



# ZL 1

## **Výklad pravidel létání pro provoz padákových a závěsných kluzáků**

Na základě pověření vydala Letecká amatérská asociace ČR,  
Ke Kابلu 289, 102 00 Praha 10, tel.: 271 085 270,  
<http://www.laacr.cz>



## **OBSAH:**

<b>Úvod</b>	<b>Titulní strana</b> <b>Změnový list</b> <b>Obsah</b>
<b>Hlava 1</b>	<b>Zkratky a pojmy, definice</b>
<b>Hlava 2</b>	<b>Práva a povinnosti pilota</b>
<b>Hlava 3</b>	<b>Podmínky letů ve vzdušném prostoru ČR</b>
<b>Hlava 4</b>	<b>Pravidla vyhýbání</b>
<b>Hlava 5</b>	<b>Činnost po mimořádné události v leteckém provozu SLZ (MU SLZ)</b>
<b>Hlava 6</b>	<b>Aerovleky, navijákové vzlety</b>
<b>Příloha</b>	<b>Vertikální rozdělení vzdušného prostoru</b>

## Hlava 1 Zkratky a pojmy, definice

### 1.1. Zkratky a pojmy

<b>AGL</b>	Nad úrovní země.
<b>AIP ČR</b>	Letecká informační příručka České republiky.
<b>Akrobacie</b>	Úmyslně prováděné manévry s letadlem za letu, zahrnující náhlé změny polohy, neobvyklé polohy nebo neobvyklé změny rychlosti.
<b>AMSL</b>	Nad střední hladinou moře.
<b>ATZ</b>	Letištní provozní zóna. Vymezený vzdušný prostor, který slouží k ochraně letištního provozu. Je vymezena horizontálně kružnicí o poloměru 3 NM (5,5 km) od vztažného bodu letiště a vertikálně zemským povrchem a nadmořskou výškou 4000 ft (1200 m) . Zasaňuje-li vertikálně nebo horizontálně do takto vymezeného prostoru vzdušný prostor třídy C nebo D, nebo zakázaný prostor, tvoří hranice ATZ hranice těchto prostorů. V takto vymezeném vzdušném prostoru je v provozní době letiště stanoviště AFIS, poskytující informace o známém provozu.
<b>Bezpečná vzdálenost</b>	Je taková vzdálenost od země, svahu nebo jiného letadla/SLZ, která umožňuje let bez rizika srážky, s ohledem na povětrnostní podmínky, rozmístění překážek či jiný letový provoz.
<b>CTR</b>	Řízený okřsek - řízený vzdušný prostor sahající od povrchu země do stanovené výšky v okolí letiště s řízeným provozem.
<b>Dohlednost</b>	Dohlednost je vzdálenost, na kterou je možno spolehlivě vidět a rozeznat na světlém pozadí černý předmět vhodných rozměrů, umístěný u země.
<b>Doklady pilota</b>	-platný pilotní průkaz odpovídající kategorie použitého PK/ZK (u žáka ve výcviku je pilotním průkazem osobní list.); - technický průkaz použitého PK/ZK (TP); - doklad o pojištění odpovědnosti za škody způsobené třetí osobě .
<b>FAI</b>	Mezinárodní letecká federace ( <a href="http://www.fai.org">www.fai.org</a> ).
<b>FL</b>	Letová hladina (Flight Level). Hladina konstantního atmosférického tlaku, vztažená ke stanovenému základnímu údaji tlaku 1013,2 hPa a oddělená od ostatních takových hladin stanovenými tlakovými intervaly. Za označení FL se píše číslovka udávající hladinu ve stovkách ft (stop).
<b>IFR</b>	Pravidla pro let podle přístrojů.
<b>IPPI</b>	Mezinárodní identifikace dovednosti pilota (popis naleznete na <a href="http://www.fai.org">www.fai.org</a> )
<b>Kluzák</b>	Bezmotorové letadlo těžší než vzduch vyvozující vztlak za letu hlavně z aerodynamických sil na plochách, které za daných podmínek letu zůstávají vůči letadlu nepohyblivé.
<b>Kroužení v termice</b>	Kroužení ve stoupavých proudech mimo návětrnou stranu svahu.
<b>LAA ČR</b>	Letecká amatérská asociace České republiky ( <a href="http://www.laacr.cz">www.laacr.cz</a> ).
<b>Letadlo</b>	Zařízení schopné odvozovat sílu nesoucí jej v atmosféře z reakcí vzduchu, které nejsou reakcemi vůči zemskému povrchu. Za letadlo se v ČR považuje i sportovní létající zařízení (SLZ).
<b>Letová dohlednost</b>	Dohlednost za letu.

<b>Letiště</b>	Vymezená plocha na zemi nebo na vodě (včetně budov, zařízení a vybavení) a určená, buď zcela nebo zčásti, pro přílety, odlety a pohyby letadel po jejím povrchu.
<b>LKD</b>	Nebezpečný prostor - vzdušný prostor vymezených rozměrů, ve kterém mohou v určité době probíhat činnosti nebezpečné pro let letadla.
<b>LKR</b>	Omezený prostor - vzdušný prostor vymezených rozměrů, ve kterém je let letadla omezen v souladu se stanovenými podmínkami.
<b>LKP</b>	Zakázaný prostor - vzdušný prostor vymezených rozměrů nad pozemními prostory nebo nad teritoriálními vodami státu, ve kterém jsou lety letadel zakázány.
<b>Naviják</b>	Naviják / odviják pro vleky PK/ZK je pozemní pomocný prostředek, který umožňuje vzlet vlečeného PK/ZK pomocí síly přenášené na PK/ZK tažným lanem.
<b>Pilot</b>	Pilot SLZ je osoba, která je držitelem platného pilotního průkazu a sportovní létající zařízení řídí (Za pilota se považuje i pilotní žák, který se učí řídit SLZ podle výcvikových osnov.).
<b>PK</b>	Padákový kluzák.
<b>PL</b>	Padákové létání (létání na PK).
<b>SLZ</b>	Sportovním létajícím zařízením je maximálně dvoumístné letadlo nebo sportovní padák, určené k létání pro vlastní potřebu nebo potřebu jiných osob za účelem rekreace, individuální osobní dopravy, sportu nebo výcviku pilotů, které není uskutečňováno za účelem dosažení zisku, s výjimkou výcviku pilotů, letů závěsných a padákových kluzáků s pasažérem a seskoků sportovních padáků s pasažérem.
<b>Svahování</b>	Létání ve stoupavých proudech z návětrné strany svahu.
<b>TP</b>	Technický průkaz.
<b>TRA</b>	Dočasně rezervovaný prostor. Je definovaná část vzdušného prostoru za normálních okolností v pravomoci jedné složky letectví, která je na základě společné dohody dočasně rezervovaná pro specifické použití jinou složkou letectví a přes kterou může na základě povolení ATC proletět jiný provoz.
<b>Třída vzduš. prostoru</b>	Nad ČR je rozdělen vzdušný prostor do čtyř tříd - C, D, E a G, ve kterých lze létat za stanovených podmínek.
<b>Třída G</b>	Zahrnuje vzdušný prostor mimo CTR od země do 1000 ft (300 m) AGL.
<b>Třída E</b>	Zahrnuje prostor mimo CTR/TMA nad 1000 ft (300 m) AGL do FL 95 (9500 ft ).
<b>Třída C a D</b>	Zahrnuje prostory CTR, TMA a nad FL 95.
<b>TSA</b>	Dočasně vyhrazený prostor. Je definovaná část vzdušného prostoru, za normálních okolností v pravomoci jedné složky letectví, která je na základě dohody dočasně vyhrazená pro výhradní použití jinou složkou letectví a přes kterou nebude povolen průlet jiného provozu.
<b>ÚCL</b>	Úřad pro civilní letectví ( <a href="http://www.CAA.CZ">www.CAA.CZ</a> ).
<b>VFR</b>	Pravidla pro let za viditelnosti.
<b>ZK</b>	Závěsný kluzák
<b>ZL</b>	Závěsné létání (létání na ZK).

## 1.2. Druhy pilotních kvalifikací ZL/PL

<b>Kvalifikace ZL:</b>	Pilot Instruktor Vleky Zkušební pilot
<b>Kvalifikace PL:</b>	PL A (pilot) PL B (sportovní pilot) PL C (soutěžní pilot) PL T (pilot dvoumístného PK – tandemu) PL N (pilot oprávněný ke startům pomocí navijáku) PL X (zkušební pilot) Instruktor PL (pilot oprávněný provádět výuku PL)

## 1.3. Postupy, směrnice a pravidla vydané LAA ČR pro zajištění správy v oblasti PK, ZK

<b>LA 1</b>	Organizační systém a postupy k zajištění vymezených činností LAA ČR při správě SLZ
<b>LA 2</b>	Postupy LAA ČR pro ověřování letové způsobilosti SLZ
<b>PL 2</b>	Požadavky letové způsobilosti SLZ - PK
<b>PL 3</b>	Osnova výcviku uživatele SLZ – pilota PK
<b>PL 5</b>	Technická směrnice pro pevnostní zkoušky postrojů PK a MPK
<b>Směrnice LN</b>	Postup pro odborné zjišťování příčin LN a incidentů v provozu SLZ
<b>ZL 1</b>	Výklad pravidel létání s odchylkami pro jednotlivé druhy SLZ - PK/ZK
<b>ZL 2</b>	Požadavky letové způsobilosti SLZ - ZK
<b>ZL 3</b>	Osnova výcviku uživatele SLZ - pilota ZK

## **Hlava 2 Práva a povinnosti pilota**

### **2.1. Rozhodnutí o provedení letu**

Pilot má právo s konečnou pravomocí rozhodnout o provedení letu.

### **2.2. Bezpečné provedení letu**

Pilot je povinen užívat PK/ZK tak, aby nevznikla situace směřující ke škodám na majetku, zdraví nebo životech.

### **2.3. Pozorování okolí**

Pilot PK/ZK musí před letem v prostoru startu, za letu a po letu na místě přistání neustále pozorovat své okolí, aby včas odhalil nebezpečí srážky.

### **2.4. Odpovědnost za dodržování pravidel**

Pilot odpovídá za daný let v souladu s pravidly létání, vyjma případů, kdy se smí odchýlit od těchto pravidel za absolutně nezbytných okolností v zájmu bezpečnosti.

### **2.5. Předletová příprava**

Pilot je povinen seznámit se se všemi dostupnými informacemi, které se týkají zamýšleného letu (zejména meteorologické situace a letových omezení ve vzdušném prostoru).

### **2.6. Schopnost řídit PK/ZK**

Pilot (i pasažér na dvoumístném PK/ZK) nesmí létat, jestliže jsou jeho schopnosti sníženy únavou, nevolností, úrazem, nemocí nebo vlivem psychoaktivních látek.

### **2.7. Technický stav a provozní omezení**

Pilot musí znát provozní a technická data a omezení užívaného PK/ZK, postroje a dalšího příslušenství a dodržovat je s ohledem na aktuální technický stav. Pilot nesmí zahájit let s nezpůsobilým PK/ZK.

### **2.8. Doklady pilota**

Těsně před letem, během letu PK/ZK a bezprostředně po něm je pilot povinen mít u sebe doklady pilota a na požádání je předložit oprávněným osobám (inspektoru LAA ČR, pověřenému pracovníku Úřadu pro civilní letectví, pověřenému pracovníku Ministerstva dopravy, příslušníku Policie ČR).

V případě žáka ve výcviku má uvedené doklady u sebe instruktor.

### **2.9. Ochranné prostředky**

Pilot (i pasažér na dvoumístném PK/ZK) je povinen mít na hlavě ochrannou přilbu a být upoután v postroji.

### **2.10. Výškoměr**

Při letu ve výšce větší než 300 m AGL musí být pilot (kromě žáka ve výcviku) vybaven výškoměrem.

### **2.11. Záchranný padák**

Při letu ve větší výšce než 50 m AGL v případě PK, a 300 m AGL v případě ZK, musí být PK/ZK vybaven záchranným padákem.

## **Hlava 3 Podmínky letů ve vzdušném prostoru ČR**

### **3.1. Ve třídě G a E**

S PK/ZK je možno létat ve třídě G a E, pokud jsou dodržena vyhlášená omezení a meteorologická minima pro lety VFR.

### **3.2. V ostatních třídách vzdušného prostoru**

V ostatních třídách vzdušného prostoru je nutné získat povolení příslušného stanoviště ATC a splnit podmínky dané třídou vzdušného prostoru.

### **3.3. Meteorologická minima pro lety v jednotlivých vzdušných prostorech**

Při letu ve vzdušném prostoru třídy G musí být letová dohlednost nejméně 1500 m a let musí být prováděn vně oblačnosti. Ve vzdušném prostoru třídy E musí být letová dohlednost min. 5 km a let prováděn ve vzdálenosti od oblaků 1500 m horizontálně a 300 m vertikálně.

Let nad oblačností smí být proveden, není-li celkové pokrytí oblohy oblačností pod PK/ZK větší než 4/8 a za dohledu země.

### **3.4. Zakázané, omezené a nebezpečné prostory**

PK/ZK nesmí letět v zakázaném prostoru. Nesmí letět v prostoru, ve kterém byla vyhlášena letecká omezení, s výjimkou letů, prováděných v souladu s podmínkami omezení. Podrobné informace o omezených, zakázaných a nebezpečných prostorech jsou v AIP ČR, NOTAMech a AUP.

### **3.5. Let v ATZ**

Pilot provádějící letovou činnost v ATZ, v provozní době letiště, musí dohodnout a zkoordinovat zamýšlenou činnost se stanovištěm AFIS nebo provozovatelem letiště před jejím zahájením, není-li stanoveno jinak v příslušné koordinační dohodě.

### **3.6. Lety v ADIZ**

Pilot před letem v zóně o šíři 5 km do vnitrozemí podél celých státních hranic ČR (nazývané ADIZ) musí nejpozději 30 minut předem oznámit civilnímu nebo vojenskému stanovišti ATC čas a místo pravděpodobného vzletu nebo vstupu PK/ZK do tohoto prostoru a čas a místo pravděpodobného přistání nebo výstupu z tohoto prostoru.

### **3.7. Doba pro provedení letu**

Na PK/ZK se smí létat v době mezi východem a západem Slunce.

### **3.8. Provozní řád**

Na plochách pro vzlety a přistání PK/ZK může být stanoven provozní řád. Provozní řád musí být vyvěšen v prostoru startu a přistání na viditelném místě.

### **3.9. Dodržování provozního řádu**

Pilot je povinen dodržovat provozní řád startovací a přistávací plochy, pokud byl stanoven.

### **3.10. Minimální bezpečná výška**

S výjimkou, kdy je to nezbytné pro vzlet nebo přistání, nebo pokud to nepovolil příslušný úřad, nesmí PK/ZK letět:

- a) nad hustě zastavěnými místy (města, vesnice a jiná obydlená místa) nebo nad shromážděním osob na volném prostranství ve výšce nižší než 300 m nad nejvyšší překážkou v okruhu 600 m.
- b) kdekoli jinde než je uvedeno v odst. a) ve výšce menší než 150 m AGL, s výjimkou svahování.
- c) pokud není ve výšce, která by v případě náhlé ztráty výšky, umožnila přistání bez ohrožení osob nebo majetku na povrchu země.

### **3.11. Nastavování výškoměru**

U přístrojů pro PK/ZK se nastavují samostatně dva výškoměry. Jeden se nastavuje na QNH a druhý na STD.

#### **3.11.1. Nastavení výškoměru na QNH**

Pilot před startem nastaví přístroj na známou nadmořskou výšku startoviště nebo aktuální tlak přepočtený na hladinu moře. Po celou dobu letu potom má k dispozici údaj o své nadmořské výšce, který potřebuje do převodní výšky (1520 m AMSL).

#### **3.11.2. Nastavení výškoměru na Standardní tlak (STD)**

Pilot před startem nastaví přístroj na standardní tlak 1013,25 hPa. Takto nastavený výškoměr se používá při letu nad převodní výškou (1520 m AMSL).

### **3.12. Shazování a rozprašování**

Z PK/ZK se za letu nesmí nic shazovat nebo rozprašovat, mimo zátěž ve formě rozptýleného suchého písku nebo vody tak, aby pád zátěže neohrozil osoby nebo majetek.

### **3.13. Akrobatický let**

Akrobatický let s PK může provádět pouze pilot s kvalifikací PL X, PL T nebo instruktor PL.

### **3.14. Zakročování**

PK/ZK, proti kterému zakročuje jiné letadlo, musí okamžitě:

- sledovat instrukce, předávané zakročujícím letadlem,
- uposlechnout a odpovídat na vizuální návěsti v souladu s postupy uvedenými v předpisu L 2 a v AIP ČR.

## **Hlava 4 Pravidla vyhýbání**

### **4.1. Přednost letům pro záchranu života**

Přibližuje-li se do prostoru záchranný vrtulník, je pilot povinen tento prostor urychleně opustit.

### **4.2. Přednost letadlům ve stavu nouze**

Pilot, kterému je známo, že jiné letadlo je ve stavu nouze, musí dát tomuto letadlu přednost.

### **4.3. Přednosti různých kategorií**

Při nebezpečí přiblížení dvou letadel různých kategorií, se musí vyhnout:

- motorová letadla/SLZ těžší vzduchu vzducholodím, kluzákům a balónům,
- vzducholod' kluzákům a balónům,
- kluzáky balónům,
- motorová letadla/SLZ letadlům/SLZ, která mají ve vleku jiná letadla/SLZ nebo předměty.

### **4.4. Akrobacie**

Pilot provádějící manévry charakteristické pro akrobacii je povinen dát přednost všem letadlům.

### **4.5. Čelní přiblížování**

Přibližují-li se dva kluzáky čelně nebo přibližně čelně a existuje nebezpečí srážky, každý kluzák se musí vyhnout změnou kurzu vpravo.

### **4.6. Sbíhající se tratě**

Sbíhají-li se tratě dvou kluzáků přibližně ve stejné hladině, má přednost kluzák letící zprava.

### **4.7. Předlétávání**

Předlétávající kluzák je ten, který se k předlétávanému přibližuje zezadu pod úhlem menším než 70°. Při předlétávání má přednost předlétávaný kluzák. Předlétávající kluzák se musí předlétávanému kluzáku vyhnout změnou kurzu vpravo.

### **4.8. Pilot s předností**

Pilot PK/ZK mající přednost musí pokračovat po dráze svého letu. To ho však nezbavuje odpovědnosti provést taková opatření, která nejlépe zabrání hrozící srážce.

### **4.9. Pilot dávající přednost**

Pilot PK/ZK, který je povinen dát přednost jinému letadlu, se musí vyhnout s dostatečným předstihem tak, aby byla zajištěna bezpečná vzdálenost mezi letadly, a aby si pilot s předností mohl být jist, že přednost dostane.

### **4.10. Start**

Start PK/ZK, respektive nadzdvihnutí vrchlíku PK nad zem, nesmí být zahájen, jestliže by tím vzniklo nebezpečí srážky s jiným kluzákem, ať na zemi nebo letícím.

## **4.11. Přistání**

### **4.11.1.**

Přibližuje-li se k jedné přistávací ploše více PK/ZK, musí pilot výše letícího PK/ZK dát přednost PK/ZK letícímu níže. Přitom však musí níže letící pilot klesat dostatečně rychle, aby umožnil pilotům nad ním letících PK/ZK udržet výškové rozestupy.

### **4.11.2.**

Přibližuje-li se k přistávací ploše více PK/ZK, musí jejich piloti včas vytvořit mezi jednotlivými PK/ZK dostatečné výškové rozestupy, aby v takto vytvořeném pořadí postupně přistáli.

### **4.11.3.**

Piloti PK/ZK musí po přistání urychleně uvolnit přistávací plochu, aby na ní mohly přistávat další PK/ZK.

## **4.12. Pravidla svahování**

### **4.12.1. Sledování prostoru**

Pilot musí při létání na svahu věnovat maximální pozornost leteckému provozu v okolí. Je povinen znát polohu kluzáků letících ve stejné hladině před ním a v protisměru.

### **4.12.2. Dráha letu**

Kluzáky létají podél svahu a zatačky se provádějí vždy směrem od svahu. Pilot letící se svahem po pravé ruce volí dráhu letu blíže u svahu, pilot se svahem po levé ruce dráhu dále od svahu.

### **4.12.3. Přednost pro let u svahu**

Pilot letící se svahem po pravém ruce má přednost před piloty kluzáků se svahem po levé ruce.

### **4.12.4. Předlétávání**

Pilot rychleji letícího kluzáku předlétává pomalejší kluzák vždy tak, aby předlétávající byl dál od svahu, než předlétávaný. Při předlétávání má přednost předlétávaný kluzák.

### **4.12.5. Rizikové manévry**

Pilot nesmí během svahování provádět prudké obraty a manévry, v jejichž důsledku by ohrozil ostatní účastníky letového provozu, nebo které by je nutily k prudkým úhybným manévrum.

### **4.12.6. Blokování startovišť**

Pilot PK/ZK nesmí blokovat start dalších PK/ZK tím, že by bezdůvodně létal v těsné blízkosti startoviště, nevyžaduje-li si takový let bezpečnost letu.

### **4.12.7. Nutnost opustit stoupání**

Nemůže-li pilot PK/ZK dodržet pravidla létání na svahu, musí oblast svahování opustit.

## **4.13. Pravidla kroužení v termice**

### **4.13.1. Sledování prostoru**

Pilot musí znát polohu všech kluzáků kroužících s ním v téže hladině, letících nejbliže pod ním a nejbliže nad ním.

### **4.13.2. Dráha letu při kroužení**

Krouží-li ve stoupavém proudu alespoň jeden kluzák, musí ostatní PK/ZK v tomto stoupavém proudu kroužit se stejným středem a na stejnou stranu. Nově přilétávající PK/ZK do tohoto stoupavého proudu se musí připojit po tečné dráze a nesmí omezit zde již kroužící kluzáky. Pokud je vnitřní dráha kroužení v jejich hladině obsazena, může kroužit se stejným středem a směrem, ale na podstatně větším poloměru tak dlouho, dokud se na vnitřní dráze místo neuvolní.

### **4.13.3. Rychleji stoupající kluzáky**

Pilot PK/ZK, který je dostoupáván jiným kluzákem, musí upravit své kroužení tak, aby umožnil rychleji stoupajícímu bezpečné pokračování v jeho kroužení bez korekcí.

### **4.13.4. Rizikové manévry**

Pilot nesmí při kroužení v termice provádět prudké obraty a manévry, v jejichž důsledku by ohrozil ostatní účastníky letového provozu, nebo které by je nutily k prudkým úhybným manévrum.

### **4.13.5. Nutnost opustit stoupání**

Nemůže-li pilot PK/ZK dodržet jakékoliv z předchozích pravidel, musí stoupavý proud opustit.

## **Hlava 5 Činnost po mimořádné události v leteckém provozu SLZ (MU SLZ)**

### **5.1. Rozdělení MU SLZ**

#### **5.1.1. Letecká nehoda SLZ ( LN )**

Událost spojená s provozem letadla, která se stala mezi dobou, kdy kterákoli osoba nastoupila do letadla s úmyslem vykonat let a dobou kdy všechny takové osoby letadlo opustili a při které :

- Některá osoba byla smrtelně nebo těžce zraněna.
- Letadlo bylo zničeno, nebo poškozeno tak že jeho oprava není ani možná , ani účelná.
- Letadlo je neznámé nebo je na nepřístupném místě.

#### **5.1.2. Vážný incident SLZ ( VI )**

Incident, jehož okolnosti naznačují že došlo téměř k letecké nehodě.

#### **5.1.3. Incident SLZ ( I )**

Událost jiná než letecká nehoda, spojená s provozem letadla, která ovlivňuje nebo by mohla ovlivnit bezpečnost provozu.

- letový
- technický
- v řízení letového provozu
- v zabezpečovací technice
- jiné

#### **5.1.4. Pozemní nehoda SLZ**

Událost ke které došlo mimo dobu definovanou pro leteckou nehodu v souvislosti s přípravou letadla k letu, jeho obsluhou, ošetřováním, údržbou, opravami nebo stáním, jehož důsledkem je poškození zdraví nebo usmrcení osoby nebo poškození , případně zničení letadla.

### **5.1. Povinnost účastníků MU SLZ**

Po MU SLZ jsou všichni účastníci, pokud jim to umožňuje zdravotní stav, povinni učinit neprodleně opatření:

- k záchraně životů a zdraví, (integrovaný záchranný systém tel. 112, Zdravotnická záchranná služba 155, SAR –Letecké pátrání a záchrana tel. 973212900)
- k zabránění ekologických škod,
- k záchraně materiálu a majetku, (Hasičský záchranný sbor tel. 150)
- k zajištění dokumentace, vztahující se k události, (Policie ČR tel. 158)
- k zajištění svědků události,
- k zabezpečení trosk letadla před dalším poškozením neodbornou manipulací, zcizením apod.,
- k oznámení MU.(osoby v odst. 5.4., nebo Hotovost ÚZPLN tel.: 724 300 800 )
- k oznámení

### **5.2. Oznámení MU SLZ**

Oznámení o MU SLZ podá účastník nebo svědek inspektoru provozu nebo techniky LAA ČR.

Pokud taková osoba není přítomna, oznámí událost osobám uvedeným v seznamu osob (5.4.).

### **5.3. Předběžné oznámení musí obsahovat (pokud je možné údaje zjistit)**

- datum a čas události,
- typ, poznávací značku SLZ a jméno majitele,
- jméno pilota SLZ,
- počet členů posádky a jejich zdravotní stav,
- popis a okolnosti MU SLZ, rozsah poškození,
- předběžné opatření,
- jméno osoby podávající hlášení (kontaktní telefon).

### **5.4. Seznam osob v LAA ČR, kterým je možno předat zprávu o MU SLZ:**

Hlavní inspektor PL	777 707 263
Ředitel správy SLZ	777 707 260
Hlavní inspektor provozu ULLa	777 707 262
Hlavní inspektor techniky ULLa	777 707 261
Hlavní inspektor techniky ULLt	777 707 264
Ústředí LAA ČR	2710 85 270
	2710 85 287
	2710 85 286

Všichni inspektoři provozu a techniky LAA ČR.

## **Hlava 6 Aerovleky, navijákové vzlety**

### **6.1. Vzlet ZK aerovlekiem nebo navijákem**

#### **6.1.1**

Tímto způsobem smí startovat pilot s kvalifikací vleky. Pro získání této kvalifikace se provádí výcvik podle osnovy ZL 3 pod dozorem instruktora ZL s kvalifikací vleky.

#### **6.1.2.**

Naviják nebo vlečné SLZ musí být schváleny k tomuto účelu LAA ČR.

#### **6.1.3.**

Za trhací pojistku s pevností 800 N a vypínač spojující lano a postroj pilota zodpovídá pilot ZK.

#### **6.1.4.**

Pilot ZK se vždy musí nejprve připnout k ZK a teprve potom k vlečnému lanu.

#### **6.1.5.**

Pomocník stojí za startujícím ZK a předává pokyny jeho pilota dopředu k navijáku nebo pilotovi vlečného SLZ. Pro napínání lana kmitáním paže v dolní úvratí, pro start kroužením paže.

#### **6.1.6.**

Pro start navijákem je postroj pilota vlečeného ZK vybaven dvojitým uvolňovačem. Kratší lano vede nad hrazdou, delší spodem tak, aby se jí nedotýkalo. V průběhu startu s rostoucím úhlem vlečného lana dosedne horní lano na hrazdu. V tomto okamžiku ho pilot uvolní a vlek pokračuje za spodní lano.

#### **6.1.7.**

Po signalizaci navijáku k vypnutí nebo po poklesu tahu se pilot vypne a stabilizuje rychlost ZK. Pokud se mu vypnout nepodaří, je obsluha navijáku povinná použít sekací zařízení. V případě, že lano visí pod ZK a nejde jej odepnout, pilot krouží a stáčí lano tak, aby se nenapnulo a ZK přistál u navijáku.

#### **6.1.8.**

Při startu aerovlekiem musí mít pilot vlečného SLZ kvalifikaci vlekař. Zodpovídá za trhací pojistku s pevností 1000 N a vypínač mezi vlečným SLZ a lanem. Dále zodpovídá za vlečné lano z málo pružného materiálu kruhového průřezu o délce 50 až 70 m opatřené na konci brzdicím padáčkem.

#### **6.1.9.**

V průběhu aerovleku sleduje vlekař vlečený ZK v zrcátku. Pilotovi ZK dává vlekař pokyny rukou ohnutou v lokti nahoru pro stoupání, dolů pro klesání nebo kývá paží nahoru a dolů pro vypnutí se vlečeného ZK. Pokud je vlečený ZK o 15 m výše nebo o 25 m níže než vlečné SLZ, musí vlekař ihned vypnout lano. Pilot vlečeného ZK potom musí visící lano včas odhodit nad volným prostorem.

## **6.2. Vzlet PK navijákem**

PK může provádět vzlet navijákem za dodržení podmínek stanovených pověřenou osobou (LAA ČR).

