

**Obsah:**

- Rozbor mimořádných událostí v provozu ULLa
- Revize č. 3 Příručky pro motory Rotax 912
- Nominační pravidla pro státní reprezentaci v MPG
- Nominační pravidla pro státní reprezentaci v ZL

- Slovo k terminologii soutěžení
- Tabulka východů a západů Slunce
- Nominační pravidla Svazu UL létání
- Nominační pravidla pro státní reprezentaci v paraglidingu

Bulletin LAA ČR  
je přílohou  
časopisu  
Pilot LAA ČR



## Rozbor mimořádných událostí v provozu ULLa

*Výpis ze Závěrečných zpráv o šetření nehod zpracovaných ÚZPLN (Ústavem pro odborně technické zjišťování příčin leteckých nehod), který obě následující nehody šetřil*

### Letecká nehoda ULLa, typ Dragonfly, 25. 9. 2005, katastr obce Blešno

#### Průběh letu a události:

Pilot odstartoval s UL letounem na mimoletištní let z letiště Jaro-  
měř. V průběhu letu přiletěl do prostoru mezi obce Blešno a Nepa-  
sice. Podle výpovědi očitých svědků z obce Blešno přiletěl UL le-  
toun ve směru od Týniště nad Orlicí na Hradec Králové kurzem  
310°, v odhadované výšce cca 100 – 150 metrů nad terénem.  
Svědci ve výpovědích shodně uvádějí, že motor UL letounu v té  
době pracoval. Dále uvádějí, že se UL letoun dostal do polohy na  
zádech. Vzápětí došlo k nepravidelnému chodu motoru a k jeho  
následnému zastavení. UL letoun přešel do strmého klesavého le-  
tu a po jedné a půl levé otáčce narazil do země. V důsledku nára-  
zu do země došlo k požáru UL letounu.

#### Zranění osob:

Pilot byl při letecké nehodě smrtelně zraněn.

#### Poškození SLZ:

UL letoun byl při letecké nehodě zničen.

#### Informace o posádce:

Pilot instruktor ULLa, věk 65 let, pilot instruktor motorových kluzá-  
ků, nálet na kluzácích cca 800 hodin.

#### Popis UL letounu typu Dragonfly:

UL letoun byl postaven dle typového plánu firmy Viking Aircraft  
LTD USA a odpovídal verzi Mark II. Koncepčně se jedná o kon-  
strukci s tandemovým uspořádáním křídel a s tříkolovým pevným  
podvozkem ostruhového typu. Ocasní plochu tvoří kýl se směro-  
vým kormidlem. Řídící plochy pro změnu výšky letu jsou umístě-  
ny na předním křídle, křídélka jsou umístěna na zadním křídle. Ty-  
to řídící plochy jsou ovládány krátkou řídící pákou umístěnou na  
střední konzole mezi sedadly. Konstrukční návrh nepočítá se vztlak-  
ovými klapkami. UL letoun byl vybaven motorem Rotax 912 UL  
o výkonu 80 HP.

#### Rozbory:

Pilot byl k provedení letu způsobilý a měl platný pilotní průkaz.

UL letoun měl platný technický průkaz, sjednáno zákonné pojiště-  
ní a byl způsobilý k letu.

Výpočtem byla zjištěna vyšší pádová rychlost, než je limit platný  
pro SLZ.

Vzhledem ke konstrukci palivové instalace a systému dodávky po-  
honné směsi do motoru toto řešení neumožňuje spolehlivou funk-  
ci při režimu letu, za který lze považovat převedení UL letounu do  
polohy blízké letu na zádech.

### **Závěry**

Pravděpodobnou příčinou letecké nehody byla skutečnost, kdy  
z neobjasněných příčin došlo k pádu UL letounu. Jeho pilot se  
mohl dostat do letového režimu, který byl příčinou zastavení  
chodu motoru a UL letoun přešel do strmého klesavého letu. Po-  
té následovalo jeden a půl levé otočky a vzhledem k malé výšce  
cca 100 – 150 m AGL následoval náraz do země.

Příčinou letecké nehody byl výše popsán řetězec událostí, kte-  
rý začal nezvládnutím techniky pilotáže.

### Komentář LAA:

Uvedený letoun rozhodně nepatří mezi běžné konstrukce. Tandem-  
ové křídlo má své záludnosti, stroj je citlivý na pilotáž a na změ-  
nu těžiště, pro snížení pádové rychlosti nelze použít vztlakové klap-  
ky. Přestože letoun vyhověl hmotnostním i ostatním limitům  
předpisu UL-2 a byl zalétnut zkušebním pilotem, přestože bylo pro  
snížení pádové rychlosti použito křídlo se zvětšeným rozpětím,  
přesto je takovýto stroj na samé hranici bezpečného použití v na-  
ší kategorii a nedoporučujeme se v amatérské stavbě UL do tako-  
výchto věcí pouštět. Na podzimním semináři jsme informovali in-  
spektory techniky, aby podobné nezvyklé konstrukce nepouštěli  
do provozu. Naše pravidla pro amatérskou stavbu i provoz ultra-  
lehkých strojů jsou pokud možno co nejjednodušší a tomu odpoví-  
dají letadla osvědčené „blbuvzdorné“ koncepce. Nejsme vý-  
zkumným ústavem nezvyklých konstrukcí, naším cílem je umožnit  
lidem radost z létání za co nejpříjemnějších podmínek.

