

## Bulletin LAA ČR je přílohou časopisu Pilot LAA ČR

1 Mimořádné události ULL a MZK

1 Kontrola táhla náhonu kormidla VOP letounů Jora a Cora  
2 Kontrola gumových provazců pérování podvozku letounů typu Zenair

3 Kontrola – výměna nerezového třmenů spodních předních lan na křídlech MZK Aeros

3 Kontrola provedení pojistného paralelního závěsu podvozku k nosné ploše u MZK 4  
Mimořádné události PK; 5 Celkové výsledky Mistrovství ČR v paraglidingu 2013, Tolmin 30. 6. - 5. 7.; 6 Celkové výsledky Mistrovství ČR v motorovém paraglidingu 2013, Jihlava 15. - 22. 6.; 7 Postup pro prodloužení platnosti Omezeného a Všeobecného průkazu radiotelefonisty letecké pohyblivé služby; 8 Formulář: Žádost o vydání/prodloužení průkazu odborné způsobilosti (radiofonního průkazu)



červenec 2013

## Mimořádné události ULL a MZK

### Nehoda ULL, plocha SLZ Hory

Informace o nehodě UL letounu v prostoru plochy SLZ Hory u Karlových Varů, dne 29. 5. 2013

#### Průběh letu

Pilot s druhou osobou na palubě odstartoval v dopoledních hodinách za podmínek občasného mrholení na ploše SLZ Hory s UL letounem typu EOL-2 Gemini (Racek) s motorem Rotax 582 z dráhy 25. Dále provedl let v prostoru pravého okruhu v čase do deseti minut. Mezitím začalo více pršet. Poté pilot přistál na počátku dráhy 25 a následně prováděl letmý vzlet. UL letoun stoupal ve směru 250° s mírným vybočením vpravo výrazně pomaleji než při prvním vzletu, zachytil o vrcholky stromů vpravo vedle konce dráhy 25 a následně spadl do porostu. Posádka se vyprostila z letounu vlastní silou, dle

vyjádření bez zranění, letoun byl těžce poškozen. Přibližně po půl hodině pocítil pilot sílící bolest v kotnících a byl kolegou z letiště odvezen na odborné lékařské vyšetření.

#### Komentář LAA:

UL letoun byl před letem v pořádku, po nehodě nebyly rovněž zjištěny žádné technické příčiny, které by mohly vést ke vzniku této události. Šetření nehody je na začátku, nicméně z dosavadních poznatků zatím vyplývá, že jedinou změnou oproti podmínkám prvního vzletu bylo zhoršení počasí s přibývajícím deštěm, což mohlo mít vliv na letové výkony stroje.

Berte prosím ohled na podmínky, v kterých jdete létat, a přizpůsobte jim své počínání. UL letouny mají různé výkonné pohonné jednotky a různou profiláž nosných ploch, a tedy jsou i odlišně citlivé na meteorologické podmínky. Vždy lze ale říci, že dešťové srážky (ovlivňující povrch křídla) na jedné straně, či letní horko na straně druhé, vám na výkonnosti stroje nepřidají, ale naopak.

### Letecká nehoda MZK, Borek

Letecká nehoda MZK 8. 5. 2013, cca 200m JV od plochy SLZ Stará Boleslav - Borek

**Průběh letu a události:** Při vzletu MZK ve směru 170° na ploše SLZ Borek došlo ve stoupání na úrovni konce dráhy k opakovanému poklesu výkonu motoru až do jeho úplného zastavení. Pilot se levou zatáčkou snažil vyhnout vodní ploše, kterou měl před a pod sebou. Bohužel se mu nepodařilo přeletět stromy lemující břeh vodní plochy a stroj se zachytil v koruně jednoho z nich, kde zůstal zaklíněn ve větvích. MZK byl při tom poškozen, ke zranění pilota nedošlo.

**Poškození SLZ:** Poškozen potah a kostra nosné plochy, ohnutá vidlice předního kola, mírně poškozena kompozitová skořepina podvozku, poškozena vrtule.

Další škody nevznikly.

**Informace o posádce:** Pilot MZK s platnou kvalifikací, věk 49 let, celkový nálet na MZK cca 66 hodin.

**Meteorologická situace:** CAVOK.

**Rozebory:** Všechny zákonné podmínky pro let byly splněny. Plocha SLZ Borek u Staré Boleslavi neměla vliv na vznik letecké nehody. Meteorologická situace byla pro let vyhovující.

Po nehodě byla vyzkoušena funkce palivového elektrického čerpadla Facet s připojeným tlakoměrem, zapojeným na hadici přívodu ke karburátoru. Po zapnutí čerpadla naměřen tlak 0 až 0,02 atm, po odpojení tlakoměru ve výtláčné větvi průtok téměř neznamatelný. Funkce čerpadla byla naprosto nedostatečná a nevyhovující.

Čerpadlo bylo potom demontováno a přezkoušeno samostatně z důvodů vyloučení okolních vlivů, například ucpání přívodu paliva z nádrže. Výsledek byl stejný jako v předchozím případě, tlak a průtok prakticky nulový. Čerpadlo bylo nakonec rozebráno na jednotlivé díly, žádná zjevná porucha nebyla zjištěna.

Čerpadlo bylo v podvozku MZK instalováno 19 let.

#### Závěry:

**Hlavní příčina:** Nezávládnutá pilotáž při ztrátě výkonu pohonné jednotky.

**Spolupůsobící příčina:** Nedostatečná dodávka paliva do motoru elektrickým čerpadlem.

#### Komentář LAA:

Jak už je výše napsáno, elektrické (přesněji řečeno elektromagnetické) čerpadlo americké výroby „Facet“ bylo ve stroji namontováno celých 19 let. V poslední době majitel přidáním nastříkovací pumpičky řešil problémy s obtížnějším spouštěním motoru, ale to už byl následek slábnoucí činnosti čerpadla. Správnější by bylo ověřit dostatečnou dodávku paliva do motoru, buď změřením tlaku paliva, nebo dodávaného množství, které má být (u soustavy s čerpadlem) minimálně 125 % maximální spotřeby motoru. Při použití elektrického čerpadla není nutné ani spouštět motor, stačí odpojit přívod ke karburátoru a připojit na manometr či odměrnou nádobu, a k čerpadlu zapojit 12 V. Při kontrole palivové soustavy nesmíme zapomenout také na ověření průchodnosti hadic a filtrů a čistotu karburátoru a vlastní nádrže. Je snad zbytečné dodávat, že je třeba tankovat z ověřeného zdroje a při použití kanystrů vždy nalévat palivo přes trychtýř s jemným sítkem.

*Ing. Petr Chvojka, hlavní inspektor MZK*

### Kontrola táhla náhonu kormidla VOP letounů Jora a Cora

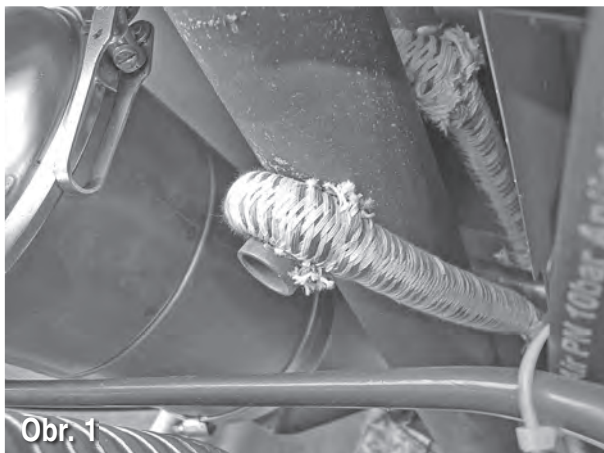
Při kontrole technického stavu letounu Jora, který byl v provozu 18 let, zjistili majitelé, že táhlo náhonu kormidla VOP v místě podpory (průchodka s kladkou) je opotřebované, mělo zeslabenou stěnu.

#### Postup kontroly:

- sejmut kormidlo směrovky (pro zpřístupnění táhla VOP),
- odpojit táhlo VOP na obou jeho koncích,
- vyjmout dlouhé táhlo VOP a zkontrolovat je zejména v místě, kde prochází průchodkou s kladkou, zda nemá zeslabenou stěnu.

*Ing. Václav Chvála, hlavní inspektor techniky ULL*

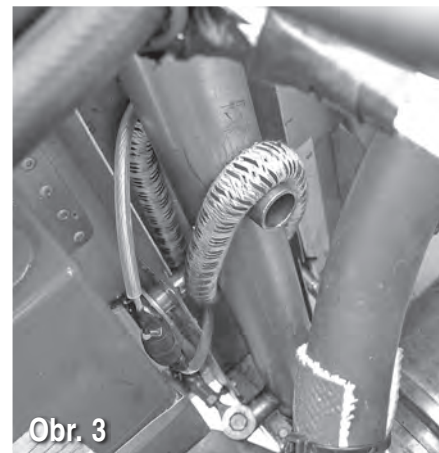
## Kontrola gumových provazců pérování podvozku letounů typu Zenair



Obr. 1



Obr. 2



Obr. 3

Letouny Zenair mají odpružení podvozku pomocí opleteného pryžového svazku.

CH - 701 – předová podvozková noha

CH – 601 – předová podvozková noha a nohy hlavního podvozku.

CH – 601 XL – předová podvozková noha.

