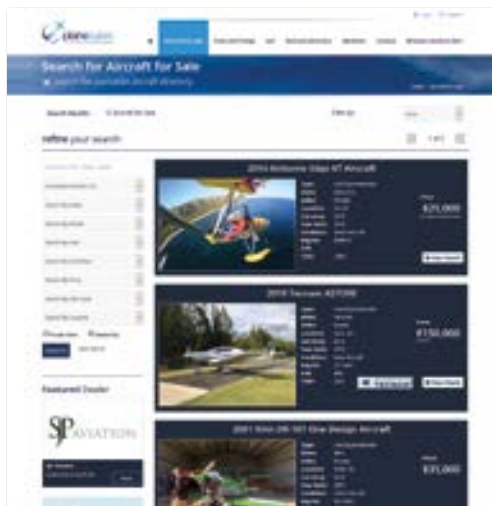




Nákup ultralightu ze zahraničí

V poslední době se nejen na sociálních sítích diskutuje o výhodných nákupech ULL ze zahraničí. Pojďme se proto na problematiku nákupu ultralehkého letadla ze zahraničí podívat detailněji. Prvním důvodem takového nákupu může být zajímavé letadlo za výhodnou cenu. Nicméně každá mince má dvě strany. Pojďme se podívat na tu „odvrácenou“ stranu – to znamená povinnost splnit stanovené podmínky a dodržet zákonné limity aktuálně platné v naší zemi. Od zavedení 600 kg kategorie v březnu 2019 platí, že každé ULL uváděné do provozu musí splnit podmínky předpisu UL 2 část I.- ULL, znění 2019, obsahujícího požadavky na letovou způsobilost. To na první pohled nevzbudí u nakupujícího pozornost, ale pokud se s těmito požadavky neseznámíte včas, může se vám nákup velmi zkomplikovat.

Předpis naleznete na webu LAA ČR : <http://www.laacr.cz/SiteCollection/Documents/predpisy/UL2%20část%20I. 26. 3. 2019.pdf>

Nejvíce omezujícím požadavkem pro zahraniční letadla, která nikdy nezískala Typový průkaz LAA ČR, mohou být následující dva body předpisu:

UL 2 § 23 Omezení rozložení nákladu

1. Rozsahy hmotností a poloh těžiště, ve kterých má být zajištěn bezpečný provoz letounu, musí být stanoveny žadatelem.
2. Rozsah poloh těžiště nemá být menší než ten, který odpovídá hmotnosti každého člena posádky v rozsahu od minimální hmotnosti 70 kg pro pilota samotného až do stanovené maximální hmotnosti pro pilota a cestujícího, a to vždy s uvážením nejnejpříznivějšího rozložení paliva a zavazadel. **Stanovená maximální hmotnost osoby nesmí být nižší než 110 kg pro jednomístný**

letoun a 2x100 kg pro dvoumístný letoun (viz Upozornění v UL 2 § 25).

UL 2 § 25 Omezení hmotnosti – maximální hmotnost

Maximální hmotnost musí být stanovena tak, aby nebyla vyšší než:

- a. nejvyšší hmotnost navržená žadatelem,
- b. návrhová maximální hmotnost, která je nejvyšší hmotností, pro kterou je veden průkaz při uvážení všech případů zatížení a všech požadavků na letové vlastnosti, a
- c. **nebyla nižší než hmotnost, která se skládá z hmotnosti prázdného letounu s minimálním požadovaným vybavením, minimální hmotnosti člena posádky 110 kg pro jednomístný letoun nebo minimální hmotnosti členů posádky 200 kg pro dvoumístný letoun a zásoby paliva na hodinu letu při maximálním trvalém výkonu motoru.**

Upozornění:

1. Hmotnost člena posádky nesmí být menší než 100 kg pro pevnostní průkaz.
2. Musí se uvážit maximální množství paliva a případné přídatné vybavení (požární věnovat i nárůstu hmotnosti při změnách vybavení, opravách atd.)

Pokud se nad výše uvedenými body a červeně zvýrazněným textem zamyslete, bohužel zjistíte, že naprostá většina zahraničních ultralightů původně navržených pro starý limit maximální vzletové hmotnosti 450/475 kg není schopna splnit zejména požadavek UL 2 § 25 1 c).

Při vyjednávání o 600 kg kategorii jsem si tento důsledek úplně neuvědomil, nicméně platí pouze pro UL letadla, která nikdy nezískala Typový průkaz LAA ČR. Pro ULL, která již dříve získala Typový průkaz

LAA ČR dle „staré UL dvojky“ je možné při dovozu využít tohoto Typového průkazu s podmínkou, že letadlo musí být uvedeno do stavu odpovídajícímu vydanému Typovému certifikátu. V praxi to znamená, že olétané Echo, Eurostara atd. ze zahraničí dovézt lze v zásadě bez problémů.

Ještě je třeba upozornit na jedno „úřední“ omezení. Změny v legislativě EU a vstřícný postoj Ministerstva dopravy ČR nám sice umožnily zvýšit limity našich UL strojů, ale nemůžeme ověřovat způsobilost letadel (byť by i splnila podmínky předpisu), pro něž bylo vydáno osvědčení v souladu s předpisy EU. Tedy nemůžeme pod LAA schválit do provozu typ, který již byl schválen pod „velkým“ úřadem u nás či v zahraničí.

Zájemcům o zahraniční ULL **důrazně doporučuji** si před případným nákupem prověřit, zda je vyhlédnutý stroj schopen splnit výše uvedené požadavky. Následují praktické rady kolegy Petra Chvojky, inspektora techniky.

Jan Fridrich

Doporučený postup při nákupu UL letadla ze zahraničí

Pokud budete kupovat UL letadlo ze zahraničí, které již bylo registrováno v cizí zemi, je nutné:

- a. Vymazat UL letadlo z rejstříku dané země – deregistrovat, a na rejstřík LAA doložit o tom potvrzení.
- b. Odhlásit radiokomunikační přístroje – Rádio, odpovídač, ELT
- c. Mít řádně uzavřenou kupní smlouvu s ověřenými podpisy – doložit na rejstřík LAA.
- d. Plnit požadavky aktuálně platného předpisu UL2/2019 s důrazem

na MTOM a odpovídající prázdnou váhu. Platí pro letadla, která nejsou typově schválena v ČR.

Vzhledem k tomu, že bod d) je trochu nejasný, názorně uvedu výpočet prázdné hmotnosti. Letadlo má například dle příručky povolenu maximální vzletovou hmotnost (MTOM) 450 kg. Dle stávajícího předpisu je nutné odečíst u dvousedadlovky 200 kg, u jednosedadlovky 110 kg, a palivo na jednu hodinu letu při plném trvalém výkonu (u Rotaxu 912 ULS je to 19 kg). Pak prázdná váha bude u dvousedadlovky $450 - 200 - 19 = 231$ kg.

Z toho vyplývá, že letadlo postavené pod „starými“ předpisy bude mít velký problém s váhou. Pokud nemá možnost hodnotu MTOM zvýšit například od výrobce

Pokud UL letadlo odpovídá typovému průkazu vydanému v minulosti v ČR, je možné dodržet to, co bylo v ČR schváleno dle tehdejšího předpisu. Je nezbytné informovat držitele typového certifikátu o tom, že jste letadlo dovezli. On vám ho zkontroluje, zařadí do své evidence a bude vás informovat o bulletiních, případně jiných změnách na typu.

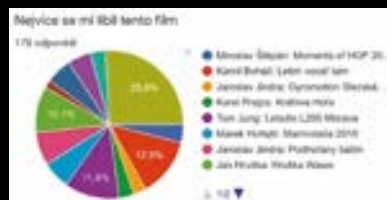
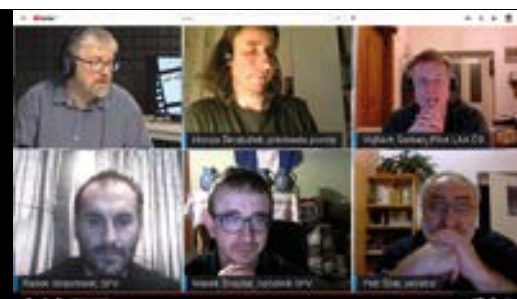
Pokud dovezete prototypový stroj, tak kromě výše uvedených „papírů“ musíte absolvovat podobný proces, jako byste si ho postavili tady – tedy doložit, že konstrukci někdo spočítal, odzkoušel, jaké má limity, historii provozu, stroj bude převážen, musí se provést podrobná technická prohlídka, ověřovací let, vyplnit příslušné protokoly, a pak, co jest potřeba, zaslat na rejstřík k zaevidování stroje a vystavení technického průkazu. Každopádně ať už jde o typový stroj nebo prototyp, vždy hned na počátku kontaktujte nejbližšího inspektora techniky (seznamy i s kontakty jsou na našem webu), který vám poradí, případně přidělí poznávací značku a s celým procesem uvedení do provozu v ČR pomůže.

Pokud budete kupovat UL letadlo na OK u nás registrované, je všechno jednodušší – doložíte kupní smlouvu a UL letadlo bude pouze přepsáno v rejstříku na nového majitele.

Výši poplatků za nové přihlášení UL letadla a změnu majitele naleznete na webových stránkách LAA ČR.

Doporučuji: Vyhlednete-li si UL letadlo v zahraničí, nejdříve ověřte jeho skutečnou váhu a nechte si ukázat příručku, případně i jinou dostupnou dokumentaci k letadlu. Toto vyfoťte a my se na to s kolegou Taxem podíváme, zda je to průchodné, případně Vám doporučíme nejbližšího inspektora technika, který Vám s registrací v ČR dále pomůže. Pokud budete kupovat letadlo na OK značkách, oslovte inspektora technika, který má tento letoun v rejstříku. Ten Vám všechno pomůže zařadit a ví, jak na to.

Petr Chvojka



Mít křídla...!

potřínácté a tentokrát online

Vojtěch Šaman



přes nepřízeň okolností, ba dokonce projevy skepse ve vlastních řadách se Spolek přátel vzduchoplavby Letohrad nepodvolil vrtochům osudu a i letos uspořádal festival leteckých filmů Mít křídla...! S vydatnou pomocí Mirka Orose a studia Cumulus mohl 13. ročník festivalu proběhnout v sobotu 27. února na letecké televizi Airzone.TV v přímém přenosu od 18 hodin.

Do projekce festivalu postoupilo 13 filmů, které soutěžily ve dvou kategoriích: dokument a klip/reportáž. V pětičlenné porotě tentokrát zasedl senátor (za Ústí nad Orlicí) pan Petr Šilar, dalšími členy byli Radek Strasmeier a Marek Šnajdar z SPV Letohrad, Vojtěch Šaman (Pilot LAA) a tradiční předsedající Jan Škrabálek.

Veřejně přístupná přehlídka filmů trvala přes tři hodiny a v jejím závěru, ještě před vyhlášením výsledků měli diváci možnost shlédnout také dokument s názvem Ikaros od Jaroslava Jindry věnovaný památce Tomáše Ledníka.

Porota opět neměla práci nejsnazší, neboť snímků bylo mnoho. Nakonec však vybrala jednoznačně vítěze v obou kategoriích. Mezi deseti dokumenty se nejlépe umístil kvalitně zpracovaný dokument od Tomáše Junga Letadlo L-200 Morava o legendárním čs. letadle. Druhý byl Moments of HOP 2020 z plachtařského prostředí Miroslava Štěpána a třetí vírníkářský Gyromotion Ukrajina od Jaroslava Jindry

Mezi klipy/reportážemi zvítězil klip (původně míněný jako dokument o autorově létání ve vlně) Hruška Wave, druhý byl paraglidingový klip Letim volat! pocta od Kamila Boháče, a třetí se umístil snímek Jaroslava Jindry Gyromotion Slezská Harta.

Veškeré hlasování probíhalo na pečlivě připraveném online formuláři. Soutěž o „Cenu diváka“ letos na základě hlasů 178 diváků získal klip Powered Paragliding.

Ceny pro vítěze festivalu věnoval Spolek přátel vzduchoplavby, pan senátor Šilar, firma Nirvana Systems a Letecká amatérská asociace ČR.

Díky režii se při vyhlášení výsledků povedlo i propojit se na dálku s tvůrci všech tří vítězných snímků. Vzhledem k tomu, že ve virtuálním prostředí nejde ceny dost dobře přebírat, vítězové budou odměněni u nejbližší příležitosti k fyzickému setkání, kterou se zdá být letošní Slet chroustů na Červeném potoce (akce SPV), případně slet LAA Sobě v Jihlavě. A doufejme, že účast bude stejně silná, jako na online festivalu. Letošní návštěvnost totiž nebyla o nic horší, než v předcházejících letech. Pokud by se do Dolní Dobručky vypravili všichni diváci, kteří festival sledovali online, tak by se do více jak dvěstěhlavého kinosálu všichni nevešli! ■

(Záznam festivalu najdete na Youtube kanálu Airzone.TV)