BULLETIN LAA ČR 3 březen 2007

Obsah:

- Organizační řád LAA
- Bulletin 1/2007 k vrtulím SR 3000/2, SR 3000/3 a SR 2000 společnosti Woodcomp
- Mistrovství světa v UL létání v České Republice
- Tabulka východů (SR) a západů (SS) Slunce pro 50°N A 15°E
- Rozbor mimořádných událostí v provozu UL z roku 2006
- Informace hlavních inspektorů
- Oznámení o nehodě padákového kluzáku ze dne 17. 2. 2007

Bulletin LAA ČR je přílohou časopisu Pilot LAA ČR

ORGANIZAČNÍ ŘÁD LAA

schválený Radou LAA ČR dne 13. 2. 2007

HLAVA I. ÚVODNÍ USTANOVENÍ
§ 1 POSLÁNÍ ORGANIZAČNÍHO ŘÁDU

HLAVA II. SEKRETARIÁT LAA
§ 2 VÝKON AGEND LAA
§ 3 PŮSOBNOST SEKRETARIÁTU
§ 4 VEDENÍ EVIDENCE ČLENŮ LAA
§ 5 VEDENÍ DOKUMENTACE LAA
§ 6 VEDENÍ DOKUMENTACE SVAZŮ LAA
§ 7 HOSPODAŘENÍ LAA
§ 8 VEDENÍ ÚČETNICTVÍ LAA
§ 9 MATERIÁLNÍ ZABEZPEČENÍ PROVOZU LAA

HLAVA III. STRUKTURA SEKRETARIÁTU LAA
§ 10 PRACOVNÍCI SEKRETARIÁTU LAA
§ 11 ŘÍZENÍ SEKRETARIÁTU LAA

HLAVA IV. HLAVNÍ PŮSOBNOSTI JMENOVANÝCH VEDOUCÍCH ZAMĚSTNANCŮ
§ 12 TAJEMNÍK LAA
§ 13 EKONOM LAA
§ 14 ŠÉFREDAKTOR ČASOPISU PILOT

HLAVA V. SPRÁVA SPORTOVNÍCH LÉTAJÍCÍCH ZAŘÍZENÍ
§ 15 ÚSEK SPRÁVY SLZ
§ 16 ZÁKLADNÍ ORGANIZACE SPRÁVY SLZ
§ 17 ZABEZPEČENÍ ČINNOSTÍ PŘI SPRÁVĚ SLZ
§ 18 ŘEDITEL SPRÁVY SLZ 6
§ 19 HLAVNÍ INSPEKTOR PROVOZU 7
§ 20 PROVOZNÍ INSPEKTOR 7
§ 21 HLAVNÍ INSPEKTOR TECHNIKY 7
§ 22 INSPEKTOŘI - TECHNICI JEDNOTLIVÝCH DRUHŮ SLZ 8
§ 23 TECHNIK 9
§ 24 CENTRÁLNÍ REJSTŘÍK PILOTŮ, SLZ, VÝROBCŮ, PLOCH, ŠKOL 9

HLAVA I. ÚVODNÍ USTANOVENÍ

§ 1 Poslání organizačního řádu
Organizační řád Letecké amatérské asociace České republiky (LAA) navazuje na Stanovy a upřesňuje je. Organizační řád LAA přijímá Rada LAA.

HLAVA II. SEKRETARIÁT LAA

§ 2 Výkon agend LAA
Sekretariát LAA zabezpečuje výkon agend LAA. Výkon agend LAA je prováděn pracovníky LAA. Sekretariát LAA je řízen Prezidentem a Tajemníkem LAA.

§ 3 Působnost sekretariátu
1) Vedení evidence členů LAA.
2) Vedení dokumentace LAA.
3) Vedení dokumentace svazů LAA.
4) Hospodaření LAA.
5) Materiální zabezpečení provozu LAA.

§ 4 Vedení evidence členů LAA
1) Evidence členů LAA je vedena formou počítačové databáze na základě písemných přihlášek členů.
2) Při vedení evidence musí být splněny podmínky plynoucí ze zákona č. 101/2000 Sb. o ochraně osobních údajů.
3) Součástí evidence členů je přehled o registraci členů ve svazech.
4) Z evidence vyplývají přehledy zaplacených členských příspěvků LAA a příspěvků svazů z hlediska jednoznačnosti trvání:
   a) Členství v LAA; evidence musí zajistit spolehlivý podklad pro rozhodnutí o ukončení členství z důvodu neplacení členských příspěvků.
   b) Registrace ve svazech; evidence musí zajistit zejména spolehlivý podklad o registraci a její platnosti.

§ 5 Vedení dokumentace LAA
1) Vedení platného znění stanov a organizačního řádu.
2) Oznamování změn a doplňků stanov Ministerstvu vnitra.
3) Archivace usnesení, respektive zápisů z jednání Konference LAA, rady LAA a revizní a kontrolní komise LAA a jejich zveřejňování v médiích LAA.
4) Vedení evidence došlé a odeslané pošty.
5) Vedení evidence smluv uzavřených LAA.
6) Vedení archivu korespondence, fotoarchivu a archivu filmů a videonahrávek a zvukových záznamů.

§ 6 Vedení dokumentace svazů LAA
1) Vedení platného znění organizačních řádů svazů.
2) Archivace usnesení, respektive zápisů z Valných hromad svazů, z jednání předsednictev svazů a jejich zveřejňování v médiích LAA.
3) Vedení evidence členů registrovaných ve svazech.

§ 7 Hospodaření LAA
1) Příprava návrhů pravidel hospodaření LAA.
2) Příprava návrhu rozpočtu LAA a svazů LAA, včetně přípravy návrhu rozpočtu správy SLZ a návrhu kalkulace cen úkonů správy.
3) Sledování příjmů LAA, zejména:
   a) Placení členských příspěvků LAA a svazových příspěvků.
   b) Přijatých dotací, grantů a darů po jednotlivých složkách LAA a svazů tak, aby kterýkoliv orgán LAA byl vždy aktuálně informován o stavu disponibilních prostředků.
   c) Úhrad za úkony správy a vyhodnocování finanční soběstačnosti správy.
   d) Příjmů z hospodářské činnosti a vyhodnocování její efektivity.
4) Vedení účetnictví správy SLZ se samostatným sledováním nákladů na správu jednotlivých druhů SLZ.
5) Vedení hotovostní pokladny LAA

§ 8 Vedení účetnictví LAA
Vedení střediskového účetnictví, kde střediskem je:
   a) LAA a její orgány.
   b) Jednotlivé svazy LAA.
   c) Časopis Pilot.
   d) Správa SLZ.
   e) Hospodářská činnost.

§ 9 Materiální zabezpečení provozu LAA
Zajištění zejména:
   a) Nájemních smluv.
   b) Provozních potřeb LAA.
   c) Nákupů hmotného a nehmotného investičního majetku.
   d) Nákupů služeb.
   e) Údržby a oprav majetku LAA.

HLAVA III. STRUKTURA SEKRETARIÁTU LAA

§ 10 Pracovníci sekretariátu LAA
1) Sekretariát LAA je tvořen vedoucími pracovníky jmenovanými radou a dalšími pracovníky v pracovním poměru.
2) Vedoucí pracovníky jmenuje po schválení Radou LAA prezident LAA a odvolává je Rada LAA. Pokud není prezident zvolen nebo není schopen funkci vykonávat, jmenuje vedoucí pracovníky člen Rady LAA pověřený Radou LAA. Jde o tyto pracovníky:
   a) Tajemník LAA.
   b) Ekonom LAA.
   c) Šéfredaktor časopisu Pilot.
   d) Viceprezident LAA pro zahraniční záležitosti, průmysl a vnitřní audit.
3) Zaměstnání dalších pracovníků schvaluje Rada LAA na návrh tajemníka LAA. Operativním řízením těchto pracovníků je pověřen tajemník LAA nebo jím určený vedoucí pracovník.
4) Tajemník je odpovědný za sestavení pracovní náplně podřízeného pracovníka, za kontrolu výsledků a průběžné hodnocení jeho práce.
5) Viceprezident LAA pro zahraniční záležitosti, průmysl a vnitřní audit je samostatným pracovníkem sekretariátu LAA zajišťujícím:
   a) Spolupráci a koordinaci na mezinárodní úrovni.
   b) Spolupráci s průmyslem vyrábějícím SLZ.
   c) Vnitřní kontrolu.
6) Viceprezident LAA pro zahraniční záležitosti, průmysl a vnitřní audit je podřízen Prezidentovi LAA
7) Viceprezident LAA pro zahraniční záležitosti, průmysl a vnitřní audit zodpovídá zejména za:
   a) Reprezentaci LAA ČR v nadnárodních organizacích a institucích a prosazování zájmů LAA v nich a sledování vývojů a trendů v oblasti legislativy sportovního a rekreačního létání ve světě.

b) Informovanost o mezinárodních trendech ve sportovním a rekreačním létání.
c) Organizaci všeobecných diskusí, jejich hodnocení a tvorbu návrhů za ČR.
d) Koordinaci mezi uživatelskou a výrobní sférou.
e) Koordinaci tvorby provozních a technických předpisů mezi uživateli a správou.
f) Nezávislou kontrolu provozních a technických předpisů v rámci LAA a návrhy na jejich úpravy a změny.
g) Propagaci LAA ČR především na mezinárodní úrovni.