V rejstříku LAA je v současné době 118 letounů typu Zenair a jsou případy, kdy gumový svazek bez problémů slouží 800 hodin po dobu 10 let a majitel svazek vyměnil pouze preventivně. V provozu však dochází k postupnému opotřebování a poškozování opletu tohoto svazku (**obr. 1**) a máme informace o případech, kdy došlo k poruše – přetržení gumového svazku na předovém podvozku.

V jednom případě došlo při opakovaném letném přistání, po přidání plynu ve fázi odlehčení předového kola pravděpodobně k nárazu na terénní nerovnost a k prasknutí gumového svazku odpružení předového kola a následnému kontaktu vrtule se zemí a poškození konců listů. Díky kluzné spojce motoru Rotax 912 F k žádnému dalšímu poškození nedošlo. Dle stavu gumového svazku usuzovali majitelé, že mohlo dojít k degradaci teplotou od tlumiče výfuku, případně olejem. Letoun byl v provozu 4 roky a měl nalétáno cca 200 hodin při 500 přistáních.

Předový podvozek má doraz pouze pro pohyb směrem dolů. Po prasknutí svazku noha vyjede vahou letounu směrem nahoru a zachytí se až o táhla nožního řízení (**obr. 2**), která tím prakticky zablokuje. Majitel letounu po výměně gumového svazku vytvořil doraz pomocí oka z ocelového lanka. Toto musí být namontováno tak, aby nemohlo svazek poškozovat (**obr. 3**)

Další případ byl obdobný jako výše uvedený, ale výřezy pro táhla nožního řízení byly v takové výšce, že nedošlo k poklesu přídě v takové míře, aby si vrtule „hrábla“ o zem.

Doraz proti nadměrnému vyjetí podvozkové nohy při případném přetržení svazku vyřešili stavitelé přišroubovanou objímkou na noze podvozku, která omezí pohyb nohy (**obr. 4**).

Dále máme jeden případ, kdy došlo k poruše svazku po několika přistáních.

Záleží pravděpodobně na tom, kde byl gumový svazek zakoupen. Pokud byl svazek dlouhou dobu skladován v nevyhovujících podmínkách, nebo mohlo jít o vadný výrobek, může dojít k jeho poruše.

Je potřeba objednat svazek pod označením 1080 HD (**obr. 5**) a tento použít jak na předovou podvozkovou nohu – 1 x tak na hlavní podvozek 4x (CH – 601).

Dále je důležité zajistit, aby nedocházelo k poškození opletu svazku třením jak o čepy uchycení, tak o okolní konstrukci. Zde je potřeba zkontrolovat spodní uložení nohy předového podvozku, aby byla dostatečná mezera pro pryžový svazek. Pokud by bylo málo místa, je nutno spodní uložení posunout kousek dopředu. Dalším vylepšením je obšít gumového svazku kůží v místě uložení.

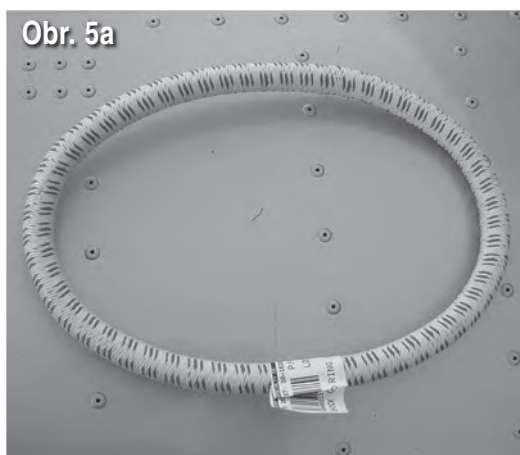
Další vliv na snížení životnosti gumového svazku může mít zvýšení teploty v motorovém prostoru, která může degradovat mechanické hodnoty gumových vláken.

Doporučuji, průběžnou kontrolu gumových svazků, především na předovém podvozku na poškození opletu, případně jejich preventivní výměnu.

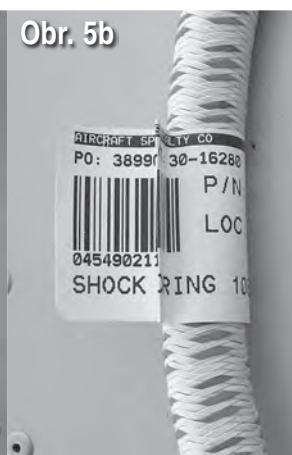
Hlavní inspektor techniky ULL  
Ing. Václav Chvála



Obr. 4



Obr. 5a



Obr. 5b

## Kontrola – výměna nerezového třmenu spodních předních lan na křídlech MZK vyrobených firmou Aeros Ltd., Kyjev – Ukrajina

Závazný bulletin 2013-06-26

**Nařizují před dalším letem provést kontrolu a v odůvodněném případě výměnu nerezového kování-třmenu předních spodních lan křídla MZK – výkresové označení dílu PRF 15.319.000.**

Ukrajinský výrobce obdržel informaci o poruše tohoto dílu. Následně zjistil, že pro výrobu tohoto dílu byl nesprávně dodán nevhodný nerezový plech AISI 430 namísto objednaného AISI 321H. Toto se může projevit výskytem trhlinek nebo koroze na tomto dílu, rovněž se to dá poznat přiložením magnetu – kování z nesprávného materiálu magnet přitahuje stejně jako obyčejná ocel. V případě, že při kontrole zjistíte kování z nesprávného materiálu, obraťte se

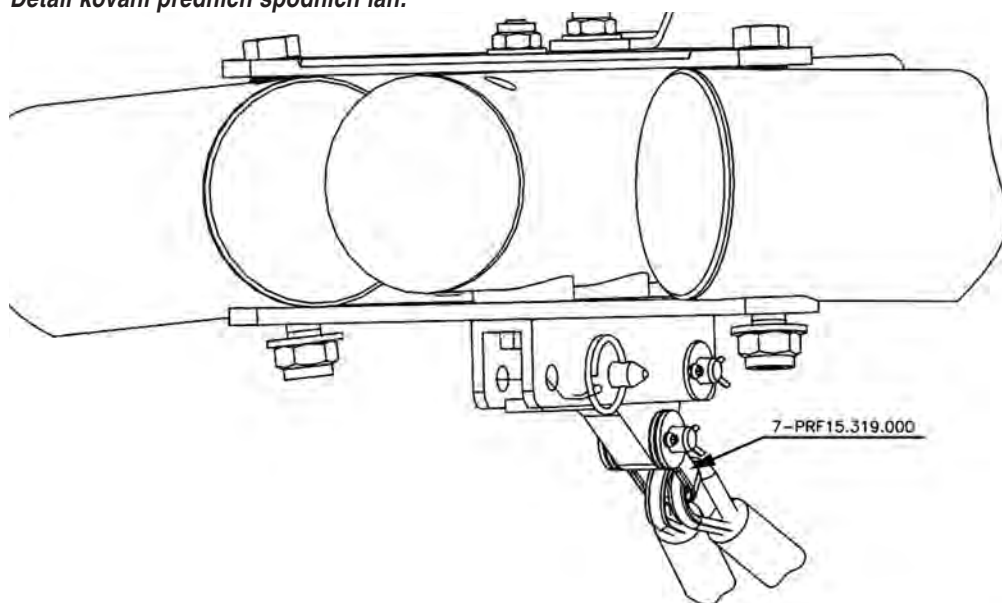
na pana Jiřího Zítka (tel. 602 254 464), který v ČR u těchto křídel zajišťuje správné díly pro výměnu.

Ukrajinský výrobce vydal k tomuto případu závaznou bezpečnostní směrnici Safety Directive – 014, která je přístupná na [http://www.aeros.com.ua/safety/Safety\\_Directive\\_014\\_en.pdf](http://www.aeros.com.ua/safety/Safety_Directive_014_en.pdf), a kde je uveden podrobný popis včetně způsobu kontroly.

Provedení kontroly-výměny dle bulletinu zapište do letadlové knihy – v části provozní záznamy / záznam o provedení bulletinu výrobce nebo závazné změny. Pokud již nejste majitelem / provozovatelem, sdělte prosím tuto informaci dále.

Ing. Petr Chvojka, Hlavní inspektor techniky MZK

**Detail kování předních spodních lan:**



**V ČR se týká křídel od firmy Aeros Ltd. typu Stream 16, Profi a Profi TL, viz následující tabulka:**

Typ MZK	Výrobní číslo	První (evidovaný) provozovatel v ČR
Profi TL	015.07 3557	Jiří Zítka
Stream 16	026.07 3608	Josef Veska
Profi TL	044.07 3656	Jindřich Kysilka
Profi	068.07 3720	Eugen Strečko
Profi	079.07 3732	Michal Seifert
Stream 16	081.07 3726	Miroslav Řehák
Stream 16	082.07 3727	Miroslav Řehák
Profi TL	095.07 3791	Vladimír Těthal
Stream 16	010.08 3836	Daniel Šťastný
Profi	024.08 3925	Petr Chvojka
Profi	083.09 4377	Jan Hájek
Profi	096.08 4119	Roman Mareček
Profi TL	002.10 4378	Jiří Zítka
Profi	021.10 4454	Petr Bereza
Profi	042.10 4511	Petr Kratochvíl
Profi	051.10 4559	Jaroslav Šámal
Profi	055A.10 4570	František Říha
Profi	059.10 4576	Juraj Veselý
Profi	069.10 4617	Zdenek Velebný
Profi	017.11 4733	František Herink

## Kontrola provedení pojistného paralelního závěsu podvozku k nosné ploše u motorových závěsných kluzáků

Závazný bulletin 2013-06-27

**Kontrola provedení pojistného paralelního závěsu podvozku k nosné ploše u motorových závěsných kluzáků**

**Týká se:** všech MZK

**Důvod vydání:** při šetření letecké nehody MZK v obci Valeč dne 14. 4. 2013 bylo zjištěno, že příčinou byla ztráta příčného spojovacího čepu mezi podvozkem a nosnou plochou. Stroj byl bez platného technického průkazu po přestavbě pohonné jednotky. Šetřením bylo také zjištěno, že paralelní pojistný závěs podvozku ke křídlu tvořilo horolezecké lano spirálovitě otočené kolem svislých nosných trubek podvozku bez zajištění jeho polohy v místě závěsu ke křídlu. Při ztrátě jednoho z hlavních spojovacích čepů tak mohlo dojít k prosednutí podvozku vůči křídlu a k významné změně polohy těžiště, což mohlo způsobit vytržení řídicí hrazdy z rukou pilota a následnou ztrátu říditelnosti a destrukci MZK.

**Termín provedení:** před příštím vzletem

**Způsob provedení:** Na smontovaném MZK zkontrolujte správnost provedení paralelního pojistného závěsu mezi podvozkem a kříd-

lem. Předpis UL2-část II. bod 4.3.2. a) kromě jiného stanoví, že: „Závěs podvozku ke kýlovému nosníku musí být bezpečně proveden a paralelně jištěn. Paralelní jištění musí být vedeno k pevnostně vyhovujícímu uzlu podvozku, který se nerozebírá ani není pohyblivý.“ Pojistný závěs je zpravidla tvořen lanem či popruhem vedeným od spodní části podvozku nahoru přes kýlovou trubku křídla. Musí být zajištěn proti posunutí po kýlové trubce křídla, ale také upevněn k nejvyššímu místu podvozku v místě závěsného kloubu, například pomocí karabiny či šroubového spoje. Lano či popruh nesmí být vedeno volně či obtočeno kolem nosné trubky, ale nejkratší cestou bez prověšení k závěsnému uzlu. Přitom nesmí bránit výkyvům křídla při řízení hrazdou.

Kontrolu zapište do letadlové knihy v části „provozní záznamy – provedení bulletinu nebo závazné změny“.

Pokud potřebujete poradit, obraťte se na některého z inspektorů MZK. Inspektoři techniky MZK provedou důslednou kontrolu pojistného závěsu při technických prohlídkách při prodlužování platnosti technického průkazu.

Ing. Petr Chvojka  
Hlavní inspektor MZK

## Mimořádné události PK

### Nehoda PK, Lysá Hora u Frýdku-Místku

Informace o letecké nehodě padákového kluzáku na Lysé Hoře u Frýdku-Místku ze dne 24. 7. 2012

#### Průběh letu:

Pilot s platnou tandemovou kvalifikací a velkým náletem hodin se opakovaně pokoušel o start na severně orientované členité ploše v blízkosti vrcholu Lysé Hory. V okamžiku startu vanul silný východní až jihovýchodní vítr o rychlosti 5 m/s s nárazy 10 m/s. Při každém pokusu došlo k zaklopení pravé části vrchlíku a následnému dopadu zpět na plochu startoviště. Při posledním pokusu došlo po kolapsu vrchlíku k vlečení posádky. Pasažér byl zraněn těžce.

Padákový kluzák měl platný technický průkaz, pilot měl uzavřené základní zákonné pojištění vůči škodám způsobeným třetí osobě. Pasažér vážil cca 112 kg a zatížení padákového kluzáku bylo v provozním limitu, avšak velmi blízko jeho maximální hranice.

#### Komentář LAA

Pilot je zkušený a podle výpovědí ostatních pilotů je známý jako zodpovědná osobnost. V kritický den provedl ještě nejméně jeden tandemový let, také z Lysé Hory, kdy vanul slabý variabilní vítr. To potvrdil i výpis z údajů meteorologické stanice. Nicméně předpověď silného východního větru byla na celý den několik dní dopředu a dal se očekávat. Silný východní vítr vanul v odpoledních hodinách po celé republice. Výběr takového dne na severně orientovaný, členitý terén v kombinaci s váhou pasažéra je zarážející. Pilot si nevsíml náhlé změny směru větru a nevarovaly ho ani několikeré nepovedené starty, které svým průběhem jasně problém naznačovaly.

Apelují na všechny tandemové piloty, aby v pravou chvíli dokázali říci ne jak sobě, tak svým klientům. Relativní zkušenost a sebedůvěra pilota v tomto případě byla medvědí službou. Situace se dá lehce aplikovat i na piloty jednomístných padákových kluzáků. Nelétejte za každou cenu. Respektujte své limity, limity svého padáku a neustále sledujte meteorologickou situaci.

