

- Mimořádné události v provozu ULL
- Mimořádné události v provozu PK
- Mimořádné události v provozu MPK
- Konečné výsledky 6. mistrovství světa v motorovém paraglidingu

Bulletin LAA ČR
je přílohou
časopisu
Pilot LAA ČR



Mimořádné události v provozu ULL

Letecký incident Condor TL-132

Den 8. 8. 2009 pilot s druhou osobou na palubě odstartoval z letiště Hradec Králové a letěl přes Nechanice k Jičínu a zpět. Pro zamýšlený let bylo v letounu málo paliva. Během letu pilot stav paliva nesledoval. Před vstupem do ATZ Hradec Králové se ohlásil dispečerovi AFIS. Poté došlo k poklesu otáček a pak k úplnému zastavení motoru. Pilot se rozhodl pro nouzové přistání do terénu na strniště, před kterým bylo vedení vysokého napětí. Při sestupu pilot znejistěl, jestli na vybranou plochu doletí a proto změnil své původní rozhodnutí a otočil UL letoun na vedlejší pole brambor.

Při výběhu v brzdách došlo k převrácení UL letounu na záda a jeho poškození. Posádka nebyla zraněna.

V průběhu letu došlo ke čtyřem chybám:

1. Pilot si před letem nenaplnil dostatek paliva.
2. Pilot důsledně nesledoval množství paliva.
3. Pilot měl přizpůsobit délku letu k množství paliva.
4. Pilot si pro nouzové přistání vybral špatnou plochu, protože své rozhodnutí během manévru na přistání musel změnit tak, že nakonec přistával po větru.

Jan Rydl, inspektor provozu ULL LAA ČR

Mimořádné události v provozu PK

Nehoda padákového kluzáku, 3. 5. 2009, Černá hora v Krkonoších

V neděli 3. 5. 2009 došlo na Černé hoře k nehodě s těžkým zraněním pilota padákového kluzáku. Pilot během svahování narazil do stromu a následně do země.

Meteorologické podmínky: vítr 2-5 m/s, nárazy 6 m/s. Dohlednost nad 20 km.

Jedná se o pilota, který vlastní pilotní průkaz rok a půl. Den před nehodou létal na Zvičině, kde byl kamarády upozorněn, že létá příliš nízko nad stromy. Sám se pochlubil, že „kopal do šišek“.

Komentář LAA:

Létání nízko nad překážkami je velice riskantní činnost. Neustále zdůrazňujeme, že nejrizikovějšími fázemi letu jsou start a přistání, tedy fáze, kdy let probíhá nízko nad zemí a na řešení případných nestandardních situací není mnoho času. Svahování těsně nad špičkami stromů je přirozeně stejně riskantní ze stejných důvodů, navíc hrozí zachycení pilota nebo padákového kluzáku o špičku nebo větev stromu.

Věříme, že valná většina pilotů létá s dostatečnou rezervou nad překážkami. Pokud svah funguje, „nosí“ i několik desítek metrů nad zemí a také dostatečně před kopcem. Pokud jsou podmínky takové, že je třeba pro udržení doslova se přilepit na svah, stojí za zvážení, jestli má cenu vůbec v těchto podmínkách létat.

V tomto případě se pilotovi létání v malé výšce zle nevyplatilo. Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem je zde zřejmé, že pilot šel této nehodě aktivně naproti. Zdá se, že létání nízko nad vrcholky stromů bylo pilotovým hloupým koníčkem – pilot nepochopil smysl volného létání.

Učte se raději létat s rezervami, točit stoupavé proudy a prohlížet si krajinu z výšky – o tom totiž volné létání je. Pokud chcete létat nízko nad zemí, pořáďte si motorovou krosnu nebo tříkolku a létejte na k tomu vhodné letištní ploše ráno nebo večer metr nad zemí, dokud vám bude stačit benzín. Nebo si najděte jiný koníček...

Nehoda padákového kluzáku, 12. 5. 2009, svah na louce v katastru Horní Lysečiny

V úterý 12. 5. 2009 došlo v katastru obce Horní Lysečiny k těžkému zranění pilota padákového kluzáku, který odstartoval v terénu naprosto nevhodnému pro provozování paraglidingu.

Navíc, přestože foukal severovýchodní vítr o rychlosti 4-6 m/s, odstartoval v rotoru na jihozápadní směr. V rotoru padákový kluzák nejprve vystoupal, ale následně se prosedl a pilot narazil do vodičů elektrického napětí, na kterých zůstal viset.

Pilot byl letecky transportován na popáleninové centrum. Padákový kluzák a sedačka byly silně poškozeny.

Pilot vlastní pilotní průkaz kategorie PL A od roku 2005. Pojištění odpovědnosti za škody třetím osobám bylo uzavřené.

Průběh záchrany pilota můžete vidět na záběrech hasičů z Horního Maršova zde: <http://www.youtube.com/watch?v=zx4AXBTcfMo>

Komentář LAA:

Je zřejmé, že pilot neměl absolutně žádný přehled o aktuální povětrnostní situaci a orientoval se pouze podle místní situace na startu. Na svahu, který je ovlivňován rotorem, se může zdát, že fouká přímo „na komoru“. Každý, kdo dělal zkušební test pro získání pilotní licence PL A, si jistě vzpomene na otázku, která v tomto testu na toto téma je („Stojíte ve 2/3 svahu a vítr fouká přímo proti vám...“).

Druhou věcí, kterou jistě každý odpovědný instruktor zmíní během základního kurzu několikrát, je výběr terénu, který musí být pro paragliding vhodný.

Třetí věcí, která se také učí v kurzu a i podprůměrně inteligentnímu člověku musí být jasná, jsou nebezpečí, která plynou z blízkosti vodičů elektrického proudu. Nejde jen o riziko zásahu elektrickým proudem, ale i o možnost prostého zachycení se o ně vrchlíkem, následným pádem atd.

V případě této nehody si pilot nevezal z výcviku k srdci zřejmě vůbec nic. Létal na naprosto nevhodném terénu za nevhodného počasí, těžce se zranil a následky si ponese s sebou po celý zbytek života.



Prvotní informace o dvou nehodách padákových kluzáků ze dne 5. 7. 2009

Dne 5. 7. 2009 došlo ke dvěma nehodám padákových kluzáků:

K první nehodě došlo během provozu navijáku v Solanech okres Lovosice. Pilot ve výcviku PLB prováděl nácvik spirály. Po jejím vypuštění došlo k předstřelu, deformaci vrchlíku a k závleku ucha PK. Pilot nezabránil následnému přechodu do rotace, v níž podle některých svědectví došlo k protočení nosných šňůr vrchlíku. Pilot odhodil záložní padák, který se vzhledem k výšce již nestihl plně otevřít a náraz do země pouze částečně utlumil. Pilot si během nehody způsobil zranění, se kterými musel být hospitalizován. V celém průběhu situace dostával pilot pokyny k jejímu řešení vysílačkou od instruktora ze země. Během šetření se pozornost komise zaměřila zejména na objasnění příčiny prodlevy v odhozu záložního padáku. Pilot měl ZP umístěn v externím kontejneru na břiše a podle výpovědi trvalo nepřiměřeně dlouho, než se mu jej podařilo uvolnit a odhodit.

K druhé nehodě došlo na Javorovém vrchu v Beskydech. Pilot se po startu na severním startovišti ve výšce cca 10m dostal do turbulentního proudění za stromy. V něm došlo k asymetrickému zaklopení levé poloviny vrchlíku. Pilot se následně dostal do rotace v níž narazil do svahu v prostoru sjezdovky. Během nárazu si pilot způsobil vážná zranění, se kterými byl převezen do nemocnice.

Jaké si z prozatím známých informací můžeme vzít poučení? Ačkoliv k oběma nehodám došlo za jiných podmínek, mají některé společné momenty. Oba piloti mají relativně dost zkušeností a byli v době nehody také dostatečně rozlétní. Oba však udělali stejnou chybu, a to, že na asymetrické zaklopení či závlek ucha včas nereagovali přibržděním zdravé strany vrchlíku. Další průběh byl rychlý a v druhém případě již vzhledem k výšce zřejmě neumožňoval efektivní řešení. Pro nás z toho vyplývá, že bychom měli mít na paměti základní principy aktivní pilotáže, opakovat si je, a neustále být připraveni na řešení vzniklé situace. Mějme na paměti, že fyzikální zákony platí pro všechny stejně, bez ohledu na to, jakými se cítíme být piloty.

Miroslav Huml, hlavní inspektor LAA ČR

Prvotní informace o nehodě pilota padákového kluzáku v katastru obce Chotěnov

Dne 8. 8. 2009 okolo 14.00 hod. došlo k těžkému zranění pilota padákového kluzáku startujícího pomocí odvíjáku.

Pilot startoval na ploše Vidlatá Seč za podmínek, kdy foukal vítr kolmo zprava, ve vzdálenosti asi 20 m od vodičů 35 kW, které měl po levé ruce. Po odpoutání od země měl levé ucho vrchlíku zachycené ve šnůrách a vlivem odporu levé strany vrchlíku a větru z pravé strany vletěl do elektrických vodičů VN.

Pilot nemá kvalifikaci PL N, vlekař, který prováděl start, nemá kvalifikaci vlekař a navíc obsluhoval řízení auta i odvíjak v jedné osobě. Odvíjak nemá vydané osvědčení o technické způsobilosti. Navíc nesplňuje příslušné požadavky - nemá vůbec střihací zařízení ani indikátor tahové síly.

Komentář LAA:

Že šlo opět o nehodu z kategorie naprosto zbytečných, lze říci s klidným svědomím a dvakrát potvrdnout. Druhý odstavec předešlého textu ale hovoří sám za sebe

– všechno špatně. A nic na tom nemění fakt, že pilot má se starty z navijáku zkušenosti (i když kvalifikaci v pilotáku zapsanou nemá), sám má zkušenosti s vlekaním a terén, na kterém se chystal vzletnou, výborně zná. Je otázkou, zda právě tyto faktory, podcenění nebezpečí a nedbalá příprava nebyly příčinou nehody. Často máme možnost sledovat pobavené pohledy zkušených pilotů, když instruktoři vtuloukají do hlav svým začátkům pětibodovou kontrolu. A právě na této nehodě si můžeme jasně demonstrovat, jak je tato kontrola důležitá.

- POČASÍ – vítr vanoucí zprava měl jistě na nehodě svou vinu
- PROSTOR – místo startu bylo vybráno špatně hned z několika ohledů. Na Vidlaté Seči se dá startovat i z míst mnohem vzdálenějších od vodičů elektrického proudu. Výběr místa je o to nepochopitelnější, že vítr foukal zprava a dalo se předpokládat, že startující pilot bude tedy vybočovat směrem vlevo – tedy směrem k vodičům.
- POSTROJ
- POPRUHY
- PADÁK – zavlečené ucho po startu z rovné travnaté plochy po startu na navijáku svědčí o nedůsledné předletové kontrole výbavy a lajdácké přípravě výbavy pilotem na let.

Svou vinu na nehodě nese samozřejmě i vlekař. Vlekař by měl mít možnost spoluporozhodnout o tom, zda místo startu je pro vlekaní vyhovující a také o tom, zda jsou podmínky natolik bezpečné, aby byl schopen zajistit bezpečný start, případně měl dostatečnou rezervu pro přerušení startu.

Nehoda bude ještě šetřena, ale dá se předpokládat, že přílišná zkušenost s provozem na známém terénu a podcenění hrozícího nebezpečí si vybrala svou krutou daň.

„Papírové“ záležitosti hrají a jistě ještě v dalším dění budou hrát roli. Nepříjemným událostem a nehodám se v leteckém provozu asi nevyhneme. Budeme-li mít ale alespoň všechny potřebné doklady v pořádku, můžeme si ušetřit spoustu starostí se řešením následků nehody. V tomto případě bude mít řešení následků zřejmě ještě dlouhou a nepříjemnou dohru.

Mgr. Jan Hájek, hlavní inspektor provozu paraglidingu LAA ČR

Prvotní informace o incidentu při přistání PK

Dne 8. 8. 2009 okolo 17.40 hod. došlo na ploše Nadějov okres Jihlava k incidentu, kdy přistávající pilot provedl špatně rozpočet na přistání a přistál na zaparkované osobní automobil Škoda Superb, na kterém vznikla škoda asi 100 tisíc korun.

V tomto případě pilot měl veškeré doklady v pořádku a neutrpěl žádné zranění.

Komentář LAA:

Událost, která se asi také nemusela stát, ale stala se. Pilot udělal chybu a poškodil auto, jemu se naštěstí nic nestalo. Protože měl pilot všechny doklady včetně pojištění v pořádku, bude škodu na automobilu kryt pojišťovna. Jaký kontrast oproti předešlé popsané nehodě...

Hodí se možná malé doporučení. Občas se zejména při navijákovém, či odvíjákovém provozu stává, že automobily jsou zaparkovány poněkud nepřehledně. Pokusme se při parkování svých vozidel přemýšlet o tom, zda nebude většinou po celý den odstavené vozidlo překážet bezpečnému provozu. Piloti by také měli volit sestup na přistání s ohledem na možné překážky a raději přistát dál do volného prostoru a kousek dojít pěšky, než riskovat úraz či škodu na majetku přistáním co nejbližší.

Mgr. Jan Hájek, hlavní inspektor provozu paraglidingu LAA ČR

Mimořádné události v provozu MPK

Prvotní informace o nehodě motorového padákového kluzáku ze dne 19. 5. 2009.

Dne 19. 5. 2009 došlo na ploše pro vzlety a přistání SLZ Nechyba, okres Kutná Hora k nehodě motorové padákové tříkolky se zraněním pilota.

Průběh nehody:

Pilot odstartoval z cca 1/3 délky dráhy pro vzlety a přistání SLZ Nechyba ve směru osy dráhy 09 proti větru o rychlosti 2m/s. Let proběhl na jednomístné padákové tříkolce s motorem Trabant napřímo vlastní konstrukce. Krátce po vzletu došlo ve výšce do 10m k náhlému vysazení motoru. Pilot zareagoval uvedením SLZ do levé zatáčky ve snaze vrátit se na místo vzletu, v jejímž průběhu došlo ke střetu SLZ se stromořadím. Při nehodě si pilot způsobil zranění, se kterými byl přijat k ošetření.

Komentář hlavního inspektora:

Vzlet motorového padákového kluzáku byl vykonán za vhodných podmínek na místě, které umožňovalo jeho bezpečné provedení. Rovnoběžně se severním okrajem dráhy v jeho bezprostřední blízkosti je vzrostlé stromořadí o výšce cca 5m. Bezprostředně po vzletu MPK došlo k náhlému vysazení motoru. V tu chvíli měl pilot před sebou v přímém směru ještě nejméně 500m volné dráhy, kam mohl bez jakýchkoliv problémů bezpečně přistát. Pilot se ovšem rozhodl pro návrat na místo startu, kde měl zaparkované auto. Přestože se po jeho levé ruce nacházelo stromořadí, o kterém věděl, zahájil levou zatáčku přímo proti němu. Pilot, protože mu bylo zřejmé, že není možné zvolený manévr uskutečnit, začal motorový padákový kluzák intenzivně brzdit, aby zmínil rychlost střetu s překážkou. K nárazu tříkolky do kmene stromu došlo cca 2 metry nad zemí, přičemž vrchlík zůstal přehozen přes jeho korunu.

Prvotní příčina vysazení pohonné jednotky je zjevně technického charakteru, avšak nehoda se stala na základě chybného rozhodnutí pilota. Jednalo se o celý řetězec chyb, které na sebe bezprostředně navazovaly a vedly ve svém důsledku k nehodě. Při tom za nejvýznamnější pochybení pilota lze považovat jeho rozhodnutí po vysazení motoru bezprostředně po vzletu nepokračovat v přímém směru a vrátit se co nejbližší k autu. Můžeme si celý řetězec příčin rekapitulovat. Začal již tím, že se pilot rozhodl vykonat let s tříkolkou, o které věděl, že její technický stav není úplně stoprocentní, o čemž svědčí například to, že před tím odstranil palivový filtr kvůli nedostatečnému dodávce benzínu. Následovalo vysazení motoru po vzletu. Dalším bylo chybné rozhodnutí nepřistávat do volné plochy přímo před sebe a vrátit se na místo startu. Následovalo další chybné rozhodnutí provést tento manévr levou zatáčkou, zřejmě pod vlivem stresu bez ohledu na překážky ve směru zamýšleného manévru. Další chybou v řetězci bylo nesprávné provedení zatáčky, při kterém pilot nejprve nezkontroloval volnost prostoru ve směru, do kterého měl úmysl zatočit. Po té pilot, ve chvíli, kdy překážku spatřil, neprovedl včas manévr k vyhnutí a pokračoval až do střetu s ní. Lze konstatovat, že k nehodě došlo až na základě postupného poskládání všech chyb. Pokud by pilot alespoň jednu z nich vyřešil správně, k nehodě by nedošlo.

Poučením pro ostatní piloty a to nejen motorových padákových kluzáků by mělo být varování: **Pokud vysadí motor krátce po vzletu, je nutné nouzově přistát přímo před sebe! Pokud se vrátíš zpět je životu nebezpečné!**

Během šetření bylo dále zjištěno, že SLZ nebylo schváleno do provozu a navíc nemělo sjednáno zákonné pojištění odpovědnosti za škody způsobené třetím osobám. Pilot proto bude řešen ve správním řízení MD ČR.

Hlavní inspektor MPL ing. Miroslav Huml

Konečné výsledky 6. mistrovství světa v motorovém paraglidingu

Nové Město nad Metují, 30. 7. – 9. 8. 2009

PL2 pořadí jednotlivých osádek

Jméno	Comp. No.	Země	Task 1	Task 2	Task 3	Task 4	Task 5	Task 6	Task 8	Task 9	Task 10	Task 11	Task 12	Task 13	Celkem	Pořadí
Walter HOLZMULLER / Peter METZGER	209	AUT	170	1000	700	621	473	838	821	988	367	364	349	830	7521	1
Gunar BARTHEL / Rico HANIKA 205	GER	438	986	700	568	238	1000	540	396	452	321	215	1000	6854	2	
Pilte DUDEK / Dominik DUDEK	208	POL	428	526	1000	842	570	198	825	1000	242	0	126	231	5988	3
Jaroslav BALCERZEWSKI / Pilte KACZYNSKI	206	POL	454	234	600	611	399	341	528	915	313	0	1000	342	5737	4
Lubos ZÁVORKA / Věra BRYCHTOVÁ	203	CZE	500	638	0	1000	1000	309	389	991	384	0	0	366	5577	5
Nino MUELAS / Ruben Vicente CRESPO	201	ESP	469	774	300	358	272	672	562	853	109	0	191	0	4560	6
Kirill EKIMOV / Natalya KACHALOVA	211	RUS	472	611	560	653	946	307	311	0	0	0	231	385	4476	7
Jiri ŠRÁMEK / Petr KULÍŠEK	202	CZE	0	809	900	0	252	253	954	360	320	0	68	164	4080	8
Pilte KRUPA / Agnieszka KRUPA	207	POL	250	409	0	663	501	361	469	278	349	0	282	360	3922	9
Svetlana SAMUSENKO / Dmitri KRYUCHKOV	210	RUS	250	660	700	400	241	262	671	156	80	0	78	0	3498	10
Cristobal ARANDA / Manuel TORNE	204	ESP	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11

PL2 pořadí týmů

Země	Task 1	Task 2	Task 3	Task 4	Task 5	Task 6	Task 8	Task 9	Task 10	Task 11	Task 12	Task 13	Celkem	Pořadí
POL	1132	1169	1600	2116	1470	900	1822	2193	904	0	1408	933	15647	1
CZE	500	1447	900	1000	1252	562	1343	1351	704	0	68	530	9657	2
RUS	722	1271	1260	1053	1187	569	982	156	80	0	309	385	7974	3
AUT	170	1000	700	621	473	838	821	988	367	364	349	830	7521	4
GER	438	986	700	568	238	1000	540	396	452	321	215	1000	6854	5
ESP	469	774	300	358	272	672	562	853	109	0	191	0	4560	6

PL1 pořadí jednotlivců

Jméno	Comp. No.	Země	Task 1	Task 2	Task 3	Task 4	Task 5	Task 6	Task 8	Task 9	Task 10	Task 11	Task 12	Task 13	Celkem	Pořadí
Tomasz KUDASZEWICZ	102	POL	483	705	154	636	364	1000	454	973	484	0	1000	1000	7253	1
Petr MATOUŠEK	104	CZE	250	780	769	864	606	515	543	886	354	0	541	500	6608	2
Francisco GUERRA CUBERO	115	ESP	445	683	769	1000	743	483	856	350	305	0	365	507	6506	3
Alfonso REDONDO	108	ESP	250	0	385	886	440	740	536	858	473	0	851	950	6369	4
Daniel CRESPO	101	ESP	475	0	308	727	1000	810	365	361	394	0	310	774	5524	5
Jens HICKEN	121	GER	250	1000	462	455	170	602	599	471	359	0	352	622	5342	6
Andrej MALKUSZ	116	POL	500	826	308	477	226	193	461	1000	368	0	146	813	5318	7
Tomáš KLAPER	111	CZE	463	798	385	636	431	304	585	969	221	0	210	232	5234	8
Krzysztof ROMICKI	103	POL	373	819	154	545	219	249	452	937	446	83	328	330	4935	9
Andrew SHEPHERD	107	GBR	423	796	308	636	344	73	735	566	207	0	187	422	4697	10
Martin LEXA	114	CZE	480	551	1000	386	257	0	503	447	348	0	266	156	4394	11
Zdeněk ŘEZNIČEK	113	CZE	315	771	0	477	137	586	626	313	407	0	373	310	4315	12
Francisco ESCOLAR	105	ESP	463	841	77	568	257	752	153	66	328	0	346	318	4169	13
Ronny SEIDEL	122	GER	250	829	0	341	127	468	328	902	319	0	221	273	4058	14
Paul JACKSON	118	RSA	250	745	77	545	282	361	515	267	377	0	0	226	3645	15
Josef WEIS	112	CZE	473	600	385	568	347	0	448	248	257	0	134	124	3584	16
Richard KRUEGER-SPRENGEL	120	GER	250	527	385	455	175	184	0	443	382	0	127	190	3118	17
Daniel Johannes STRUWIG	119	RSA	278	0	0	509	431	203	565	256	232	0	281	345	3100	18
Adam PÁSKA	109	POL	383	0	77	545	196	220	437	368	322	0	283	0	2831	19
Andrey KOLESNIKOV	123	RUS	250	0	231	455	249	301	0	497	270	0	145	344	2742	20
Zdeněk ANDRĚK	110	CZE	190	595	0	545	290	168	458	192	0	0	224	0	2662	21
Martin DURINA	125	SVK	0	0	0	477	208	203	280	402	160	0	222	184	2136	22
Ernest HALASZ	124	SVK	0	0	0	341	128	178	371	444	0	0	214	346	2022	23
Maciej HORBOWSKI	117	POL	338	6	0	386	138	0	298	222	0	0	6	0	1394	24

PL1 pořadí týmů

Země	Task 1	Task 2	Task 3	Task 4	Task 5	Task 6	Task 8	Task 9	Task 10	Task 12	Task 13	Celkem	Pořadí
ESP	1633	1524	1462	2613	2183	2302	1757	1569	1195	1562	2231	20031	1
CZE	2171	2349	2154	2068	1384	1405	1754	2302	1109	1180	1042	18918	2
POL	2077	2350	616	1726	809	1469	1367	2910	1298	1611	2143	18376	3
GER	750	2356	847	1251	472	1254	927	1816	1060	700	1085	12518	4
RSA	528	745	77	1054	713	564	1080	523	609	281	571	6745	5
GBR	423	796	308	636	344	73	735	566	207	187	422	4697	6
SVK	0	0	0	818	336	381	651	846	160	436	530	4158	7
RUS	250	0	231	455	249	301	0	497	270	145	344	2742	8

PF2 pořadí jednotlivých osádek

Jméno	Comp. No.	Země	Task 1	Task 2	Task 3	Task 4	Task 5	Task 6	Task 8	Task 9	Task 10	Task 12	Task 13	Celkem	Pořadí
Peter SCHULZ / Kathrin PINKPANK	306	GER	500	84 6	500	729	786	1000	734	623	492	1000	1000	8210	1
Aivaras AKRAMAS / Mindaugas SKRUODYS	304	LTU	500	1000	900	831	762	502	991	912	284	280	352	7314	2
Vladimír PROČEK / Michal BEDNAŘÍK	301	CZE	500	928	1000	814	936	486	904	523	268	373	222	6954	3
Radim FRANK / Michal SPURNÝ	302	CZE	500	777	1000	153	1000	356	656	1000	380	395	348	6565	4
Angel CARRASCO / David NAVARRO	308	ESP	500	807	700	746	454	331	473	0	230	407	215	4863	5
Ryszard ZYGADLO / Marta DENIS	307	POL	330	0	300	1000	604	295	889	301	355	184	319	4577	6
Anton NAUDE / Mias DE KLERK	303	RSA	285	0	600	712	467	152	826	777	239	0	149	4207	7
Elegijus GOLCAS / Linas MARKEVICIUS	305	LTU	0	676	300	746	0	216	670	885	0	300	0	3793	8

PF2 pořadí týmů

Země	Task 1	Task 2	Task 3	Task 4	Task 5	Task 6	Task 8	Task 9	Task 10	Task 12	Task 13	Celkem	Pořadí
CZE	1000	1705	2000	967	1936	842	1560	1523	648	768	570	13519	1
LTU	500	1676	1200	1577	762	718	1661	1797	284	580	352	11107	2
GER	500	846	500	729	786	1000	734	623	492	1000	1000	8210	3
ESP	500	807	700	746	454	331	473	0	230	407	215	4863	4
POL	330	0	300	1000	604	295	889	301	355	184	319	4577	5
RSA	285	0	600	712	467	152	826	777	239	0	149	4207	6

PF1 pořadí jednotlivců

Jméno	Comp. No.	Země	Task 1	Task 2	Task 3	Task 4	Task 5	Task 6	Task 8	Task 9	Task 10	Task 12	Task 13	Celkem	Pořadí
Michel CARNET	2	GBR	500	957	857	714	820	544	835	984	457	951	1000	8619	1
Pavel BŘEZINA	8	CZE	500	920	929	786	790	598	626	584	329	753	853	7668	2
František SALAVA	3	CZE	250	993	714	768	1000	273	626	907	265	927	721	7444	3
Emilia PLAK	26	POL	250	855	643	911	451	844	752	614	274	818	935	7347	4
Grzegorz KRZYŻANOWSKI	22	POL	420	924	0	857	363	1000	707	938	337	891	892	7329	5
Jose Maria SOLA	4	ESP	250	1000	1000	911	592	314	781	967	229	377	648	7069	6
David SIGIER	54	CAN	500	644	571	714	569	267	874	1000	313	587	760	6799	7
Cesar MALDONADO	6	ESP	500	803	357	893	684	537	403	630	292	796	661	6556	8
Tomáš BERKA	14	CZE	500	763	857	804	750	417	562	554	286	463	589	6545	9
Dean ELDRIDGE	17	GBR	500	996	357	571	257	195	751	903	329	836	809	6504	10
Jiří KOUDELA	13	CZE	500	605	857	768	498	244	587	867	208	499	485	6118	11
Igarashi RYOYA	5	JPN	500	532	429	1000	266	603	607	477	75	847	661	5997	12
Tom KEENE	16	GBR	250	892	643	750	377	309	644	752	350	371	488	5826	13
Pavel ŠTĚPÁN	9	CZE	500	718	1000	679	0	477	474	823	204	624	240	5739	14
Sandro PASSERI	35	ITA	500	657	429	571	0	699	493	312	404	1000	356	5421	15
Pascal CAMPBELL-JONES	15	GBR	250	864	571	393	297	646	535	0	339	896	364	5155	16
Marek SCHULZ	12	CZE	303	0	786	571	410	299	639	942	294	380	518	5142	17
Kamil MANKOWSKI	24	POL	429	726	0	625	324	300	480	382	320	590	867	5043	18
Laureát SALINAS	51	CAN	500	0	429	625	186	719	281	414	260	824	777	5015	19
Pilte TRZYŃSKI	25	POL	475	772	357	357	292	262	0	767	295	544	631	4752	20
Laura TURNER	20	GBR	250	902	786	607	0	84.8	593	965	217	149	189	4742.8	21
Rafaele BENETTI	32	ITA	500	608	0	696	120	0	337	811	333	297	818	4520	22
Gunther BOCKSTEINER	47	AUT	436	569	571	339	151	291	478	673	98	349	445	4400	23
Juan Jose GARCIA DE ABAJO	7	ESP	444	0	0	750	620	291	736	406	374	345	344	4310	24
Jiri Georgie MACAK	48	THA	250	680	0	393	322	816	495	94	273	353	595	4271	25
Antony GIBSON	37	RSA	500	955	143	571	480	263	0	364	351	302	316	4245	26
Andrew McMAHON	18	GBR	0	767	0	589	209	632	192	201	298	540	743	4171	27
Pasquale BIONDO	31	ITA	250	626	0	554	393	242	0	278	372	423	942	4080	28
Keith PICKERSGILL	38	RSA	250	629	0	607	179	852	99	260	368	634	189	4067	29
Kittiphop PHROMMAT	50	THA	500	591	71	321	161	348	454	225	352	707	200	3930	30
Paap KOLAR	30	EST	500	0	0	414	71	817	556	87	331	943	206	3925	31
Tibor TOTH	36	HUN	500	206	571	446	0	222	210	895	311	164	271	3796	32
Francisco GUERRA	10	ESP	500	654	114	339	303	0	195.2	222	361	170	891	3749.2	33
Richard BOYD	42	RSA	250	915	0	0	144	282	503	426	320	0	769.6	3609.6	34
Diašek TURCZEWSKI	23	POL	500	763	0	457	272	284	0	0	306	358	563	3503	35
Daniel Horte Ferreira LOPES	28	POR	469	689	0	446	218	297	352	179	253	240	277	3420	36
Javier GUERRA	11	ESP	90	554	429	518	552	0	454	214	289	252	0	3352	37
Martin CALITZ	40	RSA	450	829	214	393	300	243	384	0	100	159	239	3311	38
Oscar MISTRI	34	ITA	485	461	0	500	266	265	380.8	250	111	176	181	3075.8	39
Benjamin HORGURGER	43	GER	170	0	71	679	266	85	363	359	262	282	353	2890	40
Miroslav HOLOWNIA	27	POL	250	0	429	411	37	250	444	489	236	324	0	2870	41
Valtemir DE SOUZA PEREIRA	45	BRA	420	0	0	518	244	0	465	301	172	334	248	2702	42
Thawatchai SINGIAM	49	THA	410	8	0	500	196	343	473	0	240	297	220	2687	43
Neil SLINGER	19	GBR	250	0	429	0	226	281	643	0	325	0	392.8	2546.8	44
Marcelo Alexandre MENIN	44	BRA	250	516	0	679	0	128.8	204	49	234	163	323	2546.8	44
Teror POSTNOV	58	RUS	250	0	214	411	166	202	567	0	369	298	0	2477	46
Pieter WOLMARANS	39	RSA	250	0	0	446	0	156	455	638	38	209	256.8	2448.8	47
Jan Petrus CALITZ	41	RSA	250	829	0	0	218	302	112	0	191	251	0	2153	48
Angela CIUFFOLETTI	33	ITA	250	183	0	536	224	74	149	0	177	240	195	2028	49
Asahi NAGATERU	29	JPN	250	629	214	429	31	0	345	0	0	0	0	1898	50
Adam CEGIELKA	21	POL	250	7	0	214	74	308	528	173	271	0	0	1825	51
Bruno BERTI	52	CAN	250	657	0	0	391	0	0	0	0	244	210	1752	52
Bendit LIMOGES	53	CAN	250	0	0	429	272	77.6	0	0	0	0	0	1028.6	53
Daniilo Silveira DE SOUZA	46	BRA	250	0	0	429	83	0	0	43	89	0	0	894	54

PF1 pořadí týmů

Země	Task 1	Task 2	Task 3	Task 4	Task 5	Task 6	Task 8	Task 9	Task 10	Task 12	Task 13	Celkem	
CZE	1500	2676	2786	2358	2540	1492	1891	2716	909	2304	2163	23335	1
GBR	1250	2855	2286	2071	1494	1822	2230	2852	1146	2683	2552	23241	2
POL	1404	2551	1429	2393	1138	2152	1987	2319	963	2299	2694	21329	3
ESP	1444	2457	1786	2554	1896	1142	1971	2003	1027	1518	2200	19998	4
ITA	1485	1891	429	1821	883	1206	1211	1401	1109	1720	2116	15272	5
RSA	1200	2699	357	1624	998	1436	1342	1428	1039	1187	1343	14653	6
CAN	1250	1301	1000	1768	1232	1064	1155	1414	573	1655	1747	14159	7
THA	1160	1279	71	1214	679	1507	1422	319	865	1357	1015	10888	8
JPN	750	1161	643	1429	297	603	952	477	75	847	661	7895	9
BRA	920	516	0	1626	327	129	669	393	495	497	571	6143	10
AUT	436	569	571	339	151	291	478	673	98	349	445	4400	11
EST	500	0	0	414	71	817	556	87	331	943	206	3925	12
HUN	500	206	571	446	0	222	210	895	311	164	271	3796	13
POR	469	689	0	446	218	297	352	179	253	240	277	3420	14
GER	170	0	71	679	266	85	363	359	262	282	353	2890	15
RUS	250	0	214	411	166	202	567	0	369	298	0	2477	16