BULLETIN LAA ČR 10 září 2005

Bulletin LAA ČR
je přílohou
časopisu
Pilot LAA ČR

Obsah:

- Rozbor mimořádných událostí v provozu SLZ
- Informace o nehodách v provozu ULLa ze dnů 23. a 25. 9. 2005
- Závazný bulletin pro EV-97 a Sportstar
- Rozbor mimořádných událostí v provozu PK
- Pozvánka a informace k valné hromadě Svazu paraglidingu

Rozbor mimořádných událostí v provozu SLZ

Pozemní incident ULH, typ CH-7, Kompress,
14. 4. 2005, letiště Příbram

Průběh letu a události:
Během pojíždění na vyčkávací místo RWY 06 ve výšce cca 0,5 m nad zemí, při rychlosti 5 km/h došlo k poklesu otáček hlavního rotoru. Pilot ve snaze zastavit dopředný pohyb UL vrtulníku příliš přitáhl cyklické řízení a současně razantně snížil kolektivní řízení. Tím došlo k poměrně tvrdému doteku ochranné ostruhy ocasní vrtulky o zem, od země k odrazu směrem vzhůru a k následnému tvrdému dosednutí UL vrtulníku na zem, k prokmitnutí listu hlavního rotoru, jeho zachycení o ocasní nosník a ten byl i s ocasní vrtulkou, kýlovou plochou a stabilizační plochou odseknut.
Poškození SLZ:
Ocasní nosník, hřídel transmise, táhlo ovládání vrtulky, listy nosného rotoru, listy ocasní vrtulky a kýlová plocha pro stabilizátor.
Ostatní škody:
Nevznikly.
Zranění osob:
Pilot s další osobou neutrpěli žádné zranění.
Informace o posádce:
Pilot instruktor ULLa, ULH – pilot, instruktor a zkušební pilot, věk 45 let, celkový nálet 1000 hodin.
Meteorologická situace:
Jasno, vítr - skoro klid, teplota +13°C.
Rozbory:
UL vrtulník měl platný technický průkaz.
UL vrtulník byl pojištěn zákonným pojištěním.
Pilot nebyl pod vlivem alkoholu.
Pilot měl platný pilotní průkaz a k letu byl způsobilý.
Meteorologická situace byla pro let vyhovující.
Příčinou snížení výkonu motoru bylo prasklé koleno výfuku u hlavy druhého válce.

Závěry
Hlavní příčina:
Chybná technika pilotáže při snížení výkonu motoru.
Spolupůsobící příčiny:
Prasklé koleno výfukového potrubí u hlavy druhého válce, tím došlo k velkému úniku výfukových plynů do ovzduší. V důsledku toho snížení výkonu turbíny, tím následně i snížení výkonu motoru. Tento snížený výkon motoru pak nebyl dostatečný k úspěšnému provedení vzletu ULH v obsazení dvoučlennou posádkou.
Provedení opakovaného vzletu bez zjištění příčiny neúspěšného prvního vzletu.
Komentář LAA:
Pokud pilot už dříve registroval snížení výkonu pohonné jednotky, neměl se bez zjištění příčiny pokoušet o další let. Motor Rotax 914 disponuje velkým výkonem, který však způsobuje značné zatížení všech částí včetně soustavy turbodmychadla. Pokud dojde k úniku spalin trhlinou ve výfuku před turbem, sníží se tlak v potrubí, klesne výkon turbodmychadla a sníží se plnění motoru, což vede k poklesu výkonu celé pohonné jednotky. U mechanicky složitého stroje, jako je malý vrtulník s přeplňovaným motorem, je nutné pečlivě a často provádět kontrolu namáhaných dílů.

Letecká nehoda ULLa, typ Piper UL,
22. 5. 2005, plocha SLZ Bahno Frýdek - Místek

Průběh letu a události:
Osádka provedla vzlet na VPD 34, který proběhl normálně až do výšky 15 metrů, ve které došlo k náhlé ztrátě tahu motoru. Instruktor, který seděl na předním sedadle převzal ihned řízení a po potlačení převedl UL letoun do pravé sestupné zatáčky směrem na jedinou vhodnou plochu pro nouzové přistání. Pokles rychlosti a ztráta výšky při tomto manévru byly ale natolik významné, že UL letoun už nebyl plně ovladatelný. Při přiblížení k vyhlédnuté ploše nebylo možné srovnat pravý náklon a došlo k zachycení pravého křídla o zem. Následovalo postupné poškození draku a to ve vzdálenosti 22 metrů, na konci se UL letoun otočil o 180° kolem levé podvozkové nohy do protisměru a zastavil se.
Zranění osob:
Pilot a instruktor byli při nehodě těžce zraněni.
Informace o posádce:
Pilot instruktor ULLa, pilot kluzáků, pilot vrtulníků, pilot instruktor letounů, věk 65 let, celkový nálet 2375 hodin a 8555 vzletů.
Rozbory:
Pilot a instruktor měli platné pilotní průkazy a byli pro let způsobilí.
UL letoun měl platný technický průkaz, uzavřené zákonné pojištění.
Technický stav pohonné jednotky letounu měl vliv na vznik letecké nehody.
Meteorologická situace byla pro let vyhovující.

Závěry
Hlavní příčina:
Pozdní potlačení – pozdní převedení UL letounu ze stoupání do klouzavého letu, což mělo za následek značný pokles rychlosti a tedy neovladatelnost UL letounu.
Spolupůsobící příčina:
Nezajištěný šroub držení hnací řemenice na kuželu klikového hřídele, toto spojení není opatřeno klínkem, přenáší značný kroutící moment s velkými torsními kmity, šroub se uvolnil a došlo k prokluzu řemenice na kuželu, čímž vrtule ztratila hnací sílu.
Komentář LAA:
Vysazení motoru po vzletu je nejméně příjemné, ale bohužel nejčastější, protože pohonná jednotka je nejvíce namáhána. Proto pokud možno vždy vzlétejte z počátku plochy, abyste mohli takovouto situaci řešit buď sednutím před sebe do volného prostoru nebo měli dostatek výšky k návratu na místo vzletu. Pokud provádíte zásahy do pohonné jednotky překračující rozsah běžné údržby, musíte k tomu mít nejen odvahu, ale i potřebné znalosti a dostatek informací. Všechny spoje na motoru jsou vystaveny vibracím a proto musí být dostatečným způsobem zajištěny proti uvolnění. V případě uchycení hnané řemenice reduktoru musí být šroub (či matice) dotažen na předepsaný moment a zajištěn proti uvolnění buď mechanicky (např. podložkou s jazýčky), nebo speciálním tmelem (Loctite apod.).

Zdeněk Doubek,
hlavní inspektor provozu ULLa

Informace o nehodách v provozu ULLa ze dnů 23. a 25. 9. 2005

Událost první

Dosud zjištěné okolnosti:
Pilot SLZ prováděl vzlet na letišti v Jaroměři. Po vzletu se strmým stoupáním došlo k překlopení letounu přední částí dolů a následnému střetu se zemí. Došlo k destrukci přední části letounu a těžkému zranění pilota. Při prohlídce letounu bylo zjištěno, že na táhle podélného řízení k výškovce byl vypadlý spojovací čep. Tato závada vedla ke ztrátě ovladatelnosti kolem příčné osy.
Nehodu šetří komise LAA ČR.

Událost druhá

V neděli 25.9. v odpoledních hodinách došlo k mimořádné letecké události nedaleko Hradce Králové u obce Blešno. Pilot pravděpodobně prováděl nouzové přistání na louku jižně od Blešna. Po střetu se zemí se letoun vzňal a zcela shořel. Pilot při nehodě zahynul.
Nehodu šetří komise ÚZPLN.

Zdeněk Doubek a Petr Chvojka, inspektoři provozu LAA ČR

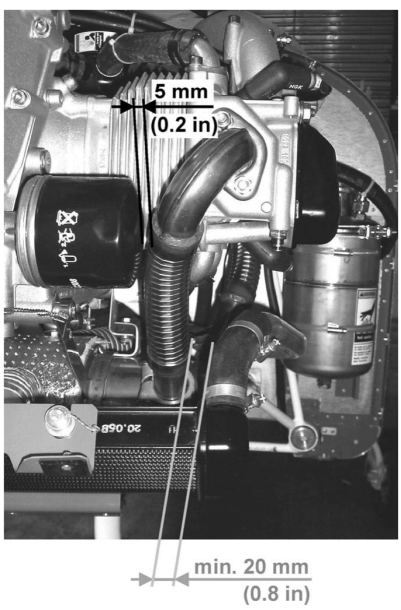
Závazný bulletin pro EV-97 a Sportstar

Evektor - Aerotechnik a.s. Vydává
BULLETIN č. EV 97 – 007 a SPORTSTAR – 002

1. TÝKÁ SE: Nedostatečné vzdálenosti levé gumové hadice chladiče motoru od výfukového potrubí předního levého válce.
2. DŮVOD: V provozu došlo k propálení levé gumové hadice chladiče motoru od vlnovce výfukového potrubí předního levého válce. Příčinnou byla nedostatečná vzdálenost mezi hadicí a vlnovcem výfuku. Nedostatečná vzdálenost byla způsobena při výměně olejového filtru, kdy je pro vyjmutí filtru nutné povolit a vytočit výfukové potrubí předního levého válce tak, aby bylo možno olejový filtr vyjmout. Při zpětné montáži výfukového potrubí se musí zajistit dostatečná vzdálenost (min. 20mm) mezi výfukovým potrubím a levou gumovou hadicí chladiče.
3. OPATŘENÍ: Při každé výměně olejového filtru dbát na to, aby při zpětné montáži výfukového potrubí předního levého válce byla dodržena minimální požadovaná vzdálenost 20mm od gumové hadice chladiče motoru a 5 mm od olejového filtru, viz. příloha tohoto bulletinu. V provozu provádět při předletových prohlídkách vizuální kontrolu stavu hadic systému chlazení a trubek výfukového systému se zaměřením na nežádoucí interakce. Poškozené hadice vyměnit před nejbližším vzletem. Při periodických prohlídkách kontrolovat vzdálenost hadic systému chlazení od trubek výfukového systému.
4. OPATŘENÍ PROVÉST: Před nejbližším vzletem, při každé periodické prohlídce a po každé výměně olejového filtru provést kontrolu dodržení minimální požadované vzdálenosti 20mm výfukového potrubí předního levého válce od gumové hadice chladiče motoru a 5 mm od olejového filtru, viz. příloha tohoto bulletinu. Poškozené hadice vyměnit před nejbližším vzletem. Provedení Bulletinu zapsat do Letadlové knihy a Bulletin přiložit k Návodu k obsluze letounu). Při předletových prohlídkách provádět vizuální kontrolu stavu hadic systému chlazení a trubek výfukového systému se zaměřením na nežádoucí interakce.
5. PROVEDE: Pilot, vlastník letounu nebo jím pověřený mechanik.
6. NÁKLADY HRADÍ: Vlastník letounu
7. POTŘEBNÝ MATERIÁL: Není potřeba žádný materiál
8. POSTUP PRÁCE: viz. Příloha.
9. PŘÍLOHY: Postup výměny olejového filtru
10. VYPRACOVAL: Ing. Petr Javorský

4.5.1.5 Výměna olejového filtru

Demontujte motorové kryty. Klíčem č.12 odšroubujte přední levé (ve směru letu) koleno výfukového potrubí. Klíčem č. 13 povolte objímku tohoto potrubí na tlumiči výfuku. Vysuňte koleno od motoru a mírně odehněte výfukové potrubí směrem od olejového filtru. Vyměňte olejový filtr. Instrukce pro výměnu filtru oleje jsou uvedeny v Příručce pro údržbu motoru ROTAX řady 912 - základní verze. Připojte koleno výfuku k motoru a mírně jej rukou dotáhněte. Nastavte vzdálenost výfukového potrubí od hadice chladiče a olejového filtru. Vzdálenost od hadice chladiče musí být min. 20 mm a od olejového filtru přibližně 5 mm. Po nastavení vzdáleností koleno a objímku dotáhněte. Kryty motoru namontujte po naplnění oleje.



Rozbor mimořádných událostí v provozu PK

Dne 4. 9. 2005 Oldřichovice – Třinec, Velký Javorový

Pilot: 33 let
Zkušenosti: PL C platný 14 let, nálet nezjištěný
PG: Intox 25, výrobce Mac Para Technology s.r.o.
Počasí: Vítr slabý severní do 4 m/s s termickou aktivitou.
Popis události:
Pilot provedl vzlet ze startoviště V. Javorový u Třince. Při zkoušení PK došlo k přebrzdění a následovalo zatwistování popruhů. Z důvodu nemožnosti dále let ovládat použil pilot záchranný padák, na kterém byl spatřen ve výšce cca 80 m nad přistáním. Severním větrem byl pak při klesání na ZP snesen na dráty vysokého napětí. Zde se zachytil a zůstal viset na nulovém vodiči. Záchrana v ohrožení úrazem elektrickým proudem byla poskytnuta záchrannou službou Ostrava a poruchovou pohotovostí ČEZ Ostrava.
Pilot byl snesen z drátů pomocí vojenského vrtulníku.
Při této akci nadále probíhal provoz na terénu a PK létaly v blízkosti letících vrtulníků.

Rozbor:
Pilot nezvládl pilotáž při letu na malé rychlosti a PK jednostranně přebrzdil, čímž se dostal při sestupu na ZP do stavu nouze. Nejednalo se o úmyslné provádění nestandardních let. režimů.

Na dráty byl snesen větrem, neprováděl tedy činnost nad dráty.

Pilot měl platný PL odpovídající kvalifikace, PK měl platný technický průkaz a platné zákonné pojištění odpovědnosti.

Vezmu-li v úvahu pilotovu zkušenost s létáním, mohu mu vytknout let na malé rychlosti v dosahu drátů vysokého napětí, neboť vzhledem ke zkušenostem mohl předpokládat z místa a výšky snos větrem na zmíněnou překážku. Přesto jsme omylní a dá se předpokládat, že o snosu na ZP opravdu neuvažoval. Vítr začal vát rychleji v době, kdy se již pilot snášel na ZP.

Opatrnost při letech v blízkosti elektrických vodičů však je na místě. Stačí abyste prohnuli svou vahou vodič k druhému vodiči na vzdálenost 80 cm a dojde k elektrickému výboji, který vás silně popálí. Pamatuji si první dny po nehodě mého kamaráda, který po deformaci vrchlíku dosedl na vodič a došlo k výboji. Jeho kombinéza byla na dvou místech propálena v rozsahu 20 x 20cm a v těchto oblastech měl popáleniny 2-3°. Popáleniny nižšího stupně měl na celém zbytku těla.

Měl velké štěstí, že událost přežil bez větších následků na zdraví.

K činnosti dalších pilotů, kteří létali i přes probíhající akci proběhlo několik diskusí na webech apod. Všichni se podivovali nad neukázněností pilotů. Velmi nás tato neukázněnost poškozuje, protože na nás všechny pak ostatní pohlížejí jako na neukázněná a nenapravitelná individua. Reakce přišla rychle i od Policie, záchranářů, i Odboru civilního letectví Ministerstva dopravy.

ČEZ se v souvislosti s událostí ptá na možnost omezit provozování paraglidingu v blízkosti el. vedení. Zákony a předpisy na to mají.

Miroslav Fejt

Pozvánka a informace k valné hromadě Svazu paraglidingu

Předsednictvo Svazu paraglidingu svolává Valnou hromadu dne 22. 10. 2005

Místo konání: Světlá nad Sázavou, Sál sklářského učiliště

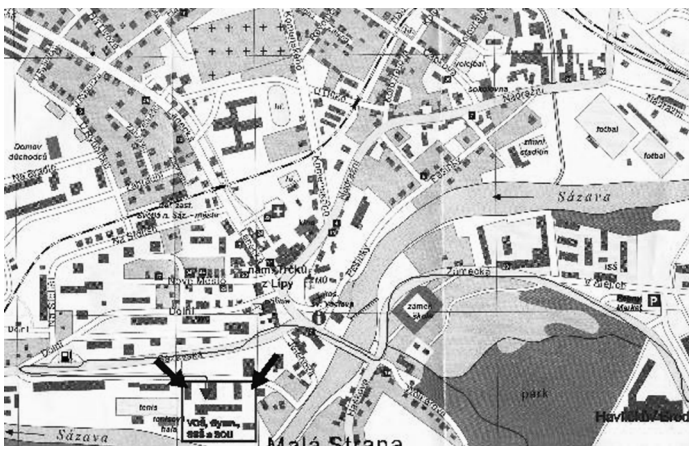
Program Valné hromady Svazu PG

1. Registrace - 8.00 – 10.00 v sálu učiliště.
2. Zahájení v 10 hodin.
3. Uvítání hostů.
4. Volba návrhové a mandátové komise.
5. Schválení programu.
6. Projev Prezidenta LAA ČR.
7. Zpráva o činnosti předsednictva Svazu PG – Kamil Konečný.
8. Zpráva o činnosti sportovní komise – Milan Masařík.
9. Zpráva o hospodaření – Kamil Konečný.
10. Projednání možností dalšího rozvoje programu podpory startovišť – Michal Brabenec.
11. Návrh cílů delegátů na konferenci LAA.
12. Návrh kandidáta na Prezidenta LAA.
13. Diskuse.
14. Volba předsednictva, sportovní komise.
15. Volba delegátů na konferenci LAA.
16. Přijetí usnesen.
17. Ukončení valné hromady (nejpozději do 20:00).

Za předsednictvo svazu
Kamil Konečný

Informace k valné hromadě svazu PG - organizační pokyny ze strany pořadatelů

1. příjezd do areálu školy - viz mapka, po příjezdu na Sázavskou ulici je vidět 3 čtyřpatrové budovy spojené dlouhou chodbou na sloupech, jet přímo do areálu školy
   - šipkou je naznačena cesta z Havlíčkova Brodu, pozor, šipka na mapce vede kolem benzínky, v reálu po spatření areálu po levé ruce je hned odbočka dolů ke škole a znovu doleva do areálu, bude vidět otevřená bílá brána
   - ti, kteří přijedou od dálnice z Humpolce rovněž přijedou k mostu přes řeku a dají se na most doleva, dále už po šipce a dle výše uvedených instrukcí
   - při příjezdu od Ledče n. S. (též z dálnice) po vjezdu do města po levé ruce benzínka, pak po cca 100 m odbočit doprava dolů a hned doleva do areálu, bude vidět otevřená bílá brána
2. Parkování – cca 40 parkovacích míst přímo v areálu školy (prosím parkovat pouze na asfaltových plochách), potom možno využít parkoviště u ubytovny skláren – to je hned u vjezdu do areálu, dále je parkoviště na Sázavské ulici hned nad areálem – cca 50 m od vstupní branky
3. V areálu školy bude značeno směrovkami, kde je VH pořádána, před vstupem do budovy prosím o očištění obuvi.



Čerpání členského příspěvku určeného svazům v roce 2005

(přehledný výpis z účetnictví k 26.9.2005)

ÚČEL	ČÁSTKA	POZN:	ROZHODNUTÍM
			Do předchozí VH v Pardubicích 19.3. rozhodovalo minulé předsednictvo, poté stávající předsednictvo. Neoznačená rozhodnutí byla řešena operativně
Cestovné předsednictvo 1.1.-19.3. (před VH)	-12 560,00 Kč		
Cestovné výcvikové komise 1.1.-19.3. (před VH)	-8 863,00 Kč		
Cestovné předsednictvo 19.3.-26.9. (po VH)	-6 568,00 Kč		
Yellow point - příprava a výroba podkladů na předch. VH	-10 000,00 Kč		18.3.2005
Video z ME a MS, určeno k propagaci PG v TV apod.	-25 540,00 Kč	9000 přispěje LAA	14.1. a 15.3.2005
Podpora startovišť	-3 000,00 Kč	Schválen příspěvek na Zvičinu (max. 40.000), dosud nečerpán	14.6.2005
Předchozí VH – pronájem auly	-23 050,00 Kč		15.3.2005
Mgr. Černý - soustředění ml. pilotů ve Š.Mlýně	-10 000,00 Kč		14.1.2005
COMPE GPS (2/3 z ceny 348 EUR)	-7 080,00 Kč	Prodloužení licence software, zbývající třetinu hradí svaz ZL	
ACS experts group 2x GPS k zapůjčování talentům	-18 891,00 Kč	Pravděpodobně bude uhrazeno z příspěvků účastníků táborů ST	
Výdaje celkem (nezahrnuto čerpání dotace na VW)	**-125 532,00 Kč**	Pro přehlednost vynechány drobné platby do 200,-Kč, výdaje na VW uvedeny níže	

Provoz automobilu VW:
Automobil VW pro reprezentaci bude stát letos na údržbě, pojištění a ost. poplatcích asi 100.000,-Kč.

Část výdajů je hrazena ze státní dotace „na údržbu", určené celé LAA. Svaz se musí ze svých prostředků podílet 30 procenty (určeno podmínkami přidělování státní dotace).
Část výdajů na provoz je hrazena z příspěvku za ujeté kilometry hrazený piloty, kteří vůz použili.
Zbytek musí uhradit ze svých prostředků reprezentace.

Dotace „na údržbu", přidělená Radou LAA (téměř vyčerpáno)	33 000,00 Kč	Na nákup zimních pneu apod.
Povinný podíl svazu k dotaci (bude vyčerpáno v posl. čtvrtletí)	-14 143,00 Kč	
Výdaje, které bude muset reprezentace dát ze svého rozpočtu	-51 000,00 Kč	Přibližná částka na pojištění
Dosud vyúčtované příspěvky pilotů užívajících automobil	7 100,00 Kč	Zatím většinou nevyúčtovány, jedná se také o možném sponzoringu ze strany firem.

Přehled o zůstatku:	
převod zůstatku z r. 2004	238 139,00 Kč
1. příděl z čl. přísp.	132 100,00 Kč
2. příděl z čl. přísp.	Zatím nepoukázáno
přidělené dotace údržba	33 000,00 Kč
jiné příjmy	7 120,00 Kč
úpravy z roku 2004	60 159,10 Kč

Čerpání dotace na sportovní reprezentaci

Přidělená dotace		Kč	Závazky
Rozhodnutí Rady	Přidělený podíl na dotaci MŠMT	500 000,00 Kč	
Rozhodnutí Rady	Přidělený podíl z příspěvků členů LAA	167 000,00 Kč	

Závazky:	Pokorný na nákup GPS přidělen v r.04 použito jinak	- 21 400,00 Kč	vyřízeno
15.11.2004	fa doplatek za PK k dotaci sp.repre	- 7 512,10 Kč	vyřízeno
13.12.2004	Pojistné zákonné a havarijní pro reprez.VW	- 51 547,00 Kč	vyřízeno
14.12.2004	Přihlašovací poplatek vozidla VW	- 1 100,00 Kč	vyřízeno
	Na dnes přidělený rozpočet	**667 000,00 Kč**	

Čerpání:

Datum	Účel			Prostředky LAA	Dotace	Valuty	Zálohy
	Přidělený rozpočet			**167 000,00 Kč**	**500 000,00 Kč**		
	Převod z roku 2004	pro P.Krausovou		36 385,50 Kč			
	Mezisoučet			**203 385,50 Kč**	**500 000,00 Kč**		
4.3.2005	Cestovné Krausová			- 36 385,50 Kč			
19.4.2005	AČS expertiza úhrada na GPS Pokorný			- 20 818,00 Kč			
	Nákup FAI licencí						
13.12.2004	Fa doplatek za PK k dotaci st. repre			- 7 512,10 Kč			
14.12.2004	Pojistné zákonné a havarijní pro reprez.VW			- 51 547,00 Kč			
	Přihlašovací poplatek vozidla VW			- 1 100,00 Kč			
6.1.2005	Stetovné 7 pilotů a teamleader		3750 USD		-88 920,00 Kč		
	Poplatky bank.				-1 285,20 Kč		
	Čedok letenky pro 7 účastníků				-179 903,00 Kč		
4.3.2005	Poplatek za výměnu 4700 USD				-1 085,23 Kč		
5.3.2005	Záloha Krausová				-15 239,40 Kč	880,00 Kč	15 239,40 Kč
5.3.2005	Záloha Pospíšilová				-15 239,40 Kč	880,00 Kč	15 239,40 Kč
5.3.2005	Záloha Brauner				-15 239,40 Kč	880,00 Kč	15 239,40 Kč
5.3.2005	Záloha Večeřa				-15 239,40 Kč	880,00 Kč	15 239,40 Kč
5.3.2005	Záloha Pavloušek				-15 239,40 Kč	880,00 Kč	15 239,40 Kč
5.3.2005	Záloha Ohlídal				-15 239,40 Kč	880,00 Kč	15 239,40 Kč
5.3.2005	Záloha Orlík				-17 088,80 Kč	740,00 Kč	17 088,80 Kč
1.4.2005	FAI licence rok 2004 Orlík, Pospíšilová			- 200,00 Kč			
1.4.2005	Vystavení ověření FAI lic. Orlík, Pospíšilová			- 944,00 Kč			
22.4.2005	Vyúčtování zálohy na GPS Pokorný			20 818,00 Kč			
22.4.2005	AČS expertiza za GPS Pokorný			- 20 818,00 Kč			
14.6.2005	PPL CZ doprava GPS z opuštěno p.Pokorný			- 107,10 Kč			
13.7.2005	Stetovné 6 pilotů MS PG Accuracy				-49 857,88 Kč		
13.7.2005	Poplatky za platbu do zahraničí				-499,58 Kč		
15.7.2005	Doúčtování výlohy z ahr. bank 15 EUR				-460,71 Kč		
28.7.2005	Záloha na PHM a dál.poplatky - Lednik				-20 000,00 Kč		
17.8.2005	PHM a dálnice 1 cesta MS v PP PG				-9 616,00 Kč		
15.9.2005	Vrácení zálohy z 28. 7. Tomáš Lednik				20 000,00 Kč		
15.9.2005	Doklady za PHM, dálnice				-8 669,00 Kč		
15.9.2005	Stetovné Tomášková, dodatečně zaplaceno				-1 758,00 Kč		
15.9.2005	Poplatek za VW sportovní repre			- 7 120,00 Kč			
	Mezisoučet výdajů			- 125 713,70 Kč	-445 952,58 Kč	-571 666,28 Kč	
	Zůstatek			**77 681,80 Kč**	**54 047,42 Kč**	131 899,22 Kč	

Výpis z účetnictví B. Haničáková, upravil R. Seidl

Předběžný rozpočet programu sportovních talentů 2005

(přehledný výpis z účetnictví k 26.9., program ještě není ukončen)

Program je zcela financován z dotace MŠMT na podporu sportovních talentů (do 21 let) a z příspěvků účastníků.
Probíhá formou výcvikových a tréninkových táborů.
Od účastníků se vybírají příspěvky 500 až 1000 Kč na den.

Objem dotace od MŠMT	**321 600,00 Kč**
Od účastníků dosud vybráno	**24 500,00 Kč**

Výcvikové a tréninkové tábory:

Datum	Místo	Zaměření	Vedoucí / trenér	Cena celkem tábor
28.4.-1.5. 05	Raná	Přesnost přistání	Štěpán	17 600,00 Kč
8.5.-14.5. 05	Straník	Přelety	Orlík	20 500,00 Kč
21.5.-29.5. 05	Krkonoše	Přelety	Pavloušek	33 000,00 Kč
27.6.-6.7. 05	Krkonoše	Přesnost přistání	Štěpán, Lednik	40 000,00 Kč
27.7.-2.8. 05	Slovinsko, Rakousko, Itálie	Přelety	Brauner	57 000,00 Kč
31.7.-7.8. 05	Raná	Výcvik a výběr nových talentů	Mistrál – Grulich, Pospíšil	75 000,00 Kč
23.8.-27.8. 05	Slovinsko	Létání v termice	Termika – Krausová	55 000,00 Kč
17.9.-25.9. 05	Francie	Nácvik krizových režimů	Grulich, Brauner	Zatím nevyúčtováno

Cena tábora zahrnuje výdaje na dopravu, ubytování, stravné a odměny trenérů (všichni 1000,- Kč na den).

Výpis z účetnictví B. Haničáková, zpracoval R. Seidl