Závěrem doporučuji všem tandemovým pilotům, kteří využívají pojistku vůči škodám způsobeným třetí osobě sjednanou přes LAA ČR, aby zvážili možnost vyššího pojistného pro UL, kde je přímo pojištěn spolucestující. Taková pojistka je opravdu nutná zejména pro komerční tandemové piloty. Případné další informace o pojistných produktech vám poskytne sekretariát LAA ČR.

### Nehoda PK, Černý Vrch u Klášterce nad Ohří

Informace o letecké nehodě padákového kluzáku ze dne 7. 4. 2013 na Černém Vrchu

#### Průběh letu:

Pilot s kvalifikací Pilot od roku 2007 startoval do středně silných meteorologických podmínek těsně po poledni. Krátce po vzletu zaznamenal asymetrické zaklopení vrchlíku vlivem turbulence. Pilotovi se nepodařilo uvést vrchlík do rovného klouzavého letu a po otočce narazil zpět do svahu, po kterém byl dále smýkán, až se zastavil zachycený za porost. Zraněného vyprošťovala letecká záchranná služba.

Meteorologická situace v danou dobu byla dobrá, vanul severní vítr do 5 m/s. Pilot měl platnou kvalifikaci pro létání s padákovým kluzákem a také sjednané pojištění vůči škodám způsobeným třetí osobě.

#### Komentář LAA

Při létání v termice se možnosti klapanců prostě nevyhne. Proto je dobré absolvovat specializovaný SIV kurz, kde se sice náhlá zaklopení nasimulovat nedají, ale připraví vás alespoň na způsoby jejich řešení, které by vám měly přejít „do krve“. Vaší bezpečnosti ve vzduchu určitě pomůže i častý pozemní trénink.

### Nehoda PK, Studenov v Krkonoších

Informace o letecké nehodě padákového kluzáku ze dne 19. 5. 2013, Studenov

#### Průběh letu:

Málo zkušený pilot se po zhruba hodinovém létání rozhodl pro přistání na běžné přistávací ploše. Tato plocha je v bezprostřední blízkosti částečně lemována stromy. Let probíhal v silné termické turbulenci a při finálním přiblížení zřejmě došlo k náhlé termické změně směru větru a pilot se ocitl v rotoru. Na následná asymetrická zaklopení vrchlíku pilot nedokázal zareagovat a v neletovém režimu dopadl na zem, způsobil si těžké zranění.

Pilot měl platnou kvalifikaci pro létání s padákovým kluzákem a ten měl platný technický průkaz. Bylo uzavřeno pojištění vůči škodám způsobeným třetí osobě. V době nehody vanul jižní až východní vítr s nárazy kolem 7 m/s.

#### Komentář LAA:

Pilot si neuvědomil riziko rotoru nad přistáním při náhlé změně směru větru. Pilot díky svým limitovaným zkušenostem nebyl připravený nastatou situaci bezpečně vyřešit. Proto by si málo zkušení piloti měli vybírat bezpečné terény s minimem překážek a zejména by pak neměli létat v silné termice.

Klára Beranová  
Hlavní inspektorka PG



## Celkové výsledky Mistrovství České republiky v motorovém paraglidingu 2013, Jihlava 15. - 22. 6.

Poř.	Kat.	číslo	pilot		Task 1	Task 2	Task 3	Task 4	Task 5	Task 6	Task 7	Task 8	Task 9	Task 10	Task 11	Celkem
<b>Open</b>																
1	PF1	110	Petr Matoušek	CZ	500	627	0	879	1000	581	937	859	859	250	883	7375
2	PF1	81	Grzegorz Krzyzanowski	POL	250	1000	80	647	635	1000	0	821	998	250	987	6668
3	PF1	41	Jiří Koudela	CZ	250	513	346	763	930	561	844	438	822	170	868	6505
4	PF1	4	Andrzej Malkusz	POL	250	677	0	822	451	644	876	661	708	425	965	6479
5	PF1	28	Jakub Sedivý	CZ	500	623	0	863	529	540	1000	0	764	500	1000	6319
6	PF1	9	Marek Schulz	CZ	250	513	0	948	336	428	986	731	944	250	875	6261
7	PF1	12	Kamil Mankowski	POL	350	870	373	579	221	785	896	573	380	250	570	5847
8	PF1	8	Piotr Ficek	POL	500	859	409	546	329	819	769	515	542	500	0	5788
9	PF1	7	Zdeněk Rezníček	CZ	250	674	391	0	244	529	867	560	823	425	993	5756
10	PF1	5	Milan Klement	CZ	500	746	307	565	261	574	0	408	421	425	881	5088
11	PF1	22	Jan Sedivý	CZ	500	624	478	407	172	537	640	0	546	300	774	4978
12	PF1	1	Dan Trochta	CZ	250	675	0	721	474	0	963	0	758	310	790	4941
13	PF1	91	Andrzej Bury	POL	250	681	222	712	0	701	0	0	449	425	804	4244
14	PF1	777	Lukáš Koláček	CZ	500	624	121	320	189	575	676	0	501	220	405	4131
15	PF1	6	Jacek Ciszowski	POL	500	615	342	794	341	424	466	647	0	0	0	4129
16	PF1	18	Michal Loužecký	CZ	350	588	113	542	590	527	0	387	222	500	0	3819
1	PL1	103	Marcin Krakowiak	POL	250	1000	475	1000	812	1000	793	365	651	170	903	7419
2	PL1	109	Gabriel Toman	CZ	300	706	443	972	1000	673	0	883	959	250	953	7139
3	PL1	114	Martin Lexa	CZ	350	642	403	901	847	563	947	0	620	170	1000	6443
4	PL1	107	Michael Nadažy	CZ	0	913	0	819	812	739	632	626	846	250	576	6213
5	PL1	96	Tomáš Klapar	CZ	425	567	378	828	775	0	1000	273	748	250	800	6044
6	PL1	118	Karin Stachová	CZ	420	657	0	770	803	554	833	0	618	425	662	5742
7	PL1	3	Zdeněk Andřík	CZ	250	495	0	712	814	257	429	451	502	425	926	5261
8	PL1	112	Josef Weis	CZ	170	505	341	0	0	491	894	501	764	270	0	3936
9	PL1	101	Adam Książek	POL	350	672	0	887	0	521	616	490	0	0	0	3536
10	PL1	11	Tomasz Dembczyński	POL	250	487	375	774	534	544	0	248	0	0	0	3212
1	PL2	252	Luboš Závorka / Josef Stacho	CZ	500	710	0	961	696	0	1000	875	966	425	865	6998
2	PL2	111	Vladimír Proček / Václav Pítro	CZ	250	1000	0	850	1000	0	933	665	875	250	1000	6823
3	PL2	78	Piotr Krupa / Alina Jedrys	POL	90	656	402	894	562	470	0	539	774	250	690	5327
4	PL2	77	Jarosław Balcerzevski / Magdalena Kloss	POL	300	248	90	780	426	1000	0	0	0	0	0	2844
5	PL2	2	Hubert Ličman / Michal Pemčák	CZ	250	481	140	0	0	0	0	0	0	250	0	1121
<b>MČR</b>																
Poř.	Kat.	číslo	pilot		Task 1	Task 2	Task 3	Task 4	Task 5	Task 6	Task 7	Task 8	Task 9	Task 10	Task 11	Celkem
1	PF1	110	Petr Matoušek	CZ	500	775	0	879	1000	1000	937	878	864	250	883	7966
2	PF1	41	Jiří Koudela	CZ	250	612	346	763	930	931	844	455	828	170	868	6997
3	PF1	28	Jakub Sedivý	CZ	500	769	0	863	529	868	1000	0	770	500	1000	6799
4	PF1	9	Marek Schulz	CZ	250	613	0	948	336	636	986	753	949	250	875	6596
5	PF1	7	Zdeněk Rezníček	CZ	250	853	391	0	244	839	867	582	829	425	993	6273
6	PF1	5	Milan Klement	CZ	500	1000	307	565	261	972	0	441	421	425	881	5773
7	PF1	22	Jan Sedivý	CZ	500	771	478	407	172	860	640	0	552	300	774	5454
8	PF1	1	Dan Trochta	CZ	250	855	0	721	474	0	963	0	764	310	790	5127
9	PF1	777	Lukáš Koláček	CZ	500	770	121	320	189	976	676	0	505	220	405	4682
10	PF1	18	Michal Loužecký	CZ	350	716	113	542	590	834	0	408	222	500	0	4275
1	PL1	109	Gabriel Toman	CZ	300	746	483	1000	1000	861	0	883	987	250	953	7463
2	PL1	114	Martin Lexa	CZ	350	674	439	928	847	683	946	0	647	170	1000	6684
3	PL1	107	Michael Nadažy	CZ	0	1000	0	845	812	1000	631	626	870	250	576	6610
4	PL1	96	Tomáš Klapar	CZ	425	593	410	854	775	0	1000	273	778	250	800	6158
5	PL1	118	Karin Stachová	CZ	420	691	0	796	803	671	833	0	640	425	662	5941
6	PL1	3	Zdeněk Andřík	CZ	250	515	0	734	814	313	429	451	524	425	926	5381
7	PL1	112	Josef Weis	CZ	170	526	368	0	0	586	893	501	791	270	0	4105
1	PL2	252	Luboš Závorka / Josef Stacho	CZ	500	710	0	961	696	0	1000	944	1000	425	865	7101
2	PL2	111	Vladimír Proček / Václav Pítro	CZ	250	1000	0	850	1000	0	933	721	904	250	1000	6908
3	PL2	2	Hubert Ličman / Michal Pemčák	CZ	250	481	149	0	0	0	0	0	0	250	0	1130

## Postup pro prodloužení platnosti Omezeného a Všeobecného průkazu radiotelefonisty letecké pohyblivé služby

• Je-li doba do uplynutí konce platnosti průkazu delší než jeden měsíc, nalepíte do spodní části žádosti (pod Místo a Datum) kolek v hodnotě 200 Kč.

Nejlepší je prodloužovat průkaz dva měsíce před skončením jeho platnosti.

• Je-li doba platnosti kratší než jeden měsíc do konce platnosti průkazu, nalepíte do stejného místa kolek v hodnotě 400 Kč.

• Je-li průkaz neplatný (ne déle než jeden rok od data konce jeho platnosti), nalepíte do stejného místa kolek v hodnotě 400 Kč.

• Je-li průkaz propadlý déle než jeden rok, nelze jej již prodloužit a je nutná nová zkouška na ČTÚ.

Nepotvrdí-li vaši praxi operátora organizace, potvrdíte si praxi osobně, svým podpisem, v Čestném prohlášení. V tomto případě je nutné přiložit váš okopírovaný platný pilotní průkaz. K žádosti se vždy přikládá (nelepit) jedno barevné foto pasového formátu.

V případě vylepení kolků se k žádosti nepřikládá kopie o úhradě správního poplatku.

Žádost zašlete na adresu uvedenou v levém horním rohu žádosti. Telefon na ústřednu ČTÚ je 224 004 111.

Toto je jediný jednoduchý způsob prodloužení průkazu, v případě jiné formy placení správního poplatku se dostanete do složitějšího způsobu jeho úhrady.

*Zdeněk Doubek, hlavní inspektor provozu ULL a ULK*

Český telekomunikační úřad  
se sídlem Sokolovská 219, Praha 9  
poštovní adresa:  
poštovní příhrádka 02, 225 02 Praha 025

Fotografie<sup>2)</sup>  
v předepsané podobě  
a ve formátu  
35 mm x 45 mm

NELEPIT

**ŽÁDOST**  
**o prodloužení platnosti<sup>1)</sup> / vydání průkazu**  
**odborné způsobilosti**

Druh průkazu			
Číslo průkazu		platí do	

Jméno, příjmení, titul			
Den, místo nar. /státní přísl.			
Bydliště	Ulice, č. domu		
	PSC, obec		
Dosažitelnost: tel., e-mail			

Na základě § 8 odst. 2 vyhlášky č. 157/2005 Sb. dokládám žádost následujícím potvrzením o praxi operátora, resp. čestným prohlášením.

<b>Potvrzení o praxi operátora</b>	
Potvrzujeme, že výše uvedený žadatel pracoval v posledních pěti letech nejméně 1 rok / 2 roky <sup>1)</sup> jako operátor u stanic, k jejichž obsluze je uvedený druh průkazu třeba.	
Datum, místo	Razítko organizace, jméno a podpis odpovědného zástupce provozovatele stanic

<b>Čestné prohlášení</b>	
Prohlašuji, že jsem v posledních pěti letech pracoval nejméně 1 rok / 2 roky <sup>1)</sup> jako operátor u stanic, k jejichž obsluze je uvedený druh průkazu třeba.	
Datum, místo	Podpis žadatele

K žádosti přikládám:

- fotografii v provedení podle zvláštního právního předpisu<sup>2)</sup>,
- kopie dokladu o úhradě správního poplatku,
- kopii pro dobu prokázání praxe platného průkazu způsobilosti vůdce plavidla, resp. Kopii pilotního průkazu (jen v případě, že dokládám jen Čestné prohlášení a nikoliv Potvrzení o praxi operátora),
- kopii stávajícího průkazu.

Místo

Datum

Podpis uchazeče

<sup>1)</sup> Žádost o prodloužení doby platnosti průkazu odborné způsobilosti musí být držitelem průkazu podána nejméně 1 měsíc předem dnem uplynutí doby jeho platnosti. Pokud doba platnosti průkazu odborné způsobilosti uplynula, lze v období do jednoho roku ode dne pozbytí jeho platnosti vydat nový průkaz, pokud žadatel doloží žádost potvrzením, že v době platnosti průkazu nejméně dva roky vykonával obsluhu vysílacích rádiových zařízení, na niž byl průkaz odborné způsobilosti vydán. Žadatel musí v tomto uhradit správní poplatek ve výši 400 Kč.

<sup>2)</sup> Vyhláška č. 642/2004 Sb., kterou se provádí zákon o občanských průkazech a zákon o cestovních dokladech.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO