

Obsah:

Pověření LAA ČR k odbornému zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů SLZ
Směrnice LN, Klasifikace mimořádných událostí SLZ,
Důležitá telefonní čísla, Vzor oznámení o letecké nehodě nebo incidentu

Inspektoři provozu ULLA, ULH, ULV
Český pohár paraglidingu - Pravidla
Český pohár paraglidingu a GPS
Přihláška výkonu do soutěže Český pohár paraglidingu

Bulletin LAA ČR
je přílohou
časopisu
Pilot LAA ČR



Ústav
pro odborně technické zjišťování
příčin leteckých nehod
Beranových 130, 190 01 Praha 9

POVĚŘENÍ

Ústav pro odborně technické zjišťování příčin leteckých nehod (dále jen Ústav) ve smyslu § 55a) zákona č. 49/1997 Sb. o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb. o živnostenském podnikání ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákona o civilním letectví) novelizovaného zákonem č. 258/2002 Sb. je orgánem, který na základě Předpisu o odborném zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů L-13 (dále jen předpis L-13) hlava 2 odst. 2.1.5 je oprávněn pověřit odborným zjišťováním příčin leteckých nehod sportovních létajících zařízení (dále jen SLZ) právnickou nebo fyzickou osobu, která má trvalý pobyt na území České republiky a která prokáže, že zjišťování příčin leteckých nehod je vedeno podle postupů vycházejících z předpisu L-13.

Na základě tohoto ustanovení vydává Ústav ve smyslu předpisu L-13 toto:

pověření

Letecké amatérské asociaci České republiky, se sídlem Ke Kablu 289, 102 00 Praha 10 (dále jen LAA ČR), výkonem činností uvedených v hlavě 2 odst. 2.1.5 a 2.1.6 předpisu L-13 které vymezuje:

1) Na odborné zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů SLZ pro následující kategorie ve smyslu § 24 vyhlášky ministerstva dopravy a spojů č. 108/1997 Sb. ve znění pozdějších předpisů:

- a) ultralehký letoun
- b) ultralehký vrtulník
- c) ultralehký motorový vírník
- d) motorový padákový kluzák
- e) padákový kluzák
- f) závěsný kluzák

včetně odborného zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů způsobených dodatečným vybavením těchto SLZ.

2) Na realizaci opatření ke zvýšení bezpečnosti letů SLZ za účelem prevence leteckých nehod.

3) Na vedení evidence leteckých nehod a incidentů SLZ.

Omezení:

- toto pověření se **nevztahuje** na nehody SLZ, v jejichž důsledku bylo způsobeno smrtelné zranění osob, nebo na události jejichž šetření si vyhradil nebo jej převzal ÚZPLN.

Vymezení pojmů a postupů:

- pojmy a postupy používané při odborném zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů SLZ jsou stanoveny ve směrnici LN vydané LAA ČR.

Zodpovědné osoby:

Ústav souhlasí s návrhem LAA ČR, aby dále uvedené osoby byly zodpovědné za organizaci příslušných činností podle tohoto pověření a bere na vědomí, že tyto osoby s tímto souhlasí.

- ředitel správy LAA ČR
- hlavní inspektor paraglidingu LAA ČR

Závěrečná ustanovení:

- a) Ústav je oprávněn provádět dozor nad zahájeným zjišťováním příčin nehod a incidentů zařízení podle bodu 1a – 1f,
- b) Ústav je oprávněn převzít již zahájené zjišťování příčin nehod a incidentů zařízení podle bodu 1a – 1f,
- c) právnická osoba sdružující pověřené osoby je povinna oznámit vznik letecké nehody a incidentu SLZ dle směrnice LN a předávat ÚZPLN závěrečné zprávy o zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů u kterých prováděla šetření.
- d) na výzvu Ústavu jsou osoby zodpovědné za výkon činností podle tohoto pověření povinné dostavit se k odbornému poučení o postupech zjišťování příčin leteckých nehod.

Platnost pověření:

Toto pověření je vydáno na dobu určitou od dne 1. ledna 2003 do 31. prosince 2003.

Ústav může toto pověření před skončením platnosti odebrat, poruší-li pověřená osoba závažným způsobem povinnosti z tohoto pověření vyplývající.

V Praze dne: 16.12.2002

Ing. Pavel Štrůbl,
ředitel Ústavu pro odborně technické zjišťování příčin leteckých nehod

Směrnice LN

Postup pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů v provozu SLZ

1. Všeobecná ustanovení.

1.1 Cíl jediným cílem odborného zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů musí být stanovení účinných opatření. Účelem tohoto procesu není přisuzovat vinu nebo odpovědnost za zavinění.

1.2 Tato směrnice je závazná pro všechny orgány zabývající se odborným zjišťováním příčin leteckých nehod a incidentů v provozu SLZ. Ustanovení o oznamovací povinnosti vzniku leteckých nehod a incidentů, jsou závazná pro všechny uživatele SLZ.

1.3 Oznamování leteckých nehod a incidentů SLZ.

a) Každý účastník nebo svědek letecké nehody nebo incidentu je povinen co nejdříve událost oznámit inspektorovi provozu nebo techniky LAA ČR.

b) Inspektor, který se o události dozvěděl oznamuje neprodleně maximum dostupných informací, ve smyslu dodatku 2 této směrnice, hlavnímu inspektorovi LAA ČR, eventuálně řediteli správy LAA ČR a stále službě Ústavu pro odborné zjišťování příčin LN.

1.4 Komise pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů v provozu SLZ mohou být:

a) V případě leteckých nehod při kterých dojde ke smrtelnému zranění výhradně jmenované odpovědnou osobou Ústavu pro odborné zjišťování příčin LN.

b) V případě leteckých nehod při kterých dojde k těžkému zranění posádky nebo ke konfliktu s jiným uživatelem vzdušného provozu nebo poškození zdraví či majetku nezúčastněných osob výhradně jmenované ředitelem správy LAA ČR nebo osobou kterou pověřil, eventuálně odpovědnou osobou Ústavu pro odborné zjišťování příčin LN, vyhradí-li si ÚZPLN šetření.

c) V případě leteckých nehod u kterých nedošlo k událostem uvedených v bodech 1.4 a), 1.4 b), nebo incidentu je automaticky pověřen zahájením a vedením odborného zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů každý inspektor provozu a inspektor technik LAA ČR, kterému byla událost oznámena jejím účastníkem, svědkem, orgány policie nebo výkonným aparátem LAA ČR. V případě, že mu událost byla oznámena a sám šetření události nemůže zahájit a vést, musí o tom uvědomit ředitele správy nebo hlavního inspektora, který stanoví další postup.

d) V případě leteckých nehod s následky uvedenými v bodě 1.4 b) v provozu paraglidingu může komisi jmenovat také hlavní inspektor paraglidingu LAA ČR.

1.5 Účast policie na vyšetřování leteckých nehod a incidentů je nutná v případě, že při nich dojde k těžkému zranění nebo smrtelnému zranění posádky nebo poškození zdraví či majetku nezúčastněných osob. Účast policie je nutná rovněž v případech, kdy existuje předpoklad, že budou uplatňovány jakékoliv náhrady za škody způsobené touto událostí, nebo je-li třeba posoudit, zda nedošlo v souvislosti s touto událostí ke spáchání trestného činu. Oznámení policii provádí inspektor, kterému byla událost oznámena, neučinil-li to účastník nebo svědek události.

1.6 Předseda odborné komise je osoba, kterou jmenoval ředitel správy LAA ČR nebo hlavní inspektor paraglidingu, nebo ÚZPLN, provádí-li nebo vyhradí-li si ÚZPLN odborné zjišťování. Předsedou komise u nehod uvedených v čl. 1.4 c) a incidentů je automaticky inspektor LAA ČR, kterému byla nehoda oznámena a zahájil odborné zjišťování, pokud není ředitelem správy LAA ČR eventuálně odpovědnou osobou ÚZPLN stanoveno jinak.

1.7 Koordinace mezi LAA ČR a ÚZPLN

a) Zahájí-li ÚZPLN odborné zjišťování, informuje ve smyslu dodatku 2 ředitele správy LAA ČR popřípadě hlavního inspektora LAA ČR.

b) V kompetenci stále služby ÚZPLN je rozhodnout zdali bude ÚZPLN zahajovat a vést odborné zjišťování.

c) Rozhodnutí o převzetí již zahájeného odborného zjišťování, které

vede LAA ČR, je v kompetenci ředitele ÚZPLN. Do odborného zjišťování vedeného LAA ČR ÚZPLN přímo nezasahuje.

1.8 Předběžným odborným zjišťováním jakékoliv letecké nehody, je-li to pro včasné zahájení odborného zjišťování účelné, je pověřen každý inspektor provozu nebo inspektor technik LAA ČR.

1.9 LAA ČR řeší události SLZ a pilotů, které vede v evidenci. U událostí ostatních, tzv. neregistrovaných pilotů a letadel, provádí na žádost odborný posudek, aby bylo možné stanovit příčiny události.

1.10 U incidentů, u kterých je zřejmé, že nelze přijmout účinná opatření k zamezení jejich dalšího vzniku a nebyly způsobeny hrubou chybou techniky pilotáže nebo porušením předpisů a nevznikly žádné nárokovatelné škody, se jejich příčiny odborně nezjišťují. Inspektor, který událost zaznamenal, provede oznámení o incidentu dle dodatku 2. Dojde-li k poškození SLZ, zajistí, aby se o poškození dozvěděl inspektor technik u kterého je SLZ v evidenci.

Poznámka: O událostech uvedených v odst. 1.9 a 1.10 vede LAA samostatnou evidenci a stanovuje opatření ke zvýšení bezpečnosti provozu na základě dlouhodobých analýz.

2. Postupy při odborném zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů.

2.1 Zjistit zdravotní stav účastníků události a provést opatření pro poskytnutí odborné lékařské péče, nebylo-li to již učiněno.

2.2 Spolupracovat s policií (při účasti policie na šetření).

Spolupráce s policií spočívá především:

a) V zajištění místa nehody.

b) V zajištění výpovědi a totožnosti svědků.

c) V zajištění dokumentace.

d) V posouzení, zda pilot nebyl ovlivněn alkoholem.

e) V posouzení, zda nedošlo ke spáchání trestného činu či přestupku.

2.3 Provést ohledání na místě nehody (s důrazem na prohlídku SLZ a možnost jeho poruchy ještě před událostí).

2.4 Určit, zda je možné manipulovat se SLZ, eventuálně zařídit zajištění SLZ nebo jeho částí pro potřeby dalšího odborného zjišťování.

2.5 Zajistit výpovědi svědků (nejsou-li tyto zjišťovány ve spolupráci s policií).

2.6 Zjistit další dostupné informace o události a o okolnostech s ní souvisejících (o SLZ, o kvalifikaci posádky, o meteorologických podmínkách, o letišti, o účelu letu atd.).

2.7 Provést náskres situace, event. zajistit fotodokumentaci.

2.8 Zjistit totožnost všech účastníků události.

2.9 Provést oznámení o události ve smyslu dodatku 2. Oznámení se podává řediteli správy LAA nebo příslušnému hlavnímu inspektorovi provozu nebo techniky a stále službě ÚZPLN (oznámení je třeba podat co nejdříve)

2.10 Vypracovat závěrečnou zprávu ve smyslu dodatku 3 ve třech vyhotoveních a zaslat ji řediteli správy LAA nebo hlavnímu inspektorovi paraglidingu. Přílohy závěrečné zprávy (náskres, výpovědi svědků, fotodokumentace apod.) se zpravidla vyhotovují v jednom provedení a jsou součástí výtisku č. 1.

Poznámka 1: Oznámení o události ve smyslu dodatku 2 je možné podat telefonicky.

Poznámka 2: Oznámení a závěrečné zprávy hlášených a šetřených událostí zasílá ÚZPLN řediteli správy LAA po získání podkladů.

Dodatek 1-a

Klasifikace mimořádných událostí SLZ

1. Letecká nehoda (LN) (Accident) je událost spojená s provozem letadla, ke které došlo od doby, kdy kterákoliv osoba nastoupila na palubu letadla s úmyslem vykonat let, až do doby, kdy všechny takové osoby letadlo opustily a při které:
 - 1.1 některá osoba byla smrtelně nebo těžce zraněna následkem:
 - přítomnosti v letadle nebo
 - přímého kontaktu s kteroukoliv částí letadla včetně částí, které se od letadla oddělily nebo
 - působením proudu plynů (vytvořených letadlem) s výjimkou případů, kdy k poškození zdraví došlo z přirozených příčin
 - 1.2 letadlo bylo úplně zničeno nebo poškozeno tak, že jeho oprava není ani možná, ani účelná
 - 1.3 letadlo je nezvěstné nebo je na nepřístupném místě. Za nezvěstné se považuje letadlo, nebyly-li nalezeny jeho trosky a další pátrání bylo pro bezvýslednost ukončeno.
 - 1.4 letadlo bylo poškozeno tak, že poškození:
 - nepříznivě ovlivnilo pevnost konstrukce, výkon nebo letové charakteristiky letadla a
 - vyžádá si obvykle větší opravu
 - 1.5 Za poškození nebo poruchu se nepokládají:
 - poruchy nebo poškození motorů nebo jeho příslušenství a krytů, jestliže se poškození omezilo pouze na motor.
 - poškození omezená na vrtule, rotorové listy vrtulníku nebo vírníku, okrajové části křídel, antény, podvozky a aerodynamické kryty.
 - malé vrypy nebo prorážení díry v potahu.
2. Incident (I) je událost, spojená s provozem letadla, která ovlivňuje nebo by mohla ovlivnit bezpečnost provozu. Jedná se o chybnou činnost osob nebo nesprávnou činnost leteckých a pozemních zařízení v leteckém provozu. Mezi příčiny incidentů se zahrnují i nepředvídané přírodní jevy (výboje statické elektřiny, střety s ptáky apod.), pokud ne-

ohrozily bezpečnost letu do té míry, že byly hodnoceny jako letecká nehoda. Časově je incident vymezen shodně s leteckou nehodou.

- 2.1 Incidenty se dělí podle příčin jejich vzniku na
 - a) letové
 - b) technické
 - c) v řízení a zabezpečování provozu
 - d) jiné
- 2.2 Pozemní nehoda letadla (I-PN) je incident, ke kterému došlo mimo dobu definovanou v odstavci 1 v souvislosti s přípravou letadla k letu, jeho obsluhou, ošetřováním, údržbou, opravami nebo stáním, jehož důsledkem je poškození zdraví nebo usmrcení osoby nebo poškození, případně zničení letadla.

Poznámka 1: Pro účely tohoto postupu se za závady a poruchy nepovažují poruchy letecké techniky zjištěné při předepsané a pravidelné nebo nepravidelné údržbě letadla před letem pozemním personálem a při předletové kontrole letadla posádkou před začátkem pojiždění ke vzletu.

Poznámka 2: Události v provozu SLZ označované jako vynucené přistání do terénu při kterých nedošlo:

- k žádnému poškození zdraví jakýchkoli osob ani k jejich ohrožení
- k žádnému poškození SLZ
- k žádnému poškození majetku jakýchkoli osob ani k jeho ohrožení se nepovažují za leteckou nehodu ani incident.

Poznámka 3: Incidenty charakterizované v čl. 1.10 u kterých došlo pouze k poškození jednoduše vyměnitelné součásti, výměna je možná prostřednictvím uživatele a poškození zjevně nemá vliv na pevnost a spolehlivost konstrukce a výměna součástí na letové vlastnosti, se nepovažují za incident ve smyslu tohoto postupu. Výměnu a její důvod zapisuje majitel (uživatel) do dokumentace SLZ a před zahájením dalšího provozu informuje inspektora technika, který má SLZ v evidenci.

Dodatek 1-b

Důležitá telefonní čísla

LAA ČR

- 1) Ředitel správy LAA ČR- tel. LAA: 271 085 270, GSM: 777 707 260
- 2) Hlavní inspektor provozu ULLa - tel. LAA: 271 085 287, GSM: 777 707 262
- 3) Hlavní inspektor technik ULLa, ZL - tel. LAA: 271 085 286, GSM: 777 707 261
- 4) Hlavní inspektor techniky a provozu ULLt, LAA: 271 085 286, GSM: 777 707 264
- 5) Hlavní inspektor PK - tel. LAA: 271 085 280, GSM: 777 707 263

Poznámka: Spojení na hlavní inspektory jednotlivých odborností, kteří nejsou zaměstnanci ústředí se provádí prostřednictvím výše uvedených osob.

ÚZPLN

- 1) Stálá služba tel.: 225 115 426, GSM: 724 300 800
- 2) Ředitel tel.: 225 115 436
- 3) Letové provozní odd. tel.: 225 115 346
- 4) Technické odd. tel.: 225 115 347

Další důležitá čísla

- Záchraně koordináční středisko (RCC, SAR) tel.: 220 372 750, 220 374 450, 220 374 452
- Operační středisko policie pro celou ČR tel.: 974 841 920
- Operační středisko letecké služby policie tel.: 233 333 490
- Operační středisko hasičů tel.: 974 824 030

Dodatek 2

Vzor oznámení o letecké nehodě nebo incidentu

- | | | | |
|---|----------------------------------|--|---|
| 1. Údaje o události: | c) výrobce: | c) fáze letu: | (Zajištění dokumentace, spolupráce s policií, zajištění trosek, při zjištění poruchy která by mohla událost způsobit informování technika LAA ČR, a pod.) |
| a) druh: Používejte ozn. <i>Letecká nehoda (LN), Incident (I), Incident-pozemní nehoda (I-PN)</i> | d) majitel / provozovatel: | d) meteorologické podmínky: | |
| b) datum: | 3. Údaje o posádce: | 5. Škody: | |
| c) místo: | a) jména: | a) na SLZ: | |
| d) čas: | b) kvalifikace, funkce: | b) ostatní: | |
| | c) zdravotní stav: | | |
| 2. Údaje o letadle: | 4. Údaje o letu: | 6. Stručný popis události: | 8. Adresný údaj policie a spojení, šetřili-li policie: |
| a) poznávací značka: | a) místo vzletu, místo přistání: | 7. Provedená opatření: <i>Opatření provedená na místě události</i> | 9. Jméno a funkce osoby podávající zprávu. |
| b) typ: | b) druh a účel letu: | | |

Inspektoři provozu ULLA, ULH, ULV

Jméno, adresa instruktorů ULLA

č. razítka

Bednář Miroslav, Sokolovská 32, Karlovy Vary 360 05,	Tel. 353 568 358 602 119 959	3
Čáp Jan, Na Moklině 297, Praha 6-Řepy 163 00	Tel. 235 324 603 234 312 011, 732 284 932	35
Doubek Zdeněk, Na drahách 249, Jilemnice 514 01,	Tel. 271 085 287 777 707 262	7
Fiala Václav, (ULV) Nová pražská 1716/2, Benešov 256 01	Tel. 603 776 543 317 723 870, 415 726 003	UW
Frána Jaromír, ČSLA 1030, Hostivice 253 01,	Tel. 602 192 221 220 981 349	2
Jirásko Jiří, Na Fišerce 14, Praha 6 160 00	Tel. 233 330 557	34
Kadet Jiří, Na Valech 26/274, Praha 6 160 00	Tel. 233 321 151 724 300 804, 225 115 347	17
Kölbl Zdeněk, Henčov 40, Jihlava 588 21	Tel. 602 760 578 567 303 171	33
Koubík Jiří, Kralupská 1714, Brandýs n. L. 250 01	Tel. 777 707 260 271 085 270	27
Kučera Jasoň, Švédská 2496, Kladno II 272 02,	Tel. 724 072 469 312 682 851, 272 765 792	11
Lukeš Jan, Kladská 21, Praha 2 120 00	Tel. 605 161 444 224 250 883	31
Machula Vladimír, Hasičská 124, Most 434 01	Tel. 602 778 675 476 704 960	25
Mára Peter, Vodranty 21, Čáslav 286 01	Tel. 777 264 620 608 236 050	9
Mařík Karel, Potoční 470, Plasy 331 01	Tel. 373 322 811 603 830 241, 724 072 472	30
Minařík Miroslav, Bezručova 1377/7, Šlapanice 664 51	Tel. 544 245 844 608 077 040, 602 758 903	23
Novák Jaroslav, Baarova 122, Velim-Ohrada 280 02	Tel. 321 762 07 321 720 844, 602 857 105	24
Pazdera Zdeněk, Junácká 4, Olomouc 779 00	Tel. 604 242 973 585 226 434	43
Ptáček Jan, Špindlerova 1148, Ústí nad Orlicí 562 01	Tel. 465 525 237 602 685 187, 776 638 131	19
Rakušan Miroslav, Třásoňova 4444, Kroměříž 767 01	Tel. 603 259 545 573 331 714	40
Rohel Miroslav, K letišti 370, Bystřice u Ben. 257 51	Tel. 602 318 013 317 793 820, 606 623 610	28
Rýdl Jan, Palackého 830, Mladá Boleslav 293 01	Tel. 326 812 743 326 321 367, 737 652 120	16
Sedláček Jaroslav, Linecká 368, Kaplice 382 41	Tel. 724 022 097 380 311 350	41

Jméno, adresa instruktorů ULLA

č. razítka

Schalek Miroslav, A. Dvořáka 709, Studénka 742 13	Tel. 556 400 216 553 655 077	8
Staněk Miroslav, Příbram VII/251, 261 00	Tel. 604 737 578	1
Staněk Pavel, Březinova 26, Třebíč 674 01,	Tel. 604 922 238 566 532 960	5
Šafránek Jan, Dobranov 17, 471 21,	Tel. 724 045 520 487 887 341, 487 826 111	14
Škvařil Radoslav, Konečná 983, U. Hradiště 686 01	Tel. 572 537 519 572 578 517, 736 149 857	32
Šlemr Jiří, Bartoňova 847, Pardubice 530 03	Tel. 466 262 751 602 189 689, 602 938 902	21
Špaček Jan, Lubno 239, Frýdlant n/O.	Tel. 558 676 363 602 753 423	26
Švec Jaroslav, Jaroslava Vacka 106, Tábor 390 03	Tel. 381 233 357 603 439 062	13
Tlustý Jiří, Žitná 86, Hradec Králové 500 02,	Tel. 495 213 378 602 240 041	4
Trojan Bohuslav, Pod vrchem 67, Plzeň 312 00	Tel. 377 451 951	29
Tuček Daniel, (ULLA) J. Černého 401, Hradec Králové 503 41	Tel. 602 243 127	20
Umbraun Luboš, Česká 760/1C, Mar. Lázně 353 01	Tel. 603 755 025 354 603 246	44
Vašák Jiří, Křešín 47, Jince 262 23	Tel. 318 692 652 723 756 145	15
Voženílek Petr, Videňská 38, Brno 639 00	Tel. 608 311 811 541 632 516	42
Vrbacký Gustav, Chlubnova 6, Brno 616 00	Tel. 541 217 119 776 605 436	6
Vrkoč Pavel, Havanská 2818, Tábor 390 05	Tel. 602 482 077 601 303 170, 381 263 865	12
Vysoký Petr, Běloveská 1593, Náchod 547 01	Tel. 602 240 017 491 421 622	45
Zemek Otta, (ULH) Plešivec 365, Český Krumlov 381 01	Tel. 776 695 632 UH 01 380 728 765	
<i>Jméno, adresa instruktorů ULV a ULH</i>		<i>č. razítka</i>
Bauer Rostislav, (ULV) Na Zahradách 243, Zvole u Prahy 252 45	Tel. 608 530 540 UW 01 257 760 860	
Rakovič Ivan, (ULH) Novosady 1503, Holešov 769 01	Tel. 606 206 910 UH 02	
Tuček Daniel, (ULH) J. Černého 401, Hradec Králové 503 41	Tel. 602 243 127 UH 03	

Český pohár paraglidingu

Pravidla

1. VŠEOBECNÉ INFORMACE

ČPP je průběžnou soutěží, která probíhá v daném časovém intervalu a ve které se hodnotí jednotlivé výkony pilotů na základě předložení předepsané dokumentace. Vyhlašovatel a organizátor soutěže je svaz PG při LAA ČR. Soutěže se může bez jakýchkoliv poplatků zúčastnit každý pilot, který splňuje následující podmínky:

- je státním občanem ČR
- je členem svazu PG LAA,
- je držitelem platné pilotní licence pilota PK
- při letech na území ČR má platný technický průkaz
- má sjednané pojištění na škody způsobené provozem SLZ

Je odpovědností každého pilota pohybovat se při přeletu mimo hranice řízených a zakázaných prostorů, nacházejících se v blízkosti trati letu. Pokud má pilot o své poloze pochybnosti, musí přistát. Do ČPP není možno započítat výkon uletěný v průběhu soutěže (rozuměj jiné soutěže než ČPP), pokud byl letěn jako soutěžní disciplína účastníkem soutěže. To znamená, že jeden let nelze započítat dvakrát, a to ani v případě dvou různých disciplín letěných během jednoho letu.

1.1. Trvání soutěže

Od 1. března do 15. října

1.2. Letová oblast

Území České nebo Slovenské Republiky.

1.3. Druh vzletu

Ze svahu nebo pomocí navijáku.

1.4. Bodování výkonů

Uznaná uletěná vzdálenost v km s rozlišením na 0.1 km se vynásobí bodovým koeficientem započítávané disciplíny. Minimální vzdálenost pro přihlášení výkonu v jakékoliv kategorii je 5 km.

1.5. Celkové výsledky ČPP v kategoriích

Každému pilotovi budou započítány 3 bodové nejhodnotnější uznané výkony, vítězí pilot s nejvyšším počtem započtených bodů. V kategorii Týmy se počítají 2 nejlepší výkony každého pilota týmu.

1.6. Kategorie

Fun: určená pilotům kteří létají na PK kategorie „Standard“ – odpovídající DHV 1 a 1-2. Nemohou se přihlásit piloti s PP typu „C“. Pro tuto kategorii platí zjednodušená pravidla v tom smyslu, že není nutno prokazovat protokol o letu na dokumentačním filmu. To znamená, že není třeba dodržet odst. 2.1 a všechny další body, kde je třeba prokazovat protokol o letu. Pro tuto kategorii je možno přihlásit pouze VP.

Hobby: určena širokému okruhu rekreačních a hobby pilotů. Do této kategorie nebudou přijaty výkony uletěné na PK kategorie „Competition“, nebo PK s PLZ - „Z“, tj. bez testů.

Profi: otevřená kategorie, určená výkonnostním a soutěžním pilotům.

Tandem: samostatná kategorie, výkony budou evidovány na pilota.

Týmy: maximálně tříčlenné týmy nahlášené zpracovateli výsledků, nejpozději s prvním nahlášeným výkonem. Piloti v týmu mají právo i pak složení týmu změnit, pro kategorii týmy však ztrácejí všechny body do této chvíle získané (body jim zůstávají pro kategorie, v nichž bodovali jako jednotlivci). V jednom týmu nemohou být společně piloti kat. FUN a piloti jiných kategorií. Pilot smí létat kategorií „FUN“ nebo „HOBBY“ nebo „PROFI“, mimo to i soutěž „TANDEM“. Výsledky v jednotlivých kategoriích budou uznány a vyhlášeny alespoň v případě minimálního počtu 3 pilotů.

Do národního žebříčku pilotů bude každému pilotovi započteno 25% bodů z jeho celkového výsledku ČPP (3 nejlepší výkony), což platí pro kat. HOBBY, PROFÍ a TANDEM.

1.7. Registrace výkonů

Každý výkon musí být do 7 dnů nahlášen telefonicky zpracovateli výsledků - pan Martin Kubečka (+420 603 265 926) nebo prostřednictvím internetových stránek www.amenit.cz/cpp vepsán se všemi potřebnými údaji do

příslušné tabulky a odeslán. Výkon, který nebyl v tomto termínu nhlášen, nemůže být do soutěže přijat.

Dokumentaci výkonu (viz. bod 2.) pilot předá (pošle) na adresu: ing. Martin Kubečka, Amenit s. r. o., Žerotínova 14, 741 01 Nový Jičín s výrazným označením na obálce ČPP 2003 nejpozději měsíc od data výkonu. Výkon, jehož dokumentace nebyla v této lhůtě předána, nemůže být do soutěže přijat. Termín pro odevzdání poslední dokumentace je 31.10.

2. DOKUMENTACE

V kategorii HOBBY a PROFÍ se výkon může nově prokazovat také záznamem GPS. Přesná pravidla budou umístěna na www.laacr.cz.

2.1. Protokol o letu

Tento protokol musí být vyfotografován na dokumentačním filmu. Protokol musí být vyfotografován před startem (na zemi). Originál protokolu o letu musí být přiložen k dokumentaci o výkonu pouze v případě, že je omezena čitelnost protokolu na negativu. Nastane-li případ, že je čitelnost protokolu na negativu omezena, porovná SK originál protokolu s negativem a na jeho základě rozhodne o přijetí či vyřazení výkonu ze soutěže. (tzn. nejste-li si bezproblémovou čitelností jisti, přiložte raději také papírový originál). Nezasíláte-li originál protokolu, uschovejte si jej. V případě nesrovnalostí při vyhodnocování můžete být požádáni o jeho dodatečné zaslání.

Protokol o letu obsahuje:

- jméno a příjmení pilota
 - datum
 - typ PK
 - číslo pilotního průkazu
 - druh disciplín s přesně definovanými traťovými body ve správném pořadí
- Protokol může obsahovat popis dvou různých disciplín, přičemž lze do soutěže přihlásit pouze jednu. K dokumentaci přeletu je zakázáno používat více než jeden fotoaparát. Používání více fotoaparátů lze považovat za hrubé porušení pravidel a pilot bude ze soutěže vyloučen.

Příklad správně vyplněného protokolu včetně popisu otočných bodů:

Pilot:	Josef NOVÁK
Datum:	21. 4. 2003
Kluzák:	HuGo 26
Číslo PP:	PL 360 205
Disciplína I.	PT
Start. bod:	Raná vrchol
1.OB:	Hrad Házmurk
2.OB:	Most - budova ž.st.
Cíl:	Raná vrchol
Disciplína II.	CL
Start. Bod:	Raná vrchol
Cíl:	Chomutov - budova ž.st.

2.2. Fotodokumentace

Fotodokumentaci je barevný kinofilm obsahující požadovanou dokumentaci výkonu, který není od prvního snímku (foto protokolu o letu) po poslední snímek (foto přistání, nebo dosaženého cílového bodu) přerušen a který dokumentuje daný výkon. Film musí být zaslán svinutý v roliče a zasunutý v plastovém obalu od filmu, aby se zabránilo jeho poškození. Výkon dokladovaný rozstříhaným nebo i jen přeloženým filmem nemůže být do soutěže přijat.

2.3. Přihláška výkonu

Výkon je možno přihlásit následujícími způsoby:

- Vyplněním elektronického formuláře na Internetu (www.amenit.cz/cpp)
- Vyplněním předtištěného formuláře (otiskn v Pilotu nebo ke stažení na www.amenit.cz/cpp) Pro přijetí výkonu do soutěže musí být formulář kompletně vyplněn. Výjimkou je vyplnění políčka GPS souřadnice. Vyplnění těchto políček je doporučeno.

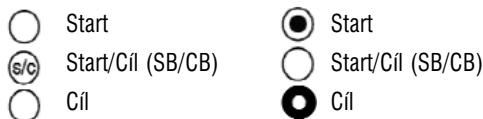
2.4. Mapa

Kopie použité mapy s vyznačenou úlohou (startovní bod, otočné body, cílový bod), místem přistání (platí pro VP) a identifikačními body. Lze používat mapy 1: 50 000 až 1: 500 000.

Kopii mapy není nutno zasílat, pokud budou v přihlášce výkonu vyplněny GPS souřadnice všech bodů směrdatných pro určení vzdálenosti (SB, 1.OB, 2.OB a CB nebo místo přistání, resp. poslední ident. bod u volného přeletu). Pokud nezasíláte mapu s vyznačenou úlohou, při vyhodnocování traťových bodů bude brán jako platný údaj z GeoBáze. Pozor, je možné že tato pilotem deklarované body neobsahuje a výkon proto nebude přijat.

3. DEFINICE

3.1. Traťové body



3.2. Dokumentace traťových bodů

Pilot musí za traťový bod (startovní bod -SB, identifikační bod - IB, otočný bod - OB a cílový bod - CB) vybrat výrazný orientační bod u něhož je možno určit, odkud byl dofotografován, nejlépe bod s vertikálním rozměrem a s výraznými orientačními body v blízkém okolí (pro jednoznačné srovnání s mapou při vyhodnocování).

IB - fotografuje se ze vzduchu ze vzdálenosti maximálně 1 km. Má-li být IB uznán jako místo přistání (platí pouze pro VP), musí být z fotografie jasné, že jej pilot dosáhl; nejlépe, je-li odfocen ve směru proti předcházejícímu OB nebo SB (obdoba fotosektoru CB).

IB - musí být zapsán v přihlášce výkonu a zakreslen v přiložené mapě.

Nejvhodnější TB je stavba (výrazný dům - např. budova žel. stanice, rozhledna, vysílač, větrný rukáv), dále pak křižovatka silnic, pokud je v bezprostřední blízkosti objekt s vertikálním rozměrem. Rozměr deklarovaného TB nesmí být větší než 100 x 100m.

Příklady správných TB:

Raná - vrchol
Dolánky - kostel
Chomutov - budova ž.st.
Křižovatka silnic 286 a 14 Hrabačov

(v blízkosti jsou domy a jedná se o přesně danou křižovatku)
(v bezprostřední blízkosti je stromořadí)

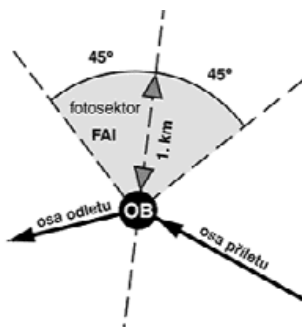
Letiště Nové Sady - asfaltová plocha západ

Příklady špatných TB:

Raná (příliš velký objekt)
Dolánky (příliš velký objekt)
Kozákov rukáv (je jich tam víc)
Křižovatka 5987 a 6258 (pokud je to v poli a v bezprostřední blízkosti nejsou domy, stromy, či jiné objekty s vertikálním rozměrem)
Dráha letiště Střelčice (příliš velký objekt)
Vendolí - start padáků (nejedná se o jasný „pevný“ bod, dále je to v poli a v blízkosti nejsou objekty s vertikálním rozměrem)

3.3. Fotosektor FAI

Fotografuje se prokazatelně za letu. Má tvar kruhové výseče s pravým úhlem, s vrcholem v otočném, resp. startovním, cílovém bodu. Je orientován symetricky k ose úhlu sevřeného dvěma traťovými úseky setkávajícími se v otočném bodu. Hranice fotosektoru je ve vzdálenosti 1 km od otočného, resp. startovního, cílového bodu.



4. DISCIPLÍNY ČPP

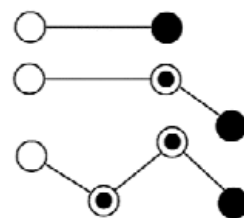
V ČPP je možno létat následující disciplíny.

4.1. Volný přelet (VP)

Pilot nedefinuje před startem žádný cíl. Definuje pouze SB. SB pilot fotografuje z libovolného směru prokazatelně za letu ze vzdálenosti maximálně 1 km. Pilot smí dále definovat max. dva OB. Otočné body musí být vyfotografovány ze sektoru FAI. **Bodový koeficient: 1 km = 1 bod.**

4.2. Cílový let (CL)

Pilot definuje SB, CB a maximálně dva OB. Všechny body musí být vyfotografovány ze sektoru FAI. **Bodový koeficient: 1 km = 1,5 bodu.**



4.3. Cílový let s návratem (CLN)

Pilot definuje bod, který je zároveň SB/CB a OB. Všechny body musí být vyfotografovány ze sektoru FAI. **Bodový koeficient: 1 km = 2,0 bodu.**



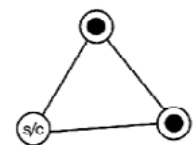
4.4. Plochý trojúhelník (PT)

Pilot definuje SB/CB a dva OB. Minimální délka jedné strany trojúhelníku není definována. Všechny body musí být vyfotografovány ze sektoru FAI. **Bodový koeficient 1 km = 2,0 bodu.**



4.5. Trojúhelník FAI (FT)

Pilot definuje SB/CB a dva OB v pořadí jakém je obletí, tak, aby každá strana trojúhelníku měřila alespoň 28% celkové vzdálenosti. Všechny body trojúhelníku musí být odfoceny z fotosektoru FAI. V případě, že deklarovaný FT nesplňuje podmínku pro uznání FAI trojúhelníku a jinak byl správně dokladován, přidělují se body za PT. **Bodový koeficient 1 km = 2,5 bodu.**



5. OBSAH FOTODOKUMENTACE

5.1. Volný přelet

1. Protokol o letu - viz bod 2.1
2. SB prokazatelně za letu z libovolného směru ze vzdálenosti maximálně 1 km.
3. Pilot tak, aby bylo zřejmé, že neletí s paramotorem (tzn. pilot zepředu)
4. Je-li deklarován 1.OB ze sektoru FAI, přičemž osu sektoru tvoří prodloužená přímka směřující k SB.
5. Je-li deklarován i 2.OB ze sektoru FAI, přičemž osu sektoru tvoří prodloužená přímka směřující k 1.OB.
6. Maximálně 20 km před místem přistání foto IB ze vzduchu - platí pouze pro VP delší než 20 km. Pokud nesplní pilot tuto podmínku, je nutné zdokumentovat místo přistání i ze vzduchu, přičemž nemusí být ze sektoru FAI.
7. 2x fotografie místa přistání s rozloženým PK na zemi ze směrů přibližně kolmých tak, aby v pozadí byly výrazné body sloužící pro identifikaci místa přistání.

5.2. Cílový let

1. Protokol o letu - viz bod 2.1
2. SB ze sektoru FAI, přičemž osu sektoru tvoří prodloužená přímka směřující buď k 1.OB, nebo k deklarovanému cíli, není-li OB určen. (viz bod 3.2, 3.3.)
3. Pilot tak, aby bylo zřejmé, že neletí s paramotorem (tzn. pilot zepředu)
4. Otočné body ze sektoru FAI (viz bod 3.2, 3.3.), jsou-li deklarovány.
5. Cíl ze sektoru FAI, přičemž osu sektoru tvoří prodloužená přímka směřující k poslednímu OB nebo deklarovanému startu (viz bod 3.2, 3.3.)

5.3. Cílový let s návratem

1. Protokol o letu - viz bod 2.1
2. SB ze sektoru FAI přičemž osu sektoru tvoří prodloužená přímka směřující k 1.OB (viz bod 3.2, 3.3.)
3. Pilot tak, aby bylo zřejmé, že neletí s paramotorem (tzn. pilot zepředu)
4. Otočný bod ze sektoru FAI (viz bod 3.2, 3.3.)
5. Cíl ze sektoru FAI, přičemž osu sektoru tvoří prodloužená přímka směřující k OB (viz bod 3.2, 3.3.)

5.4. Trojúhelník (PT, FT)

1. Protokol o letu - viz bod 2.1
2. SB ze sektoru FAI, přičemž osu sektoru tvoří prodloužená přímka směřující k 1.OB (viz bod 3.2, 3.3.). Tento bod slouží jako bod startovní i cílový.
3. Pilot tak, aby bylo zřejmé, že neletí s paramotorem (tzn. pilot zepředu)
4. První otočný bod ze sektoru FAI (viz bod 3.2, 3.3.)
5. Druhý otočný bod ze sektoru FAI (viz bod 3.2, 3.3.)
6. Cíl ze sektoru FAI, přičemž osu sektoru tvoří prodloužená přímka směřující k 2.OB (viz bod 3.2, 3.3.)

Poznámky:

Každý předem naplánovaný CL nebo let na uzavřené trati (dle odst. 4.2. až 4.5.) je při nedosažení cíle možno uznat jako VP. V takovém případě se počítá vzdálenost od startu přes maximálně dva OB k poslednímu správně zdokumentovanému IB, resp. místu přistání, je-li odřeceno dle pravidel platných pro VP (dle odst. 5.1.8.). V případě správně zdokumentovaného CL může pilot pokračovat v letu a výkon v případě lepšího bodového ohodnocení přihlásit jako VP. V takovém případě se bude vzdálenost počítat přes CB, přičemž v případě deklarování dvou OB přes nejvýhodnější variantu dvou ze tří deklarovaných traťových bodů.

Má-li být uznána vzdálenost k IB, musí být IB zapsán v přihlášce výkonu.

6. VÝSLEDKY

Nesplní-li podaný výkon některý z bodů 1 až 5 těchto pravidel, je sportovní komise oprávněna výkon neuznat tak, jak byl přihlášen, resp. jej neuznat vůbec. V případě záměrného uvedení nepravdivých skutečností pilotem v přihlášce výkonu je sportovní komise oprávněna diskvalifikovat pilota z roční-

ku ČPP, ve kterém k prohřešku došlo. Všechny výkony a průběžné výsledky se zveřejňují každý měsíc v bulletinu LAA nebo průběžně na internetových stránkách www.paragliding.cz. Výsledky ČPP se uveřejní bezprostředně po dodání poslední dokumentace a projednání sporné dokumentace sportovní komisí svazu PG LAA ČR. Na tyto výsledky bude možné podávat protesty. Po následném projednání případných protestů sportovní komisí svazu PG LAA ČR budou vydány konečné výsledky.

7. PROTESTY

Protesty je možné podávat do 14 dnů po zveřejnění výkonů a výsledků na internetových stránkách www.paragliding.cz. Protesty řeší sportovní komise svazu PG LAA ČR a protestující bude k projednání přizván. Poplatek za podání protestu je 300 Kč a platí se složenkou na adresu LAA ČR, v případě kladného vyřízení se poplatek vrací.

POZNÁMKA:

Podtržením jsou označeny změny oproti pravidlům ČPP 2002.

Český pohár paraglidingu a GPS

V letošním roce bude v rámci ČPP poprvé možné dokumentovat přelety s využitím GPS. Piloti tak budou mít možnost výběru mezi klasickým způsobem dokumentace pomocí fotoaparátu nebo pomocí záznamu letu v track logu GPS. V souvislosti s novou možností dokumentace budou příslušným způsobem doplněna i pravidla ČPP. Přesné znění pravidel bude publikováno svazem PG na www.strankach.laa.

Článek obsahuje základní informace o způsobu deklarování trasy, způsobu přihlašování výkonu a pravidla kontroly záznamu. Další informace můžete získat na <http://siprint.utia.cas.cz/cpp>, kde probíhá testovací provoz systému.

1. Základní pojmy**GPS**

přijímač GPS, pro dokumentaci výkonu v rámci ČPP lze využívat pouze GPS značky Garmin s některými omezeními pro přístroje, které neumožňují nastavit interval záznamu (např. eMAP¹)

Track log (záznam trati)

záznam vytvářený přístrojem GPS, při zapnutí záznamu track logu GPS v různém intervalu zapisuje informaci o poloze, čase a některé další údaje. Track log lze do GPS nahrát i z počítače, ale jednotlivé body záznamu v tomto případě ztrácí časový údaj. Nutnou podmínkou uznání přeletu je tedy záznam vygenerovaný přímo přístrojem GPS bez jakýchkoli dalších úprav.

Pozor, některé přístroje umožňují ukládat track log v paměti GPS. Tento záznam ovšem rovněž ztrácí platné časové značky, a tudíž nemůže být použit pro dokumentaci letu.

Interval záznamu

doba mezi zápisem dvou následujících údajů v track logu.

Souvislý záznam

Track log (nebo jeho část) je považován za souvislý, pokud interval mezi jeho jednotlivými body není delší než 30 s

Platný bod track logu

Bod, jemuž předchází nejméně 2 minuty a nejméně 5 bodů souvislého záznamu. Pouze platným bodem lze dokumentovat traťový bod, případně konec volného přeletu.

Startoviště

Startovištěm se rozumí kruh o poloměru 100 m se středem v bodě, z něž byla deklarována trasa (viz. Deklarace trasy)

Traťové body

při dokumentování výkonu pomocí GPS je za traťové body možno volit libovolné „virtuální body“, každý bod je určen svými souřadnicemi

ID pilota

jedinečný kód každého pilota, kterým se identifikuje systém při deklaraci výkonu a zaslání dokumentace

2. Dokumentace letu**2.1. Deklarace trasy**

Deklarace trasy se provádí odesláním SMS v příslušném formátu na určené číslo. Tato zpráva musí respektovat přesnou syntaxi (její přesný popis je však již nad rámec tohoto článku). Pilot poté obdrží potvrzení obsahující deklarovanou disciplínu a délku trati. Zpráv SMS je možné odeslat libovolný počet, za plané jsou považovány vždy poslední dvě trasy deklarované v příslušný den. Pokud se pilot po odeslání SMS rozhodne dokumentovat přelet standardním způsobem s vypsáním protokolu a focením, musí odesláním příslušné SMS zrušit deklarované trasy. Pokud tak neučiní, nebude přelet dokumentovaný focením do soutěže přijat.

V momentě odesílání SMS s deklarací trasy musí mít pilot zapnutou GPS, která zaznamenává track log tak, aby v něm existovala minimálně 1 minuta záznamu a minimálně 5 zaznamenaných bodů, kdy je GPS bez pohybu. Tato část track logu je je nedílnou součástí dokumentace letu. Od této chvíle již nesmíme track log mazat. Místo, kde se pilot nacházel v době odesílání SMS deklarující let bude považováno za střed startoviště.

2.2. Start

Startovat musí pilot ze startoviště. Za start je považován okamžik, kdy rychlost pohybu překročí 2 m/s.

2.3. Let

Interval záznamu v průběhu letu nesmí být delší než 30 s. V průběhu letu je možné GPS či záznam track logu opakovaně vypnout (například z důvodu výměny baterií), avšak doba přerušení záznamu nesmí překročit 7 minut. Pozor, po zapnutí GPS chvíli trvá, než určí svou polohu a začne polohu opět zaznamenávat. Může se stát, že přístroj sice zapnete po šesti minutách, ale protože GPS určila svou polohu až po minutě a půl, zbytek vašeho letu nebude uznán.

2.4. Dokumentace traťových bodů

Pro správné zdokumentování traťového bodu musí být splněna alespoň jedna z podmínek:

- track log obsahuje bod ve fotosektoru FAI (pro volný přelet v okruhu 1 km od startovního bodu) nebo
 - track log obsahuje dva po sobě jdoucí body tak, že jejich spojnice protíná obě hraniční úsečky fotosektoru FAI vycházející z traťového bodu.
- Bod (body), které dokumentují traťový bod musí být platné, tzn. musí jim předcházet dostatečně dlouhý záznam.

Pro uznání deklarované trasy je nezbytné, aby byly správně zdokumentovány veškeré definované traťové body. Pokud není tato podmínka splněna může být let uznán jako volný přelet. Za konec volného přeletu je považován nejvzdálenější bod zaznamenaný v track logu, který splňuje kritéria správně zdokumentovaného traťového bodu.

2.5. Přistání

Za přistání je považován okamžik po startu, kdy rychlost pohybu poklesne pod 3 m/s a zároveň se poloha nezmění o více než 10 m po dobu jedné minuty.

V případě přerušení track logu na dobu delší než 7 minut je za okamžik přistání považován čas posledního platného bodu. Okamžikem přistání je

ukončen přelet. Pokud track log obsahuje po přistání další body, budou vyhodnoceny pouze v případě opakovaného startu ze startoviště.

2.6. Opakování startu

Každý pilot může provést libovolný počet opakovaných startů. Opakovaný start musí být proveden ze startoviště a záznam track logu předcházející opakovanému startu od deklarace trasy nesmí být vymazán (pokud nechce pilot deklarovat novou trať)

Zasílání dokumentace

Dokumentace výkonu se zasílá výhradně prostřednictvím webového rozhraní na www.amenit.cz/cpp a komunikačního programu GPS2WEB. Výkon může být zdokumentován pouze aktivním track logem, který byl zpracován programem GPS2WEB přímo z přístroje GPS. Přesný postup zasílání je popsán na www.amenit.cz/cpp.

3. Tipy pro GPS dokumentaci

- poznejte dobře svoji GPS
- připravujte si trasy předem, definováním kódu pro trasy a body si usnadníte deklarování výkonu a ušetříte čas před startem

- před každým letem vymažte track log, ověřte si nastavení intervalu záznamu tak, aby kapacita vystačila na dobu plánovaného letu
- používejte při létání nastavení track logu Stop When Full, při překročení kapacity přístroje sice nezaznamenáte konec svého přeletu, nicméně nedojde k vymazání začátku track logu a tím ke znehodnocení celé dokumentace letu, k čemuž by došlo při nastavení Wrap When Full
- i před startovním bodem musí být splněny podmínky pro dokumentaci traťového bodu, pokud jste zvolili startovní bod tak, že jej dosáhnete brzy po startu musíte mít GPS zapnutou dostatečně dlouhou dobu před startem
- ověřte si, že (s dostatečnou rezervou) vyhovíte veškerým časovým podmínkám (při deklaraci tras, před traťovými body, před přistáním při VP, při přerušení záznamu track logu), uvědomte si, že GPS zaznamenává track log teprve od okamžiku, kdy lokalizovala svou polohu

¹ eMAP zaznamenává body do track logu na základě změny pohybu. Pokud se přístroj nehýbe, nelze jej donutit, aby track log ukládal. Při letu tato vlastnost nevede, ovšem při deklaraci tratě se musíme s přístrojem pohybovat, abychom ho donutili zaznamenávat.

Přihláška výkonu do soutěže Český pohár paraglidingu

Pilot:			
Adresa:			
Typ PK:	Číslo licence:	*Kategorie:	Hobby Tandem Profi
Výrob.č. PK:	Číslo certifikátu:	*Kategorie PK:	A B C

POPIS LETU

(Uvádějte skutečně dosažené, nikoli plánované otočné body a hodnoty)

Datum letu:	*Disciplína (koeficient)	VP 1,0	CL 1,5	CLN 2,0	PT 2,0	FT 2,5
Místo vzletu:	Čas vzletu:					
Startovní bod:	1.OB:					
2.OB:	Cílový bod:					
Místo přistání:	Čas přistání:					
Uletěná vzdálenost:	Body:					

Popis dokumentačního filmu

Poř. snímku	Č. snímku	Popis snímku	Souřadnice GPS form. dd°mm.mmm"	
			N	E
			N	E
			N	E
			N	E
			N	E
			N	E

Poradí snímku na dodané části filmu. Tzn. první políčko má pořadové číslo 1, atd. **Č. snímku** = číslo snímku, uvedené výrobcem na filmu. **V případě vyplnění GPS souřadnic všech bodů, směřodatných pro určení vzdálenosti (SB, 1.OB, 2.OB a CB nebo místo přistání resp. poslední identifikační bod u volného přeletu) není nutno zasílat kopii mapy.**

* Zaškrtněte zvolenou hodnotu