

Vydáno: x.x.2025	Datum vstupu vstup v platnost: x.x.2025	V platnosti: Do odvolání
Právní základ: § 9 zákona o letectví (864/2014)		
Sankce za nedodržení nařízení jsou stanoveny v: § 175 a § 178 zákona o letectví (864/2014)		
Informace o změnách: Tímto nařízením se zrušuje nařízení o letectví OPS M2-9 týkající se kluzáků, které vydala Finská agentura pro bezpečnost dopravy dne 6. července 2011 (TRAFI/4841/03.04.00.00/2011).		

KLUZÁCI

Obsah

1	SOVELTAMISALA.....	2
2	MÄÄRITELMÄT.....	2
3	TEKNISET MÄÄRÄYKSET.....	3
3.1	Liitimiä koskevat vaatimukset.....	3
3.1.1	Vaatimukset 1-paikkaisille liitimille.....	3
3.1.2	Vaatimukset 2-paikkaisille liitimille.....	3
3.2	Vaatimukset kilpailu- ja esittelytoiminnassa.....	3
3.3	Käyttörajoitukset ja huolto-ohjeet.....	3
3.4	Huolto-, korjaus- ja muutostyöt.....	4
3.5	Liitimen asiakirjat.....	4
3.6	Muun kuin jaloilta lähtevän liitimen luettelointi ja merkintä.....	4
3.7	Suomessa valmistetun liitimen merkinnät ja valmistuskirjanpito.....	5
4	TOIMINNALLISET MÄÄRÄYKSET.....	5
4.1	Varustevaatimukset.....	5
4.2	Lennon valmistelu ja suorittaminen.....	5
4.3	Muut toiminnalliset vaatimukset.....	6
5	OHJAAJALTA EDELLYTETTYÄ IKÄÄ, TIETOA, TAITOA JA KOKEMUSTA KOSKEVAT VAATIMUKSET.....	6
5.1	Ikää koskevat vaatimukset.....	6
5.2	Tietoa koskevat vaatimukset.....	6
5.3	Taito ja kokemus, jota edellytetään itsenäiseen lentämiseen.....	6
5.4	Kokemus, jota edellytetään matkustajan kuljettamiseen.....	7
5.5	Kokemus, jota edellytetään kaupalliseen lentotoimintaan liitimellä.....	7
5.6	Tiedollisten ja taidollisten vaatimusten todentaminen.....	7
6	KOULUTUS.....	8
7	ONNETTOMUUKSISTA JA VAARATILANTEISTA ILMOITTAMINEN.....	9
8	POIKKEUKSET.....	9
9	SIIRTYMÄMÄÄRÄYKSET.....	9

1 OBLAST PŮSOBNOSTI

Toto nařízení se vztahuje na kluzáky vymezené v odstavci 2, které jsou na základě přílohy I nařízení EASA vyloučeny z oblasti působnosti nařízení EASA¹, a proto podléhají vnitrostátní právní úpravě. Toto nařízení se nevztahuje na bezpilotní letadla.

2 VYMEZENÍ POJMŮ

Pro účely tohoto nařízení:

zemí ESVO se rozumí stát, který je smluvní stranou Dohody o Evropském hospodářském prostoru;

závěsným kluzákem se rozumí kluzák, jehož vzlety lze vždy provádět z nohou pilota. Kluzák vybavený koly nebo lyžemi usnadňujícími vzlet a přistání se rovněž považuje za závěsný kluzák, pokud tyto nebrání vzletu ze země. Kluzák používaný osobou s omezenou schopností pohybu a orientace a vybavený koly nebo lyžinami pro usnadnění vzletu a přistání, pokud je kluzák po přistání schopen provést vzlet od nohou, se rovněž považuje za závěsný kluzák;

výcvikem se rozumí výcvik účastníka výcviku pro samostatné létání nebo jiný výcvik v souladu s výcvikovým programem, jako je výcvik účastníka, který je již oprávněn samostatně létat na jiném typu kluzáku podobném z hlediska ovládání, ale konstrukčně odlišném, výcvik v přepravě cestujícího a výcvik v nových způsobech vzletu v souladu s výcvikovým programem;

osvědčením o výcviku se rozumí písemné potvrzení vydané instruktorem, které dokládá úspěšné absolvování výcviku v souladu s výcvikovým programem. Osvědčení o výcviku je rovněž rovnocenné platnému nebo propadlému průkazu pilota odpovídajícímu typu pilotáže kluzáku nebo osvědčení pilota kluzáku vydanému v souladu s pravidly FAI (Světové letecké sportovní federace, *Fédération Aéronautique Internationale*) nebo vnitrostátním osvědčením pilota kluzáku;

kluzákem se rozumí letadla a zařízení v níže uvedené skupině, která jsou na základě přílohy I vyloučena z oblasti působnosti nařízení EASA.

skupina A: ultralehká letadla řízená těžištěm a motorové kluzáky, které mají kritickou rychlost nebo minimální rychlost ustáleného letu v přistávací konfiguraci, která nepřekračuje 35 uzlů kalibrované letové rychlosti (CAS), s nejvýše dvěma sedadly a pod hmotnostními limity uvedenými v příloze I písm. e) nařízení o agentuře EASA;

skupina B: kluzáky s maximální prázdnou hmotností nejvýše 80 kg v případě jednomístných letounů nebo 100 kg v případě dvoumístných letounů;

skupina C: ostatní letadla s posádkou, jejichž prázdná hmotnost včetně paliva nepřesahuje 70 kg;

typem kluzáku se rozumí kluzáky, které jsou z hlediska způsobu ovládání a konstrukce v podstatě totožné;

velícím pilotem kluzáku se rozumí velící pilot letadla uvedeného v § 52 zákona o letectví;

¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 ze dne 4. července 2018 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví, kterým se mění nařízení (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EU) č. 996/2010, (EU) č. 376/2014 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/30/EU a 2014/53/EU a kterým se zrušuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 (Úř. věst. L 212, 22.8.2018, s. 1–122)

pilotem se rozumí osoba, která, aniž by byla velícím pilotem letadla, skutečně řídí kluzák;

prázdnou hmotností se rozumí prázdná hmotnost kluzáku vybaveného pevným zařízením potřebným pro let.

Pro účely tohoto nařízení se za začátek letu považuje okamžik, kdy je kluzák spuštěn ke vzletu, a za konec letu okamžik, kdy se kluzák po přistání zcela zastaví.

3 TECHNICKÉ PŘEDPISY

3.1 Požadavky na kluzáky

3.1.1 Požadavky na jednomístné kluzáky

3.1.1.1 Kluzák schválený pro letecké použití v jiném členském státě EU nebo země EFTA může být používán ve Finsku. Pro kluzáky s prázdnou hmotností nižší než 120 kg však stačí schválení křídel.

3.1.1.2 Pokud je kluzák vyroben ve Finsku, musí splňovat technické požadavky na kluzáky členského státu EU nebo země ESVO. Osvědčení o splnění těchto požadavků vydává Finská agentura pro dopravu a spoje.

3.1.1.3 Finská agentura pro dopravu a spoje může na základě žádosti schválit i použití jiných technických požadavků než požadavků členských států EU a zemí ESVO.

3.1.2 Požadavky na dvoumístné kluzáky

3.1.2.1 Kluzák používaný ve Finsku a vyrobený jinde musí splňovat technické požadavky schválené jiným členským státem EU nebo zemí ESVO nebo příslušnou organizací na jeho území a musí mít typový certifikát nebo rovnocenné schválení. Pro kluzáky s prázdnou hmotností nižší než 120 kg však stačí schválení křídel.

3.1.2.2 Pokud je kluzák vyroben ve Finsku, musí splňovat technické požadavky na kluzáky z členského státu EU nebo země ESVO. Osvědčení o splnění těchto požadavků vydává Finská agentura pro dopravu a spoje.

3.1.2.3 Finská agentura pro dopravu a spoje může na základě žádosti schválit i použití jiných technických požadavků než požadavků zemí EU a ESVO.

3.2 Požadavky na soutěže a přehlídky

Kromě ustanovení oddílu 3.1 může být kluzák ve vlastnictví zahraničního subjektu použit pro soutěže, přehlídky nebo jiné podobné letecké činnosti ve Finsku, pokud splňuje předpisy pro kluzáky domovského státu vlastníka kluzáku. Takový kluzák nesmí být na území Finska přítomen déle než 2 měsíce v jakémkoli po sobě následujícím 12měsíčním období.

3.3 Provozní omezení a pokyny pro údržbu

Ke kluzáku musí být přiložen návod k obsluze, který obsahuje provozní omezení a pokyny pro údržbu kluzáku. V případě kluzáku vlastní konstrukce nebo upraveného kluzáku se tento návod k obsluze nevyžaduje, pokud se konektor nepoužívá pro účely výcviku.

3.4 Údržba, opravy a úpravy

Údržba, opravy a úpravy kluzáku se provádějí v souladu s pokyny výrobce nebo pokyny obecně používanými v oboru. Osoba provádějící tyto práce musí mít odpovídající školení, zkušenosti, pokyny, zařízení a vybavení.

3.4.2 Vlastník nebo provozovatel kluzáku je povinen provést nebo dát provést takovou údržbu, servis a modifikace, které jsou specifikovány výrobcem, a takové úkony, které jsou nezbytné pro letovou způsobilost zařízení.

3.5 Dokumentace kluzáku

Odchylně od § 61 zákona o letectví musí mít kluzák používaný k letovému provozu následující platné doklady:

- a) návod k obsluze uvedený v oddíle 3.3.
- b) osvědčení o pojištění podle nařízení² o leteckém pojištění a § 138 a § 139 zákona o letectví, pokud jsou vyžadována pro danou činnost v oblasti letectví;
- c) průkaz rádiového zařízení, pokud je na kluzáku instalován rádiový vysílač s licenci;
- d) rozhodnutí o zařazení kluzáku do katalogu, pokud je konektor povinně zařazen do katalogu.

Tyto doklady není nutné mít na palubě letadla, ale musí být na požádání předloženy ke kontrole Finské agentuře pro dopravu a spoje.

3.6 Katalogizace a registrace kluzáků, které nejsou závěsnými kluzáky

3.6.1 Pro účely regulační kontroly musí být kluzák, který není závěsným kluzákem označen identifikátorem. Označení vydává Finská agentura pro dopravu a spoje. Finská agentura pro dopravu a spoje vede seznam identifikátorů kluzáků s uvedením typu každého kluzáku a subjektu, který o identifikátor požádal.

3.6.2 Jednomístné závěsné kluzáky s prázdnou hmotností nepřevyšující 80 kg jsou od požadavku na katalogizaci osvobozeny.

3.6.3 Pokud kluzák dosud nebyl schválen a pro získání schválení musí být provedeny zkušební lety, musí být Finské agentuře pro dopravu a spoje předložena žádost o dočasné zařazení kluzáku do katalogu pro provedení zkušebních letů, a to vždy na dobu maximálně 3 let.

3.6.4 Identifikační kód se skládá z písmene „A“, „B“ nebo „C“ označujícího skupinu kluzáků a k němu připojeného pořadového čísla. Je-li k označení státní příslušnosti kluzáku vyžadován vnitrostátní identifikační kód (např. při rádiovém volání, rádiové licenci atd.), použije se před katalogizovaným identifikátorem v radiotelefonii a v požadovaných dokladech finský vnitrostátní identifikační kód OH. Vnitrostátní identifikační kód nesmí být vyznačen na kluzáku ani v katalogu kluzáků.

3.6.5 Za účelem získání identifikátoru kluzáku je nutno Finské agentuře pro dopravu a spoje předložit následující dokumenty:

- a) kopii schválení typu nebo rovnocenného schválení, je-li požadováno, spolu se souvisejícími technickými údaji a
- b) potvrzení o vážení, je-li požadováno na základě odstavce 3.6.9 nebo 3.6.10.

3.6.6 Identifikační kód kluzáku musí být na spodní straně levého křídla. Identifikační kód na spodní straně křídla musí být nejméně 30 cm vysoký a jeho horní okraj musí směřovat k náběžné hraně křídla.

3.6.7 V případě kluzáku, kde není možné označit spodní stranu křídla, musí být označení provedeno na spodní straně trupu. Identifikátory se umísťují na spodní část trupu tak,

² Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 785/2004 ze dne 21. dubna 2004 o požadavcích na pojištění u leteckých dopravců a provozovatelů letadel (Úř. věst. L 138, 30.4.2004, s. 1-6)

aby vzdálenosti od boků trupu byly co nejrovnější a písmena a číslice se četly zepředu dozadu.

3.6.8 Pokud velikost ploch letadla neumožňuje vyznačení předepsaných symbolů, mohou být značky zmenšeny, ale musí být co největší.

3.6.9 Pokud schválení typu nebo jiné schválení kluzáku skupiny B neobsahuje informace o prázdné hmotnosti, musí být předloženo osvědčení vydané držitelem osvědčení o hmotnosti letadla.

3.6.10 Pokud schválení udělené pro kluzák skupiny C neobsahuje informace o prázdné hmotnosti s palivem, předloží se osvědčení vydané držitelem práv k vážení letadla.

3.7 Záznamy o označování a výrobě kluzáků vyrobených ve Finsku

Je-li kluzák nebo jeho konstrukční část vyrobena ve Finsku, výrobce jej označuje výrobním číslem, identifikačním číslem výrobce a rokem výroby. Výrobce vede záznamy o výrobě, v nichž musí být uvedeny použité výkresy, datum výroby a výrobce.

4 PROVOZNÍ USTANOVENÍ

4.1 Požadavky na vybavení

4.1.1 Má-li se let uskutečnit ve výšce přes 150 m nad zemí nebo vodní hladinou, musí být kluzák vybaven výškoměrem.

4.1.2 Závěsný kluzák skupiny B musí být vybaven záchranným padákem pro lety ve výšce přes 50 m nad povrchem země nebo vody. Je-li kluzák skupina A nebo skupiny B používán pro komerční přepravu osob, musí být vybaven záchranným padákem, který nese celý kluzák.

4.1.3 Při letu s kluzákem musí mít pilot a cestující na sobě ochranné helmy vhodné konstrukce, pokud není kluzák vybaven chráněnou kabinou a bezpečnostními pásy.

4.2 Příprava letu a jeho dokončení

4.2.1 Bez ohledu na ustanovení § 57 odst. 1, 2 a 3 zákona o letectví:

- a) při letu s kluzákem musí pilot dodržovat pokyny a omezení uvedené v návodku k obsluze kluzáku;
- b) velící pilot nesmí zahájit let, dokud se neujistí, že:
 - i. byl kluzák zkontrolován a byl u něj proveden servis v souladu s pokyny výrobce;
 - ii. plánovaný let může být proveden bezpečně s ohledem na výkonnostní charakteristiky, převládající povětrnostní podmínky a další relevantní faktory a
 - iii. bylo zajištěno požadované a nezbytné vybavení kluzáku a osob na jeho palubě.

4.2.2 Povoleny jsou pouze lety za denního světla v souladu s pravidly letu za viditelnosti (VFR).

4.3 Další provozní požadavky

4.3.1 Provozování kluzáků na letištích nebo v jejich blízkosti ve smyslu čl. 2 odst. 25 leteckého zákona musí být schváleno vedoucím letiště nebo jeho zástupcem. Pokud se změní povaha nebo rozsah provozu oproti původnímu povolení, musí být provoz před zahájením odsouhlasen zvlášť.

Pilot se musí seznámit s provozními omezeními a pokyny pro údržbu každého nového typu kluzáku.

4.3.3 Osoba, která je na palubě kluzáku používaného pro zkušební lety, ale nepilotuje jej, musí mít na palubě úkol a platný nebo prošlý průkaz způsobilosti pilota nebo osvědčení o výcviku pilota kluzáku.

5 POŽADAVKY NA VĚK, ZNALOSTI, DOVEDNOSTI A ZKUŠENOSTI PILOTŮ

5.1 Požadavky týkající se věku

Velící pilot kluzáku musí být ve věku alespoň 15 let. Pokud je mladší 18 let, musí mít písemné povolení k letu s kluzákem od rodiče nebo zákonného zástupce k řízení kluzáku.

Pilot kluzáku přepravujícího cestujícího musí být ve věku nejméně 18 let.

5.2 Požadavky na informace

Pilot kluzáku musí být seznámen s pravidly a předpisy upravujícími provoz kluzáků, včetně pravidel létání.

5.3 Dovednosti a zkušenosti požadované pro samostatný let

5.3.1 Za účelem získání povolení k samostatnému letu s ultralehkým letadlem řízeným těžištěm skupiny A musí pilot absolvovat nejméně 60 letů ve ultralehkém letadle řízeném těžištěm skupiny A, z nichž nejméně 30 letů je s instruktorem a nejméně 5 letů jsou samostatné lety pod dohledem instruktora.

5.3.2 Pro získání oprávnění k samostatnému létání s motorovým kluzákem skupiny A musí pilot absolvovat nejméně 40 letů s motorovým kluzákem skupiny A, z toho nejméně 30 letů s instruktorem a nejméně 5 letů samostatně pod dozorem instruktora.

5.3.3 K tomu, aby pilot, který splňuje předpoklady pro nezávislý let na kluzáku skupiny B nebo C s podobným režimem řízení, získal oprávnění k létání s ultralehkým letadlem nebo paraglidu skupiny A s řízeným těžištěm, považuje se za dostačující nejméně 20 letů uskutečněných s ultralehkým letadlem nebo paraglidem skupiny A s podobným způsobem řízení během výcviku.

Pro získání oprávnění k samostatnému létání s kluzákem skupiny B nebo C musí pilot absolvovat nejméně 40 letů ve výcviku s kluzákem skupiny B nebo C. Pro účely získání oprávnění k samostatnému létání s kluzákem skupiny B nebo C se má za to, že pilot, který splňuje požadavky pro samostatné létání s kluzákem skupiny A s použitím rovnocenného způsobu řízení, absolvoval alespoň 20 letů s kluzákem skupiny B nebo C s tímto způsobem řízení.

5.3.5 Instruktorek zaznamenává provedení výcviku do letové knihy účastníka výcviku.

5.3.6 Způsoby vzletu kluzáku jsou:

- a) gravitační vzlet;
- b) vlečení autem, navijákem nebo podobným způsobem;
- c) aerovlek nebo
- d) vzlet pomocí pohonu vlastního motoru kluzáku.

S výjimkou gravitačního startu vyžaduje každý způsob vzletu 7 vzletových výcviků zaměřených na každý ze způsobů vzletu. Pokud pilot splňuje předpoklady pro samostatný let s kluzákem skupiny A, nemusí absolvovat vzletový výcvik s využitím vlastního pohonu motoru kluzáku, pokud kluzák patří do skupiny B nebo C.

5.3.7 Pokud účastník výcviku nezíská zápočet za předchozí letovou praxi na kluzáku, musí být výcvik rozložen do minimálně 7 letových dnů.

5.3.8 Tříosý aerodynamicky řízený kluzák skupiny B nebo C může pilotovat držitel platného nebo zaniklého průkazu pilota kluzáků, motorových kluzáků nebo ultralehkého letadla nebo držitelem kvalifikace třídy letadla v rozsahu svých práv týkajících se způsobů vzletu.

5.3.9 U kluzáků skupiny C jiných než uvedených v odstavci 5.3.8 může jako pilot působit i osoba, která je držitelem platného nebo prošlého průkazu způsobilosti pilota kluzáků nebo osvědčení o výcviku pilota kluzáků.

5.3.10 U samostatných letů se nevyžaduje, aby pilot závěsného a bezmotorového kluzáku absolvoval výcvik, pokud je vzlet proveden bez vnější pomoci a let je proveden

- a) ve výšce do 150 m nad povrchem země nebo vodní hladinou a
- b) více než 10 km od letiště, aerodromu nebo aerodromu pro lehká letadla ve smyslu § 2 a § 75 zákona o letectví a
- c) ve vzdušném prostoru třídy G.

5.4 Zkušenosti vyžadované pro přepravu cestujících

Pilot musí mít nejméně 35 hodin celkové letové praxe s příslušnou skupinou kluzáků a způsobu řízení, z toho nejméně 15 hodin samostatné letové praxe.

5.4.2 Pilot musí absolvovat nejméně pět letů kluzákem s instruktorem.

5.4.3 Pilot musí mít nedávnou letovou praxi v příslušném způsobu řízení v rozsahu nejméně 10 letů za posledních 6 měsíců.

5.5 Zkušenosti požadované pro komerční létání s kluzákem

5.5.1. Pilot musí mít nalétáno alespoň 100 letových hodin nebo 200 vzletů celkem pro příslušnou skupinu kluzáků a způsoby řízení.

Je-li kluzák používán v komerčním letectví k přepravě cestujících, musí být rovněž splněny požadavky odstavce 5.4;

5.5.3 Pilot musí mít nedávnou letovou praxi ve funkci velícího pilota kluzáku v příslušném způsobu řízení v rozsahu nejméně 10 letů za posledních 6 měsíců.

5.6 Ověření požadavků na znalosti a dovednosti

Pilot musí uchovávat svá osvědčení o výcviku jako doklad o svém výcviku.

5.6.2 Pro ověření svých letových zkušeností si pilot vede osobní letovou knihu, ve které uvádí alespoň: datum, počet a délku letů, místo odletu, typ kluzáku, způsob vzletu, účel letu, identifikaci nebo typ kluzáku a všechna potřebná potvrzení instruktora.

5.6.3 Pilot musí mít na palubě letadla identifikační doklad a na požádání jej předložit Finské agentuře pro dopravu a spoje. Osvědčení o výcviku a letovou knihu není třeba mít na palubě, ale musí být na požádání předloženy Finské agentuře pro dopravu a spoje ke kontrole.

6 VÝCVIK

6.1 Výcvik s kluzákem nevyžaduje výcvikovou licenci vydanou Finskou agenturou pro dopravu a spoje, jak je uvedeno v § 135 zákona o přepravních službách.

6.2 Za účelem zajištění dohledu musí být zahájení výcviku a jeho změny oznámeny Finské agentuře pro dopravu a spoje nejméně 14 dní před zahájením nebo změnou činnosti. Oznámení o školení musí obsahovat alespoň následující informace:

- a) název/jméno, sídlo a adresu organizace provádějící výcvik nebo jednotlivého školitele;
- b) jméno (jména) osoba (osob) poskytují(ch) výcvik, jejich adresu a informace o způsobilosti a jejich písemný souhlas s jejich přidělením;
- c) místo nebo místa, kde se bude výcvik v zásadě konat;
- d) letadlo, které má být použito pro výcvik (skupina kluzáků, způsob řízení, typ kluzáku);
- e) používané výcvikové programy, které podrobně stanoví obsah teoretických lekcí a letového výcviku pro každou lekci a let, jakož i požadavky na znalosti, dovednosti a zkušenosti pro úspěšné absolvování výcviku, a
- f) popis způsobu organizace pojistného krytí výcviku.

6.3 Osoba odpovědná za výcvik vydá pilotovi kluzáku po úspěšném absolvování výcviku osvědčení o výcviku. Osvědčení o výcviku se vydává pro veškerý poskytnutý výcvik a uvádí se v něm následující údaje:

- a) název organizace nebo jméno individuálního školitele vydávajícího oznámení o výcviku;
- b) jméno a datum narození účastníka výcviku;
- c) použitý výcvikový program;
- d) datum zahájení a ukončení výcviku a
- e) podpis a jméno osoby, která výcvik poskytla, a datum vydání.

Pro účely dohledu předkládá osoba, která poskytla výcvik, kopii osvědčení o výcviku Finské agentuře pro dopravu a spoje do 30 dnů od vydání osvědčení.

6.4 Letový výcvik s jednomístným kluzákem může poskytovat osoba, která dosáhla věku 18 let, která má oprávnění k samostatnému létání se skupinou kluzáků a způsobem řízení použitým ve výcviku po dobu delší než 2 roky a která má alespoň 50 hodin letové praxe se skupinou kluzáků a způsobem řízení použitým ve výcviku.

Letový výcvik s dvomístným kluzákem může provádět osoba splňující výše uvedené požadavky, která má oprávnění k přepravě cestujících a která má alespoň 100 hodin letové praxe jako pilot skupiny kluzáků a způsobu řízení použitého při výcviku, z toho alespoň 70 hodin ve funkci velícího pilota.

6.6 Instruktore zaznamenává poskytovaný výcvik do letové knihy účastníka výcviku. V záznamu musí být uveden předmět výcviku, použitý výcvikový program, datum a jméno instruktora.

7 HLÁŠENÍ NEHOD A NEBEZPEČNÝCH SITUACÍ

Nehody a vážné incidenty, k nimž dojde při létání s kluzáky, se hlásí v souladu s nařízením EU o hlášení událostí³ a pokyny pro letový provoz GEN T1-4.

³ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 376/2014 ze dne 3. dubna 2014 o hlášení událostí v civilním letectví, analýze těchto hlášení a navazujících opatřeních a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010 a zrušení směrnic Evropského parlamentu a Rady 2003/42/ES, nařízení Komise (ES) č. 1321/2007 a nařízení Komise (ES) č. 1330/2007 (Úř. věst. L 122, 24.4.2014, s. 18-43)

8 VÝJIMKY

Finská agentura pro dopravu a spoje může na základě žádosti udělit výjimky z požadavků tohoto nařízení, pokud se domnívá, že výjimky jsou odůvodněné a že úroveň bezpečnosti, která odpovídá účelu nařízení, je dosaženo způsobem navrženým účastníkem výcviku.

9 PŘECHODNÁ USTANOVENÍ

Požadavky uvedené v odstavcích 3.6.6 až 3.6.8 týkající se identifikačního označování kluzáků musí být splněny počínaje dnem xx.x.2025/6 a dále [3 měsíce ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost].