ENR-2 PRAVIDLA PRO LETY ZA VIDITELNOSTI

2.1 Základní pravidla provádění letů

Poznámka: Je nezbytné si uvědomit, že velitel letadla, ať už řídí letadlo či nikoliv, odpovídá za provedení letu v souladu s pravidly létání s výjimkou, kdy za absolutně nezbytných okolností se od těchto pravidel z bezpečnostních důvodů smí odchýlit.

2.1.1 Předletová příprava

Před zahájením letu je velitel letadla povinen seznámit se se všemi dostupnými informacemi, které se týkají zamýšleného letu. Předletová příprava pro lety mimo letištní okruh musí zahrnovat pečlivé prostudování dostupných aktuálních meteorologických zpráv a předpovědí, s uvážením požadavku na palivo a určení náhradního postupu pro případ, že nebude možné let dokončit tak, jak byl plánován.

Zejména před zahájením letu VFR z/na řízená letiště nebo s úmyslem vstoupit do řízeného vzdušného prostoru, v němž se let stane předmětem letového povolení (tj. do vzdušného prostoru tříd C, D, viz kapitola „Vzdušný prostor ČR“) se musí letová posádka mj. obeznámit s příslušnými letovými postupy a místními podmínkami pro provádění letů VFR, publikovanými prostřednictvím této příručky, resp. AIP ČR.

2.1.2 Pojíždění

V případě nebezpečí srážky mezi dvěma letadly pojíždějícími po pohybové ploše letiště se musí uplatňovat následující:

a) přibližují-li se dvě letadla čelně nebo přibližně čelně, obě musí zastavit nebo, je-li to proveditelné, vyhnout se doprava tak, aby byla mezi nimi zajištěna dostatečná vzdálenost
b) sbíhají-li se dráhy dvou letadel, přednost má letadlo pojíždějící zprava
c) letadlo předjížděné jiným letadlem má přednost a předjíždějící letadlo musí udržovat dostatečnou vzdálenost od předjížděného letadla
d) pokud letištní řídící věž nepovolí jinak, musí letadlo, které pojíždí po provozní ploše, zastavit a čekat na všech vyčkávacích místech dráhy do té doby, než obdrží od letištní řídící věže výslovné povolení k vjezdu na dráhu nebo k jejímu křižování

2.1.3 Vzlet

Letadlo pojíždějící na provozní ploše letiště musí dát přednost letadlu, které vzlétá nebo se chystá vzletět.

2.1.4 Po vzletu

S výjimkou vzletu a přistání nebo s výjimkou povolení vydaného Úřadem pro civilní letectví, let VFR nesmí být prováděn:

a) nad hustě zastavěnými místy (města, vesnice a jiná obydlená místa) nebo nad shromážděním osob na volném prostranství ve výšce nižší než 300 m (1000 ft) nad nejvyšší překážkou v okruhu 600 m od letadla, při současném dodržení takové výšky, která by v případě vzniklé nouze umožnila přistání bez ohrožení osob nebo majetku na povrchu země,
b) kdekoliv jinde než je stanoveno v a) ve výšce ne nižší než 150 m (500 ft) nad zemí nebo vodou. S výjimkou, kde je v letovém povolení určeno jinak, traťové VFR lety v hladinách nad 5000 ft AMSL musí být prováděny v letové hladině příslušné pro trať, jak je stanoveno v tabulce cestovních hladin.

Poznámka: Pilot jednomotorového letadla by měl letět takovým způsobem, aby v případě vysazení motoru mohl přistát na vhodné ploše.

2.1.5 Vyhýbání se srážkám

Pilot musí neustále sledovat prostor ve své blízkosti, bez ohledu na třídu vzdušného prostoru, ve které letadlo letí. Letadlo nesmí letět v takové blízkosti jiného letadla, která by vytvářela nebezpečí srážky.

2.1.6 Právo přednosti

Letadlo, které má právo přednosti, musí udržovat kurz a rychlost. Letadlo, které je podle následujících pravidel povinno dát přednost jinému letadlu, jej nesmí nadlétnout, podlétnout nebo předlétnout, ledaže by se vyhnulo v dostatečné vzdálenosti a byl zohledněn vliv turbulence v úplavu za letadly.

2.1.7 Čelní přibližování

Přibližují-li se dvě letadla čelně nebo přibližně čelně a existuje-li nebezpečí srážky, každé letadlo se musí vyhnout změnou kurzu doprava.

2.1.8 Sbíhající se tratě

Sbíhají-li se tratě dvou letadel přibližně ve stejné hladině, má přednost to letadlo, které přilétává zprava, s výjimkou následujícího:

a) motorová letadla těžší vzduchu musí dát přednost vzducholodím, kluzákům a balónům.
b) vzducholodě musí dát přednost kluzákům a balónům.
c) kluzáky musí dát přednost balónům.
d) motorová letadla musí dát přednost letadlům, které mají ve vleku jiná letadla nebo předměty.

2.1.9 Předlétávání

Předlétávající je to letadlo, které se k druhému přibližuje zezadu po trati, svírající s podélnou osou druhého letadla úhel menší než 70 stupňů. Předlétávané letadlo má přednost a předlétávající letadlo bez ohledu na to, zda stoupá, klesá nebo je ve vodorovném letu, se musí druhému letadlu vyhnout změnou kurzu vpravo, dokud letadlo nemine v dostatečné vzdálenosti. Kluzák předlétávající jiný kluzák se smí vyhnout změnou kurzu doprava nebo doleva.

2.1.10 Přistání

Letadlo za letu nebo pohybující se po zemi musí dát přednost letadlu, které přistává nebo je v poslední fázi přiblížení na přistání. Přibližují-li se dvě nebo více letadel těžších vzduchu k letišti za účelem přistání, musí letadlo ve vyšší hladině dát přednost letadlu v nižší hladině, ale letadlo v nižší hladině nesmí využít tohoto pravidla k tomu, aby se zařadilo před letadlo, které je v poslední fázi přiblížení na přistání, nebo aby takové letadlo předletělo. Motorová letadla těžší vzduchu však musí dát přednost kluzákům. Letadlo, kterému je známo, že jiné letadlo je nuceno přistát, musí dát tomuto letadlu přednost.

Pilot, který před přistáním na letišti, kde se poskytuje letištní služba ATC, neobdrží instrukce pro pojíždění, uvolní dráhu na nejbližší provozuschopnou pojezdovou dráhu. Po uvolnění dráhy smí velitel letadla pokračovat v dalším pojíždění až po obdržení povolení od TWR. Při uvolňování dráhy nesmí pojíždět zpět po dráze.

2.2 Podmínky provádění VFR letů

2.2.1 Meteorologické podmínky

2.2.1.1 S výjimkou zvláštních letů VFR, jejichž uskutečnění je vázáno na řízený okrsek, se lety VFR musí provádět tak, aby letadlo letělo při dohlednosti a ve vzdálenosti od oblaků stejné nebo větší, než je stanoveno v tabulce, uvedené v kapitole "Vzdušný prostor" této příručky.

2.2.1.2 Lety ve vzdušném prostoru třídy G mohou být prováděny při letové dohlednosti nižší než 5 km, ale ne nižší než 1500 m, a to při rychlostech 140 kt IAS a nižších, které poskytnou přiměřenou možnost včas spatřit jiný provoz nebo překážky v čase tak, aby bylo možno se vyhnout srážce, a za okolností, při kterých pravděpodobnost setkání s jiným provozem by byla normálně malá, např. v prostorech s malou hustotou provozu nebo při leteckých pracích v nízkých hladinách.

Lety vrtulníků při letové dohlednosti nižší než 1500 m, ale ne nižší než 800 m, se smí provádět, jestliže manévrují rychlostí, která poskytne přiměřenou možnost včas spatřit jiný provoz nebo překážky v čase tak, aby bylo možno se vyhnout srážce.

2.2.1.3 S výjimkou případů, kdy je získáno povolení od stanoviště ATC pro zvláštní let VFR, lety VFR nesmí provádět vzlet nebo přistání na letišti uvnitř řízeného okrsku nebo vstupovat do letištního okruhu nebo letištní provozní zóny, jestliže je:

a) výška základny nejnižší význačné oblačné vrstvy nižší než 1500 ft (450 m), nebo
b) přízemní dohlednost nižší než 5 km.

Poznámka: Hodnota výšky základny nejnižší význačné oblačné vrstvy 1500 ft (450 m) se odvíjí od nejnižší výšky nad zemí či vodou, v níž může být let VFR proveden (viz odst. 2.1.5 "Po vzletu"). Při letu v řízeném okrsku, který je v ČR ve všech případech prostorem třídy D, však pilot musí vždy dodržet předepsané podmínky VMC, jak jsou uvedeny v tabulce v kapitole „Vzdušný prostor" této příručky. Tj. např. provádí-li se letištní okruh ve výšce 1000 ft (300 m), nesmí být základna oblačnosti níže než 2000 ft (600 m).

2.2.1.4 Zvláštní lety VFR se smí provádět na základě letového povolení pouze v řízeném okrsku. S výjimkou, kdy je to povoleno příslušným úřadem pro vrtulníky ve zvláštních případech, jako jsou, avšak nikoli výlučně, lety související s poskytováním záchranné lékařské péče, policejní, pátrací a záchranné práce a lety související s hašením požárů, musí být splněny následující další podmínky:

a) tyto zvláštní lety VFR lze provádět pouze ve dne, pokud není příslušným úřadem povoleno jinak;
b) ze strany pilota:
   1) let je prováděn mimo oblačnost a za dohlednosti země;
   2) letová dohlednost není menší než 1 500 m nebo u vrtulníků 800 m;
   3) let je prováděn při rychlosti 140 kt IAS nebo nižší, která poskytne přiměřenou možnost spatřit jiný provoz nebo překážky v čase, který dovolí vyhnout se srážce, a
c) stanoviště ATC letadlu nevydá povolení pro zvláštní let VFR vzlétávat nebo přistávat na letišti v řízeném okrsku nebo vstupovat do letištního okruhu nebo letištní provozní zóny, jestliže oznámené meteorologické podmínky na tomto letišti jsou horší než následující minima:
   1) přízemní dohlednost je nižší než 1 500 m nebo u vrtulníků 800 m;
   2) výška základny nejnižší význačné oblačné vrstvy je nižší než 180 m (600 ft).

Poznámka: Požadavky pro zvláštní lety VFR na denní dobu a minimální přízemní dohlednosti uvedené výše se neuplatňují pro vrtulníkovou leteckou záchrannou službu

(HEMS) a lety vrtulníků Policie ČR. Za dodržení provozních požadavků a minim pro tyto lety odpovídá výhradně pilot.

Poznámka: Zvláštní lety VFR musí splňovat podmínku oboustranného spojení s příslušným stanovištěm řízení letového provozu.

Poznámka: Přízemní dohlednost je dohlednost měřená autorizovaným pozorovatelem na zemi a předávána letadlu na provozním kmitočtu nebo ve vysílání ATIS. Přízemní dohlednost může být nižší než letová dohlednost pozorovaná pilotem a je vždy určující pro vydání letového povolení.

2.2.1.5 Lety VFR letadel, která nejsou vybavena pro lety IFR, nebo pilot letadla nemá kvalifikaci pro lety IFR, musí být prováděny za stálé viditelnosti země. Let nad oblaky může být proveden, není-li celkové zakrytí oblohy oblačností větší než 4/8 a je možné provádět let podle srovnávací navigace.

2.2.1.6 V případě radarové pomoci formou doporučených kurzů zvláštnímu letu VFR má pilot odpovědnost za zabránění srážky s terénem a překážkami a je povinen:

a) dodržovat meteorologické podmínky, které nebudou horší než podmínky stanovené pro zvláštní let VFR
b) neprodleně ohlásit příslušnému stanovišti letových provozních služeb, když meteorologické podmínky nesplňují VMC.

2.2.2 Podmínky provádění letů VFR nad FL 95

Lety VFR do FL 95 včetně mohou být ve FIR Praha prováděny i mimo tratě ATS. Mezinárodní lety VFR do FL 95 mohou vstupovat/vystupovat do/z FIR Praha i mimo tratě ATS. Lety VFR nad FL 95 musí být plánovány pouze v souladu s postupy plánování létání po volných tratích (FRA) stanovených v Route Availability Document (RAD) (viz AIP ENR 1.3.4). V ČR jsou lety nad FL 95 prováděny vždy v prostoru třídy C, kde jsou jim zajišťovány rozstupy od letu IFR. Z tohoto důvodu může ATC letu VFR přidělit cestovní hladinu z tabulky cestovních hladin pro lety IFR.

VFR lety se nesmí provádět nad FL 195, s výjimkou jak je uvedeno v ustanovení níže, nebo pokud není schváleno Úřadem pro civilní letectví jinak.

2.2.2.1 Lety VFR nad FL 195

Traťové lety VFR nad FL 195 nebudou povolovány.

Lety VFR nad FL 195 do FL 285 včetně musí být prováděny:

a) uvnitř dočasně vyhrazeného nebo omezeného prostoru, nebo
b) v souladu s povolením a podmínkami vydanými Řízením letového provozu ČR, s.p., nebo přímo ACC Praha.

Lety VFR nad FL 285 musí být prováděny pouze uvnitř dočasně vyhrazeného nebo omezeného prostoru.

Součástí rozhodnutí o přidělení dočasně vyhrazeného nebo omezeného prostoru může být stanovení dodatečných postupů a podmínek pro jeho využívání.

2.3 Podmínky vyplývající z postupů ATS

2.3.1 Plánování letu

Poznámka: Postupům a pokynům pro vyplňování letového plánu a jeho předkládání stanovištím ATS je věnována příslušná kapitola této příručky.

2.3.1.1 V letovém plánu VFR podaném pro let do/ze zahraničí ve výškách do FL 95 musí pilot v poli 18 FPL uvést bod, nebo označení hranice FIR LKAA a zeměpisné místo nebo směr a vzdálenost od zeměpisného místa ve FIR Praha a ve všech případech sečtenou vypočtenou dobu letu k hranici FIR Praha.

Příklady:
EET/OKG-0050
EET/LKAA 0050-5 km S KVILDA

2.3.2 Hlášení o odletu

2.3.2.1 V případě vzletu z letiště, na němž není zřízeno stanoviště ATS (TWR nebo AFIS) nebo mimo OPS HR takového stanoviště, musí z důvodu umožnění poskytování pohotovostní služby ve smyslu L11, hl. 5 letu, na který byl podaný letový plán, předat pilot letadla, provádějící let VFR, hlášení o odletu stanovišti FIC Praha nebo nejbližšímu vhodnému stanovišti ATS, a to:

a) radiotelefonicky co nejdříve po vzletu nebo
b) telefonem prostřednictvím pověřené osoby (např. stanoviště poskytování informací známému provozu) co nejdříve po vzletu nebo
c) telefonem před vzletem, není-li způsob předání hlášení dle písm. a) nebo b) proveditelný, ne však dříve než 10 minut před ohlášeným časem odletu a s podmínkou, že tento čas odletu bude dodržen.

Poznámka 1: Telefonické hlášení o odletu před vzletem lze podat pouze na FIC Praha nebo Centrální ARO Praha.

Poznámka 2: Dojde-li po telefonickém hlášení odletu před vzletem z jakéhokoliv důvodu ke změně času odletu, je pilot povinen tuto skutečnost neprodleně oznámit stanovišti ATS, jemuž adresoval původní hlášení.

Pokud se hlášení o odletu nepředá, pohotovostní služba vztažená k podanému letovému plánu nebude poskytována a let bude chápán jako let bez podaného letového plánu.

2.3.2.2 Hlášení o odletu musí obsahovat:

- identifikaci letadla
- letiště nebo provozní místo odletu
- letiště nebo provozní místo příletu
- čas odletu

V hlášení o odletu se použije fráze:

"... (volací znak) VZLET Z ... (letiště nebo provozní místo odletu) DO ... (letiště nebo provozní místo příletu) V ... (čas - hlášení po odletu) / S DODRŽENÍM ... (čas - hlášení před vzletem)".

2.3.2.3 Ve smyslu L4444, hl. 11 zodpovědnost za následnou distribuci zprávy DEP spočívá na stanovišti ATS, sloužícím letišti odletu (viz AIP ČR, sekce GEN 3). Piloti letadel, kteří provádějí lety VFR, na něž byl podaný letový plán, a které přilétají na letiště určení ve FIR Praha, ale příslušnému stanovišti ATS nebyla doručena zpráva DEP, budou dotazováni na ETA.

2.3.3 Je-li let VFR prováděn z/na řízené letiště a v řízeném vzdušném prostoru kromě vzdušného prostoru třídy E, stává se předmětem letového povolení, a tedy řízeným letem.

Letové povolení se vydává na základě letového plánu předloženého stanovišti letových provozních služeb.

2.3.3.1 Pilot neřízeného letu, který hodlá vstoupit do CTR/TMA (případně CTA třídy C), musí požádat o povolení ke vstupu místně příslušné stanoviště ATC (tj. TWR, ACC nebo APP, je-li zřízeno), a to s předstihem, stanoveným jak AIP ČR (článek ENR 1.2.1.10, místní postupy v příslušných částech AIP AD), tak touto příručkou (čl. 2.3.4.1, místní postupy v příslušných částech VFR-AD).

Poznámka: Je nutné mít na paměti, že s ohledem na rádiové a přehledové krytí, ale i na rozsah a kapacitu služeb, poskytovaných stanovištěm FIC, je pilot neřízeného letu zodpovědný za včasné navázání spojení s místně příslušným stanovištěm ATC (tj. TWR, ACC nebo APP, je-li zřízeno) a získání letového povolení před vstupem do jeho prostoru odpovědnosti tak, aby se zabránilo neoprávněnému narušení vzdušného prostoru.

Poznámka: Letům, které jsou na spojení s FIC Praha, se zpravidla před vstupem do CTR/TMA nevydává instrukce ke změně frekvence a přechodu na spojení se stanovištěm, které poskytuje službu řízení v tomto prostoru. Je povinností pilota, aby ukončil spojení se stanovištěm FIC Praha a včas navázal spojení s následujícím stanovištěm na příslušném kanálu nebo kmitočtu.

2.3.4 Letové povolení získané na základě předání údajů o letu

Piloti, kteří nepředložili FPL, a potřebují získat letové povolení pro vstup do řízeného vzdušného prostoru třídy D, nebo pro přílet nebo odlet z letiště, kde se poskytuje ATC, žádají letové povolení na základě údajů o letu předaných příslušnému stanovišti ATS na kmitočtu nebo telefonem.

Poznámka: Toto ustanovení lze uplatnit i u letových povolení pro výsadky prováděné z prostoru třídy C.

2.3.4.1 Předání údajů o letu VFR

Není-li v AIP ČR části AD stanoveno jinak, údaje o letu VFR se předávají příslušnému stanovišti ATS na kmitočtu nebo telefonem při žádosti o letové povolení nejméně 3 minuty před vstupem do CTR nebo TMA v případě příletu, nebo před zahájením pojíždění nebo vzletem z FATO z řízeného letiště nebo místa v CTR v případě odletu.

Informace předávané pilotem

a) Odlety VFR
   - identifikace letadla,
   - typ letadla, *
   - číslo nebo místo stání, případně jiné letiště nebo místo v CTR
   - letiště určení nebo místo přistání *
   - výstupní bod z CTR případně prostor činnosti v CTR a požadovaná hladina (podle vhodnosti) *
   - potvrzení platné informace ATIS s opakováním QNH

b) Přílety a průlety VFR
   - identifikace letadla,
   - typ letadla, *
   - letiště odletunebo místo vzletu *
   - letiště určení nebo místo přistání, případně prostor činnosti v CTR (podle vhodnosti)*

- poloha a hladina letu,
- požadovaný vstupní bod do CTR
- výstupní bod (u prolétávajících letadel) *
- potvrzení platné informace ATIS s opakováním QNH

** Označené údaje se nepředávají v případě, jestliže byl předložen letový plán.*

2.3.5 Informace o aktuálním stavu využívání TSA/TRA

Informace o aktuálním stavu využívání prostorů TRA nebo TSA, předaná na žádost pilota, má platnost 15 minut. Po jejich uplynutí musí pilot požádat o novou aktuální informaci nebo považovat prostor za aktivovaný.

2.3.6 Hlášení o přistání.

V případě letu VFR, na který byl podán letový plán, musí pilot letadla po přistání na neřízeném letišti ohlásit čas přistání FIC Praha nebo příslušnému stanovišti ATC.

Je-li známo, že spojovací zařízení na letišti přistání jsou nedostatečná a jiný způsob hlášení přistání pozemními prostředky není k dispozici, může pilot bezprostředně před přistáním, nachází-li se letadlo na okruhu letiště a předpokládá se bezpečné přistání, vyslat radiotelefonicky FIC nebo příslušnému stanovišti ATC zprávu podobnou hlášení o přistání s uvedením předpokládaného času přistání.

Poznámka 1: Za předložení letového plánu se považuje i oznámení údajů o letu VFR podle AIP ENR 1.2.1.10, a to na část letu, při níž se poskytuje služba řízení letového provozu. Tento zkrácený letový plán vyslaný radiotelefonicky za letu se uplatňuje pro lety z/do/přes CTR a TMA civilních letišť, nenahrazuje však letový plán, jehož předložení před letem, kterého provedení je plánováno na noc, požaduje čl. AIP ENR 1.2.4.3.2.

Poznámka 2: Vyžaduje-li se hlášení přistání, jeho neohlášení může vážně narušit činnost letových provozních služeb a způsobit vynaložení velkých nákladů prováděním zbytečných pátracích a záchranných akcí.

2.3.6.1 Hlášení o přistání musí obsahovat:

- identifikaci letadla
- letiště nebo provozní místo odletu
- letiště nebo provozní místo určení (pouze v případě přistání na náhradním letišti)
- letiště nebo provozní místo příletu
- čas přistání

2.3.6.2 Pro hlášení přistání za letu bezprostředně před přistáním se použije fráze:

... (volací znak) Z ... (letiště nebo provozní místo odletu) [DO ... (letiště nebo provozní místo určení v případě přistání na náhradním letišti)] PŘISTÁNÍ V ... (letiště nebo provozní místo přistání) BUDE V ... (čas)

2.3.6.3 Hlášení o přistání se nepožaduje, jestliže pilot za letu VFR v prostoru třídy G a E nebo v prostoru třídy C a D do 1000 ft (300 m) AGL oznámí FIC nebo příslušnému stanovišti ATC, že ukončuje letový plán. Ve vzdušném prostoru třídy G a E se takovému letu neposkytuje pohotovostní služba, která by se vztahovala k letovému plánu. V řízeném vzdušném prostoru se tomuto letu poskytují ATS v souladu s třídou vzdušného prostoru, dokud pilot neoznámí opuštění tohoto prostoru.

Použitá frazeologie:

... (volací znak) UKONČUJI LETOVÝ PLÁN

2.3.6.4 Hlášení o přistání kluzáku mimo letiště

Viz odst. 2.8.3.

2.3.7 Lety VFR ze zahraničí

Piloti letů VFR přilétávajících ze zahraničí se žádají, aby před vstupem do FIR Praha navázali spojení s příslušným stanovištěm ATS.

2.3.8 Omezení výcvikových letů VFR

Výcvikové lety letadel VFR na řízených letištích a v blízkosti těchto letišť mohou být z důvodu vyšší hustoty provozu omezeny. Doporučuje se, aby velitel letadla nebo provozovatel letadla před plánováním této činnosti dohodnul podrobnosti s příslušným stanovištěm ATC.

2.4 Provoz na letišti a v jeho blízkosti

Poznámka: Letadlo je v blízkosti letiště, mimo jiné když vstupuje do letištního okruhu nebo jej opouští.

Letadlo pohybující se na letišti a jeho blízkosti musí bez ohledu na to, zda je nebo není v řízeném okrsku nebo v ATZ:

a) pozorovat ostatní letištní provoz za účelem vyhnutí se srážce;
b) zařadit se do letového provozu tvořeného ostatními letadly v provozu nebo se mu vyhnout;
c) řídit se publikovanými postupy a v řízeném okrsku instrukcemi ATC;
d) s výjimkou balónů provádět všechny zatáčky doleva při přiblížení na přistání a po vzletu, pokud informace nebo instrukce od ATC nestanoví jinak;
e) s výjimkou balonů přistávat a vzlétat proti směru větru, pokud bezpečnost, konfigurace dráhy nebo zájmy letového provozu neurčují, že je preferován jiný směr.

2.4.1 Provoz na neřízených letištích a v letištní provozní zóně (ATZ)

2.4.1.1 Neřízené letiště je letiště, na němž se neposkytuje služba ATC.

Poznámka: Informace o těchto letištích se nacházejí v části AD této příručky, příp. AIP ČR, části AD (letiště AFIS s publikovanými postupy nepřesného přístrojového přiblížení). Informace o aktuálním stavu neřízeného letiště poskytuje provozovatel příslušného letiště.

Neřízené letiště je buď:

a) letištěm AFIS, na němž se poskytuje letištní letová informační služba (AFIS) a pohotovostní služba známému provozu nebo
b) letištěm bez ATS (tj. bez poskytování ATC či AFIS), na němž se poskytují pouze informace v omezeném rozsahu.

Poznámka 1: Na jednom letišti však mohou být poskytovány letové provozní služby stanovištěm ATC, které poskytuje službu ATC, FIS a ALRS, a stanovištěm AFIS, které poskytuje pouze službu AFIS a ALRS.

Poznámka 2: Pro letiště AFIS může být publikován postup nepřesného přístrojového přiblížení.

2.4.1.2 Letištní provozní zóna (ATZ) je vzdušný prostor stanovených rozměrů, který slouží k ochraně letištního provozu.

Letištní provozní zóna je zřízena na letištích, kde není poskytována služba řízení letového provozu. Je vymezena horizontálně kružnicí (nebo její částí) o poloměru 3 NM (5,5 km) od vztažného bodu letiště a vertikálně zemským povrchem a nadmořskou výškou 4000 ft (1200 m), pokud ÚCL nestanoví jinak. Zasahuje-li do prostoru ATZ vertikálně nebo horizontálně:

a) řízený vzdušný prostor třídy C nebo D,

b) TRA/TSA

   1) plánovaný v AUP, a/nebo

   2) aktivovaný v AUP plánovaný prostor, je-li v ATZ poskytována AFIS,

c) jiný dočasně vyhrazený vzdušný prostor zveřejněný formou AIP SUP nebo NOTAM, nebo

d) zakázaný prostor,

tvoří hranice ATZ hranice těchto prostorů.

2.4.1.3 Uplatňované postupy

Poznámka: Níže uvedené postupy se přiměřeně aplikují i při provádění letů na plochách SLZ.

a) Letadlo, které přilétává na neřízené letiště nebo z něho odlétává, je povinno dodržet publikované parametry letištního provozního okruhu, pokud informace přijatá ze stanoviště AFIS nebo ze stanoviště Poskytování informací známému provozu nestanoví jinak.

   V případě, že parametry letištního provozního okruhu nejsou známy, letadlo musí provádět všechny zatáčky doleva při přiblížení na přistání nebo po vzletu.

b) Letadlo, které přilétává na neřízené letiště nebo z něho odlétává, je povinno používat pro vzlet a přistání dráhu podle následujícího:

   1) v provozní době letiště:

      - podle informace získané od stanoviště AFIS nebo stanoviště Poskytování informací známému provozu;

        Poznámka: Pilot musí žádat stanoviště AFIS nebo Poskytování informací známému provozu o souhlas se změnou dráhy, nevyhovuje-li mu určená dráha v používání. Umožňují-li to okolnosti, pilot letadla v nouzi musí oznámit úmysl použít jinou dráhu, než je dráha v používání.

   2) mimo provozní dobu letiště:

      - proti směru větru, pokud bezpečnost nebo konfigurace dráhy neurčují, že je preferován jiný směr; a/nebo
      - podle předcházející domluvy s provozovatelem letiště; a/nebo
      - podle informací publikovaných v této příručce, resp. v AIP ČR, část AD;

c) Pilot letadla nevybaveného radiostanicí, který má v úmyslu přiletět na neřízené letiště nebo z něho odletět, je povinen předem zkoordinovat svůj přílet nebo odlet se stanovištěm AFIS, se stanovištěm Poskytování informací známému provozu nebo s provozovatelem letiště.

d) Lety VFR, při kterých členové letových posádek požadují komunikaci v anglickém jazyce, musí být prováděny na letiště, kde má příslušný poskytovatel AFIS / informací známému provozu v doplňujících informacích ve VFR příručce, případně v AIP ČR, publikované služby / poskytování informací známému provozu v anglickém jazyce a v době, kdy jsou poskytovány.

Komunikace se stanovištěm AFIS / poskytování informací známému provozu a v ATZ je možná pouze v českém jazyce, není-li v doplňujících informacích pro dané letiště a jeho ATZ ve VFR příručce, případně v AIP ČR, uveden anglický jazyk a doba, kdy je tento komunikační jazyk k dispozici.

Poznámka: Letadla komunikující v jiném než českém jazyce nebo mimo dobu, kdy je tento jazyk podle doplňujících informací daného letiště k dispozici, se považují za letadla nevybavená radiostanicí a řídí se relevantními postupy.

e) Navázání spojení se stanovištěm AFIS nebo stanovištěm Poskytování informací známému provozu je povinné pro letadla vybavená radiostanicí, pohybující se na neřízeném letišti a/nebo v ATZ, při zahájení pojíždění a/nebo před vstupem do ATZ.

Pilot takového letadla bez ohledu na to, zda se poskytuje AFIS nebo je zajištěno Poskytování informací známému provozu, musí hlásit na příslušném kmitočtu přiděleném a publikovaném pro jednotlivá letiště svou:

- polohu,
- nadmořskou výšku a
- zamýšlenou letovou nebo pozemní činnost způsobem a v rozsahu, který je uveden dále.

Jiná letadla, nacházející se na neřízeném letišti nebo v ATZ, musí být na poslechu na příslušném kmitočtu a musí využít těchto informací k vyhnutí se srážkám. Letadla musí hlásit:

1) Odlétávající letadla:
   - zahájení pojíždění a činnost po vzletu;
   - úmysl křižovat dráhu nebo pojíždět zpět po dráze (i neaktivní);
   - vstup na dráhu;
   - vzlet

     Poznámka: Piloti vrtulníků, kteří provádějí vzlet z místa stání a piloti kluzáků na místě vzletu na dráze, hlásí jen připravenost ke vzletu.
   - místo opuštění letištního provozního okruhu;
   - místo opuštění ATZ;
2) Přilétávající letadla:
   - letiště vzletu (není-li totožné s letištěm přistání);
   - polohu letadla před vstupem do ATZ;
   - místo zamýšleného vstupu do letištního provozního okruhu;
   - polohu po větru;
   - polohu před poslední zatáčkou (base leg);

     Poznámka: Na žádost stanoviště AFIS nebo stanoviště Poskytování informací známému provozu mohou piloti vynechat hlášení poloh po větru a před poslední zatáčkou nebo hlásit jiné polohy. Polohy po větru a před poslední zatáčkou se nehlásí, provádí-li letadlo přímé přiblížení.
   - polohu na konečném přiblížení - finále;
   - nezdařené přiblížení (opakování okruhu);

- úmysl křižovat dráhu nebo pojíždět zpět po dráze (i neaktivní);
- uvolnění dráhy v noci, nebo je-li další známý provoz ve fázi konečného přiblížení - finále;

3) Letadla prolétávající ATZ:
   - místo a nadmořskou výšku zamýšleného vstupu a výstupu do/z ATZ; nebo
   - vzdálenost, zeměpisný směr od letiště, trať a nadmořskou výšku, která má být letěna uvnitř ATZ

4) Letadla přilétávající na plochu SLZ, nacházející se uvnitř ATZ letiště, při vstupu do této ATZ:
   - oznámit zamýšlenou činnost související s příletem na plochu SLZ na provozním kmitočtu příslušného stanoviště AFIS nebo Poskytování informací známému provozu.

Poznámka: Provozní kmitočet používaný na plochách SLZ slouží ke vzájemné komunikaci mezi účastníky provozu na těchto plochách a nelze na něm očekávat informace odpovídající AFIS nebo Poskytování informací známému provozu.

f) Pilot letadla provádějící let v noci, letecký výcvik k získání průkazu způsobilosti pilota letounů a vrtulníků v rámci místní letové činnosti, výsadky nebo navijákový vzlet na neřízeném letišti, smí provádět takovou činnost pouze v případě, že se na tomto letišti a v příslušné ATZ poskytuje AFIS nebo je zajištěno Poskytování informací známému provozu. Ustanovení o letech v noci se nevztahuje na lety letecké záchranné služby a státních letadel.

g) Pilot letadla a/nebo osoba odpovědná za veřejné letecké vystoupení a/nebo leteckou soutěž na neřízeném letišti, smí provádět takovou činnost jen v případě, že se na tomto letišti a v příslušné ATZ poskytuje AFIS nebo je zajištěno Poskytování informací známému provozu.

h) Pilot letadla nevybaveného radiostanicí, který má v úmyslu provádět místní činnost na neřízeném letišti, musí zkoordinovat takovou činnost se stanovištěm AFIS, se stanovištěm Poskytování informací známému provozu nebo s provozovatelem letiště před jejím zahájením.

i) Pilot letadla a/nebo odpovědná osoba provádějící letovou činnost z jiného místa v ATZ nebo zasahující do ATZ nebo provádějící průlet ATZ v provozní době letiště, musí dohodnout a zkoordinovat zamýšlenou činnost se stanovištěm AFIS, se stanovištěm Poskytování informací známému provozu nebo s provozovatelem letiště před jejím zahájením, není-li stanoveno jinak v příslušné koordinační dohodě.

2.4.1.4 Oznámení o vzletu a přistání na neřízených letištích.

a) Pilot letadla (s výjimkou závěsného nebo padákového kluzáku), který odlétává nebo přilétává na neřízené letiště v provozní době letiště, musí oznámit stanovišti AFIS nebo stanovišti, poskytujícímu informace známému provozu radiotelefonicky nebo osobně:
   - poznávací značku letadla,
   - čas vzletu (při odletech) / přistání (při příletech),
   - jméno velitele letadla a
   - celkový počet osob na palubě.

Toto hlášení nenahrazuje hlášení o odletu nebo hlášení o přistání na let, na který byl podán FPL (viz ust. 2.3.5).

b) Při místní letové činnosti pilot oznamuje pouze čas prvního odletu a čas posledního přistání, u série letů konající se v jeden den za podmínky, že se letadlo pokaždé navrací do stejného místa, interval mezi po sobě následujícími lety nepřesáhne 30 minut, není změněno jméno velitele letadla a/nebo celkový počet osob na palubě.

2.4.2 Provoz na řízených letištích a v řízeném okrsku (CTR)

2.4.2.1 Specifické postupy pro provádění letů VFR na řízených letištích a v řízeném okrsku se nacházejí v AIP ČR, sekci AD, resp. subsekci ENR 1.2.

2.4.3 Provoz v TRA GA a na rozhraní se sousedícím vzdušným prostorem

Aktivací TRA GA dochází k oddělení tohoto prostoru od okolních řízených vzdušných prostorů třídy D nebo C, deaktivací TRA GA se předmětné oddělení ruší.

V hranicích aktivovaného TRA GA se aplikují podmínky vzdušného prostoru a pravidla létání jako ve vzdušném prostoru třídy G. Kde TRA GA sousedí vertikálně se vzdušným prostorem ATS jiné třídy, musí lety prováděné ve společné hladině i služby jim poskytované vyhovovat požadavkům třídy G vzdušného prostoru.

Pokud let vystupuje z TRA GA a vstupuje do řízeného prostoru třídy D nebo C, platí pro něj stejná pravidla jako pro jakýkoliv jiný neřízený let, který vstupuje do výše zmíněného řízeného vzdušného prostoru - podmínka platí bez ohledu na skutečnost, zda se jedná o průlet TRA GA nebo o odlet z letiště v jeho hranicích, pokud příslušné stanoviště ATC nestanoví jinak.

Místně příslušné stanoviště ATC může na základě vývoje provozní situace kdykoliv požadovat neprodlené ukončení nebo omezení činnosti, případně deaktivaci TRA GA.

Je-li TRA GA označen jako RMZ a pokud místně příslušné stanoviště ATC nestanoví jinak, je let uvnitř takového prostoru povinen navázat a udržovat spojení na provozním kmitočtu určeného stanoviště (viz AIP ČR, ENR 5.5).

2.5 Lety VFR v noci

Poznámka: V ČR platí, že let VFR ve dne může být prováděn v době od občanského svítání do občanského soumraku. Za noční let VFR je považován let prováděný v noci. Noc je doba mezi koncem občanského soumraku (TE) a začátkem občanského svítání (TB). Občanský soumrak končí večer, když střed slunečního disku je 6 stupňů pod horizontem, a občanské svítání začíná ráno, když je střed slunečního disku 6 stupňů pod horizontem. Tabulky občanského soumraku a svítání pro 50° N a 15° E jsou uvedeny v AIP ČR, subsekci GEN 2.7.

Časy TE a TB pro jednotlivá letiště se vypočtou odečtením 4 minut na každý stupeň zeměpisné délky pro AD ležící na východ a přičtením 4 minut na každý stupeň zeměpisné délky pro AD ležící na západ od 15. poledníku.

2.5.1 Rozdělení podle druhu činnosti

Lety VFR v noci se rozdělují na letištní lety a traťové lety. Za letištní lety jsou považovány lety v blízkosti letiště. Všechny ostatní lety VFR v noci jsou považovány za traťové lety.

Poznámka: Letadlo je v blízkosti letiště, když je na letištním okruhu, vstupuje do něj nebo jej opouští. Pro účely nočních letů VFR se za let v blízkosti letiště považuje let v CTR a ATZ.

2.5.2 Všeobecné podmínky pro provádění nočních letů VFR

Noční lety VFR musí být prováděny podle následujících všeobecných podmínek:

a) je-li to proveditelné, musí být u letadel, pro něž byl podán FPL, udržováno obousměrné radiové spojení na příslušném kmitočtu ATS;

b) všechna letadla provádějící traťový let musí být vybavena a mít v provozu odpovídač SSR v módu A a C nebo módu S;

c) musí být dodržena minima uvedená v následující tabulce:

Lety dle druhu činnosti		Minimální výška letu	Minimální základna nejnižší oblačné vrstvy	Minimální dohlednost	Minimální vzdálenost od oblačnosti
Letištní		1300 ft AGL	2300 ft AGL	letová a přízemní 5 km	1,5 km horizontální, 1000 ft vertikální
	okruhy	1000 ft AAL/AGL*	2000 ft AAL/ AGL*		
Traťové		2000 ft AGL	3000 ft AGL	letová 8 km	
Letecká záchranná služba	lety do výšky 1000 ft AGL	500 ft AGL a 600 m od překážek nebo za předpokladu dostatečného osvětlení prostoru přistání 150 ft AGL nebo nad překážkou v místě zásahu HEMS	1500 ft AGL (1 pilot)	letová a přízemní 3 km (1 pilot)	mimo oblačnost za viditelnosti země (světel na zemi)
			1000 ft AGL (2 piloti)	letová a přízemní 2,5 km (2 piloti)	
	lety nad 1000 ft AGL		1000 ft nad výškou letu	letová 5 km	1,5 km horizontální, 1000 ft vertikální

2.5.3 Provozní podmínky

2.5.3.1 Letištní lety v noci

a) Na letištní lety VFR v noci prováděné z řízeného letiště musí provozovatel letadla nebo pilot předat údaje o letu příslušnému stanovišti ATS a tato činnost musí být s příslušným stanovištěm ATS předem dohodnuta.

b) Na letištní lety VFR v noci prováděné z neřízeného letiště musí provozovatel nebo pilot předložit plán činnosti stanovišti AFIS nebo stanovišti Poskytování informací známému provozu. V plánu činnosti se musí uvést počet a typ letadel, druh činnosti, upřesnění prostoru činnosti, max. hladina letu, čas zahájení a ukončení činnosti.

c) Minimální hladina u letištních letů VFR v noci musí být 1300 ft AGL a na okruhu 1000 ft AAL.

2.5.3.2 Traťové lety

Poznámka: Za traťové lety jsou považovány všechny lety mimo lety v blízkosti letiště.

a) Na traťové lety VFR v noci musí být předložen před letem letový plán.

b) Traťové lety musí být plánovány a prováděny tak, aby letadlo letělo, kromě vzletu, přistání a nezbytného stoupání a klesání, vždy ve výšce 2000 ft AGL nebo výše. Vrtulníky pro leteckou záchrannou službu musí dodržovat výšku nejméně 500 ft AGL v horizontální vzdálenosti 600 m od překážek a

v místě zásahu minimálně 150 ft AGL nebo nad překážkou za předpokladu dostatečného osvětlení prostoru přistání.

c) Pro vzlet a přistání při traťových letech mohou být využívána pouze letiště schválená pro noční provoz. Vrtulníky pro leteckou záchrannou službu mohou vzlétat i přistávat mimo schválená letiště a heliporty za předpokladu, že jsou vybaveny v souladu s předpisem JAR-OPS 3

d) Při traťových letech VFR v noci musí být stanoveno náhradní letiště.

e) Při traťových letech musí mít letadlo navigační zásobu pohonných hmot a oleje jako při letu IFR.

f) Letadlo musí mít nejméně jedno radionavigační zařízení, které je v letadle pevně zastavěno, schváleno a které je v činnosti (ADF, VOR, GPS).

g) Na každý traťový let do prostoru třídy C a D musí být získáno letové povolení a letadlo musí být během letu v těchto prostorech na spojení s příslušným stanovištěm ATC.

h) Na letištích vzletu, přistání a na náhradním letišti musí být v době odletu nebo příletu letadla poskytována služba ATC/AFIS nebo musí být zajištěno Poskytování informací známému provozu. Tyto služby nebo Poskytování informací na takovýchto letištích mohou být ukončeny až po ukončení všech traťových letů.

2.5.4 Letiště

Všechna letiště schválená pro provádění letů VFR v noci jsou uvedena v AIP ČR, sekce AD, resp. v této příručce, část AD.

2.5.5 Doplňující ustanovení pro provoz volných obsazených balonů

2.5.5.1 Vybavení balónu protisrážkovými světly

Protisrážková světla musí být zkonstruovaná tak, aby byla zavěšena pod košem balónu a umístěna tak, aby ve vzdálenosti 5 m pod košem blikalo světlo bílé a ve vzdálenosti dalších 5 m blikalo světlo červené. Bílá světla mohou být dvě s tím, že druhé bílé světlo je umístěné ve vzdálenosti dalších 5 m pod červeným světlem. Červené a bílé (bílá) světlo (světla) blikají v opačné frekvenci, tj. svítí bílé (bílá) světlo (světla) a červené je zhasnuto a opačně. Frekvence záblesků nesmí být menší než 40 a ne větší než 100 za minutu.

Minimální svítivost světel je 20 kandel.

Protisrážková světla musí být zapnuta po celou dobu letu v noci.

2.5.5.2 Činnost přístrojového vybavení při přistávání balónu

Od okamžiku, kdy pilot zahájí přistání, nejdříve však ve výšce 100 m/300 ft AGL, může být povinné přístrojové vybavení balónu, včetně protisrážkových světel, vypnuto a uloženo v koši.

2.5.5.3 Přistání balónu v noci

Přistání balónu lze provést pouze v denní době. Přistání v noci je z bezpečnostních důvodů zakázáno. Pokud balón přistane v noci, je to považováno za incident podléhající podání hlášení v souladu s Hlavou 4 předpisu L 13.

2.6 Provádění výsadkových letů

2.6.1 Provádění a publikování výsadkové činnosti (PJE)

2.6.1.1 Letiště označená symbolem “padáčku”

Pro letiště, uvedená v tabulce 2.6.3, má tento symbol padáčku význam “navigační výstrahy” na provádění výsadkové činnosti v horizontálních hranicích ATZ od GND do horní hranice vzdušného prostoru třídy E (i nad horní hranicí ATZ). Tato “navigační výstraha” platí od SR do SS celoročně. Symbol “padáčku” je zobrazen i na mapě ICAO 1:500 000. V době provádění výsadkových letů se seskoky na letiště i mimo letiště v horizontálních hranicích zóny ATZ daného letiště musí být poskytována služba AFIS nebo zajištěno Poskytování informací známému provozu. Pilotům ostatních letadel letících v ATZ nebo do ní vstupujících musí být podána informace o provádění výsadkových letů. Provozovatel letiště nebo osoba odpovědná za provádění výsadkové činnosti na konkrétním letišti jsou povinni oznámit telefonicky zahájení výsadkové činnosti minimálně 20 minut předem a neprodleně po jeho ukončení nebo při přerušení na dobu delší než 1 hodina na místně příslušné stanoviště ATS, nebo FIC Praha podle vhodnosti.

2.6.1.2 Letiště neoznačená symbolem “padáčku”

U letišť, která nejsou uvedena v tabulce 2.6.3, a ani nejsou označena symbolem “padáčku” na mapě ICAO 1:500 000, může být výsadková činnost prováděna jen po vydání “navigační výstrahy” NOTAMem. Vydání tohoto NOTAMu nezbavuje provozovatele letiště povinnosti ohlásit zahájení a ukončení výsadkové činnosti dle odstavce 2.6.1.1. V době provádění výsadkové činnosti je poskytována služba AFIS nebo je zajištěno Poskytování informací známému provozu. Pilotům ostatních letadel letících v ATZ nebo do ní vstupujících musí být podána informace o provádění výsadkových letů.

2.6.1.3 Platnost NOTAMu pro “navigační výstrahu” je omezena na dobu provozu, rozsah horizontálních hranic (maximálně ATZ) a výšku (maximálně do horní hranice vzdušného prostoru třídy E).

2.6.1.4 Pro provádění výsadkové činnosti v prostorech mimo horizontální hranice ATZ nebo provádění výsadkové činnosti v době SS-SR musí být vždy vyhrazen a publikován omezený prostor zprávou NOTAM.

2.6.1.5 Provozovatel letiště může po uvážení požadovat vyhrazení a publikování omezeného prostoru pro účely výsadkové činnosti i tam, kde se za normálních okolností požaduje jen publikování navigační výstrahy. Toto pravidlo lze uplatnit i tam, kde je letiště označeno symbolem “padáčku”.

2.6.1.6 Navigační výstraha nebo omezený prostor pro výsadkovou činnost se publikuje pouze pro vzdušný prostor třídy G a E. Je-li požadavek na provádění výsadkové činnosti z hladin ve vzdušném prostoru třídy D nebo C s předcházejícím nebo následným sestupem vzdušným prostorem třídy E a G, publikuje se omezený vzdušný prostor nebo navigační výstraha jen pro část vzdušného prostoru třídy E a G a činnost zasahující do prostoru třídy D a C je předmětem povolení příslušného stanoviště ATC.

2.6.1.7 Za předání podkladů pro publikaci NOTAM “navigační výstraha” mezinárodní kanceláři NOTAM (NOF), kontakt viz VFR-GEN 8.2, je zodpovědný provozovatel letiště, nebo jím pověřená osoba odpovědná za prováděnou výsadkovou činnost. Požadavky na vyhrazení omezeného prostoru předkládá provozovatel letadla, případně provozovatel letiště (viz 2.6.1.5) pracovišti pro uspořádání vzdušného prostoru (AMC), kontakt viz AIP ČR ENR 1.1.9. Podklady pro následnou publikaci NOTAM “omezený prostor” předkládá pracoviště AMC. Požadavky na předávání podkladů pro zveřejnění informací

v publikacích Letecké informační služby, včetně příslušného formuláře, jsou zveřejněny v předpise L-15, dodatek N.

2.6.1.8 Plánování a následné provádění výsadkové činnosti musí být koordinováno a odsouhlaseno provozovatelem letiště.

2.6.2 Povinnosti velitele výsadkového letadla vůči složkám ATS

2.6.2.1 Výsadková činnost ve vzdušném prostoru třídy C a D

a) Velitel letadla zamýšlející provést výsadkový let v řízeném vzdušném prostoru třídy C nebo D, musí k této činnosti získat letové povolení od příslušného stanoviště ATC. V případě vydaného povolení musí velitel letadla ohlásit začátek a konec výsadku příslušnému stanovišti ATC, jestliže příslušné stanoviště ATC nestanovilo jinak.

b) O povolení ke stoupání do vzdušného prostoru třídy C v sektoru Čechy lze požádat na provozním kmitočtu FIC Praha a dále pokračovat podle informací obdržených od tohoto stanoviště.

c) Není-li příslušným stanovištěm ATS stanoveno jinak, musí se výsadkové letadlo v prostoru třídy C nebo D pohybovat v horizontálních hranicích ATZ (tj. do vzdálenosti 3 NM od vztažného bodu letiště) nebo v horizontálních hranicích dočasně omezeného prostoru vyhrazeného pro provádění výsadkové činnosti a publikovaného pro vzdušný prostor třídy G nebo E prostřednictvím NOTAM.

2.6.2.2 Výsadková činnost ve vzdušném prostoru třídy E

a) Velitel letadla zamýšlející provést výsadkový let ve vzdušném prostoru třídy E, musí nejpozději 5 minut před zahájením činnosti ohlásit telefonem stanovišti poskytujícímu v daném prostoru ATS nebo rádiem na příslušném kmitočtu tohoto stanoviště zahájení výsadků. Po skončení výsadku ohlásí neprodleně jeho ukončení stejným způsobem.

b) Krom povinnosti dle čl. 2.6.2.2, písm. a) je velitel letadla povinen informovat rádiem příslušné stanoviště ATS nebo stanoviště Poskytování informací známému provozu vždy před zahájením výsadku a o jeho ukončení. Tato povinnost platí i při provádění výsadku uvnitř dočasně omezeného prostoru vyhrazeného pro provádění výsadkové činnosti.

c) Velitelům letadel provádějících let do prostoru provádění výsadků nebo jeho blízkosti ve vzdušném prostoru třídy E bude, na základě hlášení dle článku 2.6.2.2 a), a pokud je to proveditelné (neřízený let VFR bude na spojení), poskytnuta v rámci FIS informace o provozu ještě 5 minut po ukončení výsadků.

2.6.2.3 Povinnosti velitele letadla uvedené v článku 2.6.2.1 a) a 2.6.2.2 a) může na základě dohody splnit příslušné stanoviště AFIS nebo stanoviště Poskytování informací známému provozu a následně jej rádiem informovat. Bez předání těchto informací musí velitel letadla považovat uvedené povinnosti za nesplněné.

2.6.3 Seznam letišť označených symbolem “padáčku”

Letiště	
Česká Lípa	LKCE
Frýdlant	LKFR
Hořovice	LKHV

Letiště	
Hosín	LKHS
Hradec Králové	LKHK
Hranice	LKHN
Jaroměř	LKJA
Jičín	LKJC
Jihlava	LKJI
Jindřichův Hradec	LKJH
Klatovy	LKKT
Kolín	LKKO
Krnov	LKKR
Kroměříž	LKKM
Liberec	LKLB
Mikulovice	LKMI
Mladá Boleslav	LKMB
Moravská Třebová	LKMK
Most	LKMO
Nové Město	LKNM
Olomouc	LKOL
Plzeň/Líně	LKLN
Prostějov	LKPJ
Přerov	LKPO
Příbram	LKPM
Rokycany	LKRY
Roudnice	LKRO
Skuteč	LKSK
Strakonice	LKST
Strunkovice	LKSR
Šumperk	LKSU
Tábor	LKTA
Ústí nad Orlicí	LKUO

Letiště	
Zábřeh	LKZA

2.7 Provádění startů padákových a závěsných kluzáků pomocí navijáků a odvijáků ve vzdušném prostoru ČR

2.7.1 Provádění a publikování navijákových a odvijákových startů padákových a závěsných kluzáků (dále jen "navijákových startů PK/ZK")

2.7.1.1 PGZ (paragliding zone - prostor pro navijákové starty PK/ZK)

Pro PGZ s označením "paraglidového padáčku" uvedené v tabulce 2.7.2, má tento symbol význam navigační výstrahy na provádění navijákových startů PK/ZK v hranicích vymezených PGZ. Pro PGZ se vymezuje prostor horizontálně kružnicí o poloměru 1 NM a vertikálně od GND do 4000 ft AMSL. Tato navigační výstraha platí od TB do TE celoročně. PGZ se symbolem "paraglidového padáčku" je zobrazen i na mapě ICAO 1:500 000. Osoba odpovědná za provádění navijákových startů PK/ZK je povinna oznámit telefonicky zahájení činnosti minimálně 20 minut předem a neprodleně po jeho ukončení nebo při přerušení na dobu delší než 1 hodina na místně příslušné stanoviště ATS nebo FIC Praha podle vhodnosti.

2.7.1.2 Plochy neoznačené symbolem "paraglidového padáčku"

U ploch, které nejsou uvedeny v tabulce 2.7.2, vyjma letišť, mohou být navijákové starty PK/ZK prováděny jen po vydání "navigační výstrahy" NOTAMem. Vydání tohoto NOTAMu nezbavuje provozovatele povinnosti ohlásit zahájení, přerušení nebo ukončení činnosti dle odst. 2.7.1.1.

2.7.1.3 Letiště

V době provádění navijákových startů PK/ZK na letišti, musí být v provozu služba AFIS nebo zajištěno Poskytování informací známému provozu, na jejímž kmitočtu piloti letadel obdrží informace o prováděné činnosti. Osoba odpovědná za provádění navijákových startů PK/ZK je povinna oznámit telefonicky zahájení činnosti minimálně 20 minut předem a neprodleně po jeho ukončení nebo při přerušení na dobu delší než 1 hodina na místně příslušné stanoviště ATS nebo FIC Praha podle vhodnosti.

2.7.1.4 Navigační výstraha pro navijákové starty PK/ZK má význam upozornění prolétávajících pilotů zejména na výskyt tažného lana navijáku PK/ZK v celém vertikálním rozsahu publikované navigační výstrahy.

2.7.1.5 Navigační výstraha pro navijákové starty PK/ZK se publikuje pouze pro vzdušný prostor třídy G a E. Činnost zasahující do prostoru třídy D a C je předmětem povolení příslušného stanoviště ATC.

2.7.1.6 Za předání podkladů pro publikaci NOTAM "navigační výstraha" mezinárodní kanceláři NOTAM (NOF), kontakt viz VFR-GEN-8, je zodpovědný provozovatel navijáku nebo odvijáku, nebo jím pověřená osoba odpovědná za prováděnou činnost.

2.7.1.7 Provádění navijákových startů PK/ZK na letišti nebo v ATZ, či zasahující do ATZ, musí být koordinováno se stanovištěm AFIS, se stanovištěm poskytování informací známému provozu nebo s provozovatelem letiště před jejím zahájením, není-li stanoveno jinak v příslušné koordinační dohodě.

2.7.2 Seznam PGZ

PGZ	Lat	Long	Poloha
Borotice	48 50 52 N	016 14 07 E	12 km E Znojmo
Černiv	50 26 47 N	014 02 31 E	7 km NW Budyně nad Ohří
Hradčany	50 37 10 N	014 43 58 E	5 km S Mimoň
Koclířov	49 46 02 N	016 30 57 E	3 km NE Svitavy
Loket	49 38 11 N	015 07 31 E	13 km SW Ledeč nad Sázavou
Malý Pěčín	49 06 18 N	015 28 26 E	3 km NE Dačice
Niva	49 24 57 N	016 50 42 E	15 km NE Blansko
Radkovice u Budče	49 05 40 N	015 38 08 E	9 km NE Jemnice
Švábenice	49 15 58 N	017 07 50 E	9 km E Vyškov
Tchořovice	49 25 55 N	013 47 48 E	6 km W Blatná
Vidlatá Seč	49 49 54 N	016 12 34 E	10 km SW Litomyšl
Všechov	49 26 18 N	014 37 17 E	4 km NW Tábor

2.8 Provádění letů kluzáky

2.8.1 Létání kluzáků v termice

2.8.1.1 Létání ve společném výstupném proudu.

a) Piloti létající ve společném výstupném proudu musí dodržovat stejný smysl (směr) kroužení a bezpečné rozstupy.

b) Smysl kroužení určuje pilot kluzáku, který začal jako první kroužit.

c) Povinností níže kroužícího pilota je udržovat v zorném poli kluzák kroužící před ním na stejné úrovni nebo na úrovni vyšší.

d) Pokud pilot kluzáku při ustřeďování není schopen dodržovat uvedené podmínky, musí společný výstupní proud opustit.

e) Stoupá-li kluzák rychleji než kluzák nejblíže vyšší, musí jeho pilot upravit let tak, aby neztratil druhý kluzák z dohledu, přičemž musí dodržovat rozstup, který nevytváří nebezpečí srážky.

2.8.1.2 Kroužení ve dvou výstupných proudech

Krouží-li kluzáky ve dvou výstupních proudech, nesmí se jejich dráhy křížit a musí mezi sebou dodržovat bezpečnou vzdálenost.

2.8.2 Létání kluzáků na svahu

a) Kluzák musí letět v bezpečné vzdálenosti od svahu a v bezpečné výšce.

b) Kluzáky musí létat podél svahu a zatáčky provádět vždy směrem od svahu.

c) Pilot mající svah po pravé ruce ve směru letu má přednost před pilotem, jenž má svah po levé ruce ve směru letu. Přibližují-li se dva kluzáky čelně nebo přibližně čelně a existuje-li nebezpečí srážky, musí se pilot kluzáku, který má svah po levé ruce ve směru letu, vyhnout změnou kurzu doprava.

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

Poznámka: Pro konkrétní lokalitu, kde se provádí létání na svahu, mohou být zpracovány zvláštní směrnice, které upravují zásady létání na svahu v této lokalitě a piloti jsou povinni se s těmito směrnicemi seznámit.

2.8.3 Hlášení o přistání kluzáku mimo letiště

2.8.3.1 Hlášení o přistání kluzáku mimo letiště musí být předáno v případě, že byl na jeho let podán letový plán, nebo v případě, že pilot kluzáku oznámil na kmitočtu ATS své rozhodnutí přistát mimo letiště.

2.8.3.2 V případě, že pilot oznámil rozhodnutí přistát mimo letiště na kmitočtu stanoviště TWR, APP (je-li zřízeno), ACC, AFIS, Poskytování informací známému provozu nebo FIC Praha, musí stejnému stanovišti předat hlášení o přistání.

2.8.3.3 V případě, že pilot kluzáku hodlá přistát mimo letiště a místo přistání se nachází v CTR, musí toto rozhodnutí předat na kmitočtu příslušného TWR.

2.8.3.4 Oznámení o rozhodnutí pilota kluzáku přistát mimo letiště musí obsahovat identifikaci kluzáku a místo zamýšleného přistání určené polohou, odhadnutou vzdáleností a zaměřením ke známému místu nebo zeměpisnými souřadnicemi. Pilot může určit dobu, do které předá hlášení o přistání. Pokud není tato doba určena, stanoviště ATS postupují v souladu s Hlavou 5 předpisu L11.

2.8.3.5 Použitá frazeologie:

POLOHA (poloha), PŘISTÁVÁM / BUDU PŘISTÁVAT DO TERÉNU U (určení místa zamýšleného přistání, je-li známo) [PŘISTÁNÍ POTVRDÍM TELEFONEM DO (číslo) MINUT]

2.8.4 Vybavení posádek kluzáků záchrannými padáky

V ČR platí povinnost, aby piloti a ostatní osoby na palubě kluzáku nebo motorového kluzáku byli vybaveni záchranným padákem při všech letech nad 1000 ft (300m) AGL, při všech letech s využitím stoupavých proudů nebo při provádění akrobatických prvků. Doporučuje se však používat záchranné padáky při všech letech kluzáků.

2.9 Činnosti bezpilotních systémů

Činnost bezpilotních systémů se řídí Doplňkem X leteckého předpisu L 2.

2.10 Nestandardní provozní stavy

Zásady uvedené dále zohledňují postupy, používané stanovišti ATS při asistenci v níže uvedených případech. Nejsou však dogmatem, vždy je nevyhnutelné vycházet z konkrétní situace a snažit se zvolit optimální řešení. Pokud takový stav nastane, je v první řadě nevyhnutelné zachovat klid a snažit se racionálně uvažovat – důležité je oznámit tuto situaci včas, věnovat pozornost řízení letadla a současně neztrácet ze zřetele okolní vzdušný prostor a potenciální provoz. Zásadním předpokladem poskytnutí asistence je vybavenost letadla radiostanicí.

2.10.1 Ztráta orientace/bloudící let VFR

2.10.1.1 Letadlu se doporučuje:

a) Není-li možné navázat spojení s příslušným stanovištěm ATS, stoupat, pokud to dovolí meteorologické podmínky, do vyšší hladiny, která zajistí spolehlivé pokrytí rádiovým signálem i pro přehledová zařízení.

b) Oznámit stanovišti ATS ztrátu orientace a:
   - poslední známou polohu,
   - aktuální kurs,
   - rychlost,
   - hladinu.

Stanoviště ATS ověří dotazem u posádky podmínky VMC.

Letadlu vybavenému provozuschopným odpovídačem SSR příslušné stanoviště ATS přidělí podle vhodnosti a závažnosti diskrétní kód nebo kód A7700, případně požádá o zapnutí „SQUAWK IDENT“. Na základě identifikace přehledovými systémy pak předá informaci o poloze.

Letadlu bez provozuschopného odpovídače SSR může příslušné stanoviště na základě radiotelefonické relace potřebné k zaměření oznámit magnetickou trať k pozemní stanici nebo magnetické zaměření od stanice (tj. v jakém směru od pozemní stanice se letadlo nachází).

c) Vyhodnotit zásobu paliva a předpokládanou vytrvalost letu a sdělit rozhodnutí, zda let bude pokračovat po plánované trati nebo na nejbližší vhodné letiště a popřípadě vyžádat si údaje o tomto letišti.

d) Vzít v úvahu, že v případě žádosti o navigační pomoc stanoviště FIC, na rozdíl od stanovišť ATC, předává pouze doporučené tratě. Za provedení letu zodpovídá vždy velitel letadla, včetně dodržení VMC při letu VFR, jeho průběh však, bude-li to proveditelné, bude monitorován.

2.10.2 Ztráta VMC

2.10.2.1 Letadlu se doporučuje:

a) Není-li možné navázat spojení s příslušným stanovištěm ATS, stoupat, pokud to dovolí meteorologické podmínky, do vyšší hladiny, která zajistí spolehlivé pokrytí rádiovým signálem i pro přehledová zařízení.

b) Oznámit ztrátu VMC a očekávat, že, toto stanoviště:
   - Přidělí podle vhodnosti a závažnosti diskrétní kód nebo kód A7700, případně požádá o zapnutí „SQUAWK IDENT“ a ověří dotazem vizuální kontakt posádky se zemí.
   - Předá aktuální hodnotu QNH, ověří hladinu letu a v případě, že je letadlo identifikováno a nachází se pod ATCSMA, doporučí, v závislosti na jeho poloze, stoupání do této nadmořské výšky.
   - Informuje posádku o stavu a očekávaném vývoji oblačnosti z dostupných zdrojů (meteorologického radaru, satelitních snímků atd.), poloze nejbližšího vhodného (např. řízeného) letiště nebo ploše pro vzlety a přistání sportovních létajících zařízení.

c) Vzít v úvahu, že v případě žádosti o navigační pomoc stanoviště FIC, na rozdíl od stanovišť ATC, předává pouze doporučené tratě. Za provedení letu zodpovídá vždy velitel letadla, včetně dodržení VMC při letu VFR, jeho průběh však, bude-li to proveditelné, bude monitorován.

d) V okamžiku, kdy posádka obnoví VMC a schopnost vlastní navigace, deklarovat tuto skutečnost stanovišti ATS, poskytujícímu navigační pomoc a sdělit rozhodnutí o dalších úmyslech vzhledem k provedení letu.

2.10.3 Pravidla pro provoz a komunikaci letadel účastnících se zásahu

2.10.3.1 Letadla zapojená do letecké činnosti přímo související se záchranou života, ochranou životního prostředí, bezprostředním odvracením hrozícího nebezpečí nebo lety za účelem zajištění bezpečnosti osob, majetku či veřejného pořádku, případně výcviku k těmto činnostem (dále jen „zásah"), musí za účelem předcházení vzájemné srážky a nutné koordinace v místě zásahu využívat pro komunikaci kmitočtový kanál 135,460.

2.10.3.2 Těmito činnostmi se rozumí zejména lety letecké záchranné služby, letecká hasičská služba, evakuace osob při živelných pohromách a hromadných neštěstích, vyhledávání pohřešovaných osob, případně další lety obdobného charakteru.

2.10.3.3 Využití kmitočtového kanálu 135,460 nemá přednost ani nenahrazuje kmitočtové kanály povinně využívané při probíhající letecké činnosti související se službou pátrání a záchrany nebo při zásahu v částech vzdušného prostoru vyžadujících stálé oboustranné rádiové spojení letadla s pozemní stanicí.

Poznámka: Službě pátrání a záchrany ve smyslu Leteckého předpisu L 12 je věnována část příručky GEN 9 a AIP ČR, GEN 3.6.

Poznámka: Vymezení částí vzdušného prostoru a související postupy a pokyny pro rádiové spojení letadla s pozemní stanicí se nachází v příslušných kapitolách příručky.

2.10.3.4 Pravidla použití shora uvedeného kmitočtového kanálu v místě zásahu:

Každé letadlo přilétávající do oblasti zásahu, kde lze důvodně předpokládat nebo je již zpozorován provoz dalších zasahujících letadel, musí naslepo vysílat svou polohu a informace o prováděné či zamýšlené letecké činnosti.

Letadlo, které již v místě zásahu působí, musí odpovědět udáním polohy, informací o prováděné činnosti, případně sdělit, jaká bude jeho další operační činnost v místě zásahu. Letadla, která již v oblasti zásahu působí, musí mezi sebou navzájem komunikovat tak, aby zabránila vzájemné srážce, případně koordinovala svou činnost.

Povinnost sdělovat svoji polohu a úmysly nemají ve výjimečných případech z důvodu hodných zvláštního zřetele státní letadla, pokud je to ve veřejném zájmu nezbytné pro plnění jejich úkolů v rámci zajištění bezpečnosti státu.

V případech hodných zvláštního zřetele může do komunikace mezi letadly v místě zásahu, případně komunikace s obsluhou v místě zásahu použitých bezpilotních letadel, vstoupit obsluha pozemní letecké stanice za účelem zabránění srážky zúčastněných letadel nebo koordinace leteckých činností v místě zásahu.

Vstup do komunikace mezi letadly v místě zásahu je možný pouze při splnění podmínek stanovených platnou právní úpravou, což znamená, že použitá pozemní letecká stanice musí být schválena Úřadem pro civilní letectví k použití v civilním letectví, Českým telekomunikačním úřadem musí být vydáno Individuální oprávnění k využívání kmitočtů pro použitou pozemní leteckou stanici a její obsluha musí disponovat všeobecným průkazem radiotelefonisty.

Konec kapitoly