

Obsah:

Nehody
AIP - změna frekvencí

Návrh novely části leteckého zákona týkajícího se SLZ
Pozvánka na valnou hromadu a Anketa svazu UL

Bulletin LAA ČR
je přílohou
časopisu
Pilot LAA ČR



Nehody

Letecká nehoda ULLa typu Sršeň. 17.5.2003, Letiště Praha - Letňany.

Průběh letu a události:

Pilot prováděl přelet s další osobou na palubě z plochy SLZ Nymburk na letiště Praha – Letňany. Po provedení okruhu pilot přistál na rychlosti mimo VPD 05 severně. Po njetí na terénní nerovnost letoun odskočil. Po cca třech odskocích letoun přistál z výšky přibližně jednoho metru na přídový podvozek, který se ohnul směrem do zadu a letoun se pomalu přes před převrátil na záda.

Ke zranění osob nedošlo.

Poškození SLZ:

Ulomená přídová noha nad vidlicí, ulomené dva listy vrtule, potřhané motorové kyty horní a spodní díl, zničen vrtulový klobouk, proražen chladič chladič kapaliny, čelní překryt kabiny potřísněn palivem – praskliny a prohnutí koncový oblouk směrového kormidla o 10 cm.

Rozbor:

Meteorologická situace byla pro uvedený let vyhovující.

Pilot provedl přistání na velké rychlosti a chybně opravil odskočení letounu. Pilot přistál mimo VPD.

Závěry:**Hlavní příčina:**

Přistání na rychlosti – nedostatečně podrovnáno a chybná oprava odskoku letounu pilotem.

Spolupůsobící příčiny:

Dosednutí na přídový podvozek, jeho následné ohnutí a převrácení letounu na záda.

Komentář:

Pilot měl přistát zásadně na VPD, nad zemí vytratit rychlost a řádně podrovnat. V případě odskoku měl odskok – vyplavání opravit, blížil-li se konec VPD a přistání není bezpečné – dlouhý rozpočet, je nutné opakovat okruh. Takovéto nehody jsou zapříčiněny malou rozlétaností pilotů, například po delší přestávce v létání. V případě, kdy se vám nedaří přistání, nebo si jím nejste zcela jisti, požádejte instruktora o lety ve dvojím a přidejte k tomu ještě několik oprav vadných přistání a přistání s vypnutým motorem. Ztracená jistota se vám zase vrátí, však je to pro některé piloty již dost dlouho, co tyto úlohy létali ve výcviku. Je vhodné si takové opáčko odlétat každý rok na jaře před začátkem sezóny, je to podstatně levnější, kratší a nebolí to.

Hlavní inspektor provozu ULLt LAA ČR, Petr Chvojka

AIP - změna frekvencí

Změna frekvence - Vysoké Mýto - dříve 123,600 nyní 130,600.

3.2.8 Opravy map, které nejsou součástí AIP**3.2.8 Corrections to charts not contained in the AIP**

Mapy/ Charts	Umístění/Location	Opravy/Corrections	Datum účinnosti Effective date	Publikováno Published by
ANC ICAO 1 : 500 000	Zadní strana/Back			
	MILITARY RADIO COMMUNICATION FACILITIES	V tabulce/In the table "MILITARY RADIO COMMUNICATION FACILITIES" změňte/change: ČÁSLAV APPROACH z/from 260,025 O/R na/to 376,675 O/R BUDĚJOVICE APPROACH z/from 127,575 na/to 133,150 a z/and from 262,675 O/R na/to 376,625 O/R KBELY VĚŽ (reserve) z/from 120,550 na/to 126,475 KBELY APPROACH z/from 264,600 O/R na/to 358,725 O/R	7 AUG 03	AIRACAMDT 9/03
	COMMUNICATION FREQUENCIES	V tabulce/In the table "COMMUNICATION FREQUENCIES" změňte/change KARLOVY VARY VĚŽ/KARLOVY VARY TOWER z/from 122,900 na/to 121,225.	7 AUG 03	AIRACAMDT 9/03
	INFO frequencies	Změňte/Change FREQ LETŇANY INFO z/from 122,400 MHz na/to 120,325 MHz	1 JUL 03	VOL III - AMDT 55/03

Toto je návrh novely části leteckého zákona týkajícího se SLZ. Tento návrh není definitivní – jedná se o aktuální pracovní verzi platnou v den uzávěrky č. 8/2003 časopisu Pilot.

ČÁST SEDMÁ - SPORTOVNÍ LÉTAJÍCÍ ZAŘÍZENÍ

§ 81 Základní pojmy

- (1) Sportovním létajícím zařízením je maximálně dvoumístné letadlo, provozované na vlastní odpovědnost uživatele, určené k létání za účelem rekreace, vzdělávání, sportu a osobní dopravy uživatele. Letová způsobilost Sportovních létajících zařízení je schvalována osobou pověřenou ministerstvem dle následujících ustanovení tohoto zákona. Sportovní létající zařízení mohou být provozována ve vzdušném prostoru České Republiky za podmínek stanovených tímto zákonem, prováděcími předpisy k tomuto zákonu a pravidly létání.
- (2) Druhy sportovních létajících zařízení:¹
 - a) Ultralehký kluzák je bezmotorové letadlo, řízené aerodynamickými prostředky, jehož pádová rychlost v přistávací konfiguraci nepřevyšuje 65 km/h s maximální vzletovou hmotností 250 kg jde-li o jednomístný kluzák, nebo 400 kg, jde-li o kluzák dvoumístný.
 - b) Ultralehký motorový kluzák je letadlo řízené aerodynamickými prostředky, jehož pádová rychlost v přistávací konfiguraci nepřevyšuje 65 km/hod, s maximální vzletovou hmotností 350 kg jde-li o motorový kluzák jednomístný a 500 kg, jde-li o motorový kluzák dvoumístný.
 - c) Ultralehký letoun je motorové letadlo, řízené aerodynamickými prostředky, jehož pádová rychlost v přistávací konfiguraci nepřevyšuje 65 km/h, s maximální hmotností:
 - 1) dvoumístného letadla bez instalovaného záchranného systému 330 kg prázdné a 530 kg maximální vzletové, s instalovaným záchranným systémem 350 kg prázdné a 550 kg maximální vzletové hmotnosti;²
 - 2) jednomístného letadla bez instalovaného záchranného systému 210 kg prázdné a 340 kg maximální vzletové, s instalovaným záchranným systémem 225 kg prázdné a 355 kg maximální vzletové hmotnosti³
 - d) Motorový závěsný kluzák je motorové letadlo řízené změnou polohy těžiště, jehož pádová rychlost nepřevyšuje 65 km/h, s maximální vzletovou hmotností dvoumístného 450 kg a jednomístného 300 kg.⁴
 - e) Ultralehký vrtulník je letadlo s poháněnými rotujícími nosnými plochami s maximální hmotností:
 - 1) dvoumístného letadla bez instalovaného záchranného systému 330 kg prázdné a 530 kg maximální vzletové, s instalovaným záchranným systémem 350 kg prázdné a 550 kg maximální vzletové hmotnosti
 - 2) jednomístného letadla bez instalovaného záchranného systému 210 kg prázdné a 340 kg maximální vzletové, s instalovaným záchranným systémem 225 kg prázdné a 355 kg maximální vzletové hmotnosti⁵
 - f) Ultralehký motorový vírník je letadlo s rotujícími nosnými plochami uváděnými do pohybu autorotací vznikající dopředným pohybem s maximální hmotností:

¹ V dosavadní legislativní úpravě byly druhy SLZ vymezeny prováděcím předpisem (vyhl. 108/1997 ministerstva dopravy). Zákon tak ponechával na rozhodování výkonné moci vymezení, které druhy letadel jsou SLZ a které nemohou létat. Vymezením druhů SLZ v zákonu přímo bude potenciálně znemožněno zavedení „nových“ druhů SLZ, založených například na jiné fyzikální podstatě. Druhou stranou tohoto vymezení je však zvýšení právní jistoty uživatelů vymezených druhů SLZ, jimž nemůže být vysloven všeobecný zákaz provozu rozhodnutím výkonné moci, jak umožňuje současné znění zákona. Současně navrhujeme úpravu vzletových hmotností sportovních létajících zařízení.

² U aerodynamicky řízených motorových letounů je problém vzletové hmotnosti nejexponovanější a proto navrhujeme zavedení legislativní hranice jak prázdné tak maximální vzletové hmotnosti. Toto opatření směřuje k tomu, aby zvýšená vzletová hmotnost nebyla využita na technická řešení dále zvyšující letové výkony letadel, což by se mohlo bez vymezení prázdné hmotnosti stát, ale jednak k dalšímu zvýšení technické bezpečnosti letadel, jednak k reálné možnosti praktického dodržování podmínek zákona osobami s hmotností, která je v současné populaci běžná. (Podle dostupných údajů se současná hmotnost průměrného muže 86,5 kg). Nyní uplatňovaný vzorec předpokládá rozvržení hmotnosti dvoumístného letadla takto: 2x 70 kg posádka + palivo na půl hodiny letu při nejvyšším výkonu (cca 4 - 8 kg podle pohonné jednotky) + prázdná hmotnost = 450 kg. Z toho vychází maximální prázdná hmotnost letounu do cca 305 kg. V nově navrhované úpravě vycházíme ze vzorce: 2x 90 kg posádka + 20 kg paliva (přibližně 2 hodiny letu) + 330 kg prázdná hmotnost letounu = 530 kg, přičemž zvýšení prázdné hmotnosti letadla dává možnosti pro zesílení konstrukce letounu a případné zvětšení nosné plochy, potenciálně nezbytné pro splnění požadavku zachování nízké pádové rychlosti vzhledem ke zvýšení vzletové hmotnosti. Právě nízká pádová rychlost letadla zajišťuje nízký nárůst kinetické energie vlivem zvýšení hmotnosti a současně vynucuje konstrukční řešení letadla, které automaticky zamezí enormním nárůstům výkonů.

Navržený vzorec považujeme za bezpečný, neboť dává reálný předpoklad že letoun nebude přetěžován vlivem skutečné hmotnosti „průměrné“ posádky a potřebné zásoby paliva. (vzlet se zásobou paliva na 30 minut letu je rizikem již ze své podstaty)

Současně stanovené vzletové hmotnosti 450 kg u stávajících letadel zůstanou samozřejmě zachovány a nově stanovené (budou-li schváleny) budou platné pouze pro nově schvalovaná letadla, případně pro letadla, u nichž výpočty a pevnostní zkoušky prokážou, že jsou schopna provozu se zvýšenou vzletovou hmotností při splnění všech požadavků na provozní vlastnosti (ovladatelnost a pádová rychlost) a konstrukci letadla (zejména z hlediska pevnosti draku) a bude jim vydáno nové osvědčení letové způsobilosti.

³ Současná úprava vyhlášky č. 108 nerozlišuje z hlediska vzletové hmotnosti aerodynamicky řízených ultralehkých letounů jedno a dvoumístné provedení. Omezení vzletové hmotnosti na 300 kg vyplývá z předpisu LAA ČR. Tento stav by umožňoval stavbu jednomístných letadel s výkony, které by mohly překročit bezpečné hranice v podmínkách výcviku pilotů a systému provozování SLZ (např. provádění servisu samotným majitelem).

⁴ U motorových závěsných kluzáků není třeba současně platnou definici měnit. Jejich konstrukce již v současnosti poskytuje dostatečný prostor pro vyšší hmotnost posádky i paliva.

⁵ Ultralehký vrtulník je vzhledem k hmotnostem obdobou ultralehkého aerodynamicky řízeného motorového letounu.

- 1) dvoumístného letadla bez instalovaného záchranného systému 330 kg prázdné a 530 kg maximální vzletové, s instalovaným záchranným systémem 350 kg prázdné a 550 kg maximální vzletové hmotnosti
- 2) jednomístného letadla bez instalovaného záchranného systému 210 kg prázdné a 340 kg maximální vzletové, s instalovaným záchranným systémem 225 kg prázdné a 355 kg maximální vzletové hmotnosti⁶
- g) motorový padákový kluzák je letadlo jehož charakter nosné plochy není určován tuhou konstrukcí.
 - 1) s motorem na zádech pilota umožňující vzlet a přistání z nohou pilota, s maximální vzletovou hmotností 170 kg jde-li o motorový padákový kluzák jednomístný, 270 kg jde-li o motorový padákový kluzák dvoumístný
 - 2) s pohonem umístěným na podvozku, s maximální vzletovou hmotností 350 kg.⁷
- h) Závěsný kluzák je bezmotorové letadlo, které je řízeno změnou polohy těžiště s možností aerodynamického řízení kolem jedné osy, jehož vzlet se uskutečňuje rozběhem pilota, aerovlekem či navijákem.
- i) Padákový kluzák je bezmotorové letadlo jehož charakter nosné plochy není určován tuhou konstrukcí, jehož vzlet se uskutečňuje rozběhem pilota, aerovlekem nebo navijákem.
- j) Sportovní padák slouží pro sestupný let z výše na zemský povrch.⁸
- (3) Pilot sportovního létacího zařízení je osoba která jej řídí.⁹
- (4) Pilotní žák sportovního létacího zařízení je osoba, která se jej učí řídit za účelem získání průkazu způsobilosti pilota opravňující jej k řízení jednotlivých druhů sportovních létacích zařízení (dále jen „pilotní průkaz“)
- (5) Stavitel sportovního létacího zařízení je fyzická nebo právnická osoba, která sportovní létací zařízení staví nebo vyrábí.

§ 82 Správa sportovních létacích zařízení

- (1) Ministerstvo pověří výkonem státní správy právníkou nebo fyzickou osobu (dále jen „pověřená osoba“), která má sídlo nebo trvalý pobyt na území České republiky a která prokáže, že je schopna tuto činnost odborně zajistit.¹⁰
- (2) Pověřená osoba zejména:
 - a) stanoví konstrukční a technické požadavky na stavební, výrobní, servisní a opravárenské postupy a působ vedení dokumentace výroby, stavby, servisu a provádění stavebního dozoru jednotlivých druhů SLZ, pokud je to nutné pro jejich způsobilost k bezpečnému provozování¹¹
 - b) rozhoduje o způsobilosti vyrábět sportovní létací zařízení a jejich díly, opravovat je a provádět jejich servis, pokud je tato činnost provozována jako podnikání a vydává nebo odnímá osvědčení o svém rozhodnutí¹²
 - c) vykonává dohled nad činností výrobců a stavitelů sportovních létacích zařízení¹³
 - d) stanoví postupy pro ověření letové způsobilosti sportovních létacích zařízení
 - e) schvaluje, uznává a ověřuje letovou způsobilost sportovních létacích zařízení a vydává, prodlužuje a odnímá osvědčení letové způsobilosti sportovních létacích zařízení
 - f) vede rejstřík sportovních létacích zařízení, pokud taková povinnost vyplývá z tohoto zákona a přiděluje určeným sportovním létacím zařízením poznávací značku
 - g) stanoví postupy pro získání pilotního průkazu pro jednotlivé druhy sportovních létacích zařízení a pro získání kvalifikací instruktorů sportovních létacích zařízení a dalších kvalifikací pilotů a jiných osob podílejících se na provozu sportovních létacích zařízení

⁶ Ultralehký vírník je vzhledem k hmotnostem obdobou ultralehkého aerodynamicky řízeného motorového letounu.

⁷ U motorových padákových kluzáků není třeba současně platnou definici měnit. Jejich konstrukce již v současnosti poskytuje dostatečný prostor pro vyšší hmotnost posádky i paliva.

⁸ U závěsných kluzáků, padákových kluzáků a sportovních padáků je vzletová hmotnost dána hmotností posádky a technické zařízení se na ní podílí natolik malou měrou, že definování maximální vzletové hmotnosti je zbytečné

⁹ V současné platném zákonu byl použit termín uživatel, který vyvolával jisté výkladové pochybnosti zejména ve vztahu k členovi posádky dvoumístného SLZ, který letadlo neřídí. Zákon nepochybně musí uložit jisté povinnosti a odpovědnost „Pilotovi“ letadla, zatímco osobě, která je sice na palubě letícího letadla přítomna, ale let neřídí, neukládá povinnosti žádné. Oba jsou uživateli SLZ. Obdobné zákony řešící silniční dopravu ukládají povinnosti řidičům a nikoliv dalším osobám v motorovém vozidle, přičemž všechny osoby ve vozidle jsou fakticky jeho uživateli.

¹⁰ Současná právní úprava odkazovala stanovení působnosti pověřené osoby na prováděcí předpis. Více než desetiletá práce úspěšného rozvoje stavby a provozu SLZ v současnosti umožňuje vymezit povinnosti pověřené osoby přímo v zákoně s cílem poskytnutí právní jistoty všem dotčeným subjektům, tedy občanům, státu a jeho výkonných orgánů, vlastníků SLZ, pilotů SLZ i podnikatelů, kteří v oblasti výroby a servisu SLZ podnikají. Je skutečností, že z výroby SLZ vzniklo malé průmyslové odvětví, které již zaměstnává stovky občanů a právní jistoty výrobců jsou tedy druhou stranou sociálních jistot jejich zaměstnanců.

¹¹ Nutnost postupů pro bezpečnost provozu není předmětem úvah pro stavbu letadel nebo jejich rozsáhlé opravy se zásady do nosné konstrukce. Na druhou stranu, pro opravy estetických poškození laku nebo výměnu opotřebovaných pneumatik určitě postupy stanoveny být nemusi. Detailní rozpracování této problematiky je velmi široké a proto navrhuje zmocnění pověřené osoby, aby ji upravila svým předpisem.

¹² Současná úprava zákona o živnostenském podnikání považuje výrobu a údržbu SLZ za živnost volnou, ke které není vyžadována žádná specifická kvalifikace. LA A ČR je toho názoru, že v zájmu zajištění bezpečnosti letadel je účelné podmínit možnost profesionální stavby a servisu SLZ ověřením správnosti pracovních postupů, odborné kvalifikace osob podílejících se na výrobě letadel a potřebného technického vybavení výrobců. Na druhou stranu novela zákona nemá negativně ovlivnit možnost a administrativní náročnost stavby letadel amatérskými staviteli a proto návrh boví jen o činnosti provozované jako podnikání.

¹³ Efektivní výkon dohledu je přímo ovlivněn právě výše uvedenou možností schvalování způsobilosti k výrobě SLZ.

- h) ověřuje způsobilost a rozhoduje o přiznání kvalifikací pilotů a jiných osob podílejících se na provozu sportovních létajících zařízení a vydává pilotní průkazy a jiné průkazy osvědčující dosažené kvalifikace, vede o nich evidenci a prodlužuje jejich platnost
 - i) stanoví podmínky a vydává nebo odnímá souhlas pro provoz pilotních škol provádějících výcvik pilotů jednotlivých druhů sportovních létajících zařízení a vykonává dohled nad jejich činností
 - j) stanoví podmínky k výběru ploch pro vzlety a přistání sportovních létajících zařízení
 - k) vykonává dohled nad činností provozovatelů, pilotů a dalších osob zúčastněných na provozu sportovních létajících zařízení
 - l) stanoví podmínky pro provádění zkušebních letů sportovních létajících zařízení
 - m) stanoví podmínky pro pořádání sportovních soutěží sportovních létajících zařízení z hlediska bezpečnosti letového provozu a povoluje je¹⁴.
 - n) navrhuje výjimky z pravidel létání pro jednotlivé druhy SLZ a účastní se jejich projednávání a schvalování¹⁵
 - o) jmenuje inspektory, kteří v rozsahu působnosti pověřené osoby vykonávají dohled nad plněním povinností stavitelů, výrobců, pilotů a jiných osob podílejících se na provozu sportovních létajících zařízení vyplývajících z tohoto zákona, z předpisů vydaných pověřenou osobou ve smyslu tohoto zákona a z pravidel létání.
 - p) vykonává další činnosti související s výkonem státní správy sportovních létajících zařízení nezbytné pro zajištění bezpečnosti letového provozu
 - q) poskytuje potřebnou součinnost orgánu, který provádí odborné zjišťování příčin leteckých nehod sportovních létajících zařízení.
- (3) Dohled nad činností výrobců, stavitelů, pilotů, pilotních škol a dalších osob podílejících se na provozu sportovních létajících zařízení zabezpečuje pověřená osoba prostřednictvím inspektorů, které jmenuje z odborně způsobilých fyzických osob. Inspektorům vydá pověřená osoba doklad o jmenování, kterým se prokazují při výkonu dohledu.
- (4) Inspektor je v rámci dohledu oprávněn¹⁶:
- a) vyžadovat předložení dokladů potřebných k provozu sportovních létajících zařízení
 - b) zadržet technický průkaz sportovního létajícího zařízení v případě zjištění závady v letové způsobilosti sportovního létajícího zařízení do doby odstranění závady v letové způsobilosti
 - c) zakázat provedení letu, pokud by provedením letu byla ohrožena bezpečnost letového provozu, zdraví, život nebo majetek pilota nebo dalších osob nebo životní prostředí nebo jiný chráněný zájem.
 - d) zadržet pilotní průkaz nebo jiný průkaz způsobilosti vydaný pověřenou osobou a nařídít ověření odborné způsobilosti nebo přezkoumání zdravotní způsobilosti držitele zadrženého průkazu v případě, že při výkonu činnosti spojené s provozem sportovního létajícího zařízení vykazuje nedostatky, které mohou ohrozit bezpečnost leteckého provozu. Podle výsledků ověření odborné způsobilosti nebo přezkoumání zdravotní způsobilosti může pověřená osoba průkaz vrátit, nebo předat podnět k zahájení správního řízení příslušnému správnímu úřadu ve věci odejmutí průkazu odborné způsobilosti nebo zákazu činnosti.
 - e) zadržet pilotní průkaz osobě, která hrubě či opakovaně porušila pravidla létání, nebo pravidla provozu sportovních létajících zařízení a předat jej bez zbytečného odkladu ministerstvu nebo úřadu k dalšímu řešení podle tohoto zákona.
- (5) K úhradě odůvodněných nákladů spojených se správou sportovních létajících zařízení je pověřená osoba oprávněna vybírat od fyzických a právnických osob podílejících se na výrobě, stavbě a provozu sportovních létajících zařízení poplatky za jednotlivé úkony prováděné pověřenou osobou při výkonu správy sportovních létajících zařízení dle tohoto zákona¹⁷.

¹⁴ LAA ČR je jedním z oprávněných subjektů, které mohou požadovat o vyčlenění části vzdušného prostoru pro uspořádání sportovní akce a proto je zde princip povolení akce důvodný, neboť LAA v případech, kdy k tomu budou dány důvody, může toto vyčlenění efektivně zajistit a současně zabezpečit koordinaci akce s jiným letovým provozem. Sportovní soutěže SLZ však není možno zaměňovat s leteckými soutěžemi povolovanými úřadem. Pro soutěže, jichž se mají mimo SLZ zúčastnit i jiné druhy letadel (např. otevřené navigační soutěže) není oprávněna povolit pověřená osoba a rozhodnutí náleží úřadu. Současně je třeba mít na vědomí, že sportovní soutěže není veřejným leteckým vystoupením a nemůže tedy být pořadatelem uspořádána ve formě veřejného leteckého vystoupení s účastí diváků a dalších osob nepodílejících se na provozu SLZ, nebo vybiráním vstupného a podobně. Při veřejném leteckém vystoupení dochází ke koncentraci diváků (osob nezúčastněných na provozu SLZ) v blízkosti letové plochy a tedy ke nárůstu rizika pro tyto osoby. Proto LAA považuje za adekvátní zachování stávajícího stavu, kdy stanovení podmínek pro pořádání takových akcí (nejen kvalifikací pilotů, způsobilosti letadel, mezi vystoupení ale i zajištění lékařské služby, protipožárního opatření, vymezení prostor pro diváky a podobně) a jejich schválení má i nadále podléhat výlučně Úřadu pro civilní letectví i kdyby šlo o veřejné letecké vystoupení vyhradně SLZ. Od veřejných leteckých vystoupení je třeba odlišit Slet SLZ, který nemá charakter veřejného leteckého vystoupení ani letecké soutěže a uskutečňuje se bez veřejnosti, za účasti posádek SLZ a pořadatelů sletu podle všeobecných pravidel létání. Za provedení letu a přistání na takovéto akci nese plnou odpovědnost pilot letadla. Překročení hranice Sletu a uskutečnění nepovoleného veřejného leteckého vystoupení, by bylo porušením zákona.

¹⁵ Výjimky z pravidel létání chápeme jako doplňky obecných pravidel létání. V současnosti například doplňky předpisu L 2 pro výcvikové lety nebo pro lety kluzáků ve svabovém proudění. Předpokládáme v tomto systému řešení létání padákových a závěsných kluzáků a motorových padákových kluzáků. Pro sportovní padáky je podle dostupných informací takovýto doplněk zpracováván již v současnosti.

¹⁶ V současné právní úpravě je pověřená osoba pověřena dohledem, není však vybavena konkrétními kontrolními pravomocemi, což je pro její výkon podle ústavy vzhledem k občanům nezbytné. (každý může činit, co zákon nezakazuje a nikdo nesmí být nucen konat, co zákon neukládá) Navrhujeme proto jasné vymezení pravomocí inspektora (a dále též povinnosti pilota podrobit se kontrole), tak, aby byl dohled umožněn jednoznačnou kompetencí na základě zákona.

¹⁷ K výběru poplatků či jiných plateb je účelné zmocnění zákonem.

- a) Poplatky stanoví pověřená osoba tak, aby jejich výběrem byly pokryty pouze předpokládané náklady pověřené osoby neuhrazené případnou účelovou státní dotací. Poplatky za úkony budou stanoveny předem na období 1 kalendářního roku na základě předpokládaného počtu úkonů v příslušném roce¹⁸.
- b) Sazebník poplatků pověřená osoba zveřejní vždy před zahájením roku, v němž bude jejich výše uplatněna.
- (6) Pověřená osoba je povinna provádět výkon správy sportovních létajících zařízení nestranně a nezájatě v souladu s tímto zákonem, prováděcími předpisy, provozními předpisy a pravidly, které k jeho provedení budou vydány. Nikdo nesmí být zvýhodněn či znevýhodněn případným členstvím či jiným vztahem s pověřenou osobou¹⁹.
- (7) Výše uvedené činnosti jsou pověřenou osobou prováděny podle předpisů, které za tímto účelem pověřená osoba vydává a vhodným způsobem zveřejňuje.

§ 83 Rejstřík sportovních létajících zařízení

- (1) Rejstřík sportovních létajících zařízení je evidencí sportovních létajících zařízení, jejichž provozovatelem je občan České republiky nebo fyzická osoba s trvalým pobytem v ČR nebo právnická osoba se sídlem v ČR.
- (2) Sportovní létající zařízení vymezená § 81 odstavec (2) písmeno a) – h) zapisuje pověřená osoba do rejstříku sportovních létajících zařízení.
- (3) Do rejstříku může být zapsáno pouze sportovní létající zařízení které není zapsáno v rejstříku jiného státu a pro které je ověřena letová způsobilost pověřenou osobou nebo uznáno za platné osvědčení letové způsobilosti vydané orgánem cizího státu.
- (4) Sportovnímu létajícímu zařízení zapsanému v rejstříku přidělí poznávací značku.
- (5) V rejstříku sportovních létajících zařízení je pověřená osoba povinna zapisovat tyto údaje:
 - c) druh sportovního létajícího zařízení
 - d) typ/název
 - e) vlastníka
 - f) provozovatele
 - g) základní technické údaje stanovené předpisem pověřené osoby
 - h) poznávací značku
 - i) výrobní číslo pokud je stavitelem přiděleno
 - j) rok výroby
 - k) datum zápisu do rejstříku
- (6) Sportovní létající zařízení musí být opatřeno evidenčním štítkem na němž musí být nesmazatelným způsobem vyznačeny údaje podle odstavce 5 písmeno b), f), g) (je-li přiděleno) a), h) případně další údaje stanovené předpisem.
- (7) Pověřená osoba je oprávněna zveřejnit z rejstříku tyto údaje²⁰:
 - a) poznávací značku,
 - b) výrobní číslo (je-li přiděleno)
 - c) typ, název,
 - d) rok výroby
 - e) jméno (název) provozovatele.
 - f) Jiné údaje z rejstříku sdělí osobě, která prokáže právní zájem.

§ 84 Piloti a další osoby zúčastněné na provozu sportovních létajících zařízení

- (1) Sportovní létající zařízení může řídit:
 - a) pilot, je-li držitelem platného pilotního průkazu oprávnujícího k řízení sportovního létajícího zařízení daného druhu s kvalifikací předepsanou pro daný účel letu.
 - b) pilotní žák za podmínek stanovených předpisem vydaným pověřenou osobou pro výcvik pilotů;
- (2) Před zahájením letu a v jeho průběhu nesmí být pilot (žák) pod vlivem alkoholu nebo jiných psychoaktivních látek, a jeho schopnost k řízení nesmí být ani jinak snížena;
- (3) Podmínkou vydání pilotního průkazu je:
 - a) zdravotní způsobilost uchazeče ověřená určeným leteckým lékařem pokud je pro určitý druh sportovního létajícího zařízení vyžadována prováděcím předpisem²¹;
 - b) absolvování teoretické výuky a praktického výcviku.

¹⁸ Správa SLZ je veřejnou službou, která nemá být provozována jako podnikání za účelem dosažení zisku.

¹⁹ Pověřená osoba je pověřena státem, aby vykonávala přenesené státní správu. Při požadavku rovnosti občanů před zákonem není možno zvýhodňovat či znevýhodňovat občany z titulu členství či nečlenství v organizaci pověřené osoby.

²⁰ Veřejný rejstřík je evidencí podléhající ochraně osobních údajů ve smyslu příslušného zákona a ke zveřejnění údajů je třeba buď souhlasu osoby, již se zážnam týká, nebo zmocnění plynoucího ze zákona.

²¹ LAA ČR považuje za důležité otevřít prostor k možnosti upravit povinnost absolvování lékařských prohlídek odchylně pro různé druhy sportovních létajících zařízení. U závažných kluzáků, padákových kluzáků a sportovních padáků považujeme povinné absolvování lékařských prohlídek za neúměrné a současně za jednu z hlavních příčin stavu, kdy řada pilotů těchto SLZ létá bez platných dokladů. Současný prováděcí předpis stanovil lékařské prohlídky stupněm prohlídek pro 2. třídu leteckého personálu u leteckých lékařů jmenovaných ministerstvem v periodě nejméně 2 let, tedy ve skutečnosti pro věkovou kategorii pilotů do 30 let přísněji než ukládá evropský předpis JAR FCL 3 pro 2. třídu zdravotní způsobilosti vyžadovanou pro soukromé piloty letounů (5 let). U těchto druhů SLZ obsazených pouze pilotem, které ze své podstaty představují pro ostatní veřejnost a pro životní prostředí zcela minimální riziko, považujeme za důvodnou vstupní prohlídku všeobecným lékařem bez nutnosti dalšího povinného periodického ověřování. U ostatních druhů SLZ a tandemových letů závažných kluzáků, padákových kluzáků a sportovních padáků považujeme za adekvátní provádění lékařských prohlídek obdobně s řešením předpisu JAR FCL 3, pro 2. třídu zdravotní způsobilosti, kdy se s věkem zvyšuje frekvence předepsaných lékařských prohlídek.

- 1) Teoretická výuka a praktický výcvik musí být provedeny v souladu s předpisem stanoveným pověřenou osobou.
- 2) Teoretická výuka a praktický výcvik musí být vedeny instruktorem s příslušnou kvalifikací;
- c) úspěšné složení zkoušky - zkoušku uchazeč vykoná způsobem stanoveným předpisem vydaným pověřenou osobou.
- (4) Dobu platnosti pilotního průkazu, podmínky pro dosažení dalších kvalifikací a podmínky prodloužení platnosti pilotního průkazu nebo dalších průkazů, osvědčujících jiné kvalifikace, určí pověřená osoba předpisem, který stanoví též podmínky, za kterých je pověřená osoba oprávněna rozhodnout o přezkoušení teoretických znalostí a praktických dovedností pilota.
- (5) Je-li kvalifikačním předpokladem pro získání kvalifikace praxe, musí ji žadatel o přiznání doložit věrohodně vedeným zápisníkem letů²².
- (6) Za letu musí mít pilot (žák) u sebe doklady předepsané předpisem vydaným pověřenou osobou
- (7) Sportovní létající zařízení lze použít jestliže:
 - a) letová způsobilost sportovního létajícího zařízení byla ověřena a bylo vydáno osvědčení letové způsobilosti sportovního létajícího zařízení, a toto je platné
 - b) bylo sjednáno pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem sportovního létajícího zařízení a zapláceno pojistné;
 - c) lety jsou prováděny v souladu s pravidly létání²³;
 - d) činnosti spojené s provedením letu jsou prováděny v souladu s předpisy vydanými pověřenou osobou;
- (8) Každá osoba zúčastněná na provozu sportovního létajícího zařízení je povinna uposlechnout pokynů inspektora jmenovaného pověřenou osobou nebo osob pověřených ve smyslu § 90 a 91 zákona pokud vykonávají dozor nad plněním povinností uložených tímto zákonem, prováděcími předpisy a předpisy, vydanými pověřenou osobou.
- (9) Ke vzletům a přistáním může být použito:
 - a) Letiště za podmínek stanovených tímto zákonem
 - b) Plochy vymezené v územně plánovací dokumentaci nebo v územním rozhodnutí ke vzletům a přistáním za podmínky, že plocha odpovídá podmínkám stanoveným pověřenou osobou provozním předpisem
 - c) Plochy, které nejsou letišťem ani územím určeným v územně plánovací dokumentaci nebo v územním rozhodnutí o využití území ke vzletům a přistáním SLZ, za podmínek stanovených pověřenou osobou předpisem.
- (10) Pilot, pilotní žák, vlastník ani provozovatel sportovního létajícího zařízení nesmí:
 - a) umožnit, aby bylo k letu použito sportovní létající zařízení, jestliže nesplňuje podmínky stanovené tímto zákonem a předpisy vydanými pověřenou osobou.
 - b) svěřit řízení osobě, která není držitelem platného pilotního průkazu, nebo osobě, která je pod vlivem alkoholu nebo jiných psychoaktivních látek, nebo osobě jejíž schopnost k řízení je jinak snížena.
 - c) připustit, aby na palubě sportovního létajícího zařízení byl při letu větší počet osob, než pro jaký je schváleno
- (11) Provozovatel ani pilot nesmí využívat sportovní létající zařízení k provozování letecké dopravy nebo leteckých prací podle tohoto zákona s výjimkou:
 - a) činnosti pilotních škol²⁴
 - b) využití bezmotorových dvoumístných padákových kluzáků
 - c) využití dvoumístných sportovních padáků²⁵
 - d) lety ve veřejném zájmu, které nejsou vykonány za účelem podnikání²⁶
 - e) lety při veřejných leteckých vystoupeních, které nejsou konány za účelem podnikání²⁷
 - f) podmínky pro toto využití sportovních létajících zařízení podle písmen a) – e) stanoví pověřená osoba předpisem.

²² Současná osnova UL 3 uvádí podmínky praxe dané počtem letových hodin. Protože nebyla uložena povinnost vést zápisník letů, mohlo být splnění kvalifikačních požadavků zpochybňováno. Návrh řeší tento stav.

²³ Současný zákon hovoří o pravidlech vydaných pro jednotlivé druhy SLZ. Všichni uživatelé vzdušného prostoru musí vycházet z jednotných a všeobecně platných pravidel létání, stejně jako v silničním provozu jsou platná stejná pravidla pro řidiče autobusu i malého motocyklu nebo jízdního kola. Jiná pravidla létání by mohla být aplikována jedině za podmínky vymezených prostor, které by byly naopak pro provoz jiných letadel než SLZ prostorami zakázanými. Riziko střetu různých pravidel je zřejmé. Výjimky pro MPG, ZK a PG navrhuje řešit doplněk k předpisu L 2 viz komentář k ustanovení § 82, odst.(2) písmeno n).

²⁴ Provoz SLZ není možno zajistit bez systému výcviku pilotů.

²⁵ Ve světě včetně sousedních evropských zemí je komerční využití tandemových padákových kluzáků a tandemových sportovních padáků rozšířené. Legalizace této činnosti je žádoucí již z toho důvodu, že umožní jednoznačnou kontrolovatelnost plnění podmínek stanovených pro tuto činnost a stanoví pravidla, která umožní potlačit „šedou ekonomiku“ v tomto odvětví.

²⁶ Takovým letem ve veřejném zájmu může být např. sledování ztracených osob, vyhledávání hospodářských zvířat či monitorování vzniku polních nebo lesních požárů a podobné činnosti. Jde o činnosti, se kterými jsme se v práci setkali a jejichž legalizace je účelná vzhledem k možnosti přijetí úhrady nákladů na provedení letu. Legalizace této činnosti může nastolit právní jistotu legitimacy činnosti a zúčtování nákladů v účetnictví objednatele a tím přispěje k omezení prostoru pro nelegální ekonomické aktivity. Na druhou stranu toto ustanovení nemá za účel uvolnit prostor pro soustavné podnikání v předemné oblasti na nabídnut některé činnosti prováděné v současnosti podnikatelskými subjekty jako jejich hlavní činnost, mělo by však umožnit legitimní provedení v náležitých případech.

²⁷ Pro propagaci civilního letectví jsou pořádána veřejná letecká vystoupení povolovaná Úřadem civilního letectví. Pořadatelé těchto akcí (leteckých dnů) se obrací na vlastníky SLZ s požadavky na vystoupení zejména z toho důvodu, že stávající letový park jiných provozovatelů neposkytuje dostatečnou mnohotvárnost, která by zajišťovala naplnění účelu pořádání těchto akcí. Jeví se jako účelné legalizovat možnost přijetí úhrady nákladů pro účastníka akce, který provede propagační let za podmínek schválených Úřadem pro civilní letectví pro tuto akci. Legalizace této činnosti může nastolit právní jistotu legitimacy a pojistitelnosti takového letu.

Pozvánka na valnou hromadu a Anketa svazu UL

Vážení přátelé,

Předsednictvo svazu UL na svém zasedání rozhodlo, že se na Vás obrátí s anketou, kterou chce zjistit, zda a o co mají členové svazu UL zájem a co by mělo být proto předloženo valné hromadě svazu jako návrh aktivity zajišťované v roce 2004. Valná hromada rozhodne s konečnou platností o tom, co má předsednictvo v příštím roce zajišťovat a tím také o výši členského příspěvku. Hlasy sebrané v anketě nemohou podle stanov LAA ČR rozhodnout, budou však významným podnětem pro rozhodování valné hromady a proto Vás žádáme o vyplnění a zaslání dotazníků.

Chceme tedy pokračovat v cestě, na kterou jsme vstoupili v roce 2002, kdy všichni členové svazu obdrželi Databázi letišť® vydávanou firmou Avion, rozšířenou o praktické informace zpracované svazem UL. Jednou z možností tedy je zajistit opět hromadnou objednávku a distribuci této publikace v aktualizované verzi pro rok 2004.

V roce 2003 obdrželi členové svazu soubor leteckých map v měřítku 1:200 000 vydaných svazem UL LAA ČR. Vydání map předcházela široká diskuse o formě mapy. Diskutovanými možnostmi byla verze mapy ve formě „leteckého atlasu“, tedy souboru uspořádaných map na číslovaných listech formátu A4 s jistými přesahy s úpravou pro založení do pořadače (kroužkového bloku) s čtyřkroužkovou vazbou, alternativou byla klasická skládací mapa. Při hlasování předsednictva rozšířeného o členy sportovní komise zvítězila alternativa klasické mapy, kterou jste obdrželi. Otázku, která z alternativ je lepší a užitečnější nebudeme moci nikdy zodpovědět, pokud nebudeme mít možnost varianty porovnat v letecké praxi. Předsednictvo proto předkládá návrh na vydání letecké mapy v měřítku 1:200 000 ve formě výše uvedeného atlasu a vědomě nepředkládáme možnost vydání mapy v letošním provedení.

Další reálnou možností je spojení obou předchozích variant (které je z hlediska plánování a přípravy letů nejvhodnější, současně však také nejnákladnější).

Poslední možností je vybrat pouze základní svazový příspěvek a nezajišťovat žádné doplňkové služby.

V připojeném formuláři zjistíte, že předsednictvo dává možnost i nečlenům svazu včetně právnických osob bez dalších omezení, (není tedy podmínkou ani členství v LAA ČR) zaslat předběžnou objednávku na letecký atlas a na možnost kombinace atlasu a Databáze letišť®. (pokud se však některý ze svazů LAA ČR rozhodne připojit k svazu UL, bude jeho členům poskytnuta za stejných podmínek jako členům svazu UL) Tento krok je veden snahou o co největší náklad, který je podmínkou zajištění tisku za přijatelných nákladů. Rozdíl v ceně pro člena svazu UL a pro nečlena vychází z hodnoty prací a služeb zajištěných předsednictvem svazu UL, které jsou členům svazu poskytnuty bezplatně. Nečlenům nenabízíme objednávky samotné Databáze letišť® z toho důvodu, že pro samotnou databázi existuje distribuční síť a vyšší hromadnou objednávkou nelze docílit snížení nákladů na její vydání. Naopak společné vydání publikací by umožnilo zajistit provázanost informací, např. uvedením čísla mapového listu u příslušného záznamu v Databázi letišť® a tím usnadnění práce s oběma publikacemi. Úsporou nákladů při společné objednávce by mohla být úspora poštovních poplatků při společné distribuci.

Všechny finanční částky jsou informativní a konkrétní údaje bude možno stanovit až po vyjasnění velikosti nákladu.

Současně připojujeme formulář pro podnikatele, kteří budou mít zájem o otištění své reklamy v Atlasu.

*Valná hromada svazu UL se uskuteční dne 18.10.2003 v 10.00
v jídelně Kovošrotu na ulici Ke Kablu v Praze 10, tedy na obvyklém místě.*

Program:

Zahájení

Slovo prezidenta – prezident LAA ČR

Zpráva o činnosti předsednictva svazu – předseda svazu

Zpráva o činnosti sportovní komise a výsledcích státní reprezentace – předseda sportovní komise

Informace o správě SLZ – ředitel správy SLZ

Doplňovací volba člena předsednictva

Diskuse

Usnesení

Závěr

Dotazník svazu UL Zašlete vyplaceně na adresu: LAA ČR
Svaz UL – anketa
Ke Kablu, Praha 10

jméno		příjmení		Datum narození IČO u právnických osob	
Ulice a č. popisné		obec		PSČ	
Jsem členem svazu UL zakroužkujte správnou odpověď		Datum a podpis			
ANO		NE			
PRODUKT		Cena pro člena svazu hrazená formou členského příspěvku ve výši Kč,--		Cena produktu pro nečlena svazu UL Ve výši Kč	
1	člensky příspěvek + databáze letišť	300,--			
2	člensky příspěvek + atlas	400,--		700,--	
3	člensky příspěvek + atlas + databáze letišť	550,--		850,--	
4	členský příspěvek na činnost svazu a sportovní komise	100,--			
POZOR Jste-li členem svazu, vyplňte jen část pro člena svazu, nejste-li členem svazu, vyplňte jen část pro nečlena svazu.		Člen svazu UL Volba číslo (zakroužkujte)		Nečlen svazu UL Volba číslo (zakroužkujte)	
		1	2	3	4
				2	3

Kontakt pro zájemce o zveřejnění reklamy

V Leteckém Atlasu, který bude vydán LAA ČR svaz UL mám zájem umístit svou placenou reklamu. Mám zájem o zaslání návrhu smlouvy.

PŘEDBĚŽNÝ ODHAD CEN – ZAKROUŽKUJTE FORMU, O KTEROU BYSTE MĚLI PŘÍPADNĚ ZÁJEM

LOGO	LOGO a krátký text	Čtvrtinu strany A4	Polovinu strany A4	Stranu A 4
2.500,-- Kč 1 výtisk v ceně	5.000,-- Kč 1 výtisk v ceně	10.000,-- Kč 2 výtisky v ceně	20.000 Kč 2 výtisky v ceně	30.000,-- Kč 4 výtisky v ceně
Firma:		IČO:	Jméno a podpis	
Název: _____				
Adresa: _____				
PSČ: _ _ _ _				
Telefon: _____				
e-mail: _____@_____				