

- e) do oblačnosti se smí vlétnout pouze stoupáním z prostoru bezprostředně pod její nejnižší vrstvou; a
- f) v oblačnosti mohou současně létat maximálně 2 kluzáky při dodržení výškového rozstupu minimálně 300 m (1000 ft).

3.5 Lety v oblačnosti typu cumulonimbus a v podmínkách námrazy jsou zakázány.

4. Létání v dlouhé vlně

4.1 Lety v dlouhé vlně, při kterých není možné dodržet meteorologické podmínky podle VFR, mohou být prováděny pouze ve vzdušném prostoru k tomu účelu určeném.

4.2 Pro provoz v takovém vzdušném prostoru musí být zpracována směrnice, která musí obsahovat:

- typy vhodných situací;
- požadovanou kvalifikaci pilotů pro jednotlivé typy vlnových situací;
- opatření při změně meteorologické situace;
- způsoby vzletu do různých typů vlnových situací;
- zásady (pravidla) pro lety v dlouhé vlně;
- koordinaci se stanovištěm letových provozních služeb;
- další důležité údaje pro let v dané dlouhé vlně.

4.3 Směrnici zpracovává ~~a předkládá ÚCL ke schválení a uveřejnění~~ provozovatel letiště, ze kterého se lety do dlouhé vlny realizují. Jestliže jsou lety prováděny z více letišť, musí být mezi těmito letišti zajištěna koordinace při využívání společného prostoru dlouhé vlny.

4.4 Pilot, který zamýšlí provést let v předmětném vzdušném prostoru, je povinen se s příslušnou směrnicí předem seznámit a v zájmu bezpečnosti směrnicí respektovat.

4.5 Velící pilot odpovídá za vybavení kluzáku požadovaným množstvím zásoby kyslíku a odpovídající kyslíkovou maskou, umožňující pevné uchycení na obličej, pro všechny osoby na palubě při letu nad 10000 ft AMSL. Velící pilot odpovídá za správné použití kyslíkového vybavení za letu.

5. Létání na svahu

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

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

5.3 Pilot letící se svahem po pravé ruce má přednost před pilotem se svahem po levé ruce. Přibližují-li se dva kluzáky čelně nebo přibližně čelně a existuje-li nebezpečí srážky, musí se kluzák se svahem po levé ruce vyhnout změnou kurzu doprava.

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

5.5 V souladu s obecnými požadavky tohoto předpisu může být pro konkrétní lokalitu zpracována směrnice, která upřesňuje a/nebo doplňuje zásady a pravidla létání na svahu. Za zpracování směrnice a její předložení ÚCL ke schválení a uveřejnění je v takovém případě odpovědný provozovatel letiště, ze kterého se lety na svahu realizují. Jestliže jsou lety prováděny z více letišť, musí být mezi těmito letišti zajištěna koordinace při využívání společného prostoru létání na svahu.

5.6 Pilot, který zamýšlí provést let v předmětném vzdušném prostoru, je povinen se s příslušnou směrnicí předem seznámit a v zájmu bezpečnosti směrnicí respektovat.

6. Vybavení posádek záchrannými padáky

6.1 Piloti i ostatní osoby na palubě kluzáku nebo motorového kluzáku musí být vybaveny záchranným padákem při všech letech nad 1000 ft (300 m) AGL, při všech letech s využitím stoupavých proudů nebo při provádění akrobatických prvků.

6.2 Z důvodu zvýšení bezpečnosti se doporučuje používat záchranné padáky při všech letech kluzáků.

6.3 Každá osoba vybavená záchranným padákem, jej musí mít v průběhu celého letu řádně připevněn k tělu za účelem pohotového použití v případě nouze, a musí být předem řádně seznámena s používáním padáku a se způsobem opuštění kabiny kluzáku.

Poznámka: Výrazem „záchranný padák“ se v tomto případě rozumí záchranný padák schválený pro použití v civilním letectví ČR a udržovaný dle pokynů k jeho obsluze (doba zabalení, ošetřování, životnost).

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO