

Obsah:

- Ruční opravy v AIP
- Zimní školení pilotů ULL ve Vrchlabí
- Školení při omezené vysvědčení radiotelefonisty letadlových stanic

- How to fly to the Czech Republic (with microlight)
- Rozbor nehod PL za období od 1. 1. 2006
- Pro Piloty PL a MPK před sezonou
- Formulář registrace do svazu LAA ČR

Bulletin LAA ČR
je přílohou
časopisu
Pilot LAA ČR



Ruční opravy v AIP

Strana které se oprava týká:
Text opravy:
Uvedeno ve změně AIP číslo:

LKKV AD 2-39 - 14 APR 05
Změňte AFIS FREQ (Karlovy Vary INFO) z 123,600 na 121,225.
AMDT 146/06 – 5 JAN 06

Zimní školení pilotů ULL ve Vrchlabí

Dne 4. 3. 2006 se koná zimní školení pilotů ULL na letišti ve Vrchlabí
v učebně Letecké školy. Začátek v 9.00 hod.
Případné informace: Z. Doubek, tel. 777 707 262.

Školení při omezené vysvědčení radiotelefonisty letadlových stanic

Školení začíná na letišti ve Vrchlabí 31. 3. 2006 od 13.00 hod. a pokračuje 1. 4. 2006.
Zkouška ČTU na místě je zatím bez záruky.

Kontakt:

Letecká škola Vrchlabí, P.O. BOX 49, 543 11 Vrchlabí.
Tel.: 499 421 292.
Fax: 499 422 179.
E-mail: info@lkv.cz

HOW TO FLY TO THE CZECH REPUBLIC (WITH MICROLIGHT)

All things considered, the Czech Republic remains almost a microlight paradise. We say almost, because the real paradise lacks TMAs, prohibited areas and the CTRs are there just to brush your abilities and show up your competence, the mandatory insurance is prepaid and the gas is free. However, the gas is cheap in this middle European country and the aviation tradition long. The movement „Air is our ocean” had started in twenties and as a result of this there are still almost 160 documented airports and microlight fields. The fleet consists of several hundreds of certified sport airplanes plus some 2000 microlights. Most of them are world wide known products of the Czech companies established within the last fifteen years while benefiting from the experience their engineers gained in the „big” aviation industry.

How to fly to the Czech Republic to enjoy the beautiful landscape, castles, towers and hospitality of people in aviation clubs? It is quite easy, providing that there are only some additional requirements for foreign microlights to enter the Czech airspace compare to the GA rules.

Czech AIP section GEN 1.2.6 CONDITIONS FOR APPROVING THE FOREIGN AIRCRAFT WITH THE LIMITED AIRWORTHINESS INCLUDING ULTRALIGHT AIRCRAFT TO ENTER INTO THE AIRSPACE OF THE CZECH REPUBLIC

1.2.6.1 Foreign aircraft with a limited airworthiness including ultralight aircraft must obtain a permission for arrival and flight operations in the Czech Republic. The permission may be issued with a time or any other restriction.

An application for the permission has to contain the following document profile:

- Certificate of Airworthiness including the restriction or permission with the stated conditions
- Noise Certificate (*usually not required for microlights*)
- Certificate of Registration of the state of registration
- Annual Inspection Certificate
- Third Party Liability Insurance Certificate (*must confirm to the Regulation (EC) No 785/2004 – for the MTOM up to 500kg is the minimum insurance 750 000 SDR*)
- Other relevant information that may be defined in the appendix

1.2.7 FLIGHT OF FOREIGN CREWS, INCLUDING PILOTS OF ULTRALIGHT AIRCRAFT, WHOSE LICENCES ARE ISSUED WITH LIMITATIONS

Holders of the licence which has not been issued in accordance with the ICAO standards and has been issued by a non-JAA full Member State shall apply for an approval of the Civil Aviation Authority for making use of the airspace of the Czech Republic before entry into it.

The approval may be granted with a time or other restriction.

The application has to contain a copy of the licence and a copy of the medical certificate, if it is necessary to the licence.

Each application must be delivered at least 5 whole working days before the date of intended flight to the following address:

Civil Aviation Authority
Ruzyně Airport
160 08 Praha 6
FAX +420 220 562 639
E-mail: caa@caa.cz

The Czech Republic is an EU member but not a part of the Schengen area yet, therefore the international VFR DAY flights must use one of the 16 international airports, including 7 controlled IFR ones as listed in AIP AD 1.3-3. On the small VFR only airports the operational hours vary and the preliminary request for the border police is usually required. The flight plan is mandatory for all international flights, however, you can cross the border where you like (in lower airspace).

Once you landed on the Czech territory you can enjoy a relatively free movement in the Czech airspace class G (0-1000 ft GND) and class E (1000 ft GND – FL95)

Some additional rules, hints and information:

The **transition altitude** is 5000 ft. The regional QNH can be obtained on the VOLMET frequency 125.525 MHz. The transition level can be obtained at the ATIS broadcasts of main airports.

The airplanes are required to use the **SSR transponder** from FL60 and within the TMA and CTR Praha Ruzyně.

Penetration to the **ADIZ** (5 km from the state border) from inland must be reported at least 30 minutes prior the intention either by phone or radio (FIC: PRAHA INFORMATION 126.0, phone: +420 220 374 393 or MACC: PRAHA TERRAIN 123.750, phone: +420 973 212 800)

To enter each of the two **12 NM restricted areas around the nuclear power plants** you must obtain the ATC clearance (for LKR8 call: e.g. PRAHA INFORMATION 126.0 and LKR14: e.g. BRNO RADAR 119.100)

The **AUP - airspace usage plan** for the next day is available from 14:00 local time at the internet at <http://aup.rlp.cz/> or you can call FIC +420 220 374 393. When necessary during the flight call FIC: PRAHA INFORMATION 126.100. There you can also check the activation of those restricted areas LK Rs, LK TRAs and LK TSAs which were planned in the AUP. Except for the TSAs the FIC will also advise whom to call to obtain the ATC clearance to enter the activated restricted airspace.

NOTAMs – before flight check <http://notam.rlp.cz/> or call +420 220 374 311

The **TAFs and METARs** are available at <http://meteo.rlp.cz/>, the Czech weather radar and lightning info are at <http://www.chmi.cz/meteo/olm/produkty/pom/konvekce.htm> and EURORADAR at <http://www.weatheronline.co.uk/euroad.htm> Over the phone you can consult the METEObRIEFING LKPR +420 220 562 627

Flight plan can be filed over the phone ARO PRAHA +420 220 562 638 or fax +420 220 374 251 consequently confirmed by the phone call.

You must close the flight plan as soon as possible after landing at an uncontrolled aerodrome. Call FIC +420 220 374 393. Except of international flights you can close VFR FPL during the flight e.g. on PRAHA INFORMATION 126,100 MHz.

The **Search and Rescue phones** are: +420 220 374 452 or +420 973 212 900

A dedicated **frequency is assigned to the communication between airplanes** (e.g. formation flight) **121,0 MHz**. Do not use 123,45 MHz over the Czech territory. That frequency can be used legally only over the remote areas or over the ocean for air to air communication.

Documented **microlight fields** are shown on the official ICAO map 1:500 000. Those with a substantial traffic have their own frequency. For others use 125,825 MHz.

See you in the Czech sky!
Martin Mareček
Check the www.czechflight.info

Informace o nehodách PK z 5. a 9. 1. 2006

Dne 5. 1. 2006 na vrchu Raná u Loun

Pilot:

27 let, bez pilotní licence, před dvěma roky absolvoval výuku pilota PL na Novém Zélandu bez dokončení.

Zkušenosti:

nezjištěno

PK:

Fénix 2-26, v dobrém stavu bez certifikátu o pojištění za škody způsobené provozem.

Počasí:

SV vítr 5 - 6 m/s.

Popis události:

Pilot odstartoval na vrcholu Rané. Cca 20 minut po startu se pilot dostal při svahování do oblasti jižně od vrcholu. Vzhledem k va-

noucím SV větru cca 5 – 6 m/s se tím dostal do místa předpokládaného rotoru od hrany lomu a svahu v této části kopce. Toto poznal na chování PK a snažil se zatáčkou vlevo dostat od svahu. V této zatáčce došlo vlivem rotoru k zaklopení náběžné hrany a pádu na svah z výšky cca 10 m.

Zranění:

Pilot si způsobil těžké zranění.

Doporučení:

Přestože měl pilot nějaké pilotní zkušenosti, neuvědomoval si přítomnost rotoru na JV straně svahu při SV proudění a zalétl do této oblasti. Nálet ani 1000 hodin nenahradí v žádném případě pilotní kurz, ve kterém se postupuje podle osnov a kde se pilot učí správným postupům.

Dne 9. 1. 2006 na Špičáku u Železné Rudy

Pilot:

22 let, PL A – platný

Zkušenosti:

Pilotem od IX. 2005, nálet cca 20 hodin.

PK:

Arcus II

Počasí:

J vítr do 1 m/s.

Popis události:

Po cca 30 min. svahování se i přes předchozí upozornění kolegou na nevhodnost místa zamýšleného přistání rozhodl při druhém letu v tomto dnu přistát na sjezdovou trať u spodní stanice lanové dráhy. Zde ve výšce cca 10 m ve snaze vyhnout se překážkám pravděpodobně přetáhl jednostranně PK. Následné zaklopení pravé části vrchlíku nezvládl a narazil v rotaci do země.

Zranění:

Pilot se těžce zranil.

Doporučení:

Nejdříve musím upozornit na zjištění od jeho kolegy, se kterým zraněný pilot létal. Již před letem pilot hovořil o svém záměru při-

stát u lanové dráhy. Nevím jestli se mu nechtělo chodit cca 600 m od přistávací plochy pod lesem, nebo to prostě chtěl všem ukázat. Kolega mu však jasně říkal, ať to nedělá a neohroží létání všem, kteří tento terén využívají.

V tento den navíc foukal J vítr, tedy na svah z pravé strany a do prostoru dolní stanice přes hřeben.

Místo, kam dopadl, bylo využíváno pro dojezd lyžařů a nebylo tudíž vhodné pro přistání i vzhledem k možnému ohrožení třetích osob.

Sečtu-li vše - meteopodmínky, nezkušenost pilota a nevhodné místo z důvodu rozmístění překážek, musím konstatovat, že pilot si sám a JEN VLASTNÍ VINOUP způsobil velmi těžká zranění. Určitě by pro něj bylo lepší, kdyby jej na místě neurčeném pro přistání ski patrola z lyžařského areálu pokutovala 500 Kč za porušení pravidel, než ležet v nemocnici s velmi těžkým zraněním.

Neopomenutelným je i fakt, že svým konáním ohrozil lyžaře v místě dojezdu. Kdyby pilot způsobil zranění lyžaři, mohli bychom na tomto terénu dolétat. Pokud se zase najde nezodpovědný pilot ve vašem okolí a nevíte si s ním rady, bez obav mi to zavolejte (M. Fejt, 777 707 263). Mohu mu ukázat snímky zraněných či mrtvých pilotů, nebo se jej snažit jinak usměrnit.

Zranění pilotů jsou mnohokrát NAPROSTO zbytečná.

Miroslav Fejt

Pro Piloty PL a MPK před sezonou

Možná se vám zdá že se v únoru nedá pro Vaše jarní a letní létání nic dělat.

Přesto právě v únoru je nejlepší doba dát si d o k l a d y do pořádku.

- PILOTNÍ PRŮKAZ.
- TECHNICKÝ PRŮKAZ.
- CERTIFIKÁT O POJIŠTĚNÍ ZA ŠKODY ZPŮSOBENÉ TŘETÍM OSOBÁM.
- FAI LICENCI.

Zkontrolovat vybavení:

- PADÁK
- ZÁLOŽNÍ PADÁK
- KARABINY
- VARIOMETR – VÝŠKOMĚR
- GPS
- ICAO MAPA (letos platí změny od 13.4.2006)

Obnovit dovednosti:

- POZEMNÍ CVIČENÍ

Obnovit znalosti:

- METEOROLOGIE
- AERODYNAMIKA

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) <i>- u svazu (svazů) pro který se rozhodnete napište křížek ve sloupci „Ano“</i>			
Název svazu	Ano	Název svazu	Ano
Svaz ultralehkého létání	☐	Svaz paraglidingu	☐
Svaz motorového paraglidingu	☐	Svaz závěsného létání	☐

Datum a podpis člena:

Tento formulář je pro členy již registrované v LAA ČR.

Naleznete jej též na: www.laacr.cz, v sekci Formuláře: Registrace do svazu LAA ČR.

Noví členové necht' použijí formulář „Přihláška do LAA ČR“ (včetně registrace do svazu) umístěný tamtéž.