**Zdeněk Doubek**, hlavní inspektor provozu ULLa  
**Ing. Petr Chvojka**, inspektor techniky ULLa



## Letecká nehoda ULLa, typ EV 97R Eurostar, 19. 8. 2005, letiště Praha - Letňany

### Průběh letu a události:

Pilot s další osobou na palubě plánoval let po trase Praha – Letňany, České Budějovice, Nové Hradky a zpět s předpokládanou dobou letu více než 2 hodiny. Aby měl dostatečnou zásobu paliva, požádal o plnou nádrž – tj. 65 litrů. Proto mu bylo doplněno 28 litrů paliva.

Ze záznamu GPS vyplývá, že provedl let po trase Závist, Tábor, Nové Hradky. Zde prováděl řadu levých a pravých zatáček. Návrat byl proveden východně od Tábora přes Říčany, Horní Počernice a Vínor na letiště Praha – Letňany. Po minutě Vínore letěl pilot v ose RWY 23. Pilot ohlásil finále 23 a postupně klesal na přistání bez významných odchylek od osy přiblížení a profilu sestupu. Na záznamu GPS je patrné vysunutí vztlakových klapek s typickým snížením rychlosti při mírném nastoupení výšky. Pilot pokračoval v ustáleném klesání v ose RWY 23 bez jakýchkoliv významných odchylek od směru dráhy a sestupové roviny až do podrovnání.

Pilot pak náhle ohlásil úmysl opakovat okruh, letoun přerušil přistání a začal stoupat s vybočením vlevo. Počáteční rychlost stoupání byla malá. V průběhu této fáze zavřel pilot vztlakové klapky, což situaci ještě zhoršilo. Letoun přešel do pádu s levým náklonem a přetočením na záda. Do země narazil pod úhlem cca 60°. Motor pracoval normálně. Po pádu zůstal letoun v poloze na zádech.

### Poškození SLZ:

UL letoun byl při letecké nehodě zničen.

### Ostatní škody:

Nebyly hlášeny.

### Zranění osob:

Pilot s další osobou na palubě byli při letecké nehodě smrtelně zraněni.

### Informace o posádce:

Pilot ULLa, věk 63 let, celkem nalétal 99 hodin (dle záznamů v zápisníku letů). Záznamy pilota v jeho zápisníku letů z roku 2005 vykazují poslední provedený let na EV-97 dne 1. 1. 2005.

Další osoba na palubě: muž ve věku 37 let, bez leteckých kvalifikací.

### Meteorologická situace:

Vítr 260°, 9 kt, CAVOK, QNH 1017.

### Rozbory:

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

Pilot měl pilotní průkaz a nebyl pod vlivem alkoholu.

Meteorologická situace byla pro let vyhovující a neměla vliv na vznik letecké nehody.

Z výpovědi kvalifikovaného svědka vyplývá, že pilot nezvládl závěrečnou fázi letu.

Dle zápisníku letů pilot provedl poslední let na EV-97 dne 1. 1. 2005.

Odhad hmotnosti SLZ při vzletu 524 kg, v době letecké nehody 504 kg. Překročení max. vzletové hmotnosti nemělo vliv na polohu těžiště SLZ, ale ovlivnilo jeho letové vlastnosti.

### Závěry

Pilot nezvládl manévr opakování vzletu na letišti Praha – Letňany. SLZ bylo přetíženo v době vzletu i v době letecké nehody.

Kvůli přetížení neměl pilot oprávnění letět.

### Komentář LAA:

Při opakovaném vzletu pilot nedodržel rychlost určenou pro stoupání ani přímý směr letu. Došlo k přetažení UL letounu s následným pádem a nárazem do země. Zavření vztlakových klapek během stoupání na malé rychlosti a v malé výšce nad zemí jenom urychlilo pád UL letounu. Na zvýšení pádové rychlosti a průběh pádu mělo také nepříznivé vliv přetížení letounu. Pilot měl před vzletem uvážit omezení dané Letovou příručkou, tj. nepřekračovat max. vzletovou hmotnost 450 kg. Pilot nebyl dostatečně rozlétán pro lety s další osobou (předpis UL-1 stanovuje tři vzlety a přistání za posledních 90 dní).

Pokud chcete někoho vozit, uvědomte si, že zodpovídáte nejen za sebe, ale i za toho druhého, a že nesete následky své činnosti. Střízlivě zhodnoťte míru svých zkušeností, zvláště to platí teď na počátku jara po vynucené zimní přestávce.

Případné půjčovatele SLZ upozorňujeme, aby si ověřili, komu a za jakých podmínek svůj stroj půjčují, případně se s ním svezli, než mu ho svěří.

**Zdeněk Doubek**, hlavní inspektor provozu ULLa  
**Ing. Petr Chvojka**, inspektor techniky ULLa



## Revize č. 3 Příručky pro motory Rotax 912

Výrobce motorů Rotax 912 vydal revizi č. 3 Příručky pro údržbu motorů Rotax řady 912.

### Nejdůležitější změny oproti revizi č. 2:

- zavedení detailní kontroly reduktoru po každých 400 hodinách provozu,
- zavedení detailní údržby karburátorů (kompletní rozebrání, vyčištění, přetěsnění) po každých 200 hodinách provozu.

Českou verzi Příručky pro údržbu najdete na adrese:

[http://www.teveso.cz/editor/image/stranky2/File/dokument\\_r3.pdf](http://www.teveso.cz/editor/image/stranky2/File/dokument_r3.pdf)  
(velikost souboru je 3,8 MB)

*J. Šámal*, Servis a prodej leteckých motorů Rotax,  
TEVESO s.r.o., Tel.: +420 495 217 127, fax: +420 495 217 226, [motory@teveso.cz](mailto:motory@teveso.cz); [www.teveso.cz](http://www.teveso.cz)

## Nominační pravidla pro státní reprezentaci v létání na motorových padákových kluzácích

V motorovém paraglidingu (MPG) vychází nominace zejména z umístění na **mistrovství České republiky v MPG** a z **Motorové ligy MPG**. Oba typy soutěží probíhají podle pravidel FAI. Mistrovství ČR má průběh více odpovídající zátěži Mistrovství světa a mistrovství Evropy, Motorová liga je tvořena víkendovými soutěžemi a umožňuje přípravu soutěžících i porovnávání jejich výkonnosti v průběhu celé sezóny. (Pravidla z 29. 11. 2005 jsou v zápisu předsednictva Svazu MPG na stránkách LAA ČR.)

**Pořadí pro nominaci reprezentace v motorovém paraglidingu určuje:**

a) 100 % bodů získaných na mistrovství České republiky v MPG konaném v roce, kdy probíhá mistrovství světa (MS) či mistrovství Evropy (ME).

b) 20 % bodů získaných na MČR MPG, nebo ze součtu výsledků Motorové ligy, jež byly získány v roce předcházejícím.

c) 10 až 100 % bodů získaných vítězem MČR MPG konaného v roce předcházejícím, pokud se jako reprezentant umístil na posledním ME či MS na 1. až 16. místě v jednotlivcích. Položka c) se vypočítává podle vzorce Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy na výpočet dotace pro reprezentaci.

d) Poslední kvalifikační místo v každé kategorii může být určeno jmenováním reprezentanta předsednictvem Svazu MPG.

## Nominační pravidla pro státní reprezentaci v závěsném létání

**Nominace pro státní reprezentaci v závěsném létání** vychází ze závěrečné části 5 propozic **seriálu soutěží mistrovství České republiky** (z 10. 1. 2006):

5. **pořadí mistrovství České republiky (MČR) a státní reprezentace**

5.1. **Pořadí pilotů mistrovství České republiky** v závěsném létání určuje součet bodů oficiálních výsledků všech platných kol všech soutěží seriálu MČR. Byla-li v daném roce odlétána alespoň tři platná kola, vyhlásí předsednictvo svazu ZL pilota s největším celkovým ziskem bodů **mistrem České republiky**.

5.2. **Státní reprezentace pro příští rok** se stanoví z žebříčku vytvořeného součtem bodů všech platných kol všech soutěží seriálu MČR daného roku a poloviny bodů předešlého roku. Deset pilotů s nejvyšším počtem těchto bodů tvoří reprezentační tým. Při nominaci na kteroukoliv akci státní reprezentace bere předsednictvo Svazu ZL do úvahy pořadí těchto pilotů. Přitom má právo zařadit na libovolné místo žebříčku jednoho pilota, který má dostatečnou výkonnost.

## Slovo k terminologii:

Ve sportu rozeznáváme závody a soutěže.

**Závody** jsou o **sekundy, metry** a podobné míry.

**Soutěže** jsou o **body** či **branky, koše** apod.

(Příklad z olympiády – jsou krasobruslařské soutěže nikoliv závody, jsou soutěže v hokeji a nikoliv závody v hokeji; Závody jsou v běhu na lyžích, na bruslích.)

V případě aviatickém se v minulosti konaly závody o ulétnuté kilometry/míle či závody v dostupu.

I nyní jsou například závody v Renu při letech kolem pylonů, kde piloti-závodníci skutečně závodí o umístění, tedy kdo je první, druhý atd. a závodí o čas, případně o ulétnutou vzdálenost.

**V našem případě** (u PG, MPG, UL) jde o **soutěže**.

kde je hodnocení vyjadřováno body, a kde se soutěží zúčastňují **soutěžící**, nikoliv závodníci!



# TABULKA VÝCHODŮ (SR) A ZÁPA

Časy jsou uvedeny v UTC. SEČ

Čas východu a západu Slunce pro jednotlivé letiště se vypočítá odečtením a přičtením 4 minut na ka

Letní čas

|    | Leden |      |       | Unor |      |       | Březen |      |       | Duben |      |       | Květen |      |       | Červen |      |       |
|----|-------|------|-------|------|------|-------|--------|------|-------|-------|------|-------|--------|------|-------|--------|------|-------|
|    | Den   | SR   | SS    | Den  | SR   | SS    | Den    | SR   | SS    | Den   | SR   | SS    | Den    | SR   | SS    | Den    | SR   | SS    |
| Po |       |      |       |      |      |       |        |      |       |       |      |       |        |      |       |        |      |       |
| Út |       |      |       |      |      |       |        |      |       |       |      |       |        |      |       |        |      |       |
| St |       |      |       | 1.2  | 6:34 | 15:54 | 1.3    | 5:44 | 16:42 |       |      |       |        |      |       |        |      |       |
| Čt |       |      |       | 2.2  | 6:32 | 15:56 | 2.3    | 5:42 | 16:43 |       |      |       |        |      |       | 1.6    | 2:56 | 19:00 |
| Pá |       |      |       | 3.2  | 6:31 | 15:57 | 3.3    | 5:40 | 16:45 |       |      |       |        |      |       | 2.6    | 2:55 | 19:01 |
| So |       |      |       | 4.2  | 6:29 | 15:59 | 4.3    | 5:38 | 16:47 | 1.4   | 4:37 | 17:31 |        |      |       | 3.6    | 2:55 | 19:02 |
| Ne | 1.1   | 6:59 | 15:09 | 5.2  | 6:28 | 16:01 | 5.3    | 5:36 | 16:48 | 2.4   | 4:35 | 17:33 |        |      |       | 4.6    | 2:54 | 19:03 |
| Po | 2.1   | 6:59 | 15:10 | 6.2  | 6:26 | 16:02 | 6.3    | 5:34 | 16:50 | 3.4   | 4:33 | 17:35 | 1.5    | 3:37 | 18:18 | 5.6    | 2:53 | 19:04 |
| Út | 3.1   | 6:58 | 15:11 | 7.2  | 6:25 | 16:04 | 7.3    | 5:31 | 16:52 | 4.4   | 4:31 | 17:36 | 2.5    | 3:35 | 18:20 | 6.6    | 2:53 | 19:05 |
| St | 4.1   | 6:58 | 15:12 | 8.2  | 6:23 | 16:06 | 8.3    | 5:29 | 16:53 | 5.4   | 4:29 | 17:38 | 3.5    | 3:33 | 18:21 | 7.6    | 2:52 | 19:06 |
| Čt | 5.1   | 6:58 | 15:13 | 9.2  | 6:21 | 16:08 | 9.3    | 5:27 | 16:55 | 6.4   | 4:27 | 17:39 | 4.5    | 3:32 | 18:23 | 8.6    | 2:52 | 19:06 |
| Pá | 6.1   | 6:58 | 15:14 | 10.2 | 6:20 | 16:09 | 10.3   | 5:25 | 16:57 | 7.4   | 4:24 | 17:41 | 5.5    | 3:30 | 18:24 | 9.6    | 2:52 | 19:07 |
| So | 7.1   | 6:57 | 15:15 | 11.2 | 6:18 | 16:11 | 11.3   | 5:23 | 16:58 | 8.4   | 4:22 | 17:42 | 6.5    | 3:28 | 18:26 | 10.6   | 2:51 | 19:08 |
| Ne | 8.1   | 6:57 | 15:17 | 12.2 | 6:16 | 16:13 | 12.3   | 5:21 | 17:00 | 9.4   | 4:20 | 17:44 | 7.5    | 3:27 | 18:27 | 11.6   | 2:51 | 19:09 |
| Po | 9.1   | 6:57 | 15:18 | 13.2 | 6:15 | 16:15 | 13.3   | 5:19 | 17:01 | 10.4  | 4:18 | 17:46 | 8.5    | 3:25 | 18:29 | 12.6   | 2:51 | 19:09 |
| Út | 10.1  | 6:56 | 15:19 | 14.2 | 6:13 | 16:16 | 14.3   | 5:16 | 17:03 | 11.4  | 4:16 | 17:47 | 9.5    | 3:23 | 18:30 | 13.6   | 2:51 | 19:10 |
| St | 11.1  | 6:55 | 15:21 | 15.2 | 6:11 | 16:18 | 15.3   | 5:14 | 17:05 | 12.4  | 4:14 | 17:49 | 10.5   | 3:22 | 18:32 | 14.6   | 2:50 | 19:10 |
| Čt | 12.1  | 6:55 | 15:22 | 16.2 | 6:09 | 16:20 | 16.3   | 5:12 | 17:06 | 13.4  | 4:12 | 17:50 | 11.5   | 3:20 | 18:33 | 15.6   | 2:50 | 19:11 |
| Pá | 13.1  | 6:54 | 15:23 | 17.2 | 6:07 | 16:21 | 17.3   | 5:10 | 17:08 | 14.4  | 4:10 | 17:52 | 12.5   | 3:19 | 18:35 | 16.6   | 2:50 | 19:11 |
| So | 14.1  | 6:54 | 15:25 | 18.2 | 6:05 | 16:23 | 18.3   | 5:08 | 17:09 | 15.4  | 4:08 | 17:53 | 13.5   | 3:17 | 18:36 | 17.6   | 2:50 | 19:12 |
| Ne | 15.1  | 6:53 | 15:26 | 19.2 | 6:04 | 16:25 | 19.3   | 5:06 | 17:11 | 16.4  | 4:06 | 17:55 | 14.5   | 3:16 | 18:38 | 18.6   | 2:50 | 19:12 |
| Po | 16.1  | 6:52 | 15:28 | 20.2 | 6:02 | 16:27 | 20.3   | 5:03 | 17:13 | 17.4  | 4:04 | 17:57 | 15.5   | 3:14 | 18:39 | 19.6   | 2:50 | 19:12 |
| Út | 17.1  | 6:51 | 15:29 | 21.2 | 6:00 | 16:28 | 21.3   | 5:01 | 17:14 | 18.4  | 4:02 | 17:58 | 16.5   | 3:13 | 18:40 | 20.6   | 2:50 | 19:13 |
| St | 18.1  | 6:50 | 15:31 | 22.2 | 5:58 | 16:30 | 22.3   | 4:59 | 17:16 | 19.4  | 4:00 | 18:00 | 17.5   | 3:12 | 18:42 | 21.6   | 2:51 | 19:13 |
| Čt | 19.1  | 6:49 | 15:32 | 23.2 | 5:56 | 16:32 | 23.3   | 4:57 | 17:17 | 20.4  | 3:58 | 18:01 | 18.5   | 3:10 | 18:43 | 22.6   | 2:51 | 19:13 |
| Pá | 20.1  | 6:49 | 15:34 | 24.2 | 5:54 | 16:33 | 24.3   | 4:55 | 17:19 | 21.4  | 3:56 | 18:03 | 19.5   | 3:09 | 18:45 | 23.6   | 2:51 | 19:13 |
| So | 21.1  | 6:48 | 15:36 | 25.2 | 5:52 | 16:35 | 25.3   | 4:53 | 17:20 | 22.4  | 3:54 | 18:04 | 20.5   | 3:08 | 18:46 | 24.6   | 2:51 | 19:13 |
| Ne | 22.1  | 6:46 | 15:37 | 26.2 | 5:50 | 16:37 | 26.3   | 4:50 | 17:22 | 23.4  | 3:52 | 18:06 | 21.5   | 3:07 | 18:47 | 25.6   | 2:52 | 19:13 |
| Po | 23.1  | 6:45 | 15:39 | 27.2 | 5:48 | 16:38 | 27.3   | 4:48 | 17:24 | 24.4  | 3:50 | 18:08 | 22.5   | 3:06 | 18:49 | 26.6   | 2:52 | 19:13 |
| Út | 24.1  | 6:44 | 15:40 | 28.2 | 5:46 | 16:40 | 28.3   | 4:46 | 17:25 | 25.4  | 3:48 | 18:09 | 23.5   | 3:04 | 18:50 | 27.6   | 2:53 | 19:13 |
| St | 25.1  | 6:43 | 15:42 |      |      |       | 29.3   | 4:44 | 17:27 | 26.4  | 3:46 | 18:11 | 24.5   | 3:03 | 18:51 | 28.6   | 2:53 | 19:13 |
| Čt | 26.1  | 6:42 | 15:44 |      |      |       | 30.3   | 4:42 | 17:28 | 27.4  | 3:44 | 18:12 | 25.5   | 3:02 | 18:52 | 29.6   | 2:54 | 19:13 |
| Pá | 27.1  | 6:41 | 15:45 |      |      |       | 31.3   | 4:40 | 17:30 | 28.4  | 3:42 | 18:14 | 26.5   | 3:01 | 18:53 | 30.6   | 2:54 | 19:13 |
| So | 28.1  | 6:39 | 15:47 |      |      |       |        |      |       | 29.4  | 3:40 | 18:15 | 27.5   | 3:00 | 18:55 |        |      |       |
| Ne | 29.1  | 6:38 | 15:49 |      |      |       |        |      |       | 30.4  | 3:39 | 18:17 | 28.5   | 2:59 | 18:56 |        |      |       |
| Po | 30.1  | 6:37 | 15:50 |      |      |       |        |      |       |       |      |       | 29.5   | 2:58 | 18:57 |        |      |       |
| Út | 31.1  | 6:35 | 15:52 |      |      |       |        |      |       |       |      |       | 30.5   | 2:58 | 18:58 |        |      |       |
| St |       |      |       |      |      |       |        |      |       |       |      |       | 31.5   | 2:57 | 18:59 |        |      |       |
| Čt |       |      |       |      |      |       |        |      |       |       |      |       |        |      |       |        |      |       |
| Pá |       |      |       |      |      |       |        |      |       |       |      |       |        |      |       |        |      |       |
| So |       |      |       |      |      |       |        |      |       |       |      |       |        |      |       |        |      |       |
| Ne |       |      |       |      |      |       |        |      |       |       |      |       |        |      |       |        |      |       |

**pilot** **LAA ČR**  
Bulletin Letecké amatérské asociace ČR

**ním 4 minut na každý stupeň zeměpisné délky pro letiště ležící na východ**  
**ažďý stupeň zeměpisné délky pro letiště ležící na západ od 15 poledníku.**

Bulletin Pilot LAA ČR 3/06 5

## Nominační pravidla pro státní reprezentaci UL

### 1. Státní sportovní reprezentace

- a. Sportovní komise Svazu UL létání nominuje státní sportovní reprezentaci pro Mistrovství světa a Mistrovství Evropy v ultralehkém létání kategorie R ve třídách AL 1, AL 2, WL 1 a WL2.

### 2. Pravidla nominace

- a. Zájemci o reprezentaci se musí zúčastnit nominační soutěže.
- b. Nominační soutěží může být jen soutěž uspořádaná a hodnocená podle pravidel sportovního řádu FAI, sekce 10.
- c. Sportovní komise Svazu UL sestaví nominační klíč, ve kterém určí, kolik letadel ve které kategorii má být nominováno na základě výsledků nominační soutěže.
  - i. Přesahuje-li počet zájemců o reprezentaci počet členů reprezentačního družstva, rozhodnou o nominaci výsledky nominační soutěže (nominačních soutěží)
  - ii. Nepřesahuje-li počet zájemců o reprezentaci nominační klíč, může sportovní komise rozhodnout o nominaci bez pořádání nominačních soutěží. Může však v takovém případě rozhodnout, že jsou reprezentanti povinni se zúčastnit soustředění. Neúčast na soustředění bez předchozí omluvy a projednání se sportovní komisí může být důvodem k vyřazení z reprezentačního družstva.
  - iii. Sportovní komise může udělit tzv. divokou kartu posádce letadla, která obhájí medailové umístění z předchozích FAI událostí, která se nemohla nominačních soutěží ze závažných důvodů zúčastnit a předem se omluvila. V jedné kategorii může být divokou kartou obsazena nejvýše: 2 místa, jsou-li podle nominačního klíče 4 a více míst v příslušné kategorii, 1 místo, jsou-li podle nominačního klíče k dispozici méně než 4 místa. Vítěz předchozí FAI události má vždy právo na přímou nominaci formou divoké karty.
- d. Sestavení reprezentačního družstva:
  - i. Sportovní komise sestaví reprezentační družstvo dle stanoveného klíče na základě výsledků zájemců o reprezentaci při nominačních soutěžích.
  - ii. Nebude-li nominační klíč naplněn, může sportovní komise doplnit reprezentační družstvo dalšími soutěžními piloty s reprezentačními zkušenostmi, kteří se nominačních soutěží nezúčastnili, nebo je ze závažných důvodů nemohli dokončit, nejsou-li takoví, může nominaci doplnit jakýmkoliv piloty, u nichž je předpoklad potřebné výkonnosti a mají k dispozici letadlo odpovídající sportovnímu řádu FAI.
  - iii. Bude-li počet zájemců o reprezentaci převyšovat počet míst v reprezentačním družstvu, avšak není vyčerpán počet maximální počet míst v dané kategorii dle pravidel FAI, může být posádka nominována s omezeným nárokem nebo zcela bez nároku na příspěvek k úhradě reprezentačních nákladů.

- iv. Sportovní komise může rovněž rozhodnout, že výše nároku na úhradu reprezentačních nákladů bude posádkám příznána na základě výsledku dosaženého na příslušné události a v souvislosti s umístěním. Způsob určení výše příspěvku ve vztahu k umístění musí být všem posádkám oznámen před konečnou nominací.
- v. Je-li dosaženo v rámci nominačních soutěží více posádkami shodného výsledku a dle nominačních kritérií může být nominována jen jedna nebo několik z nich, má přednost posádka s reprezentačními zkušenostmi, má-li reprezentační zkušenosti více posádek má přednost posádka, která se na předchozí události FAI umístila lépe.
- vi. Nelze-li o nominaci rozhodnout dle výše uvedených kritérií, rozhodne o nominaci Vedoucí reprezentačního družstva a své rozhodnutí předloží ke schválení Sportovní komisí. Ta schválené rozhodnutí předá Radě LAA ČR včetně zdůvodnění.

### 3. Členové státní sportovní reprezentace

- a. Členem státní sportovní reprezentace se může stát osoba, která:
  - i. Je občanem ČR starším 18 let (osoba mladší 18 let, doloží písemný, úředně ověřený souhlas zákonných zástupců)
  - ii. má platné členství v LAA ČR
  - iii. je držitelem platného pilotního průkazu, má-li být pilotem letadla (navigátor u dvoumístných posádek nemusí být držitelem pilotního průkazu, musí však být členem LAA ČR)
  - iv. splňuje podmínky pro vystavení sportovní licence FAI nebo již je držitelem sportovní licence FAI
  - v. písemně požádá o zařazení do družstva státní sportovní reprezentace do zahájení nominační soutěže.

### 4. Letadla

Soutěžící musí nominační soutěže absolvovat s letadlem odpovídající definici UL letounu ve smyslu sportovního řádu FAI, sekce 10.

## Letecká amatérská asociace ČR

Jiří Koubík, tajemník LAA ČR  
Ke Kablu 289  
100 00 Praha 10

## Přihláška do státní sportovní reprezentace Ultralehkých letounů

|                                           |     |     |     |     |                  |
|-------------------------------------------|-----|-----|-----|-----|------------------|
| Jméno a příjmení:                         |     |     |     |     |                  |
| Číslo pilotního průkazu:                  |     |     |     |     |                  |
| Kvalifikace:                              |     |     |     |     |                  |
| Číslo členského průkazu LAA               |     |     |     |     |                  |
| Jméno, příjmení a datum narození copilota |     |     |     |     |                  |
| Číslo členského průkazu LAA               |     |     |     |     |                  |
| Třída                                     | FAI | AL1 | AL2 | WL1 | WL2 <sup>1</sup> |

Žádám o nominaci do státní sportovní reprezentace ultralehkého létání na rok .....

Prohlašuji, že jsem se seznámil s pravidly danými sportovním řádem FAI a že jsem způsobilý k absolvování soutěžních úloh ve smyslu těchto pravidel.

Prohlašuji, že jsem se seznámil s nominačním řádem Svazu UL létání a že jsem připraven splnit jeho podmínky. V případě, že budu sportovní komisí svazu UL nominován se zavazuji zúčastnit se FAI akcí, jichž se nominace týká za podmínek stanovených sportovní komisí.

Seznámil jsem se s podmínkami sportovního řádu FAI stanovenými pro ultralehké letouny a potvrzuji, že se k nominačním soutěžím nebo jiným akcím v rámci programu reprezentace dostavím s letounem odpovídajícím stanoveným podmínkám.

Při účasti na reprezentačních akcích se zavazuji umístit na letadlo propagační nálepky partnerů určených sportovní komisí svazu UL a v případě přidělení reprezentačních oděvů je používat dle dispozic vedoucího týmu.

Datum .....

Podpis .....

<sup>1</sup> Nehodící se škrtni

## Nominační pravidla pro státní reprezentaci v paraglidingu

## Pravidla rankingu

## 1. Účel

Účelem národního žebříčku (rankingu) je poskytnout přehled o výkonnosti českých soutěžních pilotů. Ranking je základním kritériem pro výběr do státního reprezentačního týmu.

## 2. Celkové body v rankingu

Počet bodů pilotovi započtených do rankingu je dán součtem poloviny bodů započtených pilotovi v minulém kalendářním roce do rankingu (bez započtení jedné poloviny bodů z předminulého roku) a bodů započtených pilotovi z každé jednotlivé soutěže, přičemž platí, že v případě, kdy pilot v kalendářním roce bodoval do rankingu ve více než pěti

soutěžích, bude mu započteno pět bodově nejlepších výkonů  $BC = BC50\% + B1 + B2 + B3 + B4 + B5$ , kde:

BC – body v rankingu celkově

BC50% – 50% bodů započtených v minulém roce

B1 až B5 – nejlepších pět výkonů v roce

## 3. Výpočet bodové hodnoty jedné soutěže

Výpočet bodové hodnoty umístění v soutěži se řídí vzorcem:

$$B = 100 * \text{koef} * \frac{(BP - 25\% BV)}{(BV - 25\% BV)}, \text{ kde}$$

B – body do rankingu ze soutěže

BV – body vítěze soutěže

BP – body pilota ze soutěže

koef. – koeficient soutěže

Podkladem pro započtení bodů za umístění je oficiální výsledková listina soutěže.

## 4. Podmínky pro započtení výkonu a zařazení do kategorie

Aby mohla být soutěž započítána do žebříčku, musí splnit následující podmínky:

- musí sestávat ze standardních přeletových disciplín
- musí být odlétána minimálně 2 platná kola (mimo Český pohár paraglidingu)
- musí být alespoň 20 bodujících pilotů

## 5. Rozdělení soutěží

### 1. kategorie:

Mistrovství světa (MS)  
Mistrovství Evropy (ME)  
Jednotlivý podnik Světového poháru (PWC)

**koeficient: 1,0**

min. počet bodujících: **80**

### 2. kategorie:

Mistrovství těchto zemí: Itálie, Německo, Švýcarsko, Francie, Rakousko, České republiky.

Český pohár paraglidingu (ČPP)

**koeficient: 0,8**

požadovaný počet bodujících: **70** (výjimka pro MČR a ČPP **50**)

### 3. kategorie:

Ostatní soutěže statusu „FAI 2“

Jednotlivá soutěž České ligy

**koeficient: 0,6**

požadovaný počet bodujících: **60** (výjimka pro jednotlivou soutěž České ligy: **40**)

### 4. kategorie:

Ostatní soutěže

**koeficient: 0,4**

požadovaný počet bodujících: **45**

Pokud se mistrovství zemí vyjmenovaných v kategorii 2 skládají z více soutěží (seriál), pak každá tato soutěž spadá do kategorie 2.

## 6. Snížení koeficientu soutěže

- byla-li odlétána pouze dvě platná kola, bude koeficient soutěže snížen na 75%
- byl-li počet bodujících pilotů v soutěži menší než je požadovaný počet bodujících stanovený pro danou kategorii, násobí se bodová hodnota soutěže poměrem:

skutečný počet bodujících pilotů /  
požadovaný počet bodujících pro danou kategorii

## 7. Sestavení reprezentačního týmu

Počet členů reprezentačního týmu je limitován počtem nabídnutých míst organizátorem příslušné soutěže, ale také finanční situací svazu PG. Jednotlivá místa v reprezentaci se obsazují na základě rankingu k 31.12. předchozího roku.

*Piloti (muži) se nominují v následujícím pořadí:*

1. první pilot v rankingu
2. druhý pilot v rankingu
3. třetí pilot v rankingu
4. čtvrtý pilot v rankingu
5. pilot dle nominace SK (divoká karta)
6. pátý pilot v rankingu
7. pilot dle nominace SK (2. divoká karta)
8. šestý pilot v rankingu
9. pilot dle nominace SK (3. divoká karta)
10. atd.

*Pilotky (ženy) se nominují v následujícím pořadí:*

1. první pilotka v rankingu
  2. pilotka dle nominace SK (divoká karta)
  3. druhá pilotka v rankingu-
  4. pilotka dle nominace SK (2. divoká karta)
  5. třetí pilotka v rankingu
  6. pilotka dle nominace SK (3. divoká karta)
- První tři piloti a první pilotka v rankingu tvoří A tým. Všichni ostatní nominovaní tvoří B tým. Úhrada finančních nákladů pilotů spojených s reprezentací se řeší s ohledem na aktuální finanční situaci svazu PG, přičemž všichni piloti v B týmu jsou podporováni stejnou částkou.

Piloti A týmu jsou podporováni dle směrnic MŠMT.

### Příklad

Sestavujeme reprezentaci 5+1. Druhý a třetí pilot a první pilotka v rankingu odřeknou účast na soutěži. SK bude nominovat:

- prvního pilota v rankingu
- čtvrtého pilota v rankingu
- pátého pilota a v rankingu
- dva piloty na divokou kartu
- a jednu pilotku na divokou kartu.

A tým bude tvořen pouze 1. pilotem v rankingu. Všichni ostatní nominovaní budou tvořit B tým.

Divoké karty SK uděluje na základě výkonosti pilota, zejména pak podle aktuálních výsledků na soutěžích. V případě nedostatečné výkonosti pilotů/pilotek SK nemusí obsazovat místa divokých karet.

## 8. Platnost

Tato pravidla přijala sportovní komise svazu paraglidingu. Jsou platná od 1. 1. 2004.

## Školení pro 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 bude provedena na závěr.

### Podmínky:

- znalost české a anglické hláskovací abecedy
- 2x foto pasového formátu
- kurzovné 595 Kč
- vystavení průkazu 400 Kč
- možnost ubytování a stravy

### Kontakt:

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