BULLETIN LAA ČR 1 leden 2005

Bulletin LAA ČR je přílohou časopisu Pilot LAA ČR

Obsah:

- Rozbor mimořádných událostí v provozu ULLa
- 1. zasedání předsednictva Svazu PG
- Čerpání členského přísvěvku určeného Svazu PG roce 2002, 3, 4
- Formulář registrace do svazu LAA ČR

Rozbor mimořádných událostí v provozu ULLa

Letecký incident ULLa, typ AVD-2, 10. 4. 2004, plocha SLZ Karlovy Vary – Hory

Průběh letu a události:
Pilot s instruktorem prováděli přistání na VPD 07. Po dosednutí se UL letoun začal rychle naklánět na levou stranu, zarývat se do povrchu VPD a klopit přes motor se snahou o překlopení na záda. Nakonec UL letoun dopadl zpět na ostruh u a koncový oblouk levé poloviny křídla. Pilot okamžitě vypnul zapalování a uzavřel přívod paliva. Na VPD zůstala rýha od vyvrácené levé části hlavního podvozku.
Poškození SLZ:
Poškozený jeden list vrtule, ostruha, obě nohy hlavního podvozku, spodní motorový kryt a koncový oblouk levé poloviny křídla.
Zranění osob:
Bez zranění.
Informace o posádce:
Pilot ULLa, věk 64 let, nálet na ULLa 50 hodin. Instruktor ULLa věk 65 let, obchodní pilot a instruktor letounů. Nalétáno celkem 12 525 h na letounech a 620 h na ULLa.

Meteorologická situace:
CAVOK, vítr o rychlosti 1 - 4 kt.
Rozbory:
Letoun měl platný technický průkaz.
Bylo uzavřené zákonné pojištění pro rok 2004.
Na konstrukci hlavního podvozku byly nekvalitně provedeny sváry.
Pilot a instruktor měli platný pilotní průkaz a k letu byli způsobilí.

Závěry
Hlavní příčina:
Únavový lom na levé podvozkové noze hlavního podvozku kde byl nekvalitně provedený svár.
Spolupůsobící příčiny:
Nedůsledně provedená předletová prohlídka.
Komentář:
Před létáním je nutné provést důsledně předletovou prohlídku. Prohlídce je třeba věnovat dostatek času a pozornosti. Při prohlídce nesmíme být líní se ohnout a prohlédnout UL letoun i na méně přístupných místech včetně kontroly neporušenosti podvozku.

Letecká nehoda ULLa, typ Pegass, 18. 4. 2004, plocha SLZ Zlín - Štípa

Průběh události:
Po vzletu z VPD 09 došlo ve výšce cca 20 m nad zemí k vysazení motoru. Pilot přistál do terénu v pravé zatáčce. Při tvrdém dosednutí došlo ke zlomení vidlice příďového podvozku, po ujetí 7 m se UL letoun přes příď převrátil na záda.
Zranění osob:
Bez zranění.
Informace o posádce:
Pilot ULLa, věk 37 let, celkový nálet na ULLa je 88 hodin. V roce 2004 celkem 15 minut a 3 starty. Poslední let proveden v listopadu roku 2003.
Poškození SLZ:
Poškozená vrtule, vrtulový kužel, chladič chladící kapaliny, karburátor, spodní motorový kryt. Levá polovina křídla vyhnutá dozadu o cca 6°, Zdeformovaný konec náběžné hrany po nosník v délce 40 cm. Zablokované příčné řízení v křídle. Dozadu vyhnuté závěsy křídla a vzpěry. Pravá noha hlavního podvozku mírně vyhnutá nahoru v místě vetknutí do trupu. Příďová noha ohnutá dozadu o cca 5°.
Ostatní škody:
Nebyly hlášeny.
Rozbory:
Pilot provedl vzlet se zavřeným přívodem paliva.
Pilot byl způsobilý k provedení letu a nebyl pod vlivem alkoholu.
UL letoun neměl platný technický průkaz.
Počasí nemělo vliv na vznik události.

Závěry:
Hlavní příčina:
Nezvládnutí techniky pilotáže při nouzovém přistání bez motoru.
Spolupůsobící příčina:
Nedůsledně provedeny důležité úkony pilotem před vzletem – neotevření přívodu paliva.
Komentář:
Pilot vzhledem k délce přestávky v létání a svému celkovému náletu si měl s instruktorem oživit zásady létání pozemní přípravou. Potom se měl ve dvojím s instruktorem rozlétat a na závěr provést alespoň jedno přistání s vypnutým motorem. Instruktor dohlédne nejenom na techniku pilotáže, ale i na provádění důležitých úkonů před vzletem, to platí i na dostatečné množství paliva v právě použité nádrži pro vzlet. Určitě je lepší zvolit tento postup, nežli dělat rozbor události, pozemní přípravu a létání ve dvojím po nehodě.

Letecký incident ULLa, typ Cora Allegro, 28. 4. 2004, Bošov u Lubence

Průběh letu a události:
Po vzletu z plochy SLZ Plešnice ve 12:10 probíhal let ve výšce 1000 ft nad zemí bez závad. V prostoru Žlutice se projevilo klepání v motoru, které se postupně zvětšovalo. Motor obtížně reagoval na přípusť, jeho chod byl nepravidelný a UL letoun ztrácel výšku. Pilot se rozhodl provést nouzové přistání. UL letoun tvrdě dosedl v levém traverzu, kde došlo k jeho poškození.
Zranění osob:
Bez zranění.
Poškození SLZ:
Poškozeny všechny nohy podvozku včetně disků a pneumatik. Poškozená vrtule, spodní kryt motoru, okrajový oblouk levé poloviny křídla včetně náběžné hrany a motor.
Informace o posádce:
Pilot ULLa, věk 45 let, nálet na ULLa 130 hodin, na typu Cora Allegro 100 hodin.
Další osoba na palubě bez letecké kvalifikace.
Rozbory:
Pilot měl na let odpovídající kvalifikaci a byl zdravotně způsobilý.

Technickou prohlídkou motoru bylo zjištěno zadření ojnice vlivem staré olejové náplně v motoru.

UL letoun měl platný technický průkaz, je pojištěn zákonným a havarijním pojištěním. Meteorologická situace byla pro let vyhovující.

Závěry
Hlavní příčina:
Nezvládnutí techniky pilotáže při nouzovém přistání do terénu – tvrdé dosednutí.
Spolupůsobící příčina:
Vysazení motoru – zadřená ojnice.
Komentář:
Pilot si vybral pro nouzové přistání dostatečně velkou plochu s kvalitním povrchem. Na UL letounu měl dostatečnou zkušenost. K poškození UL letounu došlo chybnou technikou pilotáže při vlastním přistání. Při prohlídce motoru bylo zjištěno zadření ojnice na klikovém hřídeli. Olej v motoru byl starý, nebyla provedena jeho výměna v intervalech stanovených výrobcem. Takový olej nemá patřičné mazací vlastnosti a vlivem nedostatečného mazání motoru dojde k jeho poškození. Před letem je nutné kontrolovat i množství oleje.

Letecká nehoda ULLa, typ Himax, 19. 9. 2004, letiště Benešov

Průběh letu a události:
Při vzletu z VPD 06, po rozjezdu pilot odlepil UL letoun do rozletu na malé rychlosti. Vzhledem k tomu následovalo prosednutí UL letounu, dopad na hlavní podvozek, odskok, dále dopad letadla na nos a hlavní podvozek. Vzhledem k tomu, že došlo k nesymetrickému odlomení laminátové průběžné nohy hlavních podvozkových kol, UL letoun před úplným dosednutím na břicho zavadil lehce o zem koncovým obloukem pravé poloviny křídla. Po cca 20 m zůstal UL letoun stát mírně vybočený na kraji VPD.
Zranění osob:
Bez zranění.
Poškození SLZ:
Poškozená vrtule, spodní motorový kryt, proražená motorová přepážka motorem, ulomená průběžná podvozková noha, poškozená spodní část trupu pod kabinou, utržený výfuk a poškozený koncový oblouk pravé poloviny křídla.
Informace o posádce:
Pilot ULLa, věk 47 let, celkový nálet na ULLa je 400 hodin. Na použitém typu 145,42 hodin.
Další kvalifikace žák letounů s náletem 30 hodin.
Rozbory:
Pilot měl platný pilotní průkaz, nebyl pod vlivem alkoholu a byl k provedení letu způsobilý. Pilot po rozjezdu odlepil UL letoun do rozletu na malé rychlosti.

Letoun měl platný technický průkaz, byl pojištěn zákonným pojištěním.

Technický stav letounu, letiště a meteorologická situace neměly vliv na vznik letecké nehody.

Závěry
Hlavní příčina:
Nezvládnutí techniky pilotáže pilotem při vzletu UL letounu s ostruhovým podvozkem.
Spolupůsobící příčina:
Dlouhá přestávka v létání na obdobném typu letadla.
Komentář:
Pilot si měl po delší přestávce na UL letounu s ostruhovým podvozkem oživit zásady létání na daném typu v letové příručce, nebo pozemní přípravou s instruktorem, který má na uvedeném typu zkušenosti. Nejlepší je několik startů na podobném typu UL letounu s ostruhovým podvozkem. Po rozletu nesmíme chtít stoupat na menší rychlosti nežli, která je potřebná pro stoupání. V případě vysazení motoru v počátku stoupání potom nejsme schopni s letounem bezpečně přistát ani opravit náhlý poryv.

Letecká nehoda ULLa, typ Sluka LK-2 MT, 20. 10. 2004, 2 km jižně obce Toušice

Průběh letu a události:
Při navigačním letu ve výšce 200 m nad zemí pilot zvýšil výkon motoru za účelem stoupání. Přidáním plynu se otáčky motoru zvýšily o 100 ot. /min. Po několikrát opakovaném pokusu zvýšit otáčky, motor točil maximálně 4500 ot. /min. UL letoun klesal 2 m/s. Pilot se rozhodl pro nouzové přistání do terénu. Mírnou klesavou zatáčkou přivedl UL letoun do osy přistání na vyhlédnutou plochu. Během přiblížení pilot zjistil, že na zvolenou plochu nedolétne, tak se rozhodl pro přistání na plochu pod sebou. Rozpočet na tuto plochu byl dlouhý. Ve snaze zabránit střetu se stromy na konci plochy pilot přistál na rychlosti s nepodrovnaným UL letounem, po ulomení příďového podvozku se UL letoun přes příď převrátil na záda.

Zranění osob:
Bez zranění.
Poškození SLZ:
Poškozená přední část trupu, ocasní plochy a náběžná hrana na konci pravé poloviny křídla. Ulomený příďový podvozek a jeden list pevné dřevěné vrtule.
Informace o posádce:
Pilot ULLa, věk 39 let, nálet na ULLa 36 hodin a 170 startů.
Rozbory:
Pilot měl platný pilotní průkaz vystavený dne 17. 8. 2004, nebyl pod vlivem alkoholu a byl pro let způsobilý.

UL letoun měl platný technický průkaz a byl pojištěn zákonným pojištěním.

Meteorologická situace byla pro let vyhovující.

Technická prohlídka a zkouška chodu motoru prokázaly jeho plnou funkčnost, včetně palivové soustavy a ovládání přípusti motoru.

Závěry
Hlavní příčina:
Nezvládnuté nouzové přistání pilotem – krátký rozpočet.
Spolupůsobící příčiny:
Přistání na rychlosti s nepodrovnaným UL letounem.
Komentář:
Pilot byl dostatečně rozlétaný, výcvik a zkoušku pilota létal v letošním roce, od zkoušky k nehodě uplynuly dva měsíce. Let probíhal v terénu kde byl dostatečný výběr vhodných ploch pro nouzové přistání. V tomto případě se pilot mohl změnou směru letu vychýlit od osy přistání úhlopříčně do rohu pole a tím si plochu pro nouzové přistání prodloužit. Při sestupu během nouzového přistání je nutné udržovat stanovenou rychlost pro přiblížení bez motoru, a ne zbytečně vytrácet výšku nepřiměřeně velkou rychlostí. Velkou rychlostí se nám zhorší klouzavost a výška nám nestačí na původní rozpočet. V případě, že pilot před letem nemá jistotu ve svém odhadu při vysazení motoru je zapotřebí si nouzové přistání procvičit s instruktorem, nebo u jednomístného UL letounu pod dohledem instruktora na letišti, který nám případné chyby vysvětlí.

Letecká nehoda ULLa, typ Banjo MH, 17. 7. 2004, 1,3 km severně od Doudleb nad Orlicí

Průběh letu a události:
Při termickém letu severně od Kostelce nad Orlicí se pilot dostal do oblasti, kde již nenavázal do stoupavého proudu. Ve výšce 400 m nad terénem vysunul pomocný motor, nastartoval a stoupal směrem na letiště Ústí nad Orlicí. Po 3 minutách stoupání došlo k náhlému zvýšení otáček motoru, proto pilot motor zastavil. Při klesání zjišťoval, co se přihodilo. V zrcátku pro kontrolu svislé polohy vrtule, nutné pro zasunutí, vrtuli neviděl a z toho důvodu pylon nezasunul. Během dalšího klesání zjišťoval řiditelnost UL letounu a teprve po ujištění, že je normálně ovladatelný vybíral plochu pro přistání. Pilot přistál do porostu řepky olejky vysoké cca 2 m.
Zranění osob:
Bez zranění.
Poškození SLZ:
Ulomen čep nesoucí řemenici a unašeč s vrtulí. Odlétlá vrtule prorazila na dvou místech horní potah křídla. Při přistání zlomená levá polovina křídla, deformovaná přední a spodní část trupu.
Informace o posádce:
Pilot ULLa, celkový nálet 92 hodin, v letošním roce 38 hodin.
Rozbory:
Pilot byl způsobilý k provedení letu.
UL letoun splňoval požadavky pro let.
Pilot vybral nevhodnou plochu pro nouzové přistání.
Meteorologická situace neměla vliv na vznik letecké nehody.

Závěry
Hlavní příčina:
Výběr nevhodné plochy pro přistání v terénu po závadě na hnací jednotce.
Spolupůsobící příčiny:
Porucha osy řemenice vrtule. Odlétnutí řemenice spolu s vrtulí při stoupání pro navázání do stoupavého proudu. Nejistota pilota v ovladatelnosti UL letounu.
Komentář:
Pilot z výšky, ve které letěl, nepoznal výšku porostu, do kterého se rozhodl přistát. V letních měsících je zhoršený výběr vhodných ploch pro přistání v terénu vlivem jejich výšky. Je třeba výběru ploch věnovat větší pozornost a začít s výběrem ve větší výšce. Okamžitě byl zakázán provoz UL letounu Banjo MH. Firma Pro Fe vyměnila u všech UL letounů originální duralovou osu řemenice vrtule jednotky Hirt za novou z oceli zušlechtěné na pevnost 90 kg/mm^2 s vhodnější konstrukcí.

Letecký incident ULLa, typ Eurostar EV-97, 3. 8. 2004, plocha SLZ Petrovice

Průběh letu a události:
Pilot odstartoval z letiště Praha – Letňany k navigačnímu letu do Frýdlantu nad Ostravicí. Let probíhal za dobré dohlednosti po Litomyšl, kde se pilot naposledy zorientoval. Přelétávající města, železnice a vodní plochy již nedovedl identifikovat k určení své polohy. Asi po 20 minutách letu spatřil vhodnou plochu na přistání, kterou oblétl a rozhodl se na ní přistát s dotazem, kde se nachází. Na ploše nebyl větrný rukáv, pilot přistával ze směru 250°, při podrovnání UL letoun odskočil cca do 2 metrů, dalším nárazem došlo k odlomení jednotlivých částí vrtule, ohnutí příďového podvozku a výběhu UL letounu po přídi do vytracení rychlosti.
Zranění osob:
Bez zranění.
Poškození SLZ:
Ulomeny tři listy na zemi stavitelné vrtule, ohnutá přední podvozková noha a deformace uchycení přední podvozkové nohy.
Informace o posádce:
Pilot ULLa, celkový nálet 80 hodin.
Rozbory:
Pilot měl platný pilotní průkaz.
UL letoun měl platný technický průkaz a bylo sjednáno zákonné pojištění.
Meteorologická situace byla pro let vyhovující, dohlednost 20 – 30 km, vítr vanul ze směru 300°- 320°o síle 8 – 12 kt.

Závěry
Hlavní příčina:
Ztráta orientace, malé zkušenosti v navigaci a špatné rozhodnutí pilota při ztrátě orientace.
Spolupůsobící příčiny:
Přistání s větrem v zádech, po odskočení UL letounu neprovedena oprava vadného přistání a pád UL letounu s výšky na plochu.
Komentář:
Pilot při ztrátě orientace učinil špatné rozhodnutí tím, že se nepokusil za letu požádat o pomoc pro obnovení orientace stanoviště ŘLP. Další chybou pilota bylo přistání po větru, kdy si měl určit směr větru např. podle kouře, vlnícího se vyššího porostu, stromů nebo snosu letadla za letu. Opravit vadné přistání je stejně důležité jako zvládnout nouzové přistání do terénu, pilot měl při odskoku přidat plyn a opakovat okruh, při kterém by se uklidnil, zjistil směr a sílu větru. Pilot vlivem ztráty orientace se nesoustředil na vlastní přistání, nepostřehl směr a sílu větru, chtěl být už na zemi, přistál na rychlosti s nepodrovnaným UL letounem, a tím došlo k odskoku, který již neopravil. Vzhledem k tomu, že měl pilot malé navigační zkušenosti, měl si odletět delší navigační let ve dvojím s instruktorem včetně bezpečnostního přistání.

Letecká nehoda ULLa, typ K-4 Šumák, 3. 8. 2004, Velké Petrovice

Průběh letu a události:
Pilot s další osobou na palubě provedl vzlet z plochy o rozměrech 100 x 500 m nad obec Police nad Metují. Po návratu nad místo vzletu provedl pilot pravou zatáčku s velkým náklonem, v průběhu druhé zatáčky došlo k pádu UL letounu do zatáčky a následnému nárazu do země.
Zranění osob:
Při nehodě pilot a další osoba na palubě utrpěli smrtelné zranění.
Poškození SLZ:
UL letoun byl při nehodě zničen.
Informace o posádce:
Pilot instruktor ULLa, věk 33 let, celkový nálet 284 hodin. Další osoba na palubě, věk 64 let, bez letecké kvalifikace.

Rozbory: Pilot měl pro let odpovídající kvalifikaci, měl platný pilotní průkaz a nebyl pod vlivem alkoholu.

Technický stav UL letounu neměl vliv na vznik letecké nehody.

UL letoun neměl platný technický průkaz a nebylo sjednáno zákonné pojištění.

UL letoun byl vybaven neoznačeným pyrotechnickým záchranným systémem. Meteorologická situace neměla vliv na vznik letecké nehody. Plocha pro vzlety a přistání neměla vliv na vznik letecké nehody. Maximální vzletová hmotnost UL letounu byla překročena o 41 kg.

Závěry
Příčinou letecké nehody byla chybná technika pilotáže UL letounu při provádění letových manévrů v malé výšce nad terénem spolu s překročením vzletové hmotnosti.
Komentář:
V ostré pravé zatáčce s velkým náklonem došlo k překročení hranice pádové rychlosti pro danou konfiguraci letu, kdy dochází k pádu letounu při vyšší rychlosti než je rychlost pádu v letu bez náklonu. Pro malou výšku letu nad terénem nedokázal pilot pád po křídle vybrat. Se zvyšujícím náklonem se zvyšuje i pádová rychlost.

Letecká nehoda ULLa, typ Hi-Max, 31. 7. 2004, plocha SLZ Karlovy Vary-Hory

Průběh letu a události:
Po výměně karburátoru na motoru Trabant se pilot rozhodl provést letovou zkoušku. Po vzletu z VPD 07 pokračoval levým okruhem. Zhruba v poloze po větru začal motor UL letounu ztrácet výkon. Pilot se levou zatáčkou a v klesavém letu blížil k ploše SLZ, přitom se snažil přeletět před plochou panelovou cestu. Těsně po minutí panelové cesty přešel letoun po ztrátě rychlosti do pádu a narazil přední částí trupu do země.
Zranění osob:
Při nehodě byl pilot těžce zraněn.
Poškození SLZ:
Při nehodě byl UL letoun zničen.
Informace o posádce:
Pilot ULLa, pilot kluzáků a letounů, věk 50 let, pilotní průkaz vydán dne 17. 5. 1992. Celkový nálet 550 hodin, z toho 62 hodin na ULLa a na typu 9 hodin.
Rozbory:
Pilot měl platný pilotní průkaz, byl způsobilý k letu a nebyl pod vlivem alkoholu.
UL letoun byl po technické prohlídce a měl sjednané zákonné pojištění.
Po ztrátě výkonu motoru v poloze po větru UL letoun bez rychlosti dopadl na zem.
Počasí nemělo na vznik letecké nehody vliv.

Závěry
Hlavní příčina:
Chyba pilota v technice pilotáže při ztrátě výkonu motoru, ztráta rychlosti letounu a následný pád.
Spolupůsobící příčina:
Uvolněné víčko karburátoru.

Komentář:
Po vysazení motoru si měl pilot vybrat plochu pro nouzové přistání, na kterou bezpečně doletí, a ne se snažit dolétnout na letiště. Delší rozpočet lze vždy zkrátit skluzem, ale v případě krátkého si plyn už nepřidáme a u země už není kam tlačit. Po vysazení motoru je nutné letět danou rychlostí pro přiblížení bez motoru, potom už ve výšce poznáme, jestli daný úhel sestupu odpovídá skutečnému dokluzu na vyhlédnutou plochu. Někteří piloti krátký rozpočet při nouzovém přistání chybně opravují snížením rychlosti v domnění, že dolétnou dále a nakonec na zem spadnou. Jako v tomto případě.

Technickou prohlídkou motoru bylo zjištěno uvolnění víčka sytiče karburátoru. Vibracemi motoru došlo k uvolnění a následnému vyšroubování všech čtyř šroubů držících víčko sytiče. Oddělením víčka sytiče od karburátoru došlo k zahlcení motoru a svíček palivem. Následovalo zastavení motoru z důvodu obohacení směsi palivem. Při montáži víčka je třeba šrouby zajistit vhodným způsobem-například lepidlem, které bezin nerozpustí.

Dále byla provedena změna uložení sběrného výfukového potrubí a otočeny válce motoru o 180°. Nebylo provedeno otočení pístů. Chodem motoru došlo k poškození pístních kroužků v prostoru zámků o sací a výfukové kanály válců. Dalším provozem motoru by nastalo úplné rozlomení pístních kroužků, ztráta tlaků ve válcích a ztráta výkonu motoru, případně zastavení motoru.

Z prohlídky motoru vyplývá, že ne každá úprava motoru oproti výrobnímu standartu je vylepšení. Někteří kutilové to dokonce nazývají leteckou úpravou.

Letecký incident ULLa, typ Yetti J03, 1. 5. 2004, letiště Jindřichův Hradec

Průběh letu a události:
Při vzletu s bočním větrem na VPD 07 L vlivem špatné pilotáže došlo těsně po odpoutání UL letounu ke klonění doleva a zachycení levé poloviny křídla o VPD. Následoval kmit přes přední část a pravou polovinu křídla, při kterém došlo k poškození přední části UL letounu.
Zranění osob:
Bez zranění.
Poškození SLZ:
Poškozená levá a pravá polovina křídla, podvozek, vrtule, centroplán, přední a střední část trupu.
Informace o posádce:
Pilot ULLa, věk 36 let, celkový nálet 34 hodin, na typu 2,37 hod.
Rozbory:
Pilot měl platný pilotní průkaz. Pilot při vzletu na VPD 07 s bočním větrem z 090°/6-10 kt. včas nereagoval na boční vítr. Pilot odpoutal UL letoun na menší rychlosti než bylo v dané situaci bezpečné.

Závěry
Hlavní příčina:
Nezvládnutí vzletu pilotem s bočním větrem vlivem špatné techniky pilotáže.
Spolupůsobící příčiny:
Celkově malá zkušenost pilota na UL letounech a hlavně na typu.
Komentář:
Pilot vhledem k síle a směru větru měl provést odpoutání UL letounu na větší rychlosti, aby měl za letu dostatečně účinná kormidla. Také měl řádně zhodnotit svoje schopnosti s tímto typem v takovém počasí letět samostatně. V případě, že si nebyl jistý, měl požádat o let ve dvojím instruktora.

Letecká nehoda ULLa, typ DV-1 Skylark, 22. 5. 2004, letiště Zábřeh

Průběh letu a události:
Po vzletu z VPD 28 v přímém stoupání ve výšce 80 až 100 metrů nad zemí došlo ke ztrátě výkonu motoru a v zápětí k jeho vysazení. Pilot v úmyslu vrátit se na letiště, které měl za sebou, provedl levou zatáčku o 120°. V tomto okamžiku zjistil, že návrat na letiště vzletu není možný z důvodu nedostatku výšky, proto se rozhodl přistát v kurzu asi 150° na vyhlédnuté pole, které bylo téměř bez porostu. Toto pole se nacházelo za železniční tratí, kterou musel pilot přeletět. Při přiblížení ve výšce 2 až 2,5 metru nad zemí UL letoun narazil levým křídlem do dopravní značky označující železniční přejezd, protože v tomto místě křižuje železniční trať polní cesta. Po nárazu do této značky se UL letoun pootočil doleva a v zápětí narazil pravým křídlem do stejné značky, která byla umístěna z opačné strany železničního přejezdu. UL letoun po ztrátě rychlosti pokračoval bočním posuvem přes příkop a na jeho druhé straně dopadl na pole a zastavil se ve vzdálenosti asi 15 m od druhé zdemolované značky.
Zranění osob:
Bez zranění.
Poškození SLZ:
Drak letadla mimo zadní části trupu a ocasních ploch je značně poškozen.
Informace o posádce:
Pilot, instruktor ULLa, věk 49 let, celkový nálet 350 hodin, za poslední měsíc 20 hodin. Další osoba na palubě bez letecké kvalifikace.
Rozbory:
Pilot měl platný pilotní průkaz a nebyl pod vlivem alkoholu.
UL letoun měl platný technický průkaz a sjednáno zákonné pojištění.
Pilot před vzletem neotevřel přívod paliva.
Meteorologická situace neměla vliv na vznik letecké nehody.

Závěry
Hlavní příčina:
Nezvládnutí nouzového přistání pilotem po vysazení motoru.
Spolupůsobící příčiny:
Nedůsledné provedení důležitých úkonů pilotem před vzletem. Nevýrazné zbarvení dopravních značek označujících železniční přejezd.
Komentář:
Důležité úkony před vzletem se provádějí na vyčkávacím místě, při jejich provádění je vhodné si je říkat nahlas a řádně zkontrolovat dotekem ruky správnou polohu jednotlivých ovladačů, včetně jejich zajištění v dané poloze – očima to nestačí. Nelze mluvit do rádia, u toho provádět úkony nebo se bavit s kamarádem, kterého vezete.

Zdeněk Doubek

Letecký incident ULLa, typ Tulák, 11. 8. 2004, plocha SLZ Kotvrdovice

Průběh letu a události:
Při přistání během výcvikového letu se žákem došlo po dosednutí s bočním větrem zprava k přetržení lana levého nožního řízení, vybočení SLZ vpravo a následnému vyjetí SLZ mimo dráhu a jeho lehkému poškození.
Zranění osob:
Bez zranění.
Poškození SLZ:
Prasklé levé lano nožního řízení v místě průchodu přes kladku pod sedadlem pilota. Prasklý disk levého kola hlavního podvozku, zlomeny vrtulové listy
Informace o posádce:
Pilotní žák: věk 67 let, na úloze 1/5 dleUL3, nálet cca 6 hodin.
Letový instruktor: věk 49 let, pilot, instruktor, vlekař, průkaz pilota SLZ pro Ulla platný do 22. 3. 2006. Letecká zkušenost 1 200 hod.
Rozbory:
Lano nožního řízení je vedeno podél boku trupu na jeho spodní straně. Pod sedadlem je vedeno přes duralovou kladku, jejíž třmen je pevně přivařen k prutovině trupu. Kladka není uchycena přesně ve směru nabíhajícího lana, ale poněkud šikmo. Tím při pohybu lana dochází k jeho dření o hranu kladky, což vedlo až k jeho narušení a prasknutí při zvýšeném namáhání ve výběhu za stranového větru.

Závěry
Hlavní příčina:
Přetržení levého lana nožního řízení.
Spolupůsobící příčiny:
- nevhodné provedení kladky při stavbě SLZ
- neodhalení skutečné příčiny vydírání lana při běžné údržbě
- výcvikový provoz SLZ více zatěžující soustavu řízení letounu

Komentář:
Na tomto případu je vidět, kam může vést nepozornost při stavbě a nedůsledné prohlídky v provozu letounu. Podrobněji se zásadami konstrukce lanového řízení zabývá článek uvnitř tohoto čísla.

Ing. Petr Chvojka

1. zasedání předsednictva Svazu PG

První zasedání předsednictva se konalo v úterý 14. 12. 2004, pouhé tři dny po Valné hromadě. Na zasedání se dostavili všichni členové předsednictva a v závěru přišli také prezident LAA Jan Brskovský a ředitel správy Jiří Koubík.
Na začátku jednání byly rozděleny hlavní oblasti, o které by se měli členové předsednictva starat:
- *Martin Slíva:*

1. předseda svazu PG
2. zastupování Svazu na Radě LAA ČR
3. získávání finančních prostředků z LAA a dotací MŠMT

- *Aleš Kočí:*

1. místopředseda svazu PG
2. zastupování Svazu na Radě LAA ČR
3. příprava programu podpory startovišť

- *Karel Vrbenský* (předseda sportovní komise

1. předseda sportovní komise
2. správa vozu pro reprezentaci

- *Michal Pospíšil*

1. předseda výcvikové komise

- *Jaroslav Šembera*

1. medializace paraglidingu
2. získávání finančních prostředků

- *Petra Krausová*

1. program podpory talentované mládeže

- Kamil Konečný

1. uveřejňování informací do Pilota a na web

V dalším jednání rezignoval Martin Slíva na účast ve výcvikové komisi (bude nahrazen dalším v pořadí podle usnesení VH). Také Aleš Kočí rezignoval na svou pozici ve sportovní komisi a bude proto rovněž nahrazen náhradníkem.

Protože náš Svaz získal z účelové dotace MŠMT pro reprezentaci VW Transporter pro potřeby reprezentace, byly navrženy pravidla využívání:
· Veškeré náklady na provoz auta pro reprezentaci se budou účtovat z fondu reprezentace Svazu PG.
· Využití auta je vázáno pouze pro účely státní reprezentace. Při použití pro PG 2 Kč/km (+2 Kč z rozpočtu reprezentace), pro ostatní 4 Kč/km.
· Detailní pravidla vypracuje Karel Vrbenský, který bude mít půjčování na starosti.

Předsednictvo se dohodlo, že bude zřízena e-mailová konference Svazu paraglidingu na serveru pandora. cz (http://pandora. idnes. cz/conference/svazpg), která by měla sloužit pro komunikaci členů Svazu s předsednictvem. Budeme rádi, když nám zašlete vaše náměty a připomínky.
Kompletní zápis z jednání předsednictva je na www. laacr. cz.

Kamil Konečný

Čerpání členského přísvěvku určeného Svazu PG roce 2002

datum	č. dokladu	účel platby	Kč	pozn.
	Převod zůstatku z r. 2001		171562	
30. 4.	100 Kč	poměr registrovaných členů k 30. 4.	89005,2	1019členů
31. 12.	7091	přeúčt čl. příspěvky k 31. 12. 26,84%	82868,5	1166členů
		mezisoučet	171873,7	
17. 1.	19. I	cestovné předsednictvo svazu	-2230	
	25. I	poštovné a obálky pozvánky na VH svazu	-4175,4	
	33/1	nájem sálu na VH svazu	-1320	
	43/1	obálková pozvánek na VH svazu	-458	761 obálek
	45/2	darovací smlouva - JOJO WING	5000	ČP PG 01
13. 2.		darovací smlouva - Gradient	5000	ČP PG 01
15. 3.		darovací smlouva- PEGAS	5000	ČP PG 01
22. 11.		darovací smlouva - SKY	5000	ČP PG 01
4. 3.		MAC - reklama v Pilotu	6550	ČP PG 01
		daň z reklamy	-1550	
20. 2.	75/2	cest Valenta na předs. 17. 1. a 20. 2.	-6262	
	5005	zákonná pojistka - přípojné vozidlo – naviják	-157	
	KDF 47	překlad soutěžního řádu FAI 101 stran	-14140	
	189/4	sportovní odměny	-13000	ČP PG 01
	213/4	tisk diplomů	-390	ČP PG 01
2. 5.	5061/4	sportovní odměny Brauner, Kubečka převodem	-6500	ČP PG 01
28. 5.	263/5	cestovné Slíva - předs 20. 2. a 30. 4.	-4008	
	5073/5	Marišlerová – poháry	-4380	ČP PG 01
13. 6.	293/6	poháry na MČR Krkonoše – Slíva	-5000	MČR
21. 6.	317/6	poháry a kopie diplomů MČR Slovenie	-1601,6	MČR
2. 9.	5142	referentské řidičské průk. na FORD	-472,5	
16. 9.		cestovné SK	-3208	
17. 9.		cestovné SK Vrbenský – převodem	-3307	
13. 11.	595/11	cestovné Slíva Př 29. 10 a SK 31. 10.	-4362	
3. 12.	634/12	cestovné Pospíšil - předs 29. 10.	-615	
4. 12.	637/12	poháry a odměny ČP PG 2002	-20000	ČP PG 02
18. 12.	667/12	cest. Pavloušek SK 31. 10.	-2240,6	
		čerpání	-99377,1	
		zůstatek	270608,6	

podpora startovišť	-157
cestovní náhrady za jednání předsednictva, sportovní komise a prezentace svazu PG	-26232,6
valná hromada	-5953,4
podpora soutěží MČR. ČP. liga a tal. Mládež	-67034,1

Čerpání členského příspěvku určeného Svazu PG v roce 2003

datum	č. dokladu	účel platby	Kč
		převod zůstatku z r. 2002	270608,6
31. 1. 2003		1. část rozdělení z čl. příspěvků	107230
		mezisoučet	377838,6
31. 12. 2003	7093	2. část rozdělení čl. příspěvků za rok 2003	65358
		mezisoučet	443196,6
20. 1. 2003	23	cest. Slíva, Vrbenský předsednictvo	-4919
20. 3. 2003	109	cest. Slíva předs. 3. 3. 03	-1627
8. 1. 2003	5001	Č. pojišťovna pov. Ručení k navijáku PK	-163
28. 4. 2003	193	Poháry a štítky na MČR	-3416
12. 5. 2003	209	cest. Slíva předsednictvo	-1711
10. 9. 2003	KDF 223	Zika prodané pernamentky Raná	-6500
		příspěvek na tábory (tm)	-20000
25. 9. 2003	KDF 222	Autoškola Deršák 4 x referentské školení	-630
19. 8. 2003	KDF 189	Autoškola Deršák referentské škol. Kostrhun	-157,5
30. 9. 2003	535	cest. Slíva předs. A SK	-3194
30. 9. 2003	542	náklady na údržbu techniky - vysílačky	-2673
9. 12. 2003	729	Let. spolek Kozákov - podpora startoviště	-5200
9. 12. 2003	730	Let. Spolek Kozákov - poštovné úhrada fa pošt. p.	-34
19. 11. 2003	671	odměny a poháry vítězům ČPPG	-28217
4. 12. 2003	7068	cest. Stěhula SK PG	-1493
16. 12. 2003	746	cest. Předsednictva a SK	-14177
16. 12. 2003	747	cest Pavloušek jednáni SK Kopřivnice	-1828
16. 5. 2003	216/5	GPSMAP 76S dle rozh. Předs. 16. 12. 03	-37720
22. 12. 2003	786/12	Krampl sportovní odměna	-2000
		BLK Čeladná podpora startoviště Skalka 2003	-3400
Celkem		Čerpáno v roce 2003	-139059,5
Zůstatek			304137,1

PS - převod z min. r.	270608,6
1. příděl z čl. přísp.	107230
2. příděl z čl. přísp.	65358
jiné příjmy	0
čerpání v roce 2003	-139059,5
převod do příštího roku	304137,1

podpora startovišť	-15297
cestovní náhrady za jednání předsednictva, sportovní komise a prezentace svazu PG	-28949
podpora soutěží MČR. ČP. a liga a tal. mládež	-94814

Čerpání členského příspěvku určeného Svazu PG v roce 2004

datum	č. dokladu	účel platby	Kč
	převod zůstatku z r. 2003		304137
31. 1. 2004	1. část rozdělení z čl. příspěvků		108737
	mezisoučet		412874
7. 1. 2004	KDF 9	zákonné pojištění naviják	-167
26. 1. 2004	d 29	cest. SK	-5041,5
10. 2. 2004	55/02	cest. Slíva vyhlášení sportovců	-1636
10. 3. 2004	KDF 64	podpora startoviště Skalka 2003	-3400
25. 4. 2004	10. 6. 1900	cest. Valenta, Slíva předsednictvo	-4992
29. 4. 2004	23. 7. 1900	Slíva Martin jednání předsednicta cestovné	-1694
19. 4. 2004	KDF 88	Pernamentky Raná za 3/04	-6800
24. 5. 2004	KDF 121	15 ks větrných rukávů od PEGAS	-10000
28. 5. 2004	KDF 126	Vejchodský sportovní řád FAI 7C	-6000
2. 6. 2004	KDF	Pernamentky Raná za 4/04	-6600
28. 2. 2004	poháry na MČR	přesnost přistání	-1792
22. 9. 2004	PP	startovné Ohlídal ME PG 400 EUR	-12776,8 vrác. 11. 12.
22. 9. 2004	PP	poplatky banky ke startovnému	-200
23. 9. 2004	KDF 240	Poháry na MČR 8-14. 8.	-14500
23. 9. 2004	KDF 241	geometrický plán Zvičina	-9038
11. 11. 2004	PP	Fa Horáková Raná za 7a8/04	-4600
15. 11. 2004	PHV0008	fa Letecký spolek Zvičina přísp za 27 členů	-1350
15. 11. 2004	PP	fa doplatek za PK k dotaci sp. repre SP. REPR	-7512,1 *
15. 11. 2004	PHV00018	cestovné Slíva 6. 11.	-1694
7. 12. 204	PHV49	fa za poháry,emblémy a štítky	-1755
7. 12. 2004	PHV50	fa za poháry,emblémy a štítky	-2021
7. 12. 2004	PHV52	sportovní odměny předané v N. J. 4. 12. 04	-17000
7. 12. 2004	PHV53	cestovné Slíva předsed, SK, kontrola start.	-8173
13. 12. 2004	PD00054	pojistné zákonné a havarijní pro reprez. VW	-51547 *
13. 12. 2004	PD00053	fa Václavik za zprostř. daru T. M. 100. 000,- Kč	-15000
11. 12. 2004		D. Ohlídal vrací 400 EUR	12776,8
14. 12. 2004	PHV00087	přihlašovací poplatek vozidla VW	-1100 *
14. 12. 2004	PHV00091	občerstvení na VH dne 11. 12. 04	-16800
	přeúčt.	87*80 kalendáře předány na VH	-6960
15. 12. 2004	PD66	fa Spolek č. letců projekt startoviště J. Lázně	-5250
	čerpání		-212622,6
	zůstatek k 20. 12. 2004		200251,4

PS - převod z min. r.	304137
1. příděl z čl. přísp.	108737
2. příděl z čl. přísp.	bude přidělen až v lednu 2005
jiné příjmy	0
čerpání v roce 2004	-212622,6
zůstatek	200251,4

* bude doplaceno po rozdělení příspěvku na rok 2004 pro repre po 31. 12. 04

podpora startovišť	-47205
cestovní náhrady za jednání předsednictva, sportovní komise a prezentace svazu PG	-23230,5
valná hromada	-23760
repre. auto a spoluúčast na dotacích MŠMT	-60159
podpora soutěží MČR. ČP. liga a tal. mládež	-58268

Vyhodnocení programu sportovních talentů v roce 2004

Česká liga Straník Cup 2004

pořadí ST	celkově	jméno	padákový kluzák	body
1.	17.	Šneiberg Michal	Gradient Stream	920
2.	19.	Hollman Jakub	Gradient Stream	805
3.	23.	Dlask Jiří	Gradient Orbit	697
4.	28.	Strýček Štěpán	Gradient Orion	537
5.	32.	Daněk Tomáš	Axis Vega	476
6.	34.	Tomášková Markéta	SKY Paragliders Atis	436
7.	36.	Strýček Jakub	Gradient Orbit	350
8.	36.	Trkal Ondřej	MAC Trend II	350

Celkově se soutěže zúčastnilo 42 pilotů

Česká liga Envy Open Beskydy 2004

pořadí ST	celkově	jméno	padákový kluzák	body
1.	9.	Černý Matěj	JOJOWING Addiction 27	817
2.	20.	Daněk Tomáš	Axis Vega	505
3.	21.	Šneiberg Michal	Gradient Stream	492
4.	22.	Tomášková Markéta	SKY Paragliders Brontes	472
5.	28.	Dlask Jiří	Gradient Orbit	283
6.	28.	Samešová Eva	SKY Paragliders Atis S	283
7.	28.	Strýček Jakub	Gradient Orbit	283

Celkově se soutěže zúčastnilo 36 pilotů

Česká liga Krkonoše Open 2004

pořadí ST	celkově	jméno	padákový kluzák	body
1.	9.	Černý Matěj	JojoWing Addiction	1191
2.	11.	Šneiberg Michal	Gradient Stream	1102
3.	19.	Dlask Jiří	Gradient Orbit	804
4.	20.	Pokorný Miloslav	MAC intox	750
5.	22.	Daněk Tomáš	Axis Vega	695
6.	25.	Strýček Jakub	Gradient Orbit	544
7.	26.	Tomášková Markéta	SKY Paragliders Brontes S	537
8.	27.	Samešová Eva	SKY Paragliders Atis	522
9.	28.	Trkal Ondřej	MAC Trend	468
10.	31.	Strýček Štěpán	Gradient Orbit	343

Celkově se soutěže zúčastnilo 33 pilotů

MČR Czech Open 2004 - Slovinsko

pořadí junioři	celkově	jméno	padákový kluzák	body
1.	50.	Pokorný Miloslav	MAC Intox	2041
2.	54.	Šneiberg Michal	Gradient Stream	1934
3.	75.	Černý Matěj	JoJoWing Addiction	1492
4.	77.	Dlask Jiří	Gradient Orbit	1466
5.	83.	Hollmann Jakub	Gradient Stream	1372
6.	100.	Daněk Tomáš	Axis Vega	1005
7.	104.	Tomášková Markéta	SKY Brontes	933
8.	106.	Strýček Štěpán	Gradient Orbit	891
9.	108.	Hloušek Václav	Gradient Stream	784
10.	115.	Strýček Jakub	Gradient Orbit	609
11.	121.	Trkal Ondřej	MAC Trend II	396

Celkově se soutěže zúčastnilo 129 pilotů

MČR Czech Open 2004 - Slovinsko

kategorie standard

pořadí ST	*celkově*	*jméno*	*padákový kluzák*	*body*
1.	1.	Dlask Jiří	Gradient Orbit	1466
2.	5.	Daněk Tomáš	Axis Vega	1005
3.	6.	Strýček Štěpán	Gradient Orbit	891
4.	7.	Strýček Jakub	Gradient Orbit	609
5.	8.	Trkal Ondřej	MAC Trend II	396

V kategorii standard na MČR soutěžilo 8 pilotů

kategorie performance

pořadí ST	*celkově*	*jméno*	*padákový kluzák*	*body*
1.	3.	Pokorný Miloslav	MAC Intox	2041
2.	4.	Šneiberg Michal	Gradient Stream	1934
3.	9.	Černý Matěj	JoJoWing Addiction	1492
4.	11.	Hollmann Jakub	Gradient Stream	1372
5.	14.	Tomášková Markéta	SKY Brontes	933
6.	15.	Hloušek Václav	Gradient Stream	784

V kategorii performance na MČR soutěžilo 16 pilotů

MČR v přesnosti přistání+Gradient Cup 2004

pořadí ST	*celkově*	*jméno*	*padákový kluzák*	*body*
1.	4.	Šneiberg Michal	Gradient - Stream 28	426
2.	7.	Strýček Štěpán	Gradient - Orbit 26	1012
3.	8.	Černý Matěj	Jojowing - Yoki	1073
4.	9.	Strýček Jakub	Gradient - Orbit 26	1714
5.	17.	Tomášková Markéta	SKY - Brontes	3048
6.	20.	Samešová Eva	SKY - Lift	3479
7.	23.	Daněk Tomáš	AXIS - Compact M	Dis.

Celkově se soutěže zúčastnilo 24 pilotů

REGISTRACE DO SVAZU LAA ČR

Jméno a příjmení: .....

Datum narození: .....

Bydliště: .....

Adresa elektronické pošty: .....

Telefon do bytu: .....

Telefon do zaměstnání: .....

Mobil: .....

Fax: .....

Přihlašuji se k registraci do svazu (svazů) *- u svazu (svazů) pro který se rozhodnete napište křížek ve sloupci „Ano“*			
Název svazu	Ano	Název svazu	Ano
Svaz ultralehkého létání		Svaz paraglidingu	
Svaz motorového paraglidingu		Svaz závěsného létání	