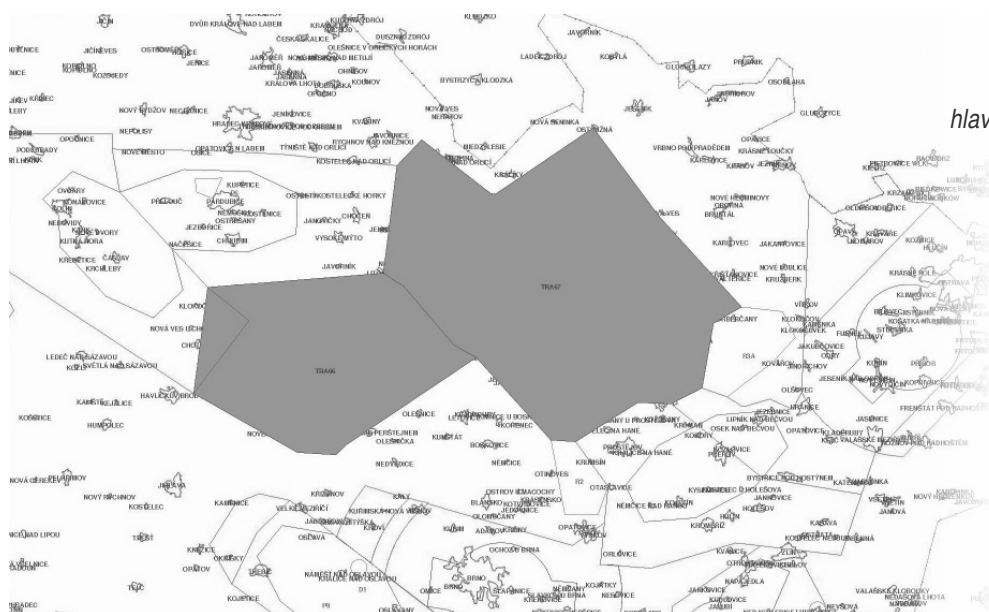


- Informace o vojenském cvičení Quo Vadis 2011
- Mimořádné události MZK
- Mimořádné události ULL
- Kopie dokumentu rozšiřujícího oprávnění správy LAA ČR o kategorii letadel ELSA do MTOW 600 kg



## Informace o vojenském cvičení Quo Vadis 2011

Cvičení proběhne 22. 02. 2011 až 24. 02. 2011 denně od 12:00 do 14:00 UTC v prostorech označených jako QVADIS2 a QVADIS3. Prostor QVADIS2 má horizontální hranice shodné s TRA 66, vertikální 1000ft AGL - F100. Prostor QVADIS3 má horizontální hranice shodné s TRA 67, vertikální 1000ft AGL - F100. Současně s těmito prostory budou využívány prostory TRA 66 a TRA 67 v plném rozsahu. Prostory budou publikovány NOTAMem.



Ing. Miroslav Huml  
Hlavní inspektor provozu MPK,  
hlavní inspektor techniky MPK a PK LAA ČR

## Mimořádné události MZK

### Nehoda letounu MZK, u obce Lechotice

**Letecká nehoda motorového závěsného kluzáku ze dne 14. října 2010, 14:05 hod UTC na poli západně od obce Lechotice**

#### Průběh letu:

Majitel MZK měl údajně v úmyslu s motorovým závěsným kluzákem pouze poježdět na poli se strništěm mezi Lechoticemi a Miškovicemi. Při rychlosti kolem 50 km/h se stroj vznesl do výšky přibližně 10 m, pak v levé rotaci spadl na zem, přičemž majitel nestačil ubrat plyn. Po dopadu si zraněný majitel MZK prostřednictvím své přítelkyně přivolal pomoc.

#### Následky:

MZK byl těžce poškozen, pilot byl těžce raněn.

#### Meteorologické podmínky:

Vítr proměnlivý, do 2 m/s, dohlednost cca 5 km.

#### Hlavní příčina

Nezvládnutí pilotáže MZK jeho majitelem.

#### Spolupůsobící příčiny

Majitel, který s MZK havaroval, neabsolvoval žádný výcvik pro získání kvalifikace pilota motorových závěsných kluzáků.

MZK byl bez ověření zkušebním pilotem a bez schválení do provozu inspektorem techniky MZK.

#### Komentář:

Majitel motorového rogala se proháněl se svým strojem po poli bez předchozího výcviku s tím, že nejdříve to vyzkouší sám, a pak si udělá „oficiální“ výcvik. To mělo logicky za následek nezvládnutí pilotáže při odpoutání od zemského povrchu. K tomu rozbité rogalo a bolestivé zranění s následným pobytem v nemocnici. Naštěstí to neskončilo hůře, zranění se vyléčí a technika se dá vždy nějak opravit či nahradit. Pokud však chtěl tento samouk na své cestě k létání ušetřit čas a peníze, tak zvolil špatně a rozhodně se mu to nepovedlo. K tomu ještě nutno dodat, že porušil zákonná pravidla létání v naší zemi a jeho počínání bude řešeno ve správním řízení na Ministerstvu dopravy. V roce 2010 byl toto druhý prakticky stejný případ nezákonného provozu motorového závěsného kluzáku.

Vážení přátelé, pokud máte ve svém okolí podobného letce samouka, ať už s jakýmkoliv druhem SLZ, pokuste se mu prosím vysvětlit, jak má správně postupovat. Dostane se tak k létání bezpečněji a v konečném součtu i laciněji.

## Mimořádné události ULL

### Nehoda letounu Zenair, u obce Vlašim

Letecká nehoda ze dne 11. 11. 2010, 9:30 hod. SEČ,  
2 km jižně od Vlašimi

#### Průběh letu

Pilot odstartoval v 7:00 hod. UTC z letiště Hradec Králové k traťovému letu do prostoru přehrady Orlík. Po hodině letu se rozhodl provést bezpečnostní přistání jižně od Vlašimi. Protože letiště Vlašim je mimo provoz, rozhodl se pro přistání na pole o velikosti 200 x 800 m s porostem řepky. Protože pole je na svahu se sklonem v poměru 1:40 k západu, rozhodl se přistát proti svahu, tj. na východ. Foukal nárazový jihozápadní vítr 3 ÷ 8 m/s. Pilot provedl průlet nad polem směrem na sever ve výšce asi 20 m a táhlou levou zatáčkou nasadil na přistání. Osu přistání zvolil asi 7 m od severního okraje pole. Na okraji pole rostou asi 3 m vysoké stromky přivázané ke kůlům. Při výdrži na minimální rychlosti byl UL letoun poryvem větru vychýlen asi o 2 m z osy přistání, čímž došlo k nárazu konce levé poloviny křídla do stromku a následně k rotaci vlevo a pádu letadla. Po dopadu se letadlo otočilo o 150° vlevo. Tím došlo k poškození konců křídel, ulomení podvozku a poškození vrtule.

#### Následky

Ulomena pravá podvozková noha, poškozená vrtule, konce obou polovin křídel, poškozený závěs křídel. Pilot nezanraněn.

#### Hlavní příčina

Chybné rozhodnutí pilota provést bezpečnostní přistání se silným větrem do zad a zachycení o překážku na okraji plochy.

#### Spolupůsobící příčina

Nedostatečně vylučovaný snos větru.

#### Komentář:

Pilot si vybral dostatečně velké pole, ale zbytečně přistával příliš blízko ke kraji plochy, kde rostou stromky. Vlivem silného větru (s nárazy 8 m/s) do zad a z boku byl snesen tak, že zachytil o stromky.

Jan Rýdl  
inspektor provozu

### Nehoda letounu Golf, v Příbyslavi

Letecká nehoda ze dne 11. 11. 2010, 15:50 hod. SEČ,  
na veřejném vnitrostátním letišti Příbyslav

#### Průběh letu

Pilot s další osobou na palubě provedl s letounem P-96 Golf traťový let. Po přistání pojížděl s UL letounem před hangár Aeroklubu Příbyslav. Ještě za chodu motoru odsunul kryt kabiny dozadu a věnoval se vypínání palubních přístrojů. Během této činnosti začala další osoba na palubě vystupovat z letounu a při sestupování před křídlo ztratila rovnováhu a střetla se hlavou s točící se vrtulí.

#### Následky

Další osoba na palubě utrpěla lehké zranění – tržnou ránu na hlavě. Na UL letounu byly poškozeny oba listy vrtule.

#### Hlavní příčina

Hlavní příčinou letecké nehody byla činnost další osoby na palubě v rozporu s pokyny pilota, chybný postup při vystupování z letadla a vstup do prostoru točící se vrtule.

#### Spolupůsobící příčina

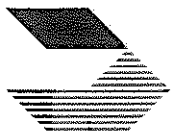
Odsunutí krytu kabiny pilotem před vypnutím motoru a nepozornost pilota, který nezaregistroval pohyb další osoby na palubě a nezabránil jejímu vystupování za chodu motoru.

#### Komentář:

U letounu, kde se vystupuje z kabiny před křídlo, by mělo být samozřejmostí, vypnout motor ještě před vystoupením. Při přítomnosti další osoby na palubě bez letecké kvalifikace u jakéhokoliv UL letounu by mělo být samozřejmostí, že se před vystupováním z kabiny motor vypne. Proto je velmi důležité poučení osob ještě před letem a po letu radši kabinu otevírat až po vypnutí motoru, i když je venku horko a v kabině ještě tepleji.

Jan Rýdl  
inspektor provozu





## ROZHODNUTÍ

Ministerstvo dopravy – odbor civilního letectví, jako věcně a místně příslušný správní úřad dle ustanovení § 88 odst. 1 písm. h) zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, ve znění pozdějších předpisů, a § 11 odst. 1 písm. e) zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, na základě žádosti Letecké amatérské asociace České republiky ze dne 26. listopadu 2010 rozhodlo takto:

*Pověření k přenesenému výkonu státní správy ve věcech sportovních létajících zařízení udělené v souladu s ustanovení § 82 odst. 1 zákona č. 49/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů, Letecké amatérské asociaci České republiky, IČ: 48 13 74 81, se sídlem Praha 10 - Hostivař, Ke Kablu 289, PSČ 102 00, zaregistrované Ministerstvem vnitra v rejstříku občanských sdružení pod číslem VSC/1-17 223/92-R, rozhodnutím Ministerstva dopravy - odboru civilního letectví ze dne 19. února 2010, č.j. 94/2010-220-SP/1, které nabylo právní moci dne 19. února 2010, se rozšiřuje o pověření k výkonu státní správy ve věcech ultralehkých letounů, jejichž pádová rychlost v případě, že jsou řízeny aerodynamickými prostředky, nepřevyšuje 75 km/h a minimální užitečná zatížení je nejméně 250 kg pro maximální vzletovou hmotnost, která nepřevyšuje 600 kg, přičemž tyto letouny byly z větší části postaveny bez obchodního cíle amatérským stavitelem nebo právnickou osobou sdružující amatérské stavitele.*

## O d ů v o d n ě n í

Žadatel vykonává státní správu ve věcech stanovených sportovních létajících zařízení dlouhodobě a v rámci původního řízení o vydání pověření k jejímu výkonu řádně prokázal, že splňuje veškeré náležitosti požadované zákonem č. 49/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů, tedy má pro ověřování letové způsobilosti v pověření uvedených druhů sportovních létajících zařízení a způsobilosti jejich uživatelů, včetně evidence a vydávání příslušných dokladů, odpovídající technické vybavení a způsobilý personál.

Na základě změny právní úpravy obsahující zavedení nové kategorie ultralehkých letounů, která nabyla účinnosti dne 7. prosince 2010, požádal žadatel o rozšíření již vydaného pověření tak, aby se vztahovalo i na tuto kategorii ultralehkých letounů, čemuž lze bez dalšího vyhovět.

V souladu s ustanovením § 68 odst. 4 zákona č. 500/2004 Sb., ve znění pozdějších předpisů, podrobnější odůvodnění není třeba, protože se žadateli vyhovuje v plném rozsahu. Vzhledem k výše uvedenému bylo rozhodnuto tak, jak je uvedeno ve výroku tohoto rozhodnutí.



## Poučení

Proti tomuto rozhodnutí lze dle ustanovení § 152 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, podat do 15 dnů ode dne jeho oznámení rozklad k ministru dopravy cestou odboru civilního letectví tohoto ministerstva.

V Praze 13. ledna 2011



*Ing. Jaromír Štolc*  
ředitel  
odboru civilního letectví