

Obsah:

- Rozbor mimořádných událostí v provozu ULLa
- Rozbor nehod ZL od 1. 5. 2005 do 31. 8. 2006
- Závazný bulletin k vrtuli SR 200
- Bulletin Urban Air - 3.UA.2006
- Výtah částí týkajících se provozu SLZ z vyhlášky 108/1997 Sb. - Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů



Rozbor mimořádných událostí v provozu ULLa

Letecký incident ULLa, typ P 220 Koala, 21. 6. 2006, letiště Olomouc

Průběh letu a události: Pilot odstartoval na letišti Holešov k přeletu právě zakoupeného UL letounu do Polska, přičemž k celnímu a pasovému odbavení mělo dojít na letišti Olomouc. Na přistání pilot obdržel informace od dispečera AFIS v anglickém jazyce. Dle výpovědi dispečera AFIS UL letoun prováděl přiblížení na přistání na RWY 10 L znatelně vyšší rychlostí, než je u tohoto typu UL letounu obvyklé. Po prvním doteku se zemí došlo k odskoku do výšky cca 3 m, který pilot nezvládl. UL letoun se opět odrazil a při třetím nárazu došlo k deformaci a následnému oddělení přídovného podvozku, což vedlo ke zničení vrtule a k dojezdu UL letounu po spodní části motorového krytu.

Poškození SLZ: Zdeformovaná a odlomená přídovná noha, poškozený trup UL letounu v místě uchycení přídovné podvozkové nohy (vytržená podlaha kabiny), zničená vrtule, poškozená spodní část kapotáže motoru, zlomená kolena výfuků zadních válců motoru.

Ostatní škody: Nebyly hlášeny.

Zranění osob: Bez zranění.

Informace o posádce: Polský soukromý pilot se zkušenostmi na typu Cessna, bez zkušeností na ULLa. Pilot zakoupil UL letoun v den letecké nehody a byl na tento typ přeškolen.

Meteorologická situace: Vítr 200°, 10 kt, CAVOK.

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

Technický stav UL letounu neměl vliv na vznik letecké nehody.

Pilot je držitelem pilotního průkazu soukromého pilota, při přeškolení na typ neodlétal všechna cvičení dle výcvikové osnovy UL-3.

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

Letiště nemělo vliv na vznik události.

Závěry

Hlavní příčina:

Nezvládnutí řízení ve fázi odskoku po nevydařeném přistání.

Spolupůsobící příčiny: Minimální zkušenosti pilota na použitém typu, přistání pro pilota na zcela neznámém letišti (přistání do kopce s odlišným odhadem rychlosti a výšky. Pravděpodobně podvědomá snaha pilota o raději vyšší přistávací rychlost s neznámým UL letounem, jiné letové vlastnosti od letounů, na které je pilot zvyklý.

Neodlétání přeškolovací osnovy na typ v plném rozsahu.

Komentář LAA:

Pilot měl v tomto případě přidat plyn, opakovat okruh a provést nové přiblížení. Zvýšená rychlost UL letounu na přiblížení měla vliv na větší citlivost výškového kormidla. Přistání na rychlosti s nepodrovnaným UL letounem mělo vliv na vznik odskoku.

Přeškolující instruktor se na této letecké nehodě podílí tím, že s pilotem neodlétal kompletní přeškolující osnovu. Při přeškolení na náročnější typ některým pilotům nestačí odlétat pouze přeškolovací osnovu, ale přeškolení je nutné prodloužit, než pilot bezpečně zvládne nový typ UL letounu. Pilot s instruktorem podcenili důležitost řádného přeškolení na nový typ, i když pilot má zkušenosti na letounech.

Letecký incident ULLa, typ DH 82 Tiger Moth, 24. 6. 2006, letiště Hradec Králové

Průběh letu a události: Při vzletu z RWY 16 beton, došlo vlivem malé rychlosti a termického poryvu zleva k vybočení a klonění UL letounu vpravo. Pilot stáhl plyn na volnoběh a UL letoun přistál na tři body do trávy vpravo od RWY bez poškození. Pilot znovu přidal plný plyn a provedl nový vzlet, aniž by byl letoun převeden na hlavní podvozek, došlo k odpoutání UL letounu ze třech bodů. UL letoun stoupal na malé rychlosti a začal se naklánět doprava. Pilot použil plnou výchylku křidélek vlevo, směrové kormidlo vpravo. Došlo k pádu UL letounu z výšky cca 5 m v pravém náklonu, při kterém UL letoun zachytil koncem pravé poloviny spodního křídla o zem, následně koly hlavního podvozku, vrtulí a levou polovinou spodního křídla. UL letoun se zastavil otočený o 180° proti směru vzletu, přídí na zemi.

Zranění osob: Bez zranění.

Poškození SLZ: Poškozeny konce listů dřevěné dvoulísté vrtule, vrtulový kužel, konec náběžné hrany levé a pravé poloviny spodního křídla a obě hlavní podvozkové nohy v místě uchycení kol.

Informace o posádce: Pilot ULLa věk 34 let, celkový nálet na ULLa je 200 hodin, na typu 7 hodin. Pilot kluzáků a motorových kluzáků s náletem 1600 hodin.

Ostatní škody: Nebyly hlášeny.

Meteorologická situace:

CAVOK, Cu 3/8, vítr variábl do 4 kt.

Rozbor: Pilot má pilotní průkaz a nebyl pod vlivem alkoholu.

Pilot po odpoutání stoupal na malé rychlosti, která neumožňovala další bezpečný průběh letu.

UL letoun má platný technický průkaz a je pojištěn zákonným pojištěním. Technický stav UL letounu neměl vliv na vznik leteckého incidentu..

Meteorologická situace měla vliv na vznik leteckého incidentu.

Chybná technika pilotáže při vzletu měla vliv na vznik leteckého incidentu.

Závěry

Hlavní příčina: Nezvládnutí techniky pilotáže při vzletu UL letounu pilotem – chybné rozhodnutí pilota pokračovat v přerušném vzletu, provedení vzletu bez převedení UL letounu na hlavní podvozek při rozjezdu a po odpoutání stoupání na malé rychlosti.

Spolupůsobící příčina: Termický poryv působící na UL letoun zleva.

Komentář LAA: Pilot měl po nezdařeném vzletu zůstat na zemi, potom provést nový vzlet a ne za každou cenu letět. Kdyby měl UL letoun ve stoupání dostatečnou rychlost, tak by na křídélka reagoval, a u směrového kormidla měl pilot použít opačnou výchylku.

*Zdeněk Doubek,
hlavní inspektor provozu ULLa*

Rozbor nehod ZL od 1. 5. 2005 do 31. 8. 2006

Dne 3. 8. 2006, přistávací plocha PK/ZK u obce Javorník pod startovištěm RašovkaPilot:

51 let, platný pilotní průkaz.

ZK:

Aeros Combat L, bez platného TP, bez zaplaceného pojištění odpovědnosti.

Zkušenosti:

na ZK létá od roku 1976, nálet 800 startů, 450 hodin.

Počasí:

JV vítr 2 m/s.

Popis události:

Pilot, který v posledních deseti letech létal výlučně na ZK Moyes Extralite, letěl poprvé na o dvě generace modernějším ZK Aeros Combat L. Přestože v letové příručce ZK je doporučeno startovat a přistávat na třetinu napnutém příděmku, celý let byl absolvován se zcela povoleným příděmkem. Pilot si v průběhu letu z Rašovky nevyzkoušel let na zvýšené rychlosti. V omezeném prostoru pro přistání byl donucen upravovat rozpočet a pro

narychlení ZK posunul řídicí hrazdu vzad takovou silou a do takové polohy vůči svému tělu, jak byl zvyklý na ZK Moyes Extralite. Moderní výkonný ZK Aeros Combat L po takto razantním posunutí těžiště pilota výrazně zrychlil a na výchylku pilota doprava reagoval prudkým náklonem o 40° doprava. Necitlivě razantní pokusy o vyrovnaní vedly ještě k většímu rozkypování, až ZK narazil do země s bočním náklonem 80°.

Zranění: Pilot si způsobil lehké zranění.

Doporučení:

Pilot, který dlouho létal jen na jednom typu ZK, by měl maximálně snížit rizika přechodu na jiný typ. Měl by létat jen za dobrého počasí, měl by startovat na školním terénu, měl by přistávat na velké rovné louce bez překážek a měl by létat s rychloměrem. Především by si měl nechat seřídit nový ZK zkušebním pilotem. Ten mu nastaví polohu napínáku příděmku, bod závěsu na kýlu a optimální délku závěsu. Doporučí mu bezpečný rozsah rychlostí a upozorní ho na prodlévky a razanci reakcí ZK při řízení.

Mgr. Dan Vyhňalík,
hlavní inspektor provozu ZL

Závazný bulletin k vrtuli SR 200

V minulém vydání Pilotu (9/2006) jsme otiskli článek Vrtule, vrtule, vrtule, který je současně závazným bulletinem k vrtuli SR 200. Abychom dodrželi princip zveřejňování závazných informací ve vloženém vsítm bulletinu LAA ČR, který je zároveň v plné podobě publikován na internetových stránkách LAA ČR, aby se závazné informace pro bezpečnost letového provozu dostaly i k nečlenům LAA ČR, otiskujeme text i nyní zde.

Vrtule, vrtule, vrtule - závazný bulletin, informace

Vážení kolegové piloti, majitelé a uživatelé letadel!

Musím se na vás opět obrátit s žádostí, abyste dodržovali podmínky stanovené pro používání vrtulí. V červnu totiž došlo ke dvěma případům, kdy došlo k poruše vrtule.

V jednom případě došlo k utržení listu a následně ulomení dalšího o konstrukci letounu. Pilot okamžitě stáhl plyn a motor vypnul. Vibrace draku letounu byly značné, např. se utrhlá přístrojová deska. Při vyšetřování příčiny poruchy jsme narazili na podstatné nesrovnalosti a z pohledu výrobce na zásadní nedodržení záručních a provozních podmínek. Vrtule SR 200 byla vyrobena v roce 1996. Od té doby nalétala nejprve cca 20 hodin na motoru Olcit s reduktorem a následně cca 100 hod na motoru Trabant s reduktorem. Výrobce vyžaduje, aby u něj byla každá vrtule po prvních 50 hodinách a následně po každých 120 hodinách provozu zkontrolována. Toto nebylo dodrženo. Uvedená vrtule byla navíc v provozu poškozena a opravena majitelem nad rozsah povolený výrobcem a nebyla odborně vyvážena. Výrobce je přesvědčen, že k poruše došlo v důsledku nesprávného používání vrtule. Pokud jde o tuto vrtuli, budeme se problémem dále odborně zabývat.

Druhý případ je poněkud jiný. Došlo při něm k ustržení šroubů a oddělení celé vrtule od pohonné jednotky. Pilot s letounem přistál klouzavým letem bez poškození. V současné době se řeší, proč k tomu došlo.

Co z toho vyplývá:

Jestliže výrobce vyžaduje periodické kontroly, je nutné je uskutečnit. Pokud si zakoupíte vrtuli z druhé ruky, trvejte vždy na tom, abyste dostali Příručku k vrtuli (všechny námi certifikované vrtule je mají), ve které je uvedeno, pro jaké typy motorů je vrtule určena a také se zde uvádí záruční podmínky a podmínky provozu, předepsané prohlídky u výrobce, postup sestavování a utahování vrtule, rozsah povolených oprav atd. Po-

kud k vrtuli tento dokument nedostanete, není velký problém zavolat výrobce, který vám příručku zajistí zašle.

Na základě této události důsledně žádám všechny majitele vrtulí SR 200, aby důsledně dodrželi požadavky výrobce a nechali si vrtule u firmy Woodcomp prohlédnout. Podle vyjádření výrobce si nechává vrtuli zkontrolovat jen málo majitelů.

Firma každou vrtuli prohlédne a provede vibrační zkoušku, která by měla zjistit, zda není narušen spoj kovového kelímku s vlastním dřevěným listem. Firma případně odborně provede opravu a hlavně odborně a přesně vyváží celou vrtuli. K tomu připomínám, že vždy musí být jednotlivé listy montovány v pořadí a v poloze tak, jak byly vyvažované (nelze listy v uložení otočit o 180°, např. při změně z tažné na tlačnou, bez dalšího vyvážení).

Dále upozorňuji obecně, jakékoliv poškození nad rámec stanovené příručkou, je nutné nechat opravit u výrobce!!! Žádám inspekory techniky, aby na toto dohlédli. Víím, že je někdy těžké všimnout si opravené a znovu nalakované vrtule bez oznámení opravy majitelem.

Dále je nutné dodržet postupy při upevňování vrtulí, předepsané utahovací momenty, a u dřevěných vrtulí periodické kontrolování dotažení vrtule.

Znovu upozorňuji na problém upevnění pevných dřevěných vrtulí, především u motorů s velkými torzními kmity a vrtulí velkých průměrů na reduktorových motorech. Není přípustné, aby v dělicí rovině mezi vrtulí a přírubou motoru byla závitová část svorníku – každý závit představuje zářez snižující pevnost dřívku. V tomto místě musí být vždy spojení takové, aby kroučící moment byl přenášen hladkým dřívkem svorníku nebo válcovým pouzdrem. Místo složitěho opisování přikládám obrázek.

Znovu opakuji, že pro motor Trabant v provedení Velešín jsou přípustné pouze třílisté vrtule. Takto byl motor schválen tehdejší Státní leteckou inspekcí a zkušenosti ukazují, že dvoulistá vrtule se dostává do rezonancí, což několikrát vedlo k poruše hřídele velkého kola reduktoru, na kterém je vrtule upevněna. Osobně doporučuji vrtuli Sport Prop (firma Woodcomp) s kompozitovými listy.

Ing. Václav Chvála,
hlavní technik

Bulletin Urban Air - 3.UA.2006

Na základě zkušeností získaných z provozu vydala firma Urban Air s.r.o. bulletin č. **3.UA.2006**.

Firma Urban Air s.r.o. nařizuje s okamžitou platností (od **9.10 2006**) kontrolu (v případě poškození výměnu) palivových kohoutů typu FFVO3 u letounů UFM-11 Lambáda, UFM-13 Lambáda, UFM-10 Samba a Samba XXL.

Byla zjištěna tato závada:

Došlo k poškození těsnicí gumičky třicestného palivového kohoutu typu - FFVO3, což mělo za následek zprůchodnění sací větve levé i pravé nádrže zároveň.

V okamžiku, kdy dojde k úplnému vyčerpání paliva jedné nádrže, palivový systém umožní cestou nejmenšího odporu sání vzduchu z nádrže prázdné, k čemuž dochází ve všech polohách palivového kohoutu.

Kontrola palivového kohoutu:

- Vypusťte palivo z nádrže levého křídla a rozpojte přírodní palivovou hadici (vnitřní průměr 8 mm) nejlépe v místě spojení palivové hadice vedoucí z křídla a palivové hadice v trupu letadla (u letadel typu Lambáda a Samba za opěrkami sedaček, u Samba XXL pod sedačkami).
- Otočte palivovým kohoutem do polohy „otevřena pravá nádrž“ a na-startujte letadlo. Zvyšte otáčky na 2000 ot/min a motor nechte běžet cca 10 min. Pokud nedojde k vysazení motoru z důvodu nedostatku paliva, je okruh sání z pravé nádrže v pořádku.
- Rozpojenou přírodní palivovou hadici levého křídla spojte zpět s palivovou hadicí vedoucí k palivovému kohoutu a stahovacími šroubovými sponkami zajistěte proti samovolnému rozpojení.

- Doplňte palivo do nádrže levého křídla.
- Vypusťte palivo z pravé nádrže a stejným způsobem vyzkoušejte sací okruh nádrže levého křídla.

Ve všech bodech je nutné dbát zvýšené opatrnosti a dodržovat bezpečnostní předpisy.

Postup pro spojování a rozpojování palivových hadic najdete v letové příručce v sekci týkající se sestavení letadla.

Závěrem:

- Těsně před poškozením kohoutu došlo k jakémusi „zaseknutí“ ovládací páčky palivového kohoutu. Otáčení ovládací páčkou poté šlo velice ztuhle a chod nebyl plynulý.
- U jednonádržových typů letadel by poškození tohoto typu mohlo znamenat „pouze“ netěsnost palivového kohoutu v poloze „zavřeno“.
- Palivové kohouty tohoto typu byly namontovány téměř do všech našich letadel dosud bez jediné známky poškození.
- Palivové kohouty je možno vyměnit přímo u výrobce, popř. u dealera v té dané zemi, nebo si je dle zaslaného návodu vyměnit svépomocí.

Urban Air s.r.o.
Dolní Libchavy 257
561 16 Libchavy
Czech Republic
IČO 25287346, DIČ CZ25287346
Tel./fax 00420 465 582
urbanair@libchavy.cz
www.urbanair.cz

Výtah částí týkajících se provozu SLZ z vyhlášky 108/1997 Sb. - Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů

ze dne 23. dubna 1997,

kteřou se provádí zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů

Změna: 101/1999 Sb. Změna: 244/2003 Sb. Změna: 359/2006 Sb. Změna: 410/2006 Sb.

Ministerstvo dopravy a spojů stanoví podle § 102 odst. 1 zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „zákon“):

§ 24

Vymezení druhů sportovních létajících zařízení (k § 81 odst. 8 zákona)

1. (1) Sportovními létajícími zařízeními jsou a) padákový kluzák, b) závěsný kluzák, c) ultralehký kluzák, d) motorový ultralehký kluzák, e) ultralehký letoun, f) motorový padákový kluzák, g) motorový vírník, h) bezmotorový vírník,
2. i) ultralehký vrtulník, j) sportovní padák.
- (2) Padákový kluzák je bezmotorové letadlo těžší vzduchu, které je konstruováno maximálně pro dvě osoby a jehož vzlet se uskutečňuje rozběhem pilota, aerovlekem nebo navijákem a jehož charakter nosné plochy není určen tuhou konstrukcí.
- (3) Závěsný kluzák je bezmotorové letadlo těžší vzduchu, které je konstruováno maximálně pro dvě osoby, jehož vzlet se uskutečňuje rozběhem pilota, aerovlekem či navijákem a které je řízeno změnou polohy těžiště pilota, s možností dodatečného aerodynamického řízení kolem jedné osy. Maximální hmotnost prázdného kluzáku bez upínacího zařízení nesmí překročit 40 kg.
- (4) Ultralehký kluzák je jedno nebo dvoumístný kluzák řízený aerodynamickými prostředky, jehož pádová rychlost nepřevyšuje 65 km/h s maximální vzletovou hmotností 250 kg, jde-li o jednomístný ultralehký kluzák, nebo 400 kg, jde-li o kluzák dvoumístný.
- (5) Ultralehký letoun je letoun, který je konstruován maximálně pro dvě osoby, řízený buď přesouváním těžiště pilota, nebo aerodynamickými prostředky, jehož pádová rychlost nepřevyšuje 65 km/h, jehož maximální vzletová hmotnost je 450 kg.

- (6) Motorový padákový kluzák je ultralehké letadlo a) s pomocným motorem na zádech pilota, který je konstruován jako jednomístný, s maximální vzletovou hmotností 170 kg nebo jako dvoumístný s maximální vzletovou hmotností 270 kg, a který umožňuje vzlet a přistání z nohou pilota, nebo
- b) s pohonem umístěným na podvozku, který je konstruován maximálně pro dvě osoby, s maximální vzletovou hmotností 350 kg.
- (7) Motorový vírník je letadlo s rotujícími nosnými plochami uváděnými do pohybu autorotací vznikající dopředným pohybem vyvíjeným motorickou silou, která není přímo přenášena na rotující nosné plochy, které je konstruováno maximálně pro dvě osoby, s maximální vzletovou hmotností 450 kg u dvoumístného a 300 kg u jednomístného. Tyto parametry se přiměřeně vztahují i na bezmotorový vírník.
1. (8) Ultralehký vrtulník je letadlo s poháněnými rotujícími nosnými plochami, které je konstruováno maximálně pro 2 osoby, s maximální vzletovou hmotností 450 kg u dvoumístného a 300 kg u jednomístného.
2. (9) Sportovní padák je zařízení sloužící pro sestupný let osoby z letadla na zemský povrch.
- (10) Motorový ultralehký kluzák je ultralehký kluzák vybavený pohonnou jednotkou, který je maximálně dvoumístný, jehož pádová rychlost při volnoběhu pohonné jednotky nepřevyšuje 65 km/h, maximální vzletová hmotnost nepřevyšuje 300 kