

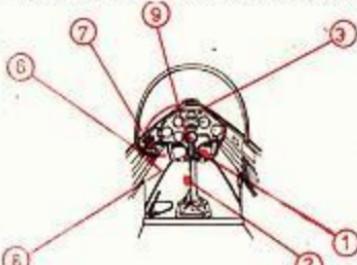
VZLET NAVIJÁKEM

DÚ PŘED VZLETEM

1. NOŽNÍ ŘÍZENÍ
2. RUČNÍ ŘÍZENÍ
3. PŘÍSTROJE
4. UPÍHAČI PASY
5. KABINA
6. VZTLAKOVÉ KLAPKY
7. BRZDÍCÍ KLAPKY
8. VYVÁŽENÍ
9. VYPÍNAČ
10. PŘIPRAVEHOSŤ K LETU zmamením ruky

nastavení, kontrola volnosti
kontrola volnosti
kontrola
zapnutá a upevněná
zavřena, zajištěna
kontrola volnosti,
zavřená a zajištěná
kontrola volnosti,
zavřená a zajištěná
neutralní poloha
zapnout vlečné lano

10. PŘIPRAVEHOSŤ K LETU zmamením ruky



L - 13

1. ZATÁČKA
kontrola prostoru
rychlosť 80 km/h
náklon 45°

Před dovrážením bodu vypnout postupně změnit úhel stropání



- ČINNOST PO ODSTAVENÍ NAVIJÁKU:**
1. Potlačením řídící paky převést kluzák do klouzavého letu
 2. 3x vypnout vlečné lano



Od výšky 15m udržovat
rychlosť letu 80-100km/h

70°

max.
30°

15 m

ROZEJD

PŘECHODOVÝ OBLOUK

Po dosažení rychlosťi 80km/h
převést kluzák plynule do
stoupání pod úhlem max. 30°

LET PO OKRUHU

DÚ PO 3 ZATÁČCE
VZTLAKOVÉ KLAPKY -
- vysunout, zajistit
VYVÁŽENÍ - kluzák vyvážit.

80km/h



L-13

DÚ NA ÚROVNÍ PŘISTÁVACÍHO T PODVOZEK - kontrola vysunutí UPÍNACÍ PASY - dotáhnout VZTLAKOVÉ A BRZDÍCÍ KLAPKY - zasunuty, zajisteny KONTROLA VPD A PROSTORU MEZI 3. a 4.ZATÁČKOU

HLÁŠENÍ

80km/h



2. ZATÁČKA
kontrola prostoru
rychlosť 80 km/h
náklon max. 45°

3. ZATÁČKA
kontrola prostoru
rychlosť 80 km/h
náklon max. 45°
Minimální výška ukončení
3. zatáčky - 100 m

80km/h



4. ZATÁČKA
kontrola prostoru
rychlosť 80 km/h
náklon max. 45°
Minimální výška
ukončení 4.zatáčky - 50m

HLÁŠENÍ

1. ZATÁČKA
kontrola prostoru
rychlosť 80 km/h
náklon max. 45°

DÚ PO PRVNÍ OKRUHOVÉ ZATÁČCE

VYPNUTÍ - kontrola vypnutí lana
- signálizace ze země

VYVÁŽENÍ - kluzák vyvážit

LET PO OKRUHU

Okrus má tvar obdélníka se
čtyřmi zatáčkami o 90°



max. 30°

70°

min. 5m

VELIKOST A TVAR OKRUHU

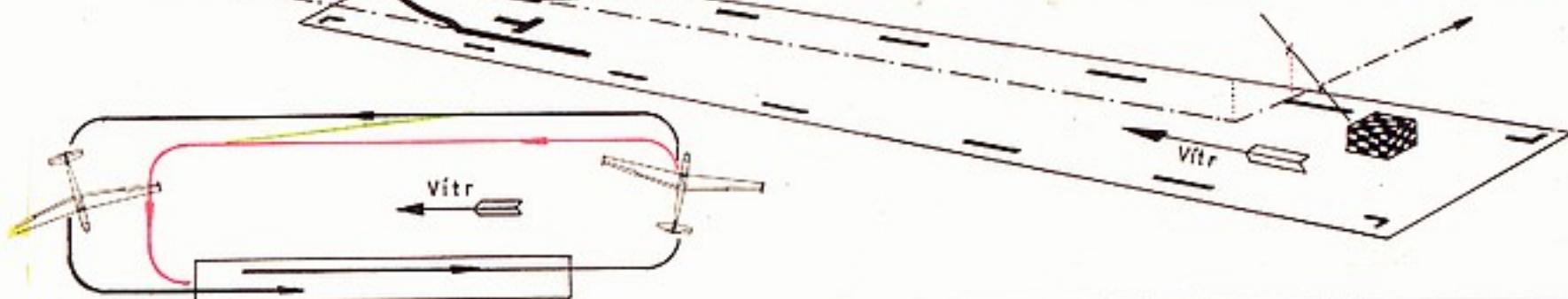
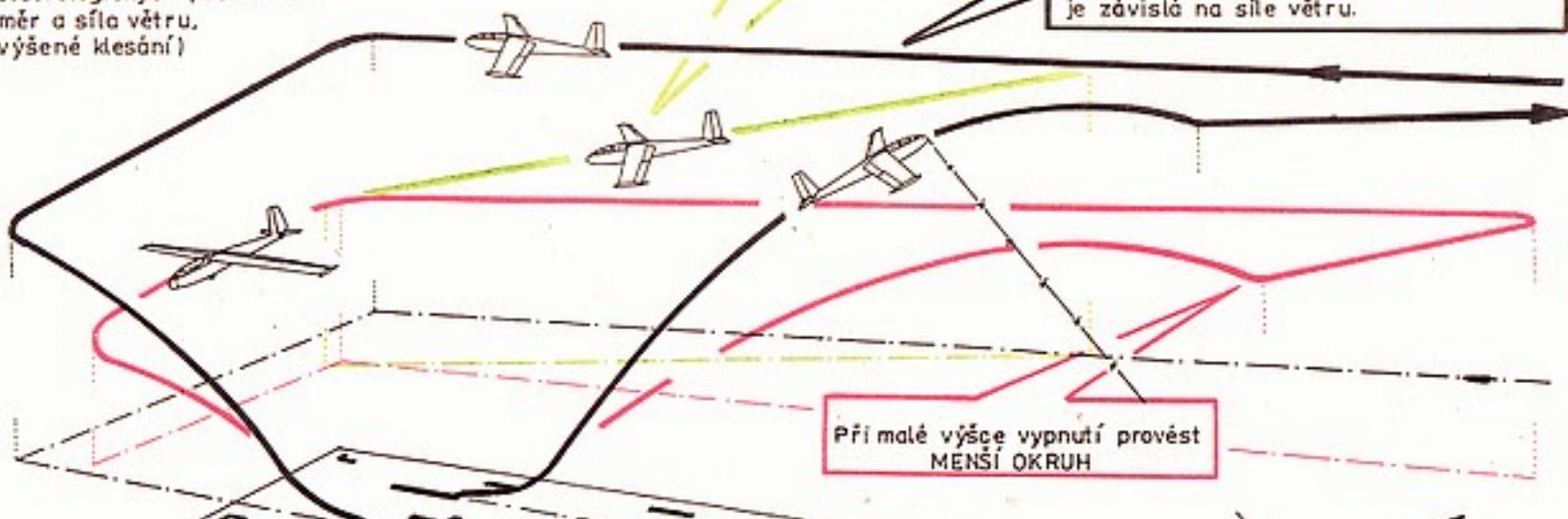
Volba velikosti okruhu závisí na:

1. Výšce vypnutí
2. Meteorologických podmínkách
(směr a síla větru,
zvýšené klesání)

V případě prolétávání oblasti zvýšeného
klesání nebo při neúměrně širokém okruhu,
PROVÉST PŘIBLÍŽENÍ K LETIŠTI mezi
druhou a třetí zatáčkou

Zachování obdélníkového tvaru okruhu:
(při silnějším protivětru)

- první zatáčku nedotočit
 - třetí zatáčku přetočit
- Velikost nedotočení respektive přetočení
je závislá na síle větru.



PŘIBLÍŽENÍ A PŘISTÁNÍ KLUZÁKU

3. ZATÁČKA:

kontrola prostoru
rychlosť: 80 km/h
náklad max. 45°

**Minimální výška ukončení
3. zatáčky - 100 m**

4. záťáku začít tak, aby po jejím ukončení byl klasický v počtu sestupný

ZATÁČKA
kontrola prostoru
rychlosť: 60 km/h
náklon max. 45°

Minimální výška ukončení
4 zastávek - 50 m

**PO 4 ZATÁČCE:
KONTROLA RÓZPOČTU A
JELU SESTUPU**

BRZDÍCÍ KLAPKY - vysunout
na $\frac{1}{4}$, kontrola rozpočtu
při dodržení správného rozpočtu
plynule vysouvat brzdící klapky
do max. polohy

KONTROLA = VPD, s:crteria

Výška 10 m

Pod výšku 10 m nelze povoleno manipuloval s brzdícími klapkami výjma havarijních situací

Správný profil přiblížení a přistání

101 PO 3 ZATÁCCE

VZTLAKOVÉ KLAPKY - vysunout
zajistit



1. Ve výhře postupně dotahovat řídící páku a udržovat směr.
 2. Brzdu používat jen v havarijních situacích.
 3. Po snížení rychlosti nechat pozvolna klesnout křídlo kluzáku na zem a současně vychýlit řídící páku na stranu klesáního křídla.

Výška 25 m
1. Brzdící klapky - vysunuty
2. Kontrola VPD, startera
3. Rychlosť 60 - 95 km/h



Začátek vyrovnání ve výšce 5 m
Rychlosť v bodě vyrovnávania 80 km/h



Přiblížení na přistání

Preston:

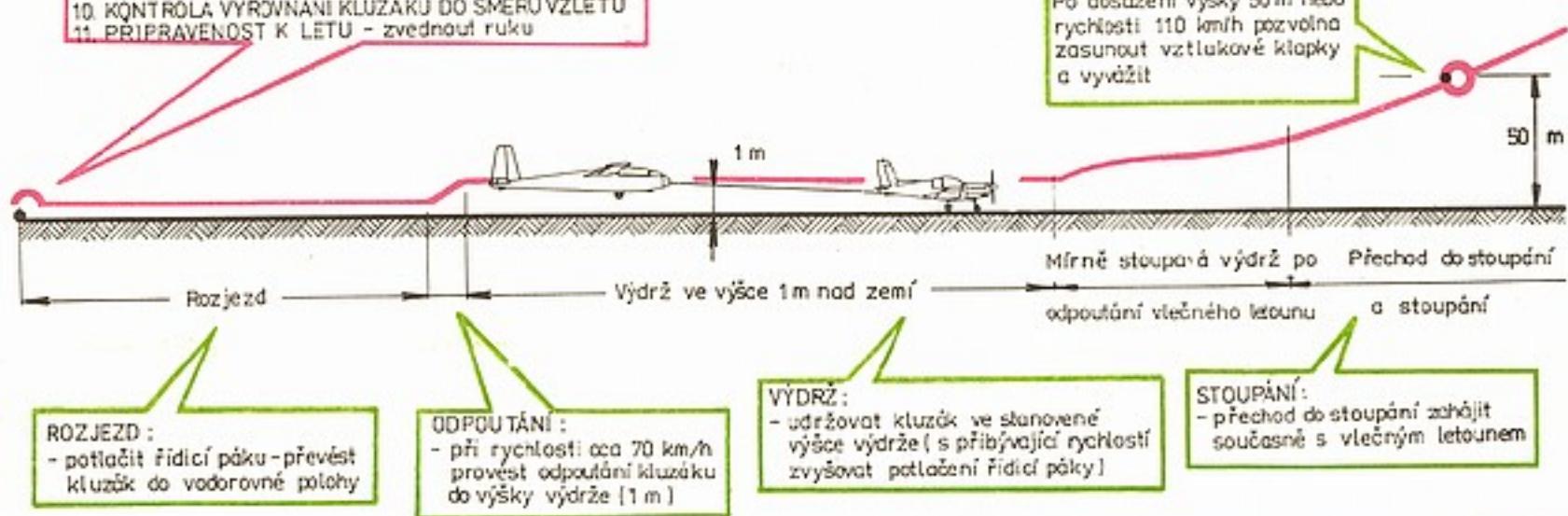
5 m

Dosednut :

VZLET V AEROVLEKU

DÚ před vzletem:

1. NOŽNÍ RÍZENÍ - nastavení a kontrola volnosti
2. RUČNÍ RÍZENÍ - kontrola volnosti
3. PŘÍSTROJE - kontrola
4. UPÍNACÍ PASY - zapnuty, uťaženy
5. KABINA - zavřena, zajistěna
6. VZTLAKOVÉ KLAPKY - kontrola volnosti, vysunuty, nezajištěny
7. BRZDÍCÍ KLAPKY - kontrola volnosti, zasunuty, zajistěny
8. VYVÁŽENÍ - neutrální poloha
9. VYPINAČ - zapnout vlečné lano
10. KONTROLA VYROVNÁNÍ KLUZÁKU DO SMĚRU VZLETU
11. PRIPRAVENOST K LETU - zvednout ruku



LET V AEROVLEKU I

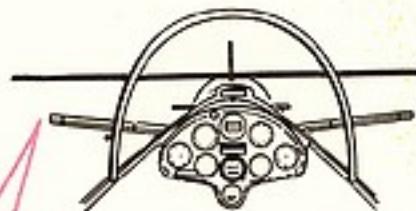
POLoha VLEČNÉHO LETOUNU PŘI STOUPÁNÍ

1) Správná poloha



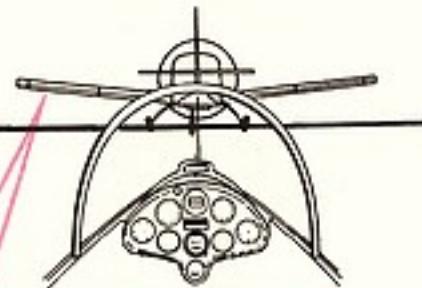
Křídla vlečného letounu
jsou v úrovni horizontu

2) Nesprávná poloha



Vlečný letoun je pod úrovni horizontu
-kluzák se dostavá do převýšení nad
vlečný letoun

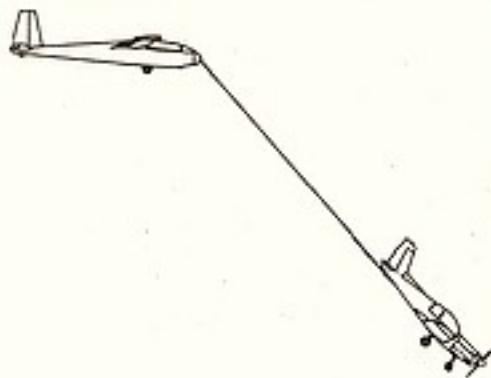
3) Nesprávná poloha



Vlečný letoun je nad úrovni horizontu
-kluzák je příliš nízko a je nebezpečí,
že vletne do vrtulového víru

4) Havarijní situace

Při dalším zvětšování převýšení klužáku
nad vlečným letounem hrozí nebezpečí
STRHAVÁNÍ VLEČNÉHO LETOUNU
do střemhlavého letu. V TOMTO PŘIPADĚ
NELZE VYPNOUT VLEČNÉ LANO !!



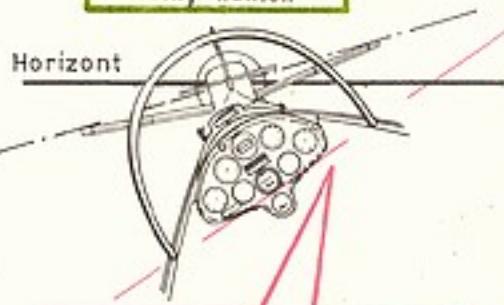
Pilot klužáku je povinen:
1. ENERGICKY POTLAČIT (uvolnit lano)
2. VYPNOUT

LET V AEROVLEKU II

POLoha VLEČNÉHO LETOUNU V ZATÁČCE

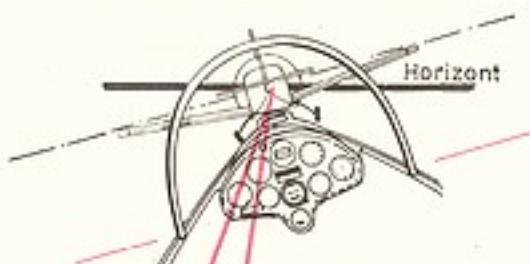
Nesprávná zatáčka

Velký náklon



Je-li náklon kluzáku větší než
náklon vlečného letounu, kluzák
sjíždí dovnitř zatáčky a strhává
s sebou i vlečný letoun

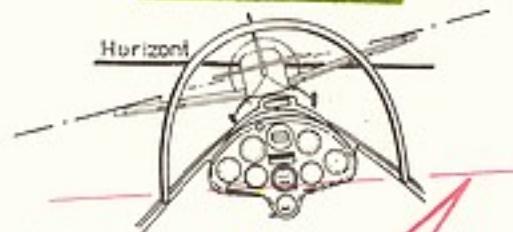
Správná zatáčka



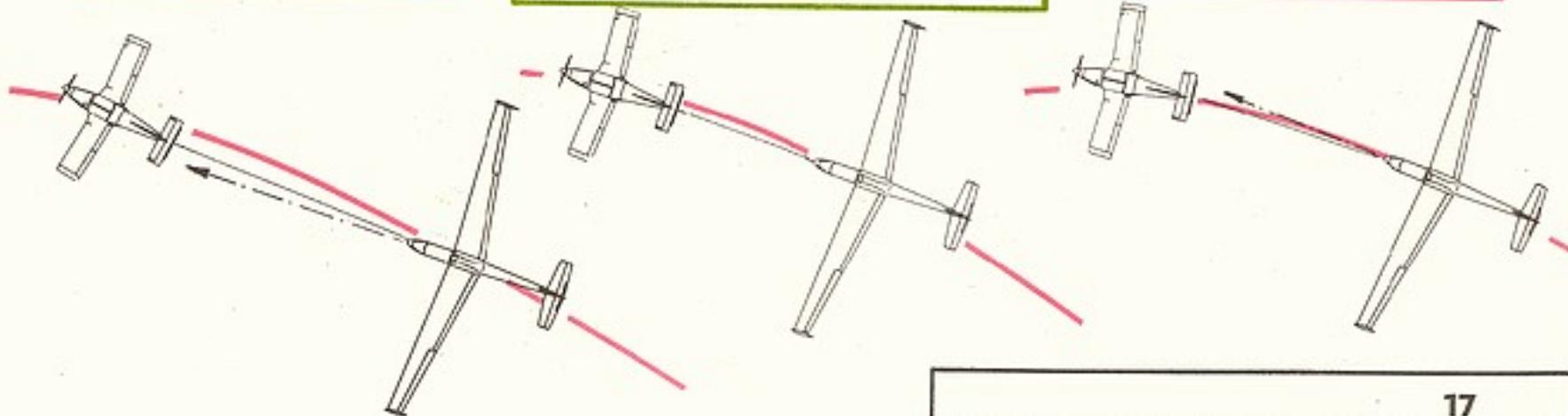
Příd kluzáku udržovat stále
na směrovém kormidle
vlečného letounu

Nesprávná zatáčka

Malý náklon



Je-li náklon kluzáku příliš malý, je
vlečný letoun stácen do zatáčky a
zatáčka se přiostřuje (přechod do
spirály)



VYLUČOVÁNÍ STRANOVÉHO VĚTRU I

(VZLET NAVIJÁKEM)

ROZJEZD:

- vychýlením řídící páky proti větru zamezit náklonění kluzáku větrům
- se zvyšující se rychlosťí výchylku řídící páky zmenšovat

STOUPÁNÍ:

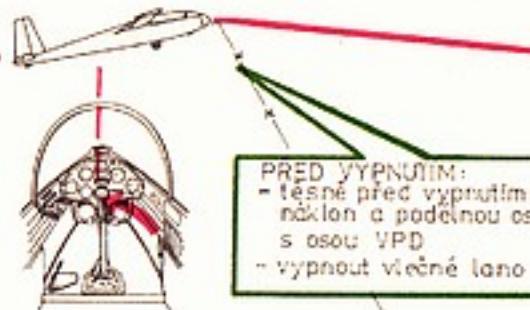
- ve stoupání dodržovat vychýlení kluzáku proti větru včetně mírného náklonu proti větru



PŘED VYPNUТИM:

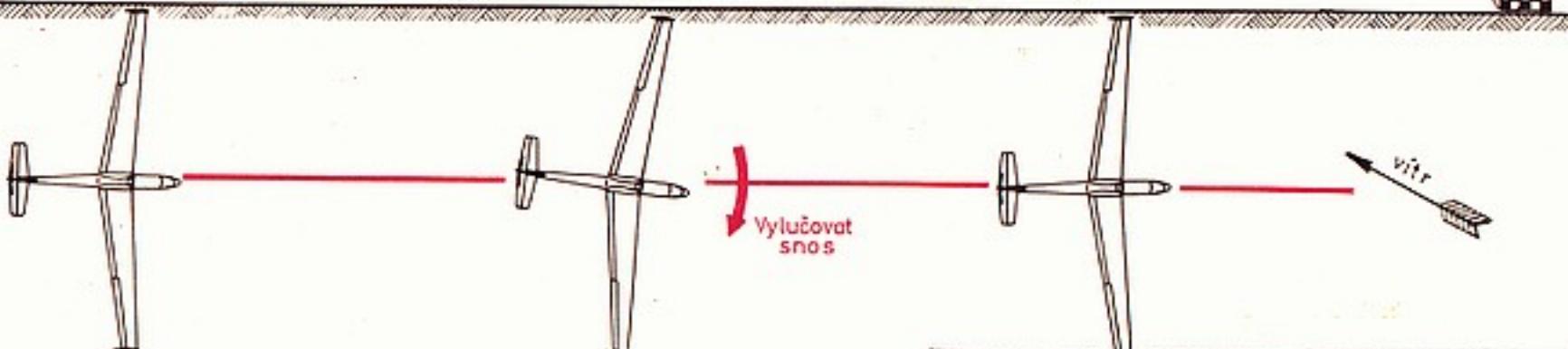
PRED VYPNUТИM:

- těsně před vypnutím srovnat náklon a podélnou osu kluzáku s osou VPD
- vypnout všechné lano



PŘED VYPNUTIM:

- vychýlit kluzák směrovým kormidlem proti větru tak, aby byl vyloučen snos
 - mírně náklonit kluzák řídící pákou proti větru
- Velikost výchylek kormidel je závislá na sforze a směru větru



VYLUČOVÁNÍ STRANOVÉHO VĚTRU II

ROZJEZD:

- vychýlením řídicí páky proti větru zamezit naklonění kluzáku větrem
- se zvyšující se rychlosí výchylku řídicí páky zmenšovat

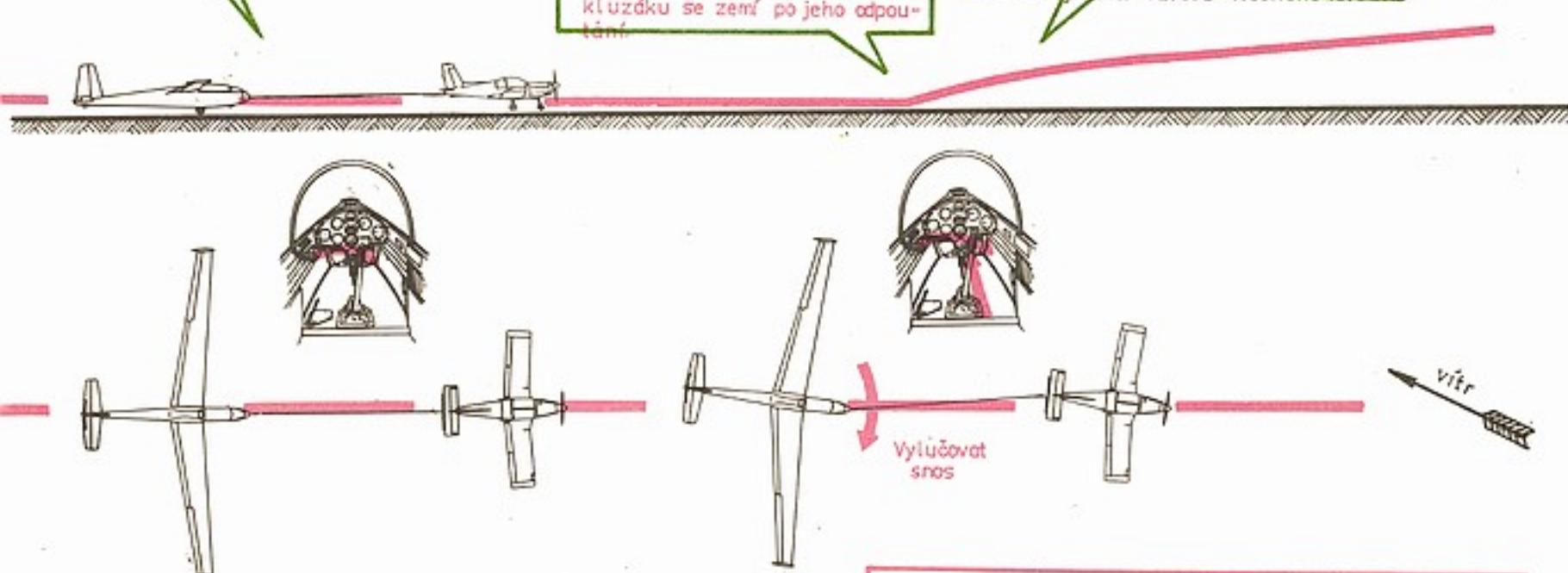
(VZLET V AEROVLEKU)

ODPOUTÁNÍ:

- odpoutání provést při větší rychlosti (+ 10 km/h) - zvýšená účinnost kormidel umožňuje okamžitě vyloučovat snos
- nedopustit opětnému dotyku kluzáku se zemí po jeho odpoutání.

PO ODPOUTÁNÍ:

- vychýlit kluzák směrovým kormidlem proti větru tak, aby byl vyloučen jeho snos
- po převedení kluzáku do stoupání, mírně naklonit kluzák proti větru. Výsledná dráha pohybu kluzáku je rovnoběžná s osou vzletu, sleduje tedy směr vlečky vlečného letounu



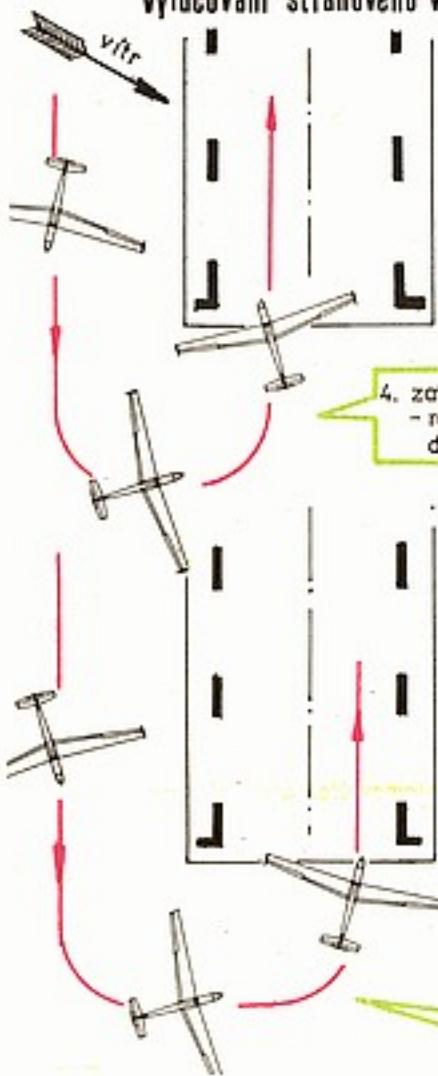
UPOZORNĚNÍ:

- 1) Při vylučování stranového větru náklonem je nutné používat jen malých výchylek řídicí páky, aby nedošlo k zachycení křídla o zem.

- 2) Jestliže pilot kluzáku není schopen při vzlétu vyloučit snos a kluzák vychyluje ze směru vlečného letounu, je povinen OKAMŽITĚ VYPNOUT VLEČNÉ LANO

PŘISTÁNÍ SE STRANOVÝM VĚTREM

Vylučování stranového větru



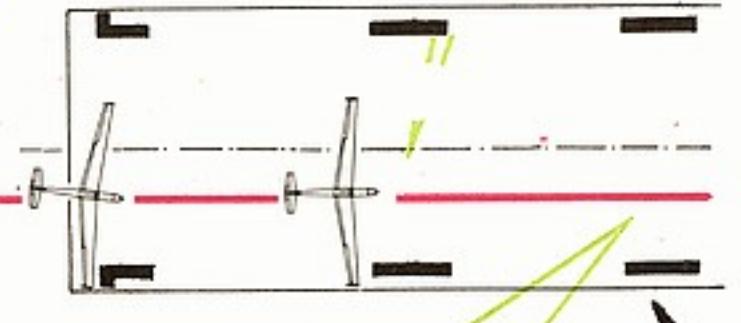
Po 4. zatáčce vylučovat snos vybočením kluzáku proti větru bez náklonu

4. zatáčku přetočit:
- rozpočet provádět
do levé poloviny VPD

UPOZORNĚNÍ:
Jestliže byl kluzák do směru VPD srovnán příliš brzy, dojde k jeho snížení větrem a je nebezpečí dosednutí v "traverzu".
Pilot je povinný tomu zabránit výchýlením podélné osy kluzáku (směrovým kormidlem) ve směru snosu.

4. zatáčku nedotočit
- rozpočet provádět
do pravé poloviny VPD

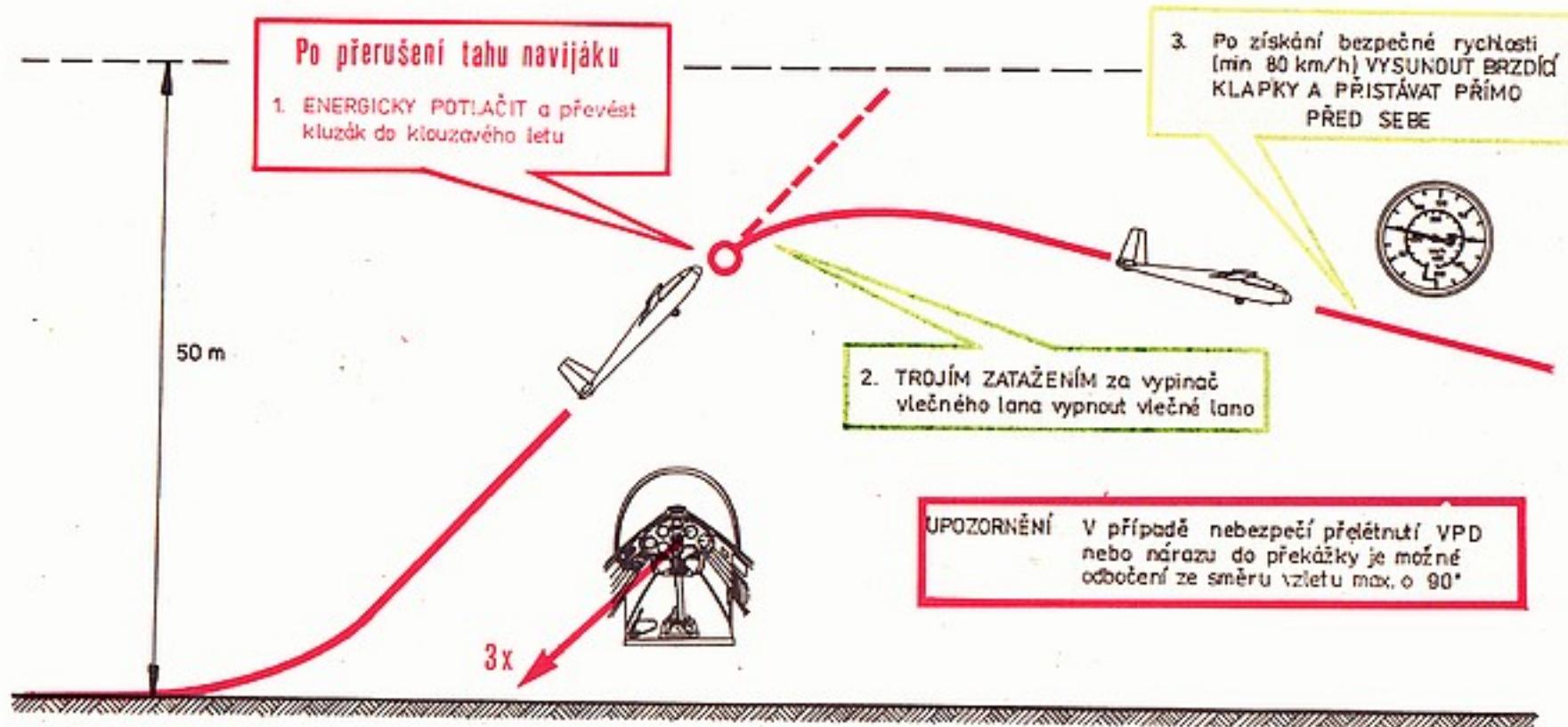
Těsně před dosednutím srovnat kluzák do směru VPD



Ve výběhu dodržovat tyto zásady:
- výchýlením křídélků proti větru zabránovat naklonění kluzáku
- stáhení kluzáku proti větru zamazovat včasným a energickým použitím směrového kormidla
- využít výchýlení křídélků proti větru k postupnému pokládání křídla na návětné straně na zem v závěrečné fázi výběhu

PŘERUŠENÍ TAHU NAVIJÁKU I

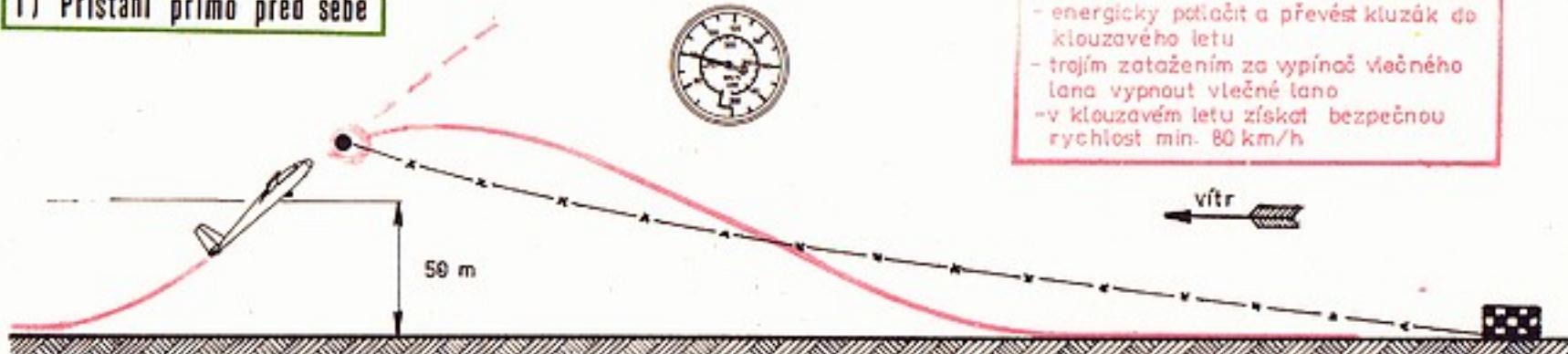
(VÝŠKA DO 50 m)



PŘERUŠENÍ TAHU NAVIJÁKU I

(VÝŠKA NAD 50 m)

1) Přistání přímo před sebe



- INNOST PO PŘERUŠENÍ TAHU NAVIJÁKU
- energicky potlačit a převést kluzák do klouzavého letu
 - trojím zatažením za vypínač vlečného lana vypnout vlečné lano
 - v klouzavém letu získat bezpečnou rychlosť min. 80 km/h

2) Přistání zatáčkou o 360°

(Při silném protivětru a dostatečné výšce)



Možné způsoby přiblížení a přistání po přerušení tahu navijáku:

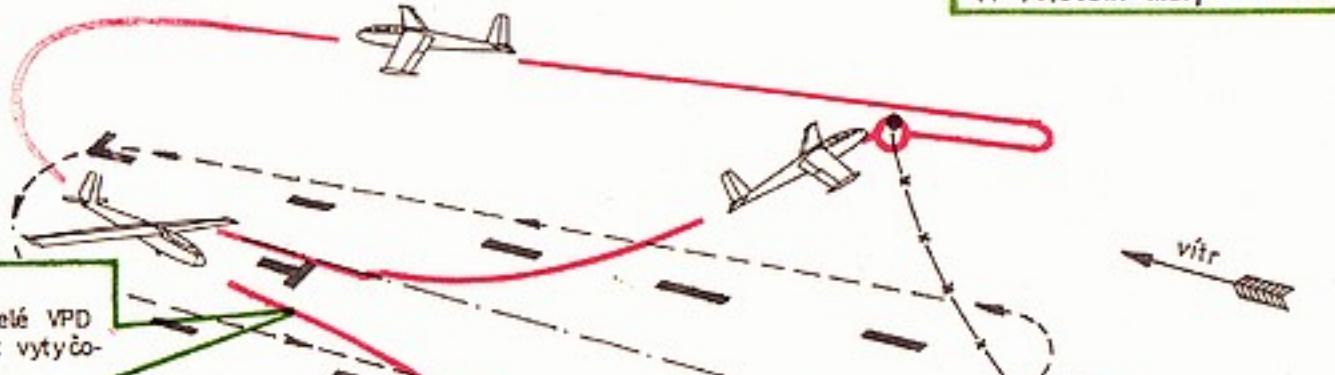
- 1) Přistání přímo před sebe
- 2) Přistání zatáčkou o 360°
- 3) Přistání vybočením a zatáčkou o 180°
- 4) Přistání malým okruhem

Poznámka: Volba způsobu přistání závisí na výšce letu a síle větru

PŘERUŠENÍ TAHU NAVIJÁKU II

(VÝŠKA NAD 50 m)

4) Přistání malým okruhem



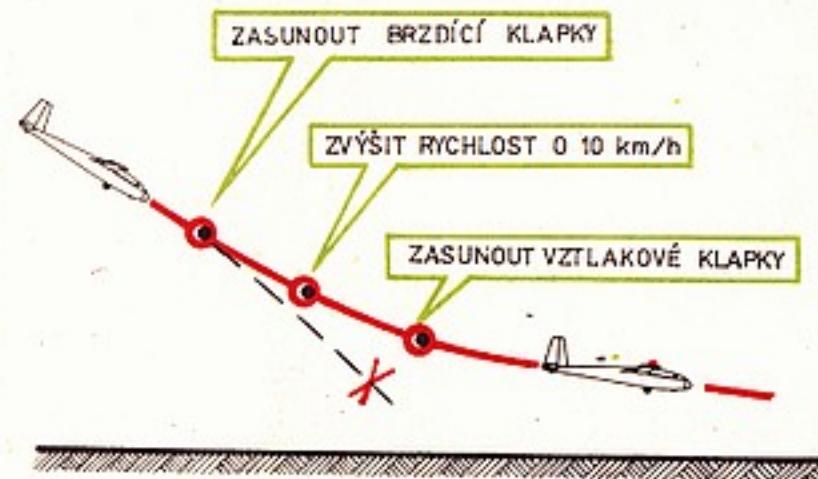
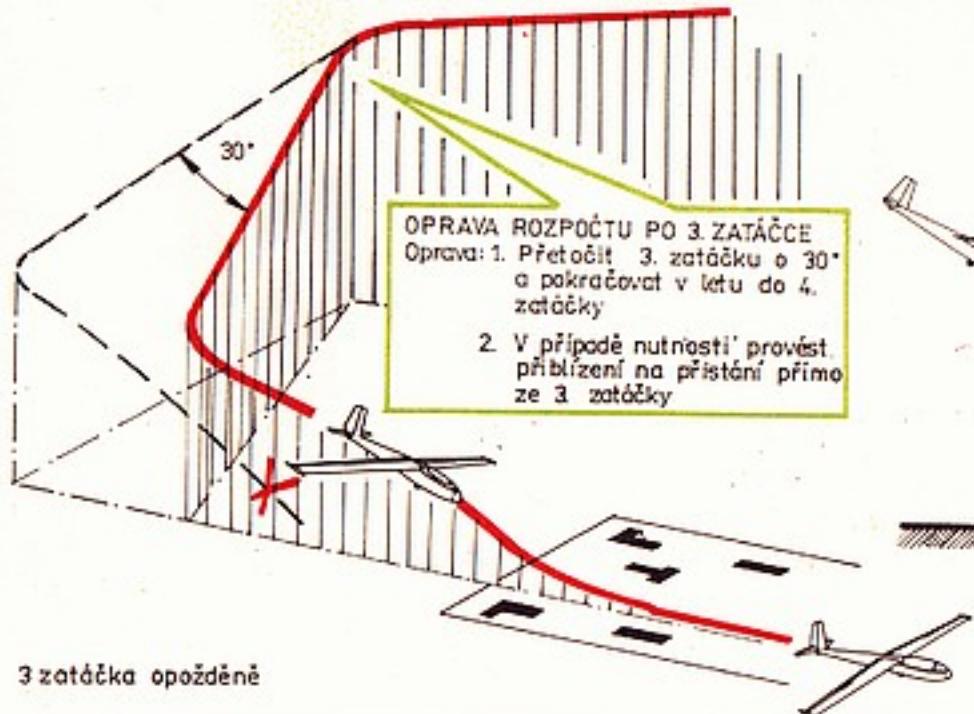
UPOZORNĚNÍ:

Pro přistání využívat celé VPD
a nesnažit se přistávat k vytyčo-
vacím znakům

UPOZORNĚNÍ:
Vstup do zatáčky o 180° volit tak, aby
byla točena proti větru při rychlosti
90 km/h

3) Přistání s vybočením a zatáčkou o 180°

OPRAVA KRÁTKÉHO ROZPOČTU

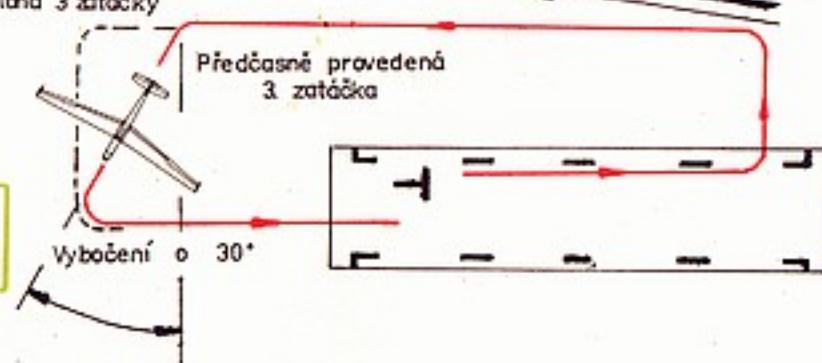
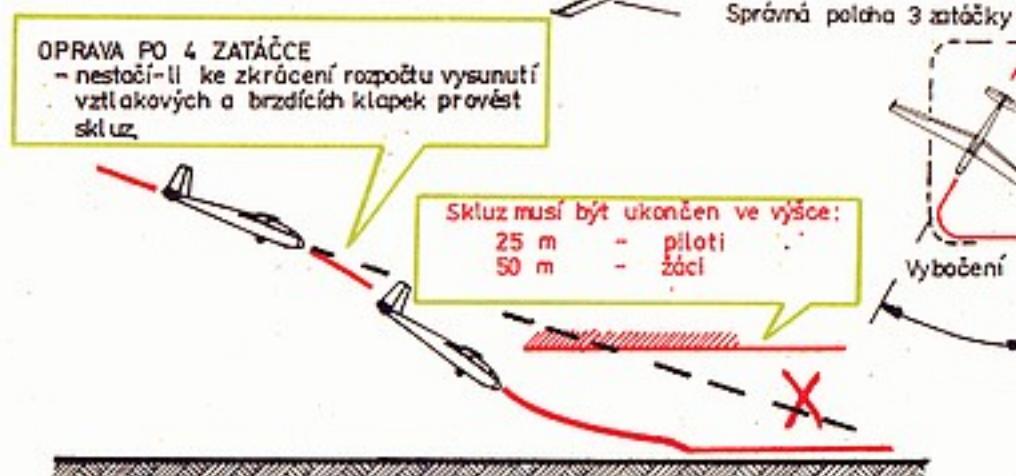
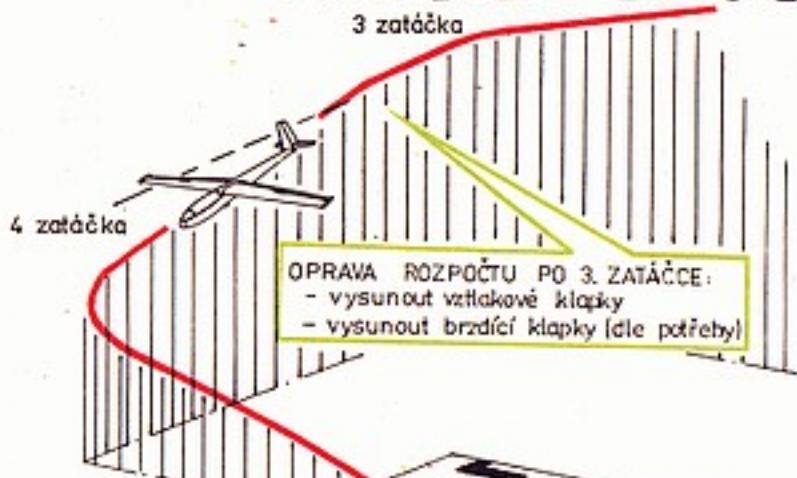


Upozornění: Vztlakové (brzdící) klapky se mohou vysouvat až po upravení správného rozpočtu na přistání

OPRAVA ROZPOČTU PO 4. ZATÁČCE
Oprava: 1. Zasunout brzdící klapky zvýšit rychlosť o 10 km/h
2. Zasunout vztlakové klapky
3. Po upravení správného rozpočtu na přistání je možno vysunout vztlakové a dle potřeby i brzdící klapky

Upozornění: Při prudkém vysunutí brzdících klapek nízko nad zemí je nebezpečí tvrdého dosednutí kluzáku

OPRAVA DLOUHÉHO ROZPOČTU



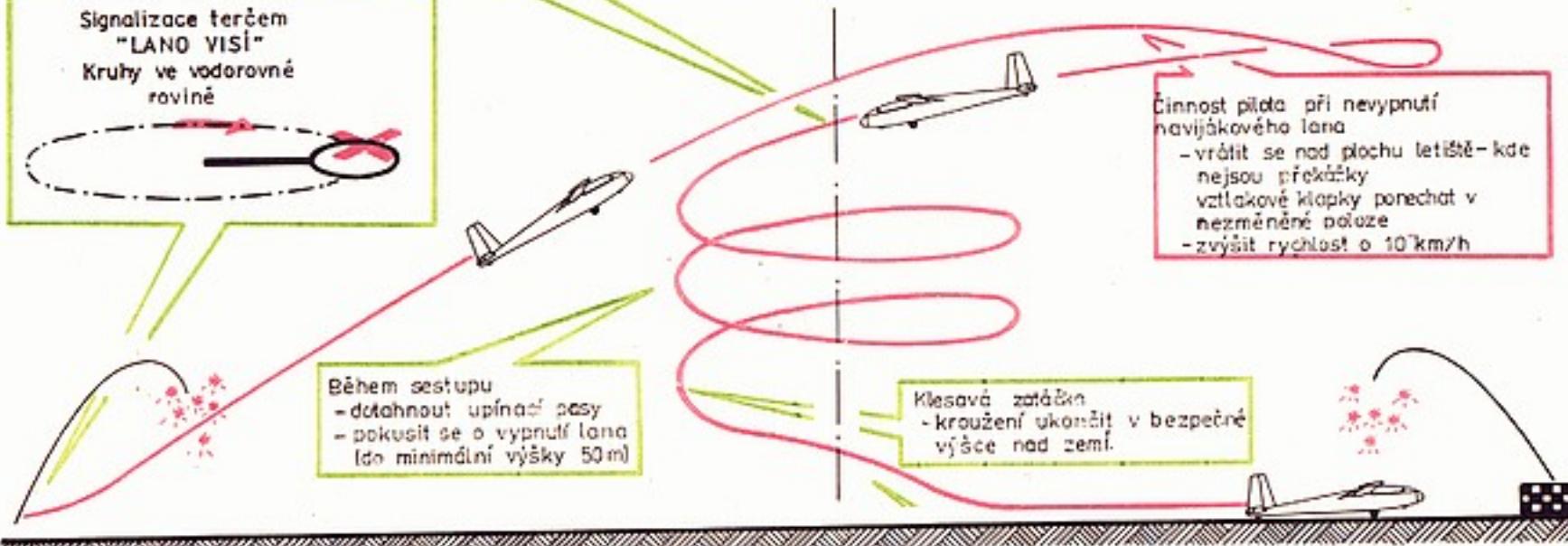
PŘISTÁNÍ S VISÍCÍM LANEM

Po příletu nad plochu letiště
vysunout vzlakové klapky do polohy PŘISTÁNÍ
vysunout brzdící klapky do max. polohy
zahájit sestup zatáčkou o max. náklonu 45°

Signalizace terčem
"LANO VISÍ"
Kruhy ve vodorovné
rovině



Během sestupu
- dotahnut upínací pasy
- pokusit se o vypnutí lana
(do minimální výšky 50 m)



Cinnost pilota při nevypnutí
navijákového lana

- vrátit se nad plochu letiště - kde nejsou překážky
- vzlakové klapky ponechat v nezměněné poloze
- zvýšit rychlosť o 10 km/h

Klesavá zatáčka
- kroužení ukončit v bezpečné
výšce nad zemí.

UPOZORNĚNÍ:

Jestliže je kluzák před přistáním strháván vlečním lanem k zemi
a nelze-li tomu zabránit ani plným přitažením řidicí páky,
NAKLONIT KLUZÁK ENERGICKY na některou stranu, aby u země
zachytil nejprve křídlem.

Dojde-li ke stržení kluzáku ve výšce menší než 1m, DOKONČIT
PŘISTÁNÍ REZ NÁKLONU

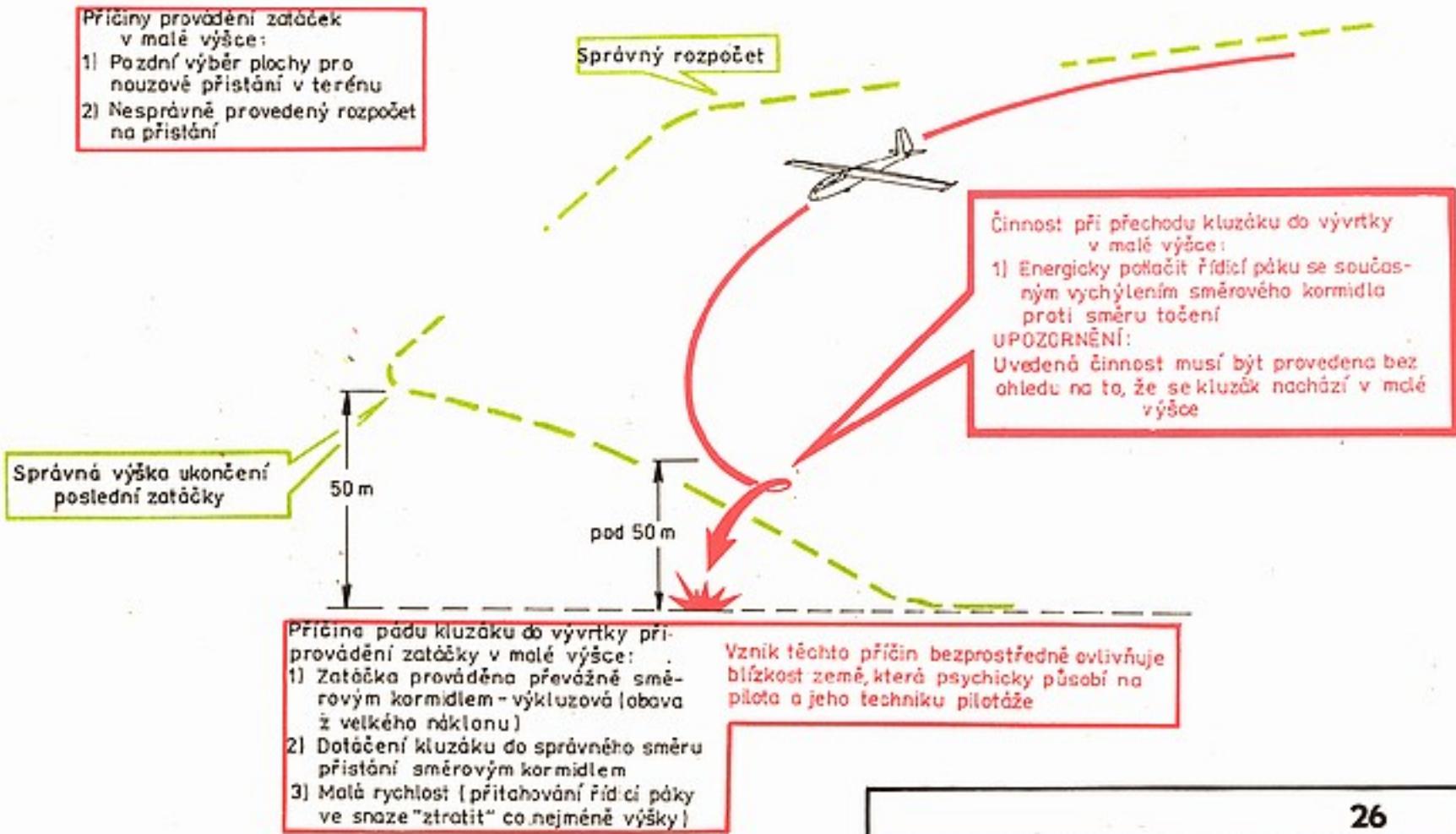
PRI STRŽENÍ KLUZÁKU STAHNOUT NOHY Z PEDÁLŮ A
CHRÁNIT OBLIČEJ RUKOU

Přistání:

- před přistáním
ZVÝŠIT RYCHLOSТЬ
o 5 + 10 km/h

MIMOŘÁDNÉ PŘÍPADY ZA LETU

Pád kluzáku do vývrty v malé výšce



DÚ před vývrtkami:

1. VYVÁŽENÍ - neutrál
2. BRZDÍCÍ A VZTLAKOVÉ KLAPKY - zavřeny, zajištěny
3. KABINA - zavřena, zajištěna
4. VĚTRÁNÍ - zavřeno
5. NOŽNÍ A RUČNÍ ŘÍZENÍ - volnost
6. UPÍNACI PASY - zapnuty a ušroubeny
7. VOLNÉ PŘEDMĚTY - zajištěny
8. VÝSKA NAD TERÉNEM - kontrola
9. VÝHLEDOVÁ ZATÁČKA - kontrola prostoru

Chyby při vybírání kluzáku z vývrtky:

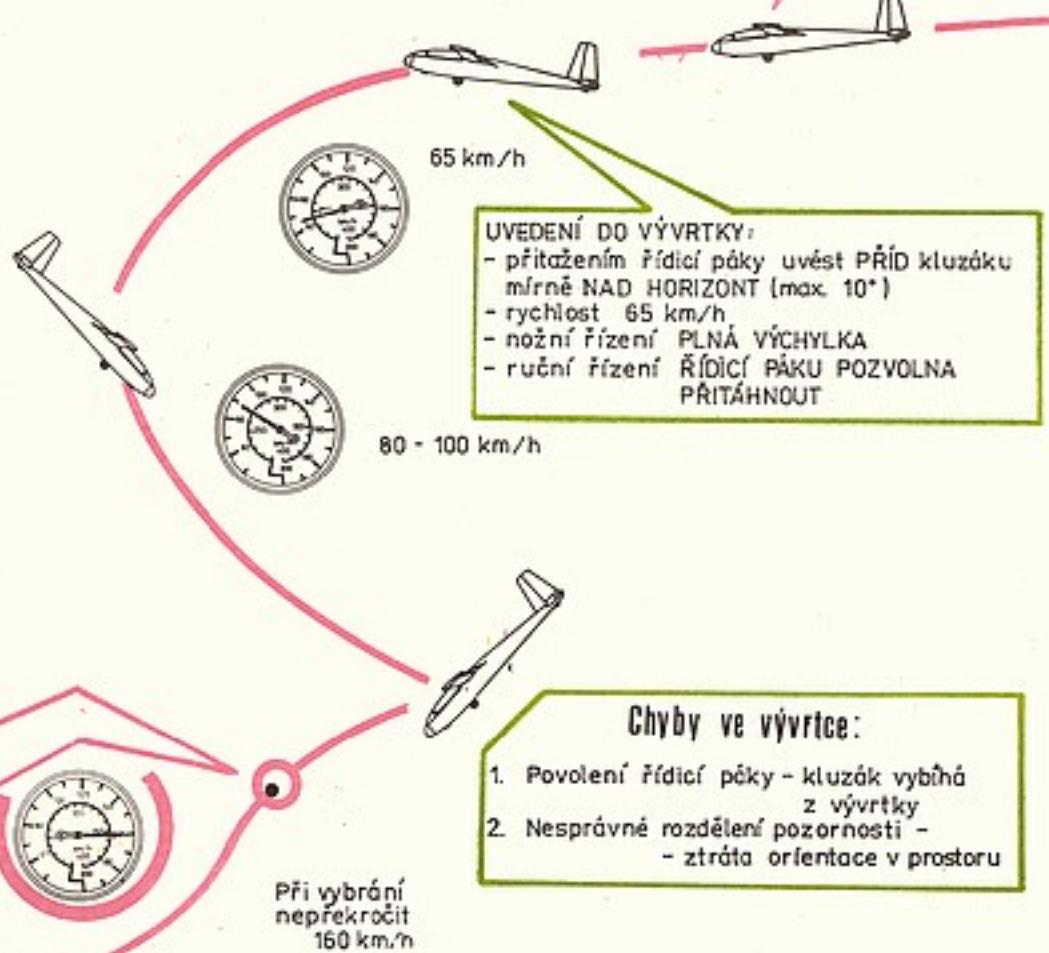
1. Pozdě potlačená řídící páka - kluzák přejde do opačné vývrtky
2. Pozdě nebo málo použito směrové kormidlo - kluzák přejde do spirály
3. Málo potlačená řídící páka - velké zpoždění ve vybírání
4. Použití křídélka - přechod do spirály nebo vybrání výkluzem
5. Velké potlačení řídící páky - velká ztráta výšky
6. Nesrovnáné nožní řízení - vybrání výkluzem
7. Prudké přitažení řídící páky - pád na velké rychlosti,
- ztráta rychlosti, pád

VYBÍRÁNÍ VÝVRTKY:

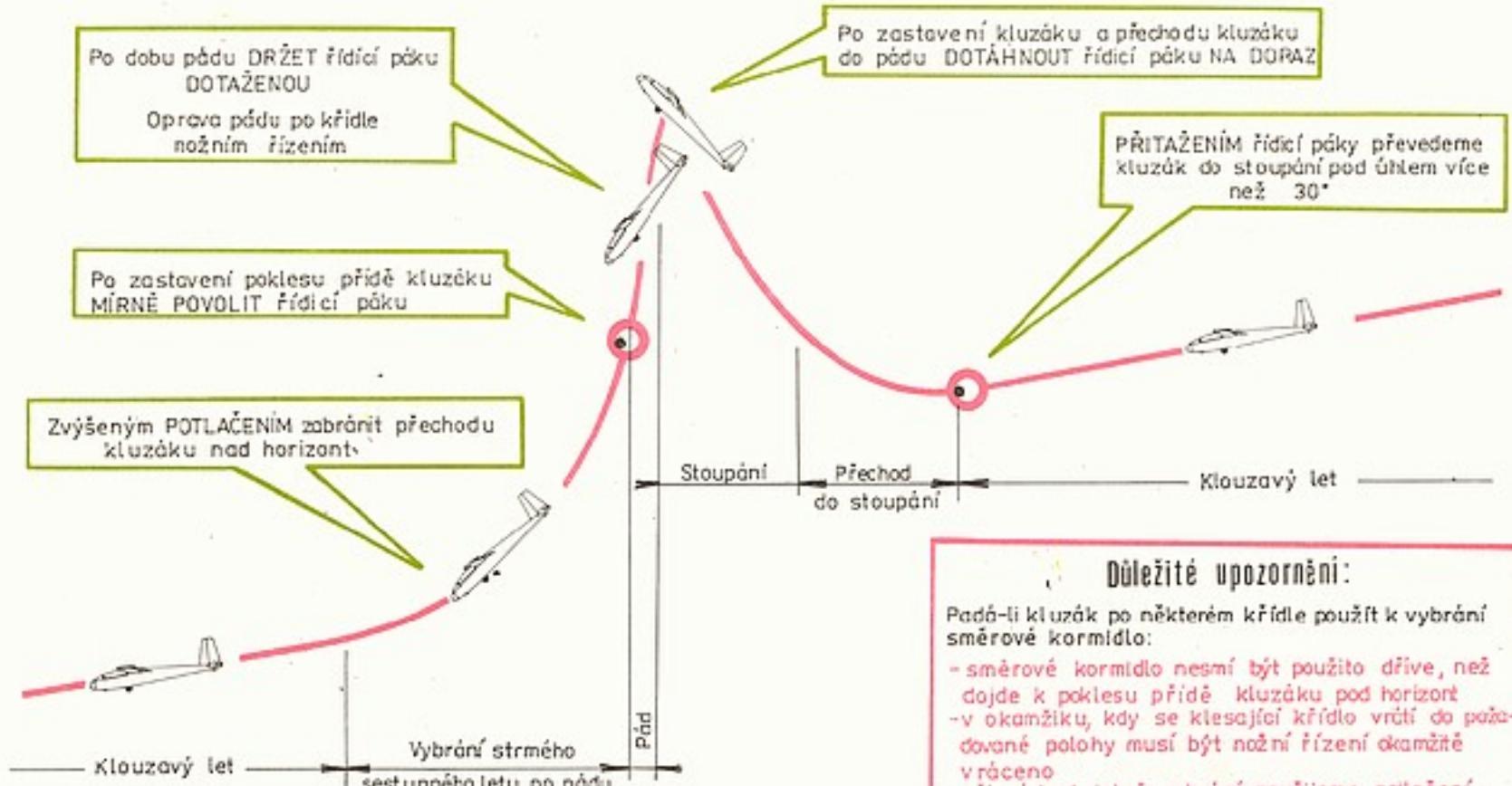
- nožní řízení - PLNĚ VYŠLÁPHNOUT proti směru otáčení
- ruční řízení - ŘÍDICÍ PÁKU POTLAČIT
- po zastavení otáčení:
 - nožní řízení - NEUTRÁLNÍ POLOHA
 - ruční řízení - PLYNULÝM PRITAŽENÍM vybrat kluzák ze střemhlavého letu

VÝVRTKA

DÚ



OSTRÝ PÁD

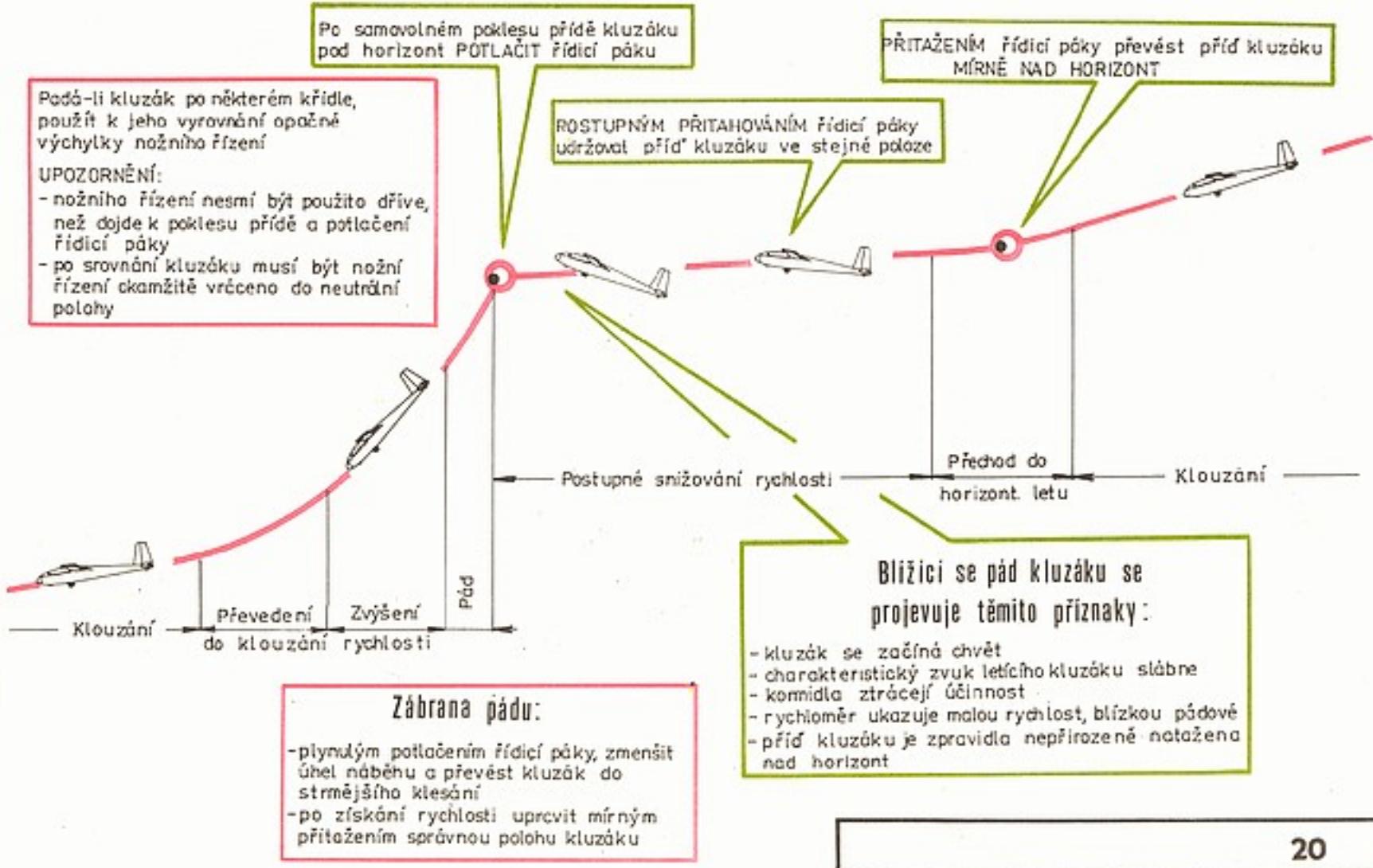


Důležité upozornění:

Padá-li kluzák po některém křídle použít k vybrání směrové kormidlo:

- směrové kormidlo nesmí být použito dříve, než dojde k poklesu přídě kluzáku pod horizont
- v okamžiku, kdy se klesající křídlo vrátí do požadované polohy musí být nožní řízení okamžitě vráceno
- při pádu, k jehož vybrání použijeme potlačení výškového kormidla, se nesmí použít směrového kormidla dříve, než potlačíme řídicí páku.

MÍRNÝ PÁD



NOUZOVÉ PŘISTÁNÍ

(Při mimoletištních letech)

Nad plochou pro nouzové přistání provést:

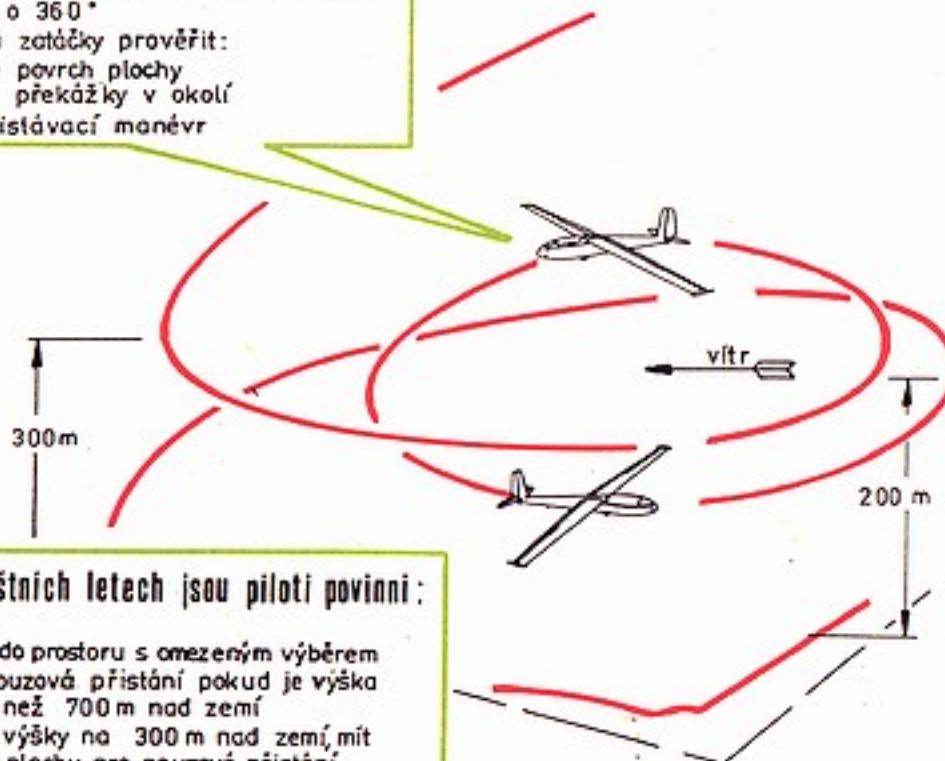
- zatáčku o 360°

V průběhu zatáčky prověřit:

- povrch plochy

- překážky v okolí

Stanovit přistávací manévr



Při mimoletištních letech jsou piloti povinni:

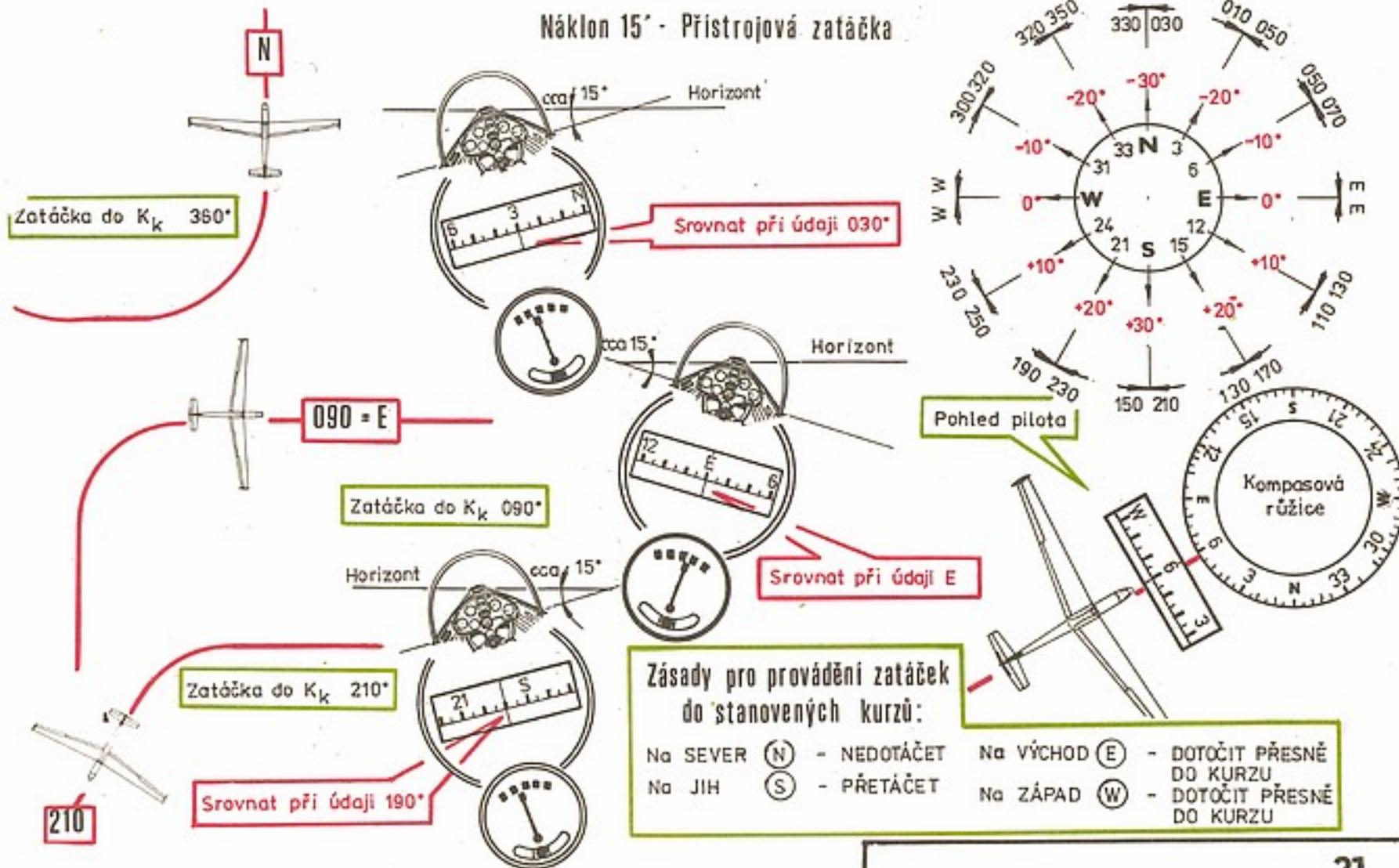
- nevlétávat do prostoru s omezeným výběrem ploch pro nouzová přistání pokud je výška letu menší než 700 m nad zemí
- při snížení výšky na 300 m nad zemí mít vyhlédnutou plochu pro nouzové přistání, zhodnocenou meteorologickou situaci s ohledem na přistávací manévr a stanoven předpokládaný manévr na přistání
- od výšky 200 m nad zemí provést manévr na přistání

Zásady pro výběr ploch:

- 1) Velikost plochy a její sklon
- 2) Povrch plochy (podle povrchu volit plochy v tomto pořadí):
 - pokosená a sklizená jeteliště, strniště, suché pokosené louky
 - nízké porosty hospodářských plodin
 - vyšší porosty hospodářských plodin (fepa, brambory apod.)
 - vysoké porosty obilí, vysoká rozměklá oraniště, silně zamokřené louky
 - vodní plochy
 - vysoké hospodářské porosty (kukurice apod.)
- 3) Sklon plochy (podle sklonu volit přistání v tomto pořadí):
 - proti svahu
 - po svahu, je-li mírný a přistáváme-li proti větru
 - napříč svahu
 - proti strmému svahu
- 4) Postavení plochy vůči větru
- 5) Poloha plochy vzhledem ke komunikacím a obydleným místům
- 6) Překážky na ploše, před plochou a za ní

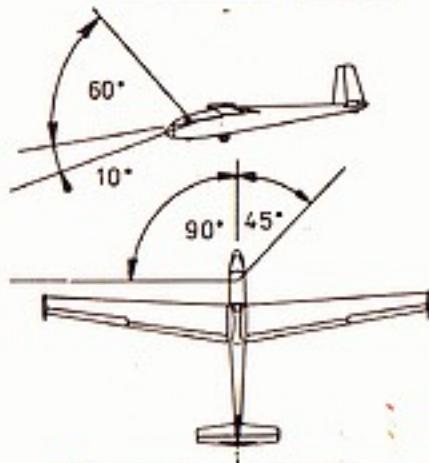
ZATÁČKY DO STANOVENÝCH KURZŮ

Náklon 15° - Přístrojová zatáčka



LÉTÁNÍ V TERMICE

Přirozené zorné pole pilota
(Při kroužení doleva)



Při létání ve společném stoupavém proudu jsou piloti povinni:

- věnovat maximální pozornost celkové situaci ve vzduchu, mit přehled o nejbliže létajících kluzáckách
- udržovat stejný smysl kroužení podle nejbliže výše létajícího kluzáku
- při zmenšení výškového rozestupu pod 50m, udržovat neustále výše létající kluzák ve svém přirozeném zorném poli
- při zmenšení výškového rozestupu pod 30 m dodržet vzdálenost mezi kluzáky minimálně 50 m
- při předletávání sledovat předletávaný kluzák do doby než nad ním získá prevyšení minimálně 60 m
- nedopustit křížení druh letu, při kroužení ve dvou stoupavých proudech (jádrech) vedle sebe, nebo v jednom širokém stoupavém proudu, nejmenší vzdálenost nesmí být menší než střední průměr zatáčky

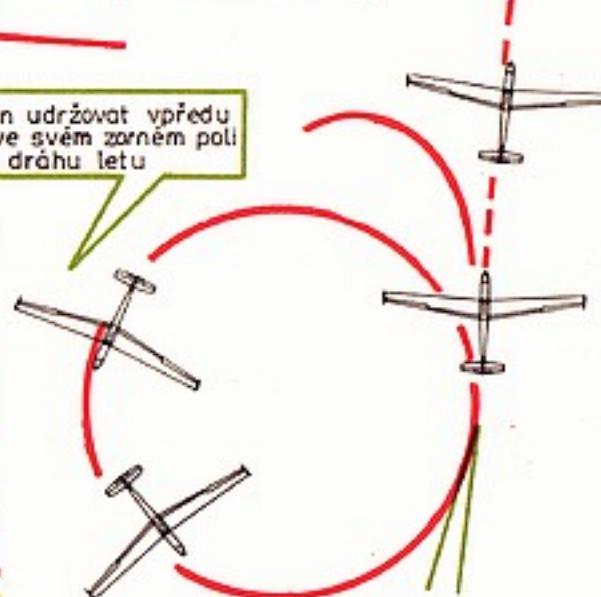
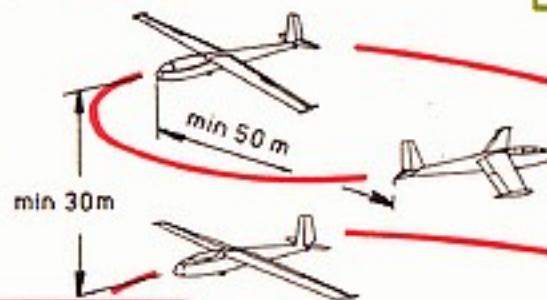
UPOZORNĚNÍ:

Piloti jsou povinni opustit společný stoupavý proud, pokud nemohou dodržet stanovené povinnosti

Létání kluzáků ve společném stoupavém proudu

Létání kluzáků ve společném stoupavém proudu na stejné úrovni

Pilot je povinen udržovat vpředu letící kluzák ve svém zorném poli a sledovat jeho dráhu letu



Mění-li vpředu letící pilot dráhu letu, je vzdru letící pilot povinen jeho dráhu sledovat.

Na původní dráhu se může vrátit jestliže:

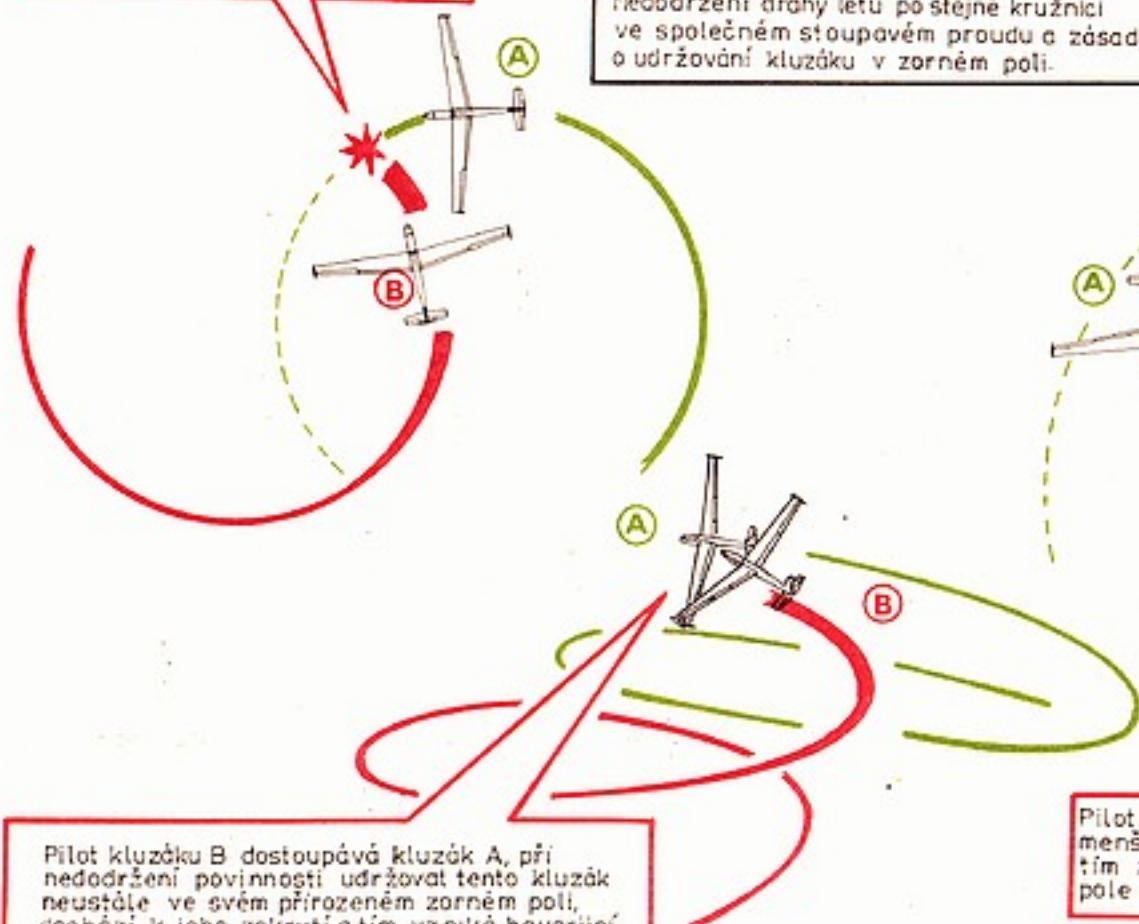
- je přesvědčen, že před ním letící kluzák opustil stoupavý proud
- před ním letící kluzák změnil dráhu natolik, že při znova uvedení obou kluzáků do zatáčky nedojde ke zmenšení boční vzdálenosti pod 50 m.

LÉTÁNÍ V TERMICE I

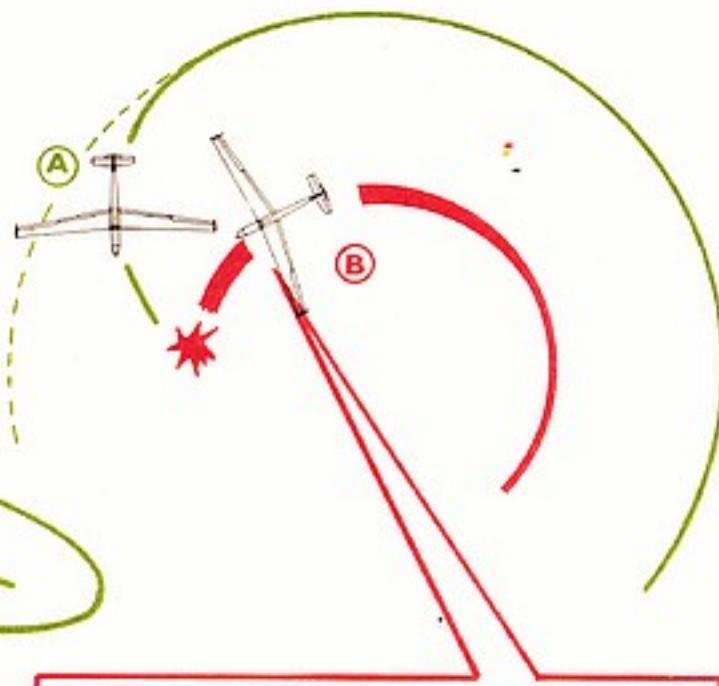
Vznik havarijních situací - příčiny.

Pilot kluzáku B nelétá po stejné kružnici s kluzákem A

Nedodržení dráhy letu po stejné kružnici ve společném stoupavém proudu a zásady o udržování kluzáku v zorném poli.



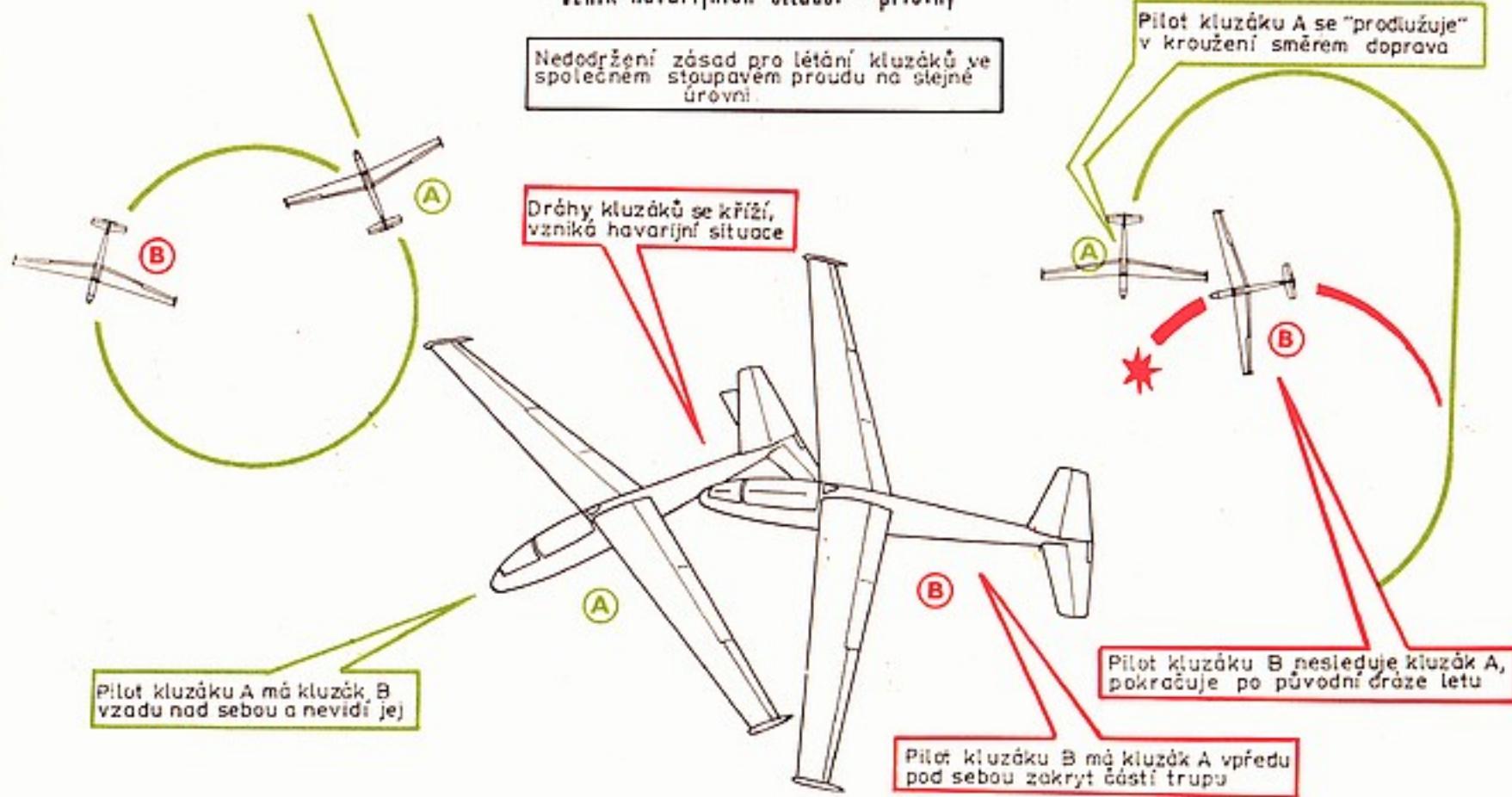
Pilot kluzáku B dostoupává kluzák A, při nedodržení povinnosti udržovat tento kluzák neustále ve svém přirozeném zorném poli, dochází k jeho zakrytí a tím vzniká havarijní situace



Pilot kluzáku B dostoupává kluzák A, zatáčkou o menším poloměru se snaží "protočít" kluzák B, tím ztrácí kluzák A ze svého přirozeného zorného pole a vytváří havarijní situaci.

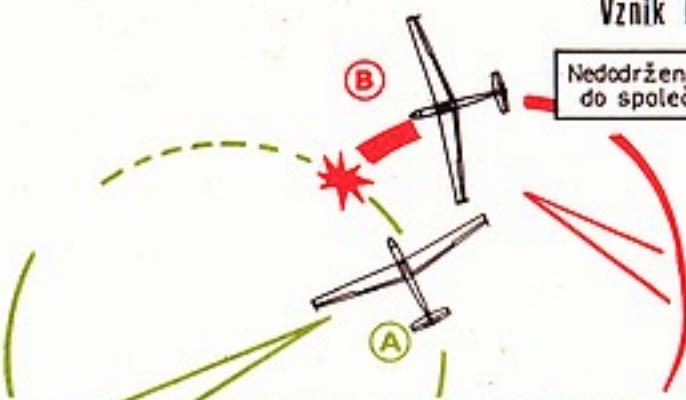
LÉTÁNÍ V TERMICE II

Vznik havarijních situací - příčiny



LÉTÁNÍ V TERMICE III

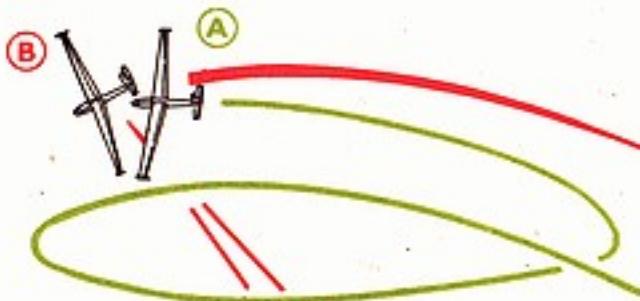
Vznik havarijních situací - příčiny.



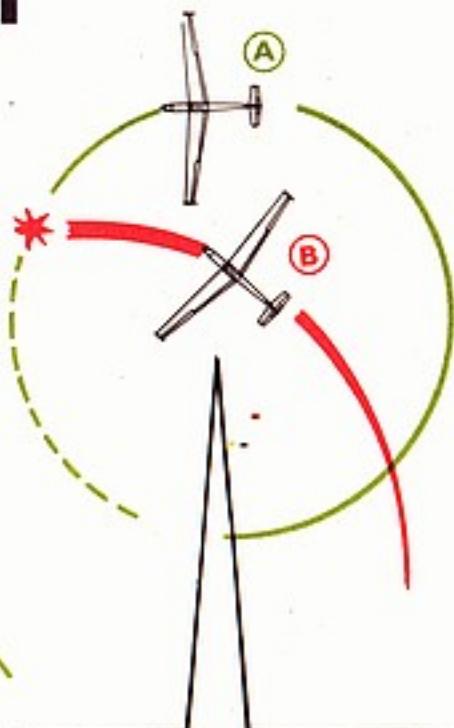
Nedodržení zásad pro přizpůsobení kluzáků do společného stoupavého proudu

Pilot kluzáku A předpokládá, že pilot kluzáku B se přizpůsobí jeho dráze letu, pokračuje v kroužení, kluzák B již nemůže sledovat, protože je zakryt trupem

Pilot kluzáku B přilétává do společného stoupavého proudu s mírným přesazením a s větší rychlostí:
 - nesprávně odhaduje dráhu kluzáku A
 - nezařazuje se tečnou ke kružnici letu kluzáku A, ale vně této dráhy



Pilot kluzáku B využívá přebytku rychlosti i dostupová kluzák A.
 Uvedený kluzák B do zátažky dochází ke křížení svých obou kluzáků a vzniku havarijní situace zejména, když pilot neudrží kluzák A ve svém přirozeném zorném poli



Další možné případy střetu, které mohou vzniknout nesprávným přizpůsobením kluzáků do společného stoupavého proudu

NAVIGAČNÍ PŘÍPRAVA K LETU

Navigační příprava k letu má tyto části:

- příprava map (zakreslení zakázaných, omezených prostorů, přehranicného pásma ADIZ)
- výpočet průvodu letu a studium tratě
- zpracování náčrtku trati (provádí žáci)
- zpracování náčrtku výškového profilu trati (provádí žáci)
- příprava navigačního záznamu
- studium počasí na trati a jeho předpovědi

VEDENÍ NAVIGAČNÍHO ZÁZNAMU:

Navigační záznam musí obsahovat:

- datum, jméno pilota, typ a imatrikulaci letadla
- trať letu, VBT, OBT, KBT
- plánovaný čas vzletu a přistání
- TÚz, vzdálenost mezi VBT, OBT a KBT
- nadmořskou výšku VBT, OBT, KBT (letiště)
- frekvence letiště na trati
- vzdušný prostor - omezení
- čas a výška při vstupu do řízených prostorů
- čas a výška při výstupu z řízených prostorů
- další údaje: čas a výška vypnutí
čas a výška odletu
čas a výška přiletu na KBT
čas přistání

POSTUP PŘI ZTRÁTĚ ORIENTACE:

- a) V blízkosti pásma ADIZ nebo státní hranice nasadit kurz do vnitrozemí
- b) Nebezpečí přelet státní hranice:
 - pokračovat plánovaným kurzem k markantní orientační linii (bodu), pokud se v tomto prostoru nachází a na ní obnovit orientaci
 - nebo se vrátit nad poslední ověřený orientační linii (bod)
- c) Nepodaří-li se obnovit orientaci do 30 min - provést nouzové přistání v terénu

UPOZORNĚNÍ:

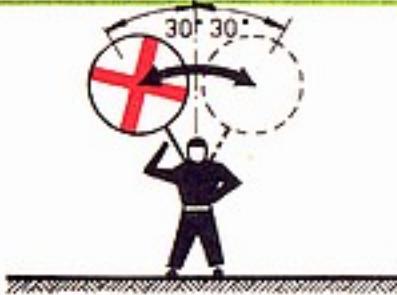
pokud má pilot rádiové spojení s řídícím letání, oznámi mu ztrátu orientace

PŘÍPRAVA MAPY ZAHRIJE:

- zakreslení trati letu VBT, OBT a KBT
- změření a zapsání TÚz a vzdálenosti do mapy pro každé rameno trati (nebo po cca 25cm) zpravidla v pravo od trati.
Výška písma TÚz = cca 10mm a pro vzdálenosti = cca 5mm
- vyznačení výšek (převýšení důležitých pro bezpečnost letu)
- při průletu omezených prostorů vyznačení max. výšky letu
- vyznačení záložních letišť a vhodných ploch pro nouz.přistání
- vyznačení směru a rychlosti větru na trati, případné jeho předpovědi (bude-li mít výrazné změny)

SIGNÁLY POUŽÍVANÉ PŘI VZLETECH KLUZÁKŮ

PŘIPRAVIT - kývavý pohyb terče



NAPÍNAT - vztyčený terč bez pohybu



VZLET - mývnutí terčem k zemi bez dalšího zvednutí



Navijákový provoz

ZRUŠIT VZLET - čelní kruhy před tělem signalizátora



VISÍ LANO - horizontální kruhy okolo těla signalizátora

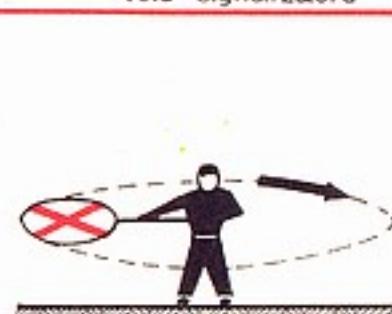
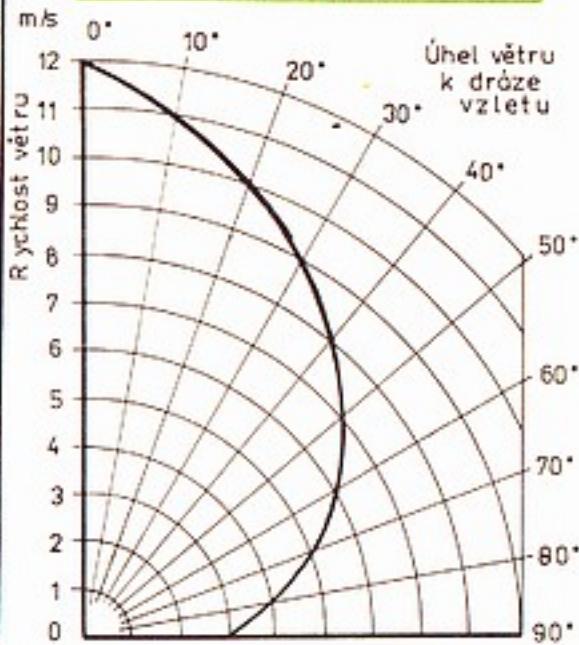


Diagram pro stanovení maximální rychlosti větru při navijákovém provozu



SIGNÁLY POUŽÍVANÉ PŘI VZLETECH KLUZÁKŮ

Aerovlekový provoz

STŮJ, ZÁKAZ VZLETU - vztyčený červený proporek, bílý proporek u pravé nohy



PŘÍPRAVA KE VZLETU - vztyčený bílý proporek, červený proporek u levé nohy



POJÍZDĚJ, NAPÍNEJ LANO - vztyčený červený proporek, bílým proporkem mávat v úrovni pasu



VZLET POVOLEN - mávnutí bílým proporkem do směru vzletu, červený proporek u levé nohy



Aerovlekový provoz

STŮJ, ZÁKAZ VZLETU - vztyčený červený proporek, bílý proporek u pravé nohy



PŘÍPRAVA KE VZLETU - vztyčený bílý proporek, červený proporek u levé nohy



POJÍŽDĚJ, NAPÍNEJ LANO - vztyčený červený proporek, bílým proporkem mávat v úrovni pasu



VZLET POVOLEN - mávnutí bílým proporkem do směru vzletu, červený proporek u levé nohy



PŘIPRAVIT - kývavý pohyb terče



NAPÍNAT - vztyčený terč bez pohybu



VZLET - mávnutí terčem k zemi
bez dalšího zvednutí



Navijákový provoz

ZRUŠIT VZLET - čelní kruhy před tělem signálizátora



VISÍ LANO - horizontální kruhy okolo těla signálizátora