§ 11 Řízení sekretariátu LAA
1) V čele sekretariátu LAA stojí tajemník LAA. Tajemník je přímo podřízen radě LAA a je přímo nadřízen ekonomovi LAA, a šéfredaktorovi Pilota.
2) Tajemník LAA může své pravomoci dále delegovat na přímo podřízené pracovníky písemnou formou buď formou pověření k jednotlivým úkonům nebo trvale.

HLAVA IV. HLAVNÍ PŮSOBNOSTI JMENOVANÝCH VEDOUCÍCH ZAMĚSTNANCŮ

§ 12 Tajemník LAA
Tajemník LAA zodpovídá zejména za:
1) Evidenci členů LAA.
2) Evidenci placení příspěvků LAA.
3) Přípravu materiálů na jednání rady LAA.
4) Přípravu materiálů na jednání konference.
5) Evidenci registrovaných členů na valné hromady svazů.
6) Přípravu návrhu rozpočtu LAA.
7) Přípravu rozpočtu správy SLZ a návrh výše poplatků za úkony správy (ve spolupráci s ředitelem správy SLZ).
8) Řízení dalších pracovníků LAA mimo pracovníků pracujících v rámci správy SLZ.
9) Provoz internetových stránek LAA v souladu s mediální politikou LAA.

§ 13 Ekonom LAA
Ekonom LAA zodpovídá zejména za:
1) Hospodaření LAA v souladu se schválenými rozpočty, pravidly hospodaření a reálnými možnostmi.
2) Vedení účetnictví LAA, statistiku LAA, kterou je LAA povinna vést a vykazovat, za výpočet a odvod daní v souladu s platnými předpisy.
3) Podávání informací revizní a kontrolní komisi LAA a spolupráci s ní při revizní a kontrolní činnosti.
4) Inventarizací majetku LAA.
5) Vedení hotovostní pokladny.
6) Realizaci bezhotovostních plateb.

§ 14 Šéfredaktor časopisu Pilot
1) Zodpovídá za redakci a vydávání časopisu Pilot.
2) Řídí jednání redakčních rad časopisu Pilot.
3) Zabezpečuje typografické zpracování, výrobu a distribuci časopisu Pilot.
4) Ve spolupráci s ekonomem připravuje návrh rozpočtu časopisu Pilot.

HLAVA V. SPRÁVA SPORTOVNÍCH LÉTAJÍCÍCH ZAŘÍZENÍ

§ 15 Úsek správy SLZ
LAA je v souladu s ustanovením zákona o civilním letectví č. 49/1997 Sb.ve znění pozdějších předpisů pověřena výkonem činností spojených se stavbou a provozem sportovních a létajících zařízení (dále jen SLZ), zejména ověřováním letové způsobilosti SLZ, způsobilosti uživatelů SLZ, včetně evidence a vydávání příslušných dokladů. Pro zajištění těchto činností LAA zřizuje úsek správy SLZ. LAA poskytuje veškeré služby vyplývající z Pověření všem subjektům podílejícím se na stavbě, výrobě a provozu příslušných druhů SLZ bez ohledu na členství v LAA.

§ 16 Základní organizace správy SLZ
1) Organizační řád LAA pro výkon správy SLZ zajišťuje reálnou funkční samostatnost úseku správy SLZ. Sekretariát LAA zabezpečuje pro Správu SLZ formou vnitřního servisu zaměstnanecké záležitosti, účetnictví, ekonomické informace a materiální zabezpečení. Tajemník nezasahuje do odborných záležitostí správy SLZ.
2) Tento organizační řád vymezuje organizaci výkonu této správy, působnost, práva a povinnosti pracovníků a ostatních osob pověřených k výkonu činností v rámci správy SLZ.

§ 17 Zabezpečení činností při správě SLZ
1) Činnosti uvedené v § 16 jsou zabezpečovány LAA v organizační struktuře:
a) Ředitelem správy SLZ, kterým je vždy pracovník LAA.
b) Hlavními inspektory letového provozu SLZ LAA pro jednotlivé druhy SLZ.
c) Inspektory provozu jednotlivých druhů SLZ.
d) Hlavními inspektory techniky jednotlivých druhů SLZ.
e) Inspektory techniky jednotlivých druhů SLZ.
f) Techniky jednotlivých druhů SLZ.
g) Pracovníky ústředního rejstříku pilotů a SLZ.
2) Hlavní inspektoři provozu a techniky mohou vykonávat současně funkci hlavního inspektora více druhů SLZ současně.
3) Funkce hlavních inspektorů a inspektorů provozu a techniky jednotlivých druhů SLZ může být vykonávána pracovníky LAA nebo jinou fyzickou osobou pověřenou ředitelem správy SLZ.

§ 18 Ředitel správy SLZ
1) Ředitele správy SLZ jmenuje po schválení Radou LAA prezident LAA a odvolává jej Rada LAA. Pokud není prezident zvolen nebo není schopen funkci vykonávat, jmenuje ředitele správy SLZ člen Rady LAA pověřený Radou LAA.
2) Nese zodpovědnost za soulad dokumentů upravujících provoz SLZ s obecně závaznými právními předpisy. Vydává předpisy pro provoz SLZ v rámci pověření výkonem správy a je oprávněn vydávat operativní závazná rozhodnutí pro zajištění bezpečnosti letového provozu SLZ. Tato rozhodnutí jsou závazná pro držitele všech oprávnění, průkazů způsobilostí a licencí vydaných LAA a pro všechny ostatní účastníky provozu SLZ, výrobce a uživatele SLZ, jejichž správou je LAA pověřena.
3) Řídí a kontroluje hlavní inspektory provozu a techniky jednotlivých druhů SLZ.
4) Odpovídá za tvorbu a funkčnost informačního systému, zabezpečujícího včasnou a přesnou informovanost odborných zaměstnanců LAA a dalších osob pověřených LAA k výkonu funkcí při správě SLZ, provozovatelů SLZ, uživatelů SLZ, vý-

robců SLZ a výrobců výrobků letecké techniky využívaných při stavbě a výrobě SLZ o předpisech, jejich změnách a doplňcích a o závazných operativních opatřeních pro zajištění bezpečnosti provozu SLZ.
5) Projednává s příslušnými státními orgány předpisy vydávané v rámci správy SLZ a projednává veškeré otázky a řešení potřebná pro zajištění bezpečnosti provozu SLZ. Předkládá návrhy na změny a doplňky obecně závazných předpisů.
6) Zřizuje jako své poradní orgány odborné komise pro řešení specializovaných otázek.
7) Jmenuje a odvolává:
   a) Hlavní inspektory provozu a hlavní inspektory techniky jednotlivých druhů SLZ.
   b) Inspektory provozu a inspektory techniky na návrh příslušných hlavních inspektorů.
   c) Pracovníky ústředního rejstříku.
   d) Komisi pro šetření leteckých nehod a incidentů SLZ.

§ 19 Hlavní inspektor provozu
1) Zpracovává podklady pro výcvikové osnovy příslušného druhu SLZ.
2) Zabezpečuje šetření ohlášených leteckých nehod a incidentů.
3) Dává návrhy na závazná rozhodnutí dle potřeb zajištění bezpečnosti letového provozu SLZ.
4) Provádí inspekční činnost v letovém provozu příslušného druhu SLZ.
5) V případě závažného porušení předpisů vztahujících se k provozu SLZ zadržuje průkaz pilota, respektive pozastavuje platnost pilotního průkazu a dalších kvalifikací a předává je řediteli správy SLZ k dalšímu řešení.
6) Dává návrhy na jmenování nebo odvolání inspektorů provozu.
7) Zpracovává plán kontrolní činnosti a vyhodnocuje její výsledky.
8) Organizuje a provádí školení inspektorů provozu příslušného druhu SLZ.
9) Vydává souhlas se zřízením střediska výcviku na základě splnění stanovených podmínek.
10) Kontroluje a hodnotí úroveň a činnost středisek výcviku pilotů SLZ příslušného druhu.
11) Koordinuje činnost inspektorů a dohlíží na ni.

§ 20 Provozní inspektor
1) Vykonává dohled nad provozem SLZ příslušného druhu ve vymezeném regionu a vede záznamy o provedených kontrolách a o kontrolních zjištěních.
2) Organizuje a provádí školení pilotů a instruktorů příslušného druhu SLZ ve vymezeném regionu.
3) Kontroluje činnost instruktorů ve vymezeném regionu.
4) Provádí přezkušování žáků při zkouškách a přiděluje číslo pilotního průkazu.
5) Ve vymezeném regionu ověřuje podklady pro registraci ploch pro vzlety a přistání SLZ a vydává stanovisko k jejich registraci.
6) Ve vymezeném regionu provádí kontroly zabezpečení bezpečnosti letového provozu při sletech SLZ nebo při sportovních soutěžích SLZ.
7) V případě závažného porušení předpisů vztahujících se k provozu SLZ zadržuje průkaz pilota, respektive pozastavuje platnost pilotního průkazu a dalších kvalifikací a předává je řediteli správy SLZ k dalšímu řešení.

§ 21 Hlavní inspektor techniky
1) Hlavní inspektor techniky zodpovídá zejména za:
   a) Za tvorbu a údržbu technických norem a postupů schvalování letové způsobilosti jednotlivých SLZ a postupů schvalování typových průkazů.
   b) Za tvorbu a údržbu směrnice o podmínkách k vydáni oprávnění pro výrobu SLZ či jejich dílů a pro prodej zahraničních výrobků SLZ či jejich dílů.
   c) Za tvorbu a údržbu směrnice o podmínkách k vydání oprávnění pro zkušební střediska LAA.
   d) Za výběr a návrh jmenování inspektorů techniků a za návrh na jejich případné odvolání.
   e) Za kontrolu úrovně a způsobu výběru techniků a jejich jmenování a za systém jejich odborné přípravy.
2) Zabezpečuje šetření leteckých nehod.
3) Zpracovává a uplatňuje program stálého odborného vzdělávání inspektorů techniků a techniků.
4) Sestavuje plán inspekční a kontrolní činnosti ve výrobě a technických aspektů provozu daného druhu SLZ.
5) Provádí inspekční činnost výroby, schvalování do provozu a údržby provozovaných SLZ.
6) Při hrubých nebo opakovaně zjištěných závadách pozastavuje nebo odnímá oprávnění k výrobě, dovozu, prodeji a údržbě SLZ.
7) Zpracovává a předkládá řediteli správy SLZ návrhy na závazná rozhodnutí v oblasti technických norem a postupů.
8) Po schválení ředitelem správy SLZ vydává a případně odebírá oprávnění:
   a) K výrobě, opravám a údržbě SLZ a jejich dílů.
   b) Zkušebního střediska SLZ a jejich dílů.
9) Jmenuje a řídí technickou komisi.
10) Organizuje komisionální posouzení vydání typových průkazů, zodpovídá za provedení a úroveň zkoušek a vydání typových průkazů.
11) V případě závažného porušení předpisů vztahujících se k provozu SLZ zadržuje průkaz letové způsobilosti, respektive pozastavuje jeho platnost, může pozastavit platnost licence pilotního průkazu a dalších kvalifikací a předává je řediteli správy SLZ k dalšímu řešení.
12) Vyhodnocuje výsledky inspekcí a kontrol a navrhuje opatření k odstranění zjištěných závad.

§ 22 Inspektoři - technici jednotlivých druhů SLZ
1) Provádí dohled nad individuální stavbou SLZ.
2) Vydává registrační číslo průkazu letové způsobilosti dle rejstříku a schvaluje letovou způsobilost jednotlivých SLZ.
3) Provádí periodické prohlídky provozovaných SLZ a schvaluje podklady pro prodloužení platnosti technického průkazu
4) Kontroluje vedení předepsané technické dokumentace SLZ.
5) Podle požadavků hlavního inspektora provádí vyžádané inspekce a dohledy.
6) Odnímá technické průkazy SLZ, které nejsou z technického hlediska způsobilé k provozu.
7) Podle požadavků se účastní na šetření nehod.

§ 23 Technik
1) Vykonává vymezený stavební dozor při individuální stavbě SLZ.
2) V případě výroby dle typových průkazů u výrobců s příslušným oprávněním je technik pověřen výstupní kontrolou a kontrolou dodržování postupů a dokumentace při výrobě.

§ 24 Centrální rejstřík pilotů, SLZ, výrobců, ploch, škol
1) Ústřední rejstřík je veden k tomu určeným zaměstnancem (zaměstnanci).
2) V ústředním rejstříku jsou vedeny údaje o:
   a) Uživatelích SLZ a o způsobu získání příslušné kvalifikace.
   b) SLZ, jejich letové způsobilosti a o majitelích SLZ a jejich změnách.
   c) Plochách pro vzlety a přistání SLZ.
   d) Výcvikových střediscích.
   e) Oprávněních k výrobě a opravám SLZ a k výrobě výrobků letecké techniky.

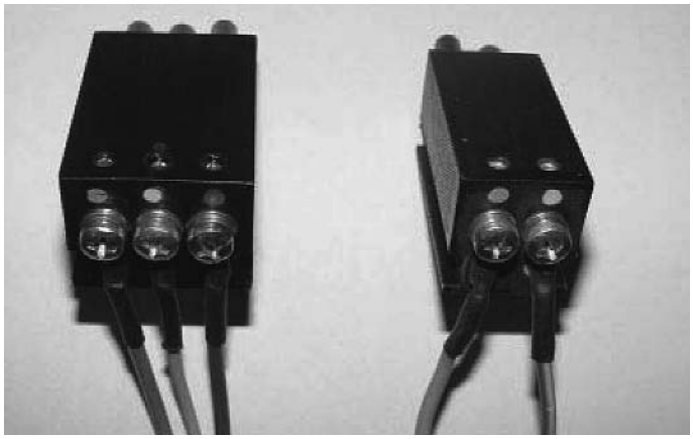
Bulletin 1/2007 k vrtulím SR 3000/2, SR 3000/3 a SR 2000 společnosti Woodcomp

Na základě zkušeností z provozu vrtulí SR 3000/2, SR 3000/3 a SR 2000, společnost WOODCOMP vydává technické nařízení č. 1/2007.

Firma nařizuje:
Proveďte kontrolu a zajistěte el. uhlíky napájení el. stavitelných vrtulí, které jsou uloženy v plastovém držáku (viz foto). El. uhlíky jsou zajištěny šrouby – červíky M4 x 6, 2 nebo 3 kusy (podle typu vrtule). Pro zajištění použijte Loctite 243 nebo jiný přípravek s podobnými vlastnostmi.

Dále zajistěte el. kabely, které jsou připojeny k těmto uhlíkům pomocí šroubů M4x6

Rovněž pro zajištěni použijte opět Loctite 243 nebo podobný přípravek pro zajištění šroubů.
Viz fotografie.



Mistrovství světa v UL létání v České Republice

Vážení přátelé letci a příznivci sportovního létání

Jak Vám je patrně známo, proběhne v letošním roce Mistrovství světa v UL létání v České Republice na letišti v Ústí nad Orlicí ve dnech 18. – 26. srpna 2007.

Obracíme se na Vás s výzvou, aby se přihlásili ti, kteří by nám chtěli pomoci při organizaci soutěží..

Výše uvedená data jsou daty vymezujícími čas mezi slavnostním zahájením a slavnostním ukončením soutěží, vlastní čas potřebný k zajištění průběhu je ještě o několik dnů delší, neboť již před zahájením soutěží je nutná asistence rozhodčích a organizátorů při tréninku.

Celkový harmonogram akce je následující:

Příjezdy a přílety účastníků:	od pondělí 13. 8. 2007
Setkání rozhodčích:	středa 15. 8. 2007 ve 12:00
Oficiální trénink přesného přistání:	středa 15. 8. 2007 od 14:00
Tréninková navigační úloha:	čtvrtek 16. 8. 2007, případně pátek 17. 8. 2007
Slavnostní zahájení:	sobota 18. 8. 2007 + 1-2 kola přesného přistání
Soutěžní létání:	neděle 19. 8. 2007 – pátek 24. 8. 2007

(V případě příznivého počasí a dostatečného počtu odlétaných úloh bude včleněn jeden odpočinkový den.)

Slavnostní zakončení a výsledky:	sobota 25. 8. 2007
Ukončení provozu kempu:	neděle 26. 8. 2007

Je pochopitelné, že se rozhodčí a organizátoři nemohou sejít až na místě samém a teprve tam si rozdělovat úkoly a zjišťovat, co kdo umí či neumí. Proto předpokládáme, že ti, kteří se chtějí MS 2007 zúčastnit se již předtím zúčastní mistrovství ČR ve dnech 21. – 24. června rovněž v Ústí nad Orlicí.

Z hlediska funkcí předpokládáme rozčlenění rozhodčích na čtyři skupiny a to:

1. Rozmísťování znaků, kontrolní a časové brány na trati (nezbytným předpokladem je dobrá schopnost čtení map a orientace v terénu podle mapy, vhodný je řidičský průkaz a ochota používat vlastní vozidlo, výhodou jsou zkušenosti z této činnosti a/nebo praktické zkušenosti soutěžních pilotů, další výhodou je mít k dispozici vlastní rychlé letadlo pro možnost kontroly tratě před startem soutěžících).
2. Rozhodčí na přistávacím decku (vhodné pilotní zkušenosti, vlastní soutěžní praxe a zkušenosti z řízení provozu na ploše a okruhu).
3. Rozhodčí řídící karanténní prostor, vážení a doplňování paliva, vážení letadel (velkou výhodou je znalost základů angličtiny případně jiného cizího jazyka).
4. Rozhodčí vyhodnocování záznamů z letových zapisovačů a vyhodnocování poletových deklarací posádek (nutná uživatelská znalost ovládání počítače minimálně MS Word a MS Excel, výhoda znalosti programu See You a velmi vhodná znalost alespoň základů anglického jazyka).

Prosíme proto zájemce o účast o vyplnění přiloženého formuláře a zaslání e-mailem na adresu silhan@a-contact.cz nebo poštou na adresu Vladimír Šilhan, Křížkovského 314, 674 01 Třebíč.

Pro jednotlivé skupiny rozhodčích bude uspořádán seminář, na kterém bude provedeno zaškolení a podrobná instruktáž. Organizátoři MS určí vždy vedoucího rozhodčího skupiny, se kterým budou spolupracovat při organizování instruktáží, a který bude řídit práci příslušné skupiny rozhodčích při šampionátu.

Organizátoři mají zájem vybrat a zaškolit více rozhodčích, než je uvedeno níže. Pro vlastní průběh budou přednostně vybráni rozhodčí, kteří lépe splní požadavky uvedené výše, avšak je potřeba být dohodnuti s dalšími kvalifikovanými pomocníky pro potřeby možných náhrad za nemoci a podobně. Při průběhu budou uvítáni všichni kvalifikovaní, kteří se budou mít zájem se zúčastnit šampionátu na vlastní náklady (stanování zdarma na letišti bude zajištěno).

Celkem potřebujeme pro zdárný průběh soutěží 8 rozhodčích skupiny 1, 8 rozhodčích skupiny 2, 4 rozhodčí skupiny 3, 8 rozhodčích skupiny 4. K rozhodčím budou dále přiřazováni pomocníci dle potřeby. Všichni rozhodčí budou informováni a instruováni pro práci ve všech skupinách tak, aby mohli být dle potřeby využiti pro kteroukoliv funkci.

Výhodou je účast rozhodčího na celém šampionátu, ale není to podmínka absolutně nezbytná a je možné nabídnout účast jen na část šampionátu. Ve formuláři je na tyto údaje příslušná rubrika.

20

TABULKA VÝCHODŮ (SR) A ZÁPA

Časy jsou uvedeny v UTC. SEČ

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

Letní čas

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

07

DŮ (SS) SLUNCE PRO 50°N A 15°E

pilot LAA ČR
Bulletin Letecké amatérské asociace ČR

= UTC + 1 h, SELČ = UTC + 2 h

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

Červenec			Srpen			Září			Říjen			Listopad			Prosinec		
Den	*SR*	*SS*	*Den*	*SR*	*SS*	*Den*	*SR*	*SS*	*Den*	*SR*	*SS*	*Den*	*SR*	*SS*	*Den*	*SR*	*SS*
									1.10.	04:59	16:40						
									2.10.	05:01	16:37						
			1.8.	3:29	18:43				*3.10.*	05:02	16:35						
			2.8.	3:30	18:42				*4.10.*	05:04	16:33	*1.11.*	5:49	15:38			
			3.8.	3:31	18:40				*5.10.*	05:05	16:31	*2.11.*	5:50	15:36			
			4.8.	3:33	18:38	*1.9.*	4:14	17:45	*6.10.*	05:07	16:29	*3.11.*	5:52	15:34	*1.12.*	06:36	15:01
1.7.	**2:55**	**19:13**	***5.8.***	**3:34**	**18:37**	***2.9.***	**4:16**	**17:43**	***7.10.***	**05:08**	**16:27**	***4.11.***	**5:54**	**15:33**	***2.12.***	**06:37**	**15:01**
2.7.	2:55	19:12	*6.8.*	3:36	18:35	*3.9.*	4:17	17:41	*8.10.*	05:10	16:24	*5.11.*	5:55	15:31	*3.12.*	06:39	15:00
3.7.	2:56	19:12	*7.8.*	3:37	18:34	*4.9.*	4:19	17:39	*9.10.*	05:12	16:22	*6.11.*	5:57	15:29	*4.12.*	06:40	15:00
4.7.	2:57	19:12	*8.8.*	3:39	18:32	*5.9.*	4:20	17:36	*10.10.*	05:13	16:20	*7.11.*	5:59	15:28	*5.12.*	06:41	14:59
5.7.	2:58	19:11	*9.8.*	3:40	18:30	*6.9.*	4:22	17:34	*11.10.*	05:15	16:18	*8.11.*	6:00	15:26	*6.12.*	06:42	14:59
6.7.	2:58	19:11	*10.8.*	3:42	18:28	*7.9.*	4:23	17:32	*12.10.*	05:16	16:16	*9.11.*	6:02	15:25	*7.12.*	06:44	14:59
7.7.	2:59	19:10	*11.8.*	3:43	18:27	*8.9.*	4:25	17:30	*13.10.*	05:18	16:14	*10.11.*	6:04	15:23	*8.12.*	06:45	14:59
8.7.	**3:00**	**19:10**	***12.8.***	**3:44**	**18:25**	***9.9.***	**4:26**	**17:28**	***14.10.***	**05:19**	**16:12**	***11.11.***	**6:05**	**15:22**	***9.12.***	**06:46**	**14:58**
9.7.	3:01	19:09	*13.8.*	3:46	18:23	*10.9.*	4:28	17:26	*15.10.*	05:21	16:10	*12.11.*	6:07	15:21	*10.12.*	06:47	14:58
10.7.	3:02	19:08	*14.8.*	3:47	18:21	*11.9.*	4:29	17:23	*16.10.*	05:23	16:08	*13.11.*	6:09	15:19	*11.12.*	06:48	14:58
11.7.	3:03	19:08	*15.8.*	3:49	18:19	*12.9.*	4:31	17:21	*17.10.*	05:24	16:06	*14.11.*	6:10	15:18	*12.12.*	06:49	14:58
12.7.	3:04	19:07	*16.8.*	3:50	18:17	*13.9.*	4:32	17:19	*18.10.*	05:26	16:04	*15.11.*	6:12	15:17	*13.12.*	06:50	14:58
13.7.	3:05	19:06	*17.8.*	3:52	18:15	*14.9.*	4:34	17:17	*19.10.*	05:27	16:02	*16.11.*	6:14	15:15	*14.12.*	06:51	14:58
14.7.	3:06	19:05	*18.8.*	3:53	18:13	*15.9.*	4:35	17:15	*20.10.*	05:29	16:00	*17.11.*	6:15	15:14	*15.12.*	06:52	14:58
15.7.	**3:07**	**19:04**	***19.8.***	**3:55**	**18:12**	***16.9.***	**4:37**	**17:12**	***21.10.***	**05:31**	**15:58**	***18.11.***	**6:17**	**15:13**	***16.12.***	**06:52**	**14:58**
16.7.	3:08	19:03	*20.8.*	3:56	18:10	*17.9.*	4:38	17:10	*22.10.*	05:32	15:56	*19.11.*	6:18	15:12	*17.12.*	06:53	14:59
17.7.	3:09	19:02	*21.8.*	3:58	18:08	*18.9.*	4:40	17:08	*23.10.*	05:34	15:54	*20.11.*	6:20	15:11	*18.12.*	06:54	14:59
18.7.	3:10	19:01	*22.8.*	3:59	18:06	*19.9.*	4:41	17:06	*24.10.*	05:36	15:52	*21.11.*	6:22	15:10	*19.12.*	06:55	14:59
19.7.	3:12	19:00	*23.8.*	4:01	18:04	*20.9.*	4:43	17:04	*25.10.*	05:37	15:50	*22.11.*	6:23	15:09	*20.12.*	06:55	15:00
20.7.	3:13	18:59	*24.8.*	4:02	18:02	*21.9.*	4:44	17:01	*26.10.*	05:39	15:48	*23.11.*	6:25	15:08	*21.12.*	06:56	15:00
21.7.	3:14	18:58	*25.8.*	4:04	18:00	*22.9.*	4:46	16:59	*27.10.*	05:41	15:47	*24.11.*	6:26	15:07	*22.12.*	06:56	15:01
22.7.	**3:15**	**18:57**	***26.8.***	**4:05**	**17:58**	***23.9.***	**4:47**	**16:57**	***28.10.***	**05:42**	**15:45**	***25.11.***	**6:28**	**15:06**	***23.12.***	**06:57**	**15:01**
23.7.	3:17	18:56	*27.8.*	4:07	17:56	*24.9.*	4:49	16:55	*29.10.*	05:44	15:43	*26.11.*	6:29	15:05	*24.12.*	06:57	15:02
24.7.	3:18	18:54	*28.8.*	4:08	17:53	*25.9.*	4:50	16:53	*30.10.*	05:46	15:41	*27.11.*	6:31	15:04	*25.12.*	06:57	15:02
25.7.	3:19	18:53	*29.8.*	4:10	17:51	*26.9.*	4:52	16:50	*31.10.*	05:47	15:39	*28.11.*	6:32	15:03	*26.12.*	06:58	15:03
26.7.	3:20	18:52	*30.8.*	4:11	17:49	*27.9.*	4:53	16:48				*29.11.*	6:33	15:03	*27.12.*	06:58	15:04
27.7.	3:22	18:50	*31.8.*	4:13	17:47	*28.9.*	4:55	16:46				*30.11.*	6:35	15:02	*28.12.*	06:58	15:05
28.7.	3:23	18:49				*29.9.*	4:56	16:44							*29.12.*	06:58	15:05
29.7.	**3:24**	**18:48**				***30.9.***	**4:58**	**16:42**							***30.12.***	**06:59**	**15:06**
30.7.	3:26	18:46													*31.12.*	06:59	15:07
31.7.	3:27	18:45															

Co rozhodčím nabízíme?
Jednoduché ubytování, celodenní stravování a finanční kompenzaci nákladů v hodnotě 500 Kč za den, v závislosti na hospodářském výsledku šampionátu další odměnu až do výše 500 Kč za den. Přirozeně při využití vlastního dopravního prostředku při rozvozu znaků po trati a podobně náhradu cestovních výloh. A hlavně nabízíme pro letecké fandy skvělou zábavu na téměř dva týdny, seznámení se se světovým startovním polem soutěžních pilotů a zažití atmosféry světového šampionátu.

Co od rozhodčích očekáváme:
Zodpovědný přístup k práci rozhodčího, nestranné posuzování výsledků posádek (nadržování domácím by bylo medvědí službou LAA ČR), dodržování bezpečnostních pravidel v průběhu létání, slušné a důstojné vystupování.

Jan Hynčica	*Vladimír Šilhan*	*Jan Bém*
Ředitel MS 2007	*Hlavní rozhodčí MS 2007*	*Koordinátor MS 2007*

Přihláška rozhodčího k účasti na MS UL 2007

Jméno	
Příjmení	
Datum narození	
Telefon	
E-mail	
Adresa	
Číslo průkazu rozhodčího[1]	
Letecké kvalifikace[2]	
Znalosti cizích jazyků	
Mám zájem o účast přednostně ve skupině rozhodčích číslo (1 – 4)	
Šampionátu se chci zúčastnit[3]	

[1] Podmínka vlastnictví průkazu není nezbytná, v případě potřeby rozhodčí proškolíme a vydání průkazu zajistíme, nejste-li držitelem průkazu napište „nemám".

[2] Například Pilot Ula, pilot Ult a obdobně, nejste-li držitelem leteckých kvalifikací vypište „nemám". Za leteckou kvalifikaci se považuje i v současnosti již neplatná kvalifikace

[3] Vypište buď „celého průběhu" nebo data od - do

Rozbor mimořádných událostí v provozu UL z roku 2006

Letecký incident ULLa, typ D8 Moby-Dick, 12. 6. 2006, letiště Zábřeh

Průběh letu a události
Pilot provedl vzlet z letiště Zábřeh. Po několika zatáčkách ve výšce asi 250 m nad terénem zaslechla osádka silný úder a pocítila otřes celého UL letounu. Pilot ihned ubral plyn, vypnul zapalování a provedl nouzové přistání na plochu letiště Zábřeh bez dalšího poškození UL letounu.
Poškození UL letounu
Utržení přední palubní desky, prasknutí zadního překrytu kabiny, zdeformování levého zadního silenbloku motoru, utržení pružin výfuku, lehké poškození nosníku trupu pod vrtulí, poškozené diagonální vzpěry uchycení motoru, poškození plechových deflektorů odvodu chladícího vzduchu, prasknutí rozpěrky mezi zadními závěsy křídla, zničená vrtule SR 200.
Informace o posádce
Pilot ULLa, věk 44 let.
Pilotní průkaz platný.
Na ULLa celkem: 185hodin.
Nálet na použitém typu: 70 hodin.
Další osoba na palubě bez letecké kvalifikace.
Informace o UL letounu
Typ: D8 Moby-Dick
UL letoun měl platný technický průkaz a sjednáno zákonné pojištění odpovědnosti.
Nálet: 75°43´.
Motor: Trabant 601 s reduktorem 1:2, převod řemenem.
Vrtule: SR 200, třílistá, na zemi stavitelná, rok výroby 1996.

ROZBORY
Byl proveden odborný posudek konstrukce vrtule, uchycení vrtulových listů do vrtulové hlavy, jejich únavového namáhání, rozboru materiálu a ostatních skutečností, které mohly mít na vznik události vliv.

ZÁVĚRY
Hlavní příčina
Nedodržení provozních podmínek stanovených výrobcem vrtule (neodborně provedená oprava poškozeného listu vrtule).
Komentář LAA:
Tento případ byl již zmiňován v závaznému bulletinu k vrtulím v Pilotu č. 9 a 10/2006. Vrtule měla být provozována dle pokynů výrobce včetně předepsaných prohlídek.

Pilot při destrukci vrtule rychle zareagoval a provedl bezchybné nouzové přistání.

Letecký incident ULLa, typ Zenair CH 601 Zodiac, 24. 9. 2006, 2 km jihozápadně od města Opava

Průběh letu a události
Pilot - žák s instruktorkou odstartoval k navigačnímu letu, cca po dvaceti minutách letu došlo k odpadnutí jednoho listu vrtule a následným vibracím, které vedly k prasknutí skříně reduktoru a oddělení zbytku vrtule s částí reduktoru. Vlivem vibrací se rovněž poškodil pravý a spodní silentblok uchycení motoru. UL letoun pokračoval v klouzavém letu a přistál bez dalšího poškození do terénu cca 1,7 km od místa nálezu částí vrtule a reduktoru. Žák i instruktorka bez zranění.
Poškození UL letounu
Poškozená vrtule, jeden list odlomený, rozlomená skříň reduktoru, utržené silentbloky motoru, upadlé karburátory, poškozené vrchní kryty motoru.
Ostatní škody
Nebyly hlášeny.
Informace o posádce
Instruktorka ULLa, věk 51 let, pilotní průkaz platný. Nálet na ULLa 912 hod., na typu 92 hod., ve funkci instruktora 291 hodin.
Pilot-žák věk 41 let, ve výcviku nalétáno 17:10 hodin.
Informace o UL letounu
Typ: Zeniair CH 601 Zodiac.
Rok výroby: 2002
Technický průkaz platný do 5. 10. 2006.
Celkový nálet: 3210 hod.,
Motor: BMW 1100 SR, v.č. 1ZEA 429 86EO.
Vrtule: FITI. třílistá
Meteorologická situace
CAVOK, vítr variábl do 4 kt.
Testy a výzkumy
Provedena nedestruktivní zkouška ocelových krčků 2 vrtulí FITI s náletem téměř 2000 hodin – s negativním výsledkem, nebyly zjištěny žádné vady či trhlinky.

ROZBORY
Zákonné pojištění UL letounu platné do 31. 12. 2006.
Na letounu byla nainstalována jiná vrtule, než která je uvedena v „Příručce“, neschválená pro použití na daném typu motoru.

ZÁVĚRY
Hlavní příčina
Použití vrtule, která nebyla pro daný motor schválená a byla přímo nevhodná pro tento typ motoru.
Spolupůsobící příčiny
Destrukce vrtule za letu.

Komentář LAA
Také tento případ byl již uveden v Pilotu č.2 / 2007 (str. 13). Nelze než znovu opakovat: Používejte vrtule pouze na motorech dle určení výrobce vrtule a dodržujte jím stanovená pravidla!

Instruktorku nelze než p ochválit za precizní nouzové přistání do terénu bez dalšího poškození UL letounu.

Letecký incident ULLa, typ P 2002 Sierra, 5. 10. 2006, MCTR a MTMA Praha Kbely, TMA III Praha

Průběh letu a události
Při letu na trati Borek-Stará Boleslav-Čelákovice-Úvaly-Tábor došlo k narušení MCTR Praha Kbely v oblasti Brandýs n.Labem, dále v prostoru Nehvizdy narušení tratě letu vojenského výcvikového letu letounu L-410, který kvůli neznámému provozu - UL letounu provedl vybočení z trati. Poté UL letoun pokračoval v letu stoupáním směrem na Úvaly, následně opustil MTMA LKKB na výšce 3600 ft ALT. Dále stoupal a ve stoupání narušil TMA III Praha (4000 ft) a dále stoupal až do ALT 4700 ft na východní hranici této koncové řízené oblasti.
Informace o posádce
Pilot ULLa, věk 34 let.
Pilotní průkaz platný do 8. 7. 2007.
Celkový nálet na ULLa 200 hodin, na typu 7 hodin.
Meteorologická situace
CAVOK, 3/8 Cu, vítr variábl do 4 kt.
Spojovací služba
Nebyla použita.

ROZBORY
- Pilot bez navázání radiospojení narušil MCTR LKKB a následně TMA III Praha.
- UL letoun má platný technický průkaz do 30.12.2006.
- UL letoun je pojištěn zákonným pojištěním do 31.12.2006.
- Technický stav UL letounu neměl vliv na vznik leteckého incidentu.
- Chybná činnost pilota při navigačním letu měla vliv na vznik leteckého incidentu.

ZÁVĚRY
Hlavní příčina
Chybná činnost pilota při navigačním letu, nenavázání radiospojení se ŘLP Kbely, vlétnutí do MCTR a MTMA LKKB a TMA III Praha.
Spolupůsobící příčiny
Nedostatečná navigační příprava před letem.
Komentář LAA
Uvědomte si prosím všichni, že bez oboustranného radiového spojení a příslušných znalostí nesmíte vlétnout do řízeného vzdušného prostoru. V opačném případě přinejmenším způsobíte sobě starosti a u služby ŘLP pokazíte pověst nám ostatním.

Letecká nehoda ULLa, typ D8 Moby-Dick, 26. 12. 2006, Přední Arnoštov, okr. Svitavy

Průběh letu a události
Pilot s další osobou na palubě odstartoval dne 26.12.2006 z letiště v Moravské Třebové. Během letu pilot zpozoroval, že motor Trabant má nepravidelný chod. Běh motoru se postupně zhoršoval a motor ztrácel výkon. Pilot se rozhodl pro bezpečnostní přistání u obce Přední Arnoštov. Obhlédl vybranou plochu a sestupoval východním směrem od obce do kopce proti lesu. V poslední fázi sestupu zjistil, že bude příliš dlouhý. Snažil se zvýšit výkon motoru, přestoupat stromy, udělat ještě jeden okruh nebo přistát na pole vpravo. Během stoupání v pravé zatáčce zachytil křídlem o strom. Pravá polovina křídla se ulomila, zůstala viset na stromě a UL letoun s posádkou spadl pod strom. Pilot si zavolal pomoc telefonem.

Zranění osob
Pilot těžce zraněn, převezen Leteckou záchrannou službou do nemocnice v Olomouci.
Další osoba na palubě zraněna těžce, převezena sanitkou do nemocnice ve Svitavách.

Poškození UL letounu
UL letoun byl při letecké nehodě zničen.
Informace o posádce
Pilot ULLa, věk 46 let, pilotní průkaz platný do 14. 9. 2008.
Celkově nalétáno 377:30 hod, v roce 2006 67:05, v den události 0:50 hod.
Další osoba na palubě věk 58 let, bez letecké kvalifikace.

ROZBORY
- UL letoun byl pro let způsobilý, TP platný, zákonné pojištění sjednáno.
- Na motoru Trabant a instalaci nebyla zjištěna žádná závada.
- Meteorologická situace byla pro let vyhovující, ale vysoká vlhkost vzduchu při teplotě v přízemní vrstvě +3°C byla příznivá pro vznik námrazy v difuzoru karburátoru.
- Dle popisovaného snižování výkonu motoru a jeho vibrací došlo k zamrzání karburátoru během letu.
- Pilotem vybraná plocha byla pro bezpečnostní přistání nevhodná.

ZÁVĚRY
Hlavní příčina
Nevhodně vybraná plocha pro bezpečnostní přistání, špatný odhad výšky pro přiblížení k plánovanému místu dosednutí.
Spolupůsobící příčiny
Pilot vzhledem ke svým zkušenostem měl vyhodnotit meteorologickou situaci a s možností vzniku námrazy karburátoru počítat.
Komentář LAA: Pokud létáte v chladnější polovině roku, měli byste uvážit jednak možnost podchlazování motoru a jednak riziko vzniku námrazy v místech se zrychleným proudem vzduchu, což je například právě v poměrně úzkém hrdle karburátoru u motoru Trabant. K tomuto může dojít při teplotách kolem nuly, ale i nad nulou při zvýšené vlhkosti vzduchu. Bez ohledu na to byste vždy měli letět tak, abyste při vysazování motoru mohli bezpečně přistát. A v takovém případě musíte vybrat vhodnou, dostatečně velkou plochu.

Letecká nehoda ULLa, typ KP-2U Sova, 22. 10. 2006, plocha SLZ Černovice u Tábora

Průběh letu a události:
Pilot s další osobou na palubě se rozhodl provést přistání s letmým vzletem na ploše SLZ v Černovicích. UL letoun dosedl za okraj RWY 08 v její ose a pilot přidal plyn k provedení letmého vzletu. Po odpoutání došlo asi ve výšce 2 m k přetažení UL letounu, ztrátě rychlosti a pádu s pravou rotací. Přistání a letmý vzlet bylo provedeno v první polovině dráhy, která v této části výrazně stoupá.
Zranění osob
Bez zranění.
Poškození UL letounu
Poškozená levá polovina křídla, ulomený příďový podvozek, ulomené listy vrtule, poškozený koncový oblouk pravé poloviny křídla.
Informace o posádce
Pilot ULLa, věk 56 let.
Pilotní průkaz platný do 15.6.2008.
Celkový nálet na ULLa je 180 hodin, na typu více než 50 hodin.
Další osoba na palubě bez letecké kvalifikace.

ROZBORY
- Pilot po odpoutání stoupal na příliš malé rychlosti.
- UL letoun má platný technický průkaz do 29. 3. 2008.
- UL letoun je pojištěn zákonným pojištěním do 31. 12. 2006.
- Technický stav UL letounu neměl vliv na vznik letecké nehody.
- Meteorologická situace neměla vliv na vznik letecké nehody.
- Chybná technika pilotáže při vzletu měla vliv na vznik letecké nehody.

ZÁVĚRY
Hlavní příčina
Nezvládnutí techniky pilotáže pilotem při letmém vzletu UL letounu, ztráta rychlosti po vzletu.
Spolupůsobící příčiny
Malá zkušenost pilota s provedením vzletu na ploše s výraznějším podélným sklonem (stoupáním).
Komentář LAA
Opět se potvrdila stále opakovaná skutečnost, že dostatečná rychlost a výška jsou základní předpoklady bezpečného letu. Pokud nemáte jedno ani druhé, nemáte šanci k napravení chyb a může to špatně dopadnout.

Letecká nehoda ULLa, typ Fox 912, 21. 7. 2006, letiště Brno – Tuřany

Průběh letu a události
Pilotka prováděla s UL letounem mimoletištní let s další osobou na palubě, která neměla leteckou kvalifikaci.
Při přistání na travnatou dráhu ve směru 270° došlo při bočním větru zleva k vybočení a destrukci pravé podvozkové nohy.
Zranění osob
Posádka nezraněna
Poškození SLZ
Na UL letounu zničena pravá podvozková noha a vrtule.
Informace o posádce
Pilotka věk 26 let, pilotní průkaz platný do 29. 5. 2008.
Kvalifikace: ŘL VFR.
Celkový nálet: 58°04´, při 223 startech.
Nálet v roce 2006: 8°24´, při 20 startech.
Všechny letové hodiny byly odlétány na typu Fox 912, převážně z letiště LKTB.
Další osoba na palubě: Bez letecké kvalifikace.
Meteorologická situace
Přízemní vítr: VRB 2-6 (KT), místy 230°-310° 6-16, v bouřkách přechodně zesílení.
Skutečná hodnota větru dle Přílohy číslo 2 ze záznamu a grafu směru a síly větru záznamového zařízení na prahu RWY 28 na LKTB byla 6,4 m/sec, náraz 7,5 m/sec ze směru 190° - 215°.
Testy a výzkumy
U pilotky byla provedena dechová zkouška na přítomnost alkoholu s negativním výsledkem.
Pravá podvozková noha demontována a předána na VÚT za účelem provedení expertízy materiálu poškozené podvozkové nohy.

ROZBORY
- Pilotka byla k provedení letu způsobilá
- Pilotka v roce 2006 odlétala s instruktorem 14 letů v trvání 3 hodiny.
- UL letoun měl platný technický průkaz a sjednáno zákonné pojištění.
- Technický stav UL letounu neměl vliv na vznik leteckého incidentu.
- Meteorologická situace byla před letem vyhovující v jižní části od letiště, během letu
- se podstatně změnila a v prvopočátku byla správně řešena ve spolupráci s ŘLP.
- Pilotka zapomněla v závěrečném dojezdu po přistání vylučovat boční vítr (zvětšovat výchylku flaperonů se snižující rychlosti).

ZÁVĚRY
Hlavní příčina
Nezvládnutí techniky pilotáže při přistávacím manévru ve fázi dojezdu.

Spolupůsobící příčiny
Výskyt oblačnosti typu Cb v blízkosti letiště a změna směru a síly větru při manévru na přistání.
Bez dalšího komentáře.

Letecký incident ULLa, typ P 92 Echo, 4. 5. 2006, letiště Benešov

Popis letu a události:
Při nácviku přistání žák vysoko vyrovnal, instruktor zareagoval pozdě na tuto chybu, došlo k prosednutí UL letounu a ke tvrdému kontaktu se zemí.
Zranění osob
Bez zranění.
Poškození SLZ
Ohnuté motorové lože, aerodynamický kryt příďového kola, spodní motorový kryt, ohnutá táhla řízení příďového kola, ohnutá páka řízení příďového kola na pravém pedálu nožního řízení, ohnutá levá noha hlavního podvozku.
Informace o posádce
Pilot ULLa, instruktor, vlekař, ŘL-VFR, věk 54, pilotní průkaz platný do 20. 7. 2007, nálet na ULLa 200 hodin, na použitém typu 150 hodin.
Žák - nálet 27 h 10 min. z toho sólo 6 h 32 min. a 50 vzletů, celkem 179 vzletů.

ROZBORY
- Technický průkaz vystaven 30. 5. 2000, platný do 8. 7. 2006.
- Technický stav UL letounu neměl vliv na vznik leteckého incidentu.
- Zákonné pojištění uzavřené od 11. 3. 2006 do 31. 12. 2006.
- Havarijní pojištění uzavřené do 11. 3. 2007.
- Meteorologická situace neměla vliv na vznik leteckého incidentu.
- Letiště nemělo vliv na vznik leteckého incidentu.
- Pozdní zásah instruktora měl vliv na vznik leteckého incidentu.

ZÁVĚRY
Hlavní příčina
Instruktor nevěnoval dostatečnou pozornost kontrole přistávacího manévru žáka, který je již v pokročilém stadiu výcviku, a pozdě zareagoval na žákem způsobenou chybu.
Komentář LAA
Vážení instruktoři, jednou ze základních vašich povinností je být vždy ve střehu. Od toho tam sedíte, nejen abyste žáky vše naučili, ale také dokázali včas reagovat na jejich chyby.

Letecká nehoda ULLa, typ Nieuport 11, Fokker Dr. 1, 30. 9. 2006, Letecký den na letišti Bratislava Vajnory

Průběh letu a události: Během veřejného leteckého vystoupení se konaly letové ukázky se zaměřením na historická letadla (UL repliky) z období první světové války, která kromě jiného prováděla útoky na balónky vypouštěné ze země. Piloti létali v sestavě čtyřech UL letadel, kroužili v oválné sestavě za sebou a sráželi balónky vrtulí. Směr a místo náletu na cíl bylo zvolené ve směru RWY 22 – proti větru a slunci. Při kritickém letu Nieuport letěl v relativně menší výšce několika desítek metrů a po větším okruhu. Nálet na cíl prováděl téměř v horizontálním letu. Po ukončení náletu na cíl zahájil pilot stoupání za účelem zařazení se do oválu pro další nálet. Za Nieuportem letěl další UL letoun typu Fokker Dr.1. Tento UL letoun letěl relativně ve větší výšce a po menším okruhu.

Pravděpodobně v tomto okamžiku pilot Fokkeru ztratil přehled o pořadí před ním letících UL letadel, přičemž měl zakrytý výhled na Nieuporta, který letěl před ním na menší výšce.

Fokker v klesavém letu při náletu na cíl získal vyšší rychlost a tím došlo ke snížení podélného rozestupu vzhledem k Nieuportu.

V okamžiku, kdy po zásahu balonku Nieuport přešel do stoupání, dráhy těchto dvou UL letadel se střetly a došlo k jejich srážce.

Fokker vrtulí poškodil ocasní plochy Nieuporta a poté se pravou polovinou horního křídla střetl se zadní částí Nieuporta, a ten již neovladatelný přešel do strmého sestupného letu, ve kterém narazil do země. Těžce zraněný pilot byl ze zničeného UL letounu vyproštěn a převezen vrtulníkem záchranné služby do nemocnice.

UL letoun Fokker měl po srážce poškozenou vrtuli a pravou polovinu horního křídla a pilot s ním přistál na letišti bez dalšího poškození.
Informace o posádce:
Pilot Nieuportu 11 - věk 37 let, pilotní průkaz platný do 3. 12. 2007. Celkový nálet 250 hodin, na ULLa 95 hodin, za posledních 90 dní 32 hodin, v den letecké nehody 1 hodinu.
Pilot Fokkeru Dr.1 - věk 65 let, pilot instruktor, ŘL VFR, zkušební pilot, vlekař, pilotní průkaz platný do 5.9.2008. Celkový nálet 6091 hodin, na ULLa 1410 hodin, za předchozích 90 dní 90 hodin, v den letecké nehody 20 minut.
Meteorologická situace: CAVOK.

ROZBORY
- Provedena zkouška u pilotů na přítomnost alkoholu s negativním výsledkem
- Technický stav UL letounů neměl vliv na vznik letecké nehody.
- Letiště nemělo vliv na vznik letecké nehody.
- Meteorologická situace neměla vliv na vznik leteckého incidentu. Po ukončení náletu, při přechodu do stoupání mohlo dojít k oslnění pilotů polohou slunce na obloze proti směru letu.
- Toto oslnění mohlo nepřímo ovlivnit prostorovou orientaci pilotů.
- Na veřejné letecké vystoupení byla vydaná příslušná povolení.

ZÁVĚRY
Hlavní příčina
Střet dvou UL letounů při veřejné ukázce náletu historických letadel na cíl. Cíl imitovali ze země vypouštěné balónky.
Bezprostřední příčina
Ztráta přehledu pilota UL letounu Fokker Dr.1 o pořadí před ním letících UL letadel, kdy měl zakrytý výhled na UL letoun Nieuport 11, který letěl před ním menší rychlostí a na menší výšce letu.
Spolupůsobící příčina
Nedostatečné využití možnosti radiospojení.
Komentář LAA
V tomto případě se opět sešlo více faktorů najednou: létání proti oslňujícímu slunci, zhoršený výhled z trojplošníku, dojem pilota Fokkera, že je před ním „volno“, nedostatečná radiová koordinace na „balónkovém“ okruhu. To vše i přes snahu o bezpečné létání vyústilo ve střetnutí dvou strojů v místě jednoho balonku. Do budoucna musí pořadatelé ještě důkladněji dohodnout způsob podobného létání a zdokonalit koordinaci po radiu.
A poučení pro všechny, co chtějí létat před veřejností – musíte být dvojnásob ostražití, zvláště když je vás ve vzduchu více najednou.

Letecká nehoda ULLt, typ Triumph 142, 21. 10. 2006, na letišti v Ústí nad Orlicí

Průběh letu a události
Pilot během prvního vzletu na svém novém motorizovaném závěsném kluzáku během odpoutání a vzletu z RWY 14 LKUO neudržel směr vzletu, vybočil ze směru a narazil do vyřazeného letounu AN-2 zaparkovaného mimo letištní plochu a následně do země.
Zranění osob
Pilot byl těžce zraněn.

Poškození MZK
Podvozek – trubky podvozku zohýbány, přední vzpěra zlomena, rozlámány laminátové kryty, rozštípnuté listy dřevěné vrtule.
Nosná plocha – přetržená lanka, zohýbané a některé zlomené nosné trubky konstrukce, na několika místech roztržený potah, deformované spíry.
Celkově vzato celý stroj byl nárazem těžce poškozen.
Informace o SLZ - MZK
Křídlo: Triumph 142 amatérské stavby v kategorii prototyp
Podvozek: VM 05 tříkolová konstrukce
Motor: Nissan Micra 1200 s řemenovým reduktorem
Vrtule: Křemen, dřevěná dvoulistá tlačná, průměr 165 cm
Pro MZK byly vypsány technické protokoly a protokol o letových zkouškách, ale ke dni nehody nebyl ještě vydán technický průkaz.
Zákonné pojištění platné od 4. 10. 2006 do 31. 12. 2006
Informace o posádce
Pilot ULLt, věk 60 let, pilotní průkaz platný do 15. 3. 2008.
Celkově nalétáno cca 300 hod, v roce 2006 nálet 7 hod.

ROZBORY
Na MZK nebyly zjištěny technické závady, které mohly způsobit leteckou nehodu.
Pilot nezvládl vzlet, byl to jeho první samostatný let na novém typu v kombinaci křídlo - podvozek.

ZÁVĚRY
Hlavní příčina
Nezvládnutí techniky pilotáže při vzletu MZK pilotem.
Spolupůsobící příčiny
Malá zkušenost pilota vlivem nízkého náletu v posledních letech, dlouhé přestávky v létání.
Komentář LAA:
Co dodat. Správně se měl pilot pořádně seznámit s novým strojem, než s ním sám poletí. Touha letět však zvítězila nad vším a pilot může mluvit o štěstí, že svůj pokus přežil jen se zraněními. Teď má dost času na vyléčení a přemýšlení, jak to udělat příště lépe. Také ho bude stát dost času a nákladů oprava poničeného rogala.

Zpracovali: Petr Chvojka a Zdeněk Doubek

Informace hlavních inspektorů

Plocha SLZ Nymburk je neveřejná plocha
Potřebný souhlas s požitím této plochy můžete získat na tel : 608 334 646, 777 334 646, 736 670 363.

ICAO mapa pro rok 2007
Na základě získaných informací ze dne 15. 2. 2007, v měsíci dubnu letošního roku nebude prodávaná nová ICAO mapa. Bude platit ICAO mapa z roku 2006.
Nová ICAO mapa bude publikovaná pravděpodobně v listopadu 2007.

Oznámení o nehodě padákového kluzáku ze dne 17. 2. 2007

17. února došlo již ke třetí nehodě padákového kluzáku v letošním roce. K události došlo na kopci Raná.

Nehoda, která se neobešla bez zranění, se udála na jihovýchodním svahu frekventovaného a známého terénu Raná u Loun. Pilot je držitelem licence PL C a patří k velmi zkušeným pilotům s ročním náletem přesahujícím 100 hodin. Taktéž neměl před nehodou výraznou přestávku v létání. Letěl na novém křídle kategorie B, se kterým měl nalétáno cca 10 hodin. Meteorologické podmínky byly následující: jasno, dohlednost: 20 km, vítr východní 7 m/s bez nárazů.

Pilot ve výšce cca 10 m nad svahem provedl zaklapnutí „velkých uší". Padákový kluzák však po té přešel do propadavého letu a v něm došlo ke kontaktu pilota s terénem. Pilot se několikrát na svahu převrátil, čímž došlo k přetočení nosných šňůr. Odlehčený vrchlík vlivem protivětru přešel do normálního režimu, pilota zdvihl do neřiditelného letu ve výšce zhruba tří metrů nad terénem. Po krátké vzdálenosti potom došlo k opětovnému kontaktu pilota se zemí a k jeho poranění. Vrchlík po té dopadl na zem a vylil se.

Pilot utrpěl zlomeninu ruky, se kterou byl převezen k ošetření do nemocnice v Lounech. Vzhledem k jeho zkušenostem, jsme obdrželi přesný popis sledu událostí a také režimu, do kterého vrchlík před nehodou přešel. Příčinu nehody nelze hledat v meteorologických podmínkách, protože byly pro tohoto pilota v limitu. Taktéž není příčinou pilotní chyba při provádění manévru zaklapnutí uší, který byl proveden správně. Na padákovém kluzáku není patrno žádné poškození ani úpravy. Spíše je možno v tuto chvíli usuzovat na fakt, že pilot nebyl ještě plně seznámen se specifickými vlastnostmi nového typu padákového kluzáku. Přesný rozbor příčiny nehody však bude na určené komisi pro šetření nehody.

My ostatní si z ní můžeme již teď vzít některá poučení. Například, že při seznamování s novým typem kluzáku je vhodné se výrobce zeptat na specifické chování vrchlíku a také, že vhodnější je se seznámit se všemi figurami u takového vrchlíku nejprve v bezpečné výšce.

Miroslav Huml