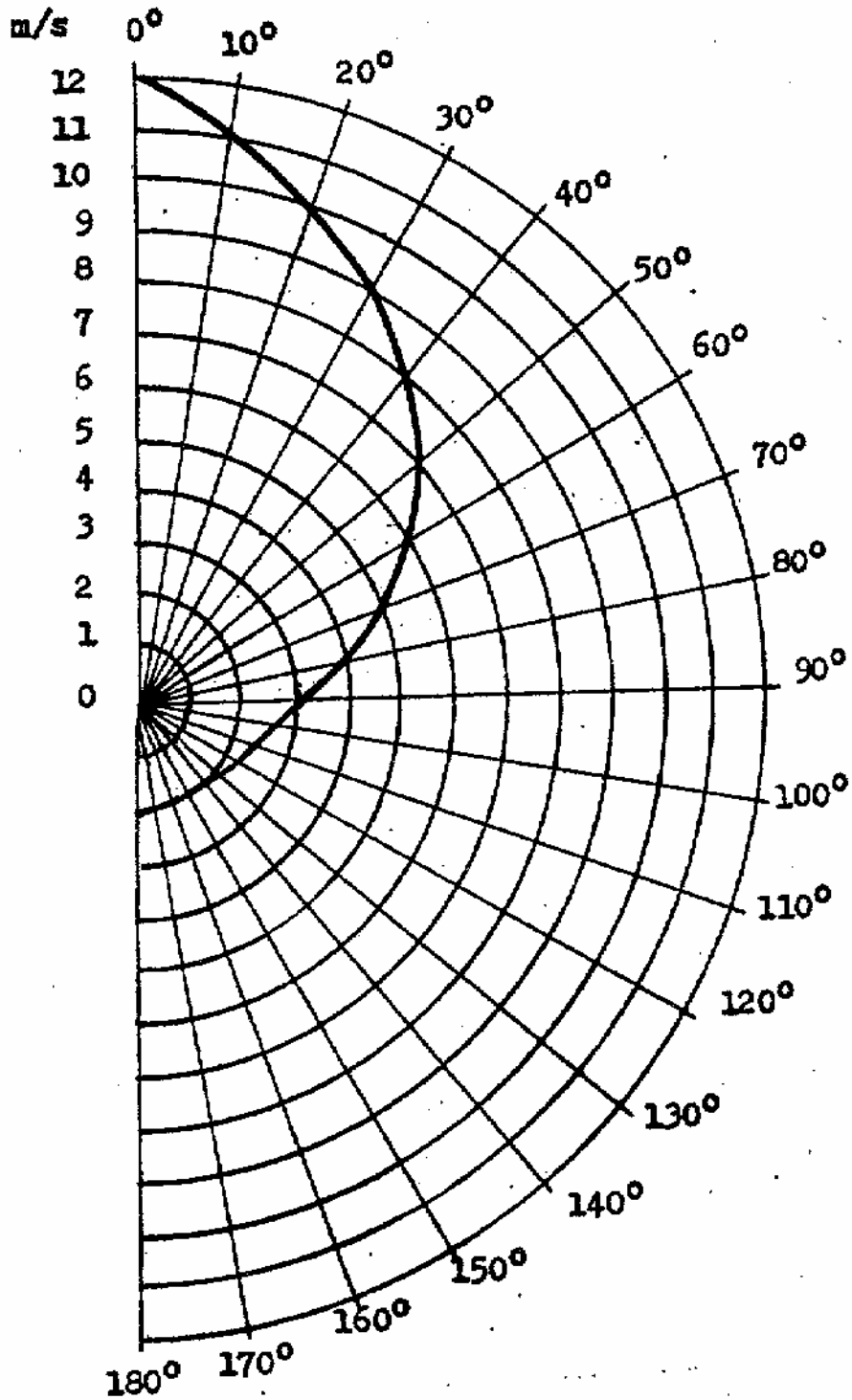
Vykonané opatrenia

Ostatné vhodné informácie

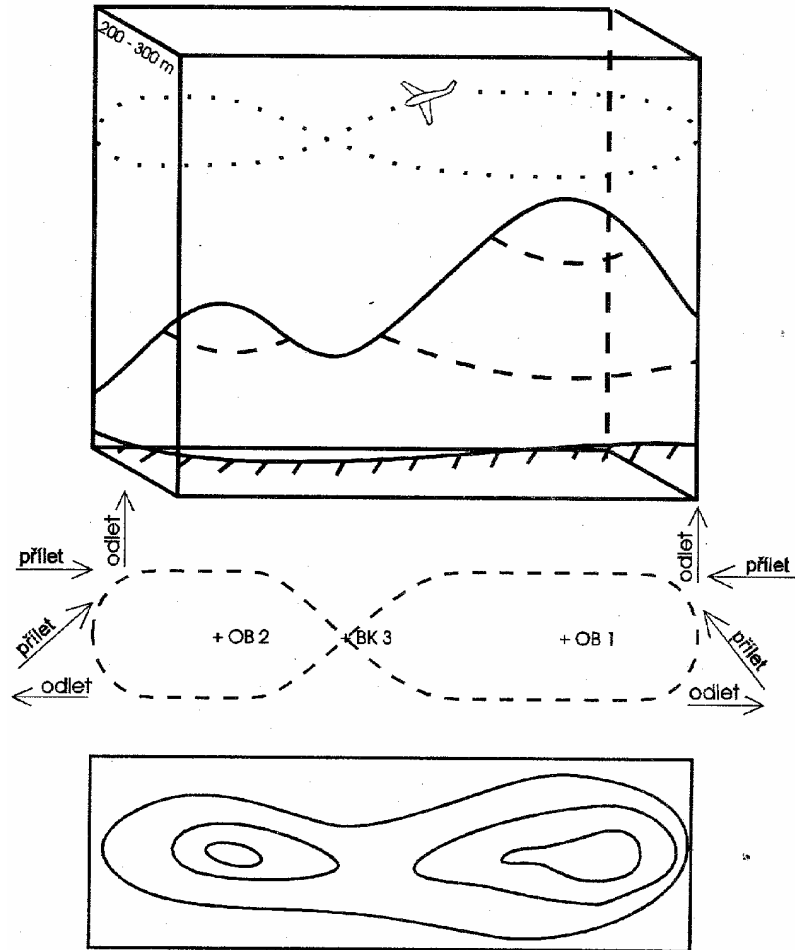
Tiesňová frekvencia používaná všetkými leteckými stanicami je **121.5 MHz**. Lietadlá a vozidlá vykonávajúce pátraciu a záchrannú akciu používajú frekvenciu 123.1 MHz.

**O VYHLÁSENÍ OBDOBIA TIESNE JE NUTNÉ OKAMŽITE INFORMOVAŤ
RIADITEĽA LETOVÝCH ČINNOSTÍ SNA alebo oprávneného zástupcu.**

DODATOK E - DIAGRAM PRE STANOVENIE MAXIMÁLNEJ RÝCHLOSTI VETRA PRI NAVIJÁKOVEJ PREVÁDZKE



DODATOK F - SCHÉMA LIETANIA NA SVAHU



D O D A T O K G - P O U Ž Í V A N I E Č A S U .

Pravidlá pre používanie času.

Svetový koordinovaný čas (UTC - Coordinated Universal Time) je používaný v letových prevádzkových a spojovacích službách, v publikáciách vydávaných Leteckou informačnou službou aj v tejto príručke.

Čas sa vyjadruje v hodinách a minútach dňa o 24 hodinách začínajúceho polnocou.

Napr.: Čas 10 hodín 23 minút 49 sekúnd sa vyjadruje 1023.

Všeobecne sa polnoc označuje ako 2400 pre koniec dňa a 0000 ako začiatok dňa.

Presný čas, ktorý sa udáva pilotovi na žiadosť alebo pred rolovaním lietadla k vzletu, sa udáva k najbližšej polminúte.

Napr: Čas 10 hodín 23 minút 14 sekúnd sa vyjadruje ako 102300.

Čas 10 hodín 23 minút 15 sekúnd sa vyjadruje ako 102330.

V SR je ako miestny čas (LT = LOCAL MEAN TIME) používaný "Stredoeurópsky čas" SEČ (t.j. UTC + 1HR) alebo "Stredoeurópsky letný čas" SELČ (t.j. UTC + 2HR). Pokiaľ je miestny čas použitý v tejto príručke, je tento čas výslovne uvedený.

Napr: 0652 UTC = 0752 SEČ = 0852 SELČ.

Všetky prevádzkové doby uvedené v AIP SR v zátvorkách platia pre obdobie platnosti "Stredoeurópskeho letného času".

Napr: Prevádzková doba daná v UTC MON-FRI 0600 - 1430 (0500-1330) = MON - FRI 0700 - 1530 SEČ (0700-1530 SELČ).

Pri celočíselnom zápise dátumu a času sa dodržiava toto poradie: Rok, mesiac, deň, hodiny, minúty, sekundy.

Hodnoty času východu a západu slnka a odchýlky od týchto časov sú uvedené v tabuľkách. Odchýlky od časov východu a západu slnka pre 50 stupňov severnej zemepisnej šírky a 15 stupňov východnej zemepisnej dĺžky sú v minútach. Opravy na zemepisnú šírku nie sú uvažované.



LETECKÝ ÚRAD SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Letisko M. R. Štefánika, 823 05 Bratislava

Tel: +421 2 4857 4055 Fax: +421 2 4857 4077; +421 2 4342 0331

OZNÁMENIE LETECKEJ MIMORIADNEJ UDALOSTI
OCCURRENCE REPORT

a) Označenie správy a druhu udalosti / Occurrence class (accident, serious incident, incident, ground incident)

--

b) Udalosť/ Occurrence

Dátum Date of occurrence		Čas Time of occ. (UTC)	
Odkiaľ route from		Kam route to	

c) Lietadlo / aircraft

Typ Variant/ model		Poznávacia značka Registration mark	
Prevádzkovateľ Aircraft operator			
C/s		Let číslo Flight NR.	

d) Miesto udalosti (s odkazom na ľahko definovateľný zemepisný bod (zemepisná šírka a dĺžka))

Position of the aircraft (with reference to some easily defined geographical point (latitude and longitude))

--

e) Meno veliteľa lietadla (zodpovednej osoby) / Name of the commander (responsible person)

--

f)

Počet Number of	na palube aboard	usmrtených killed	ťažko zranených serious injured
Posádka / Crew			
Cestujúci / Passengers			
Ďalšie osoby / Other person(s)			

g) Opis a okolnosti udalosti, rozsah poškodenia (lietadlo, ...)/ Nature of occurrence, extent of damage (aircraft, ...)

--

h) Predbežné opatrenia na zmiernenie dôsledkov / Preliminary measures taken to alleviate the consequences.

--



Charakter letu / Nature of flight :

- Cestujúci / PAX
 Nákladný / freight
 Let bez cestujúcich / ferry
 Výcvikový / training
 Obchodný / business
 Poľnohospodársky / agricultural
 Súkromný / Private

Fáza letu / Flight phase :

- Zaparkovaný / parked
 Rolovanie / taxiing
 Vzlet / take off
 Stúpanie / climb
 Trať / cruise
 Zostup / descent
 Vyčkávanie / holding
 Priblíženie / approach
 Pristátie / landing
 Visenie / hover

Meteorologické podmienky / Environmental Conditions :

Denná doba / Time of Day

- Východ / Sunrise
 Deň / Day
 Západ / Sunset
 Noc / Night

Zrážky / Precipitation

- Dážď / Rain
 Sneh / Snow
 Sneh s dažďom / Sleet
 Krúpy / Hail

Oblačnosť / cloud

- Jasno, Sky clear
 1/8-2/8, Few clouds
 3/8-4/8, Scattered
 5/8-7/8, Broken
 Zamračené, Overcast
 Súvislá oblačnosť, Sky obscured

Námraza / Icing

- Ľahká / Light
 Mierna / Moderate
 Silná / Severe

Dohľadnosť / Visibility

km

Poznámky/ Remarks

--

i) Meno a pracovná funkcia osoby podávajúcej hlásenie / Name and post of the reporting person

Meno a priezvisko NAME		Funkcia Position	
Organizácia Reporting organisation			
TEL:		FAX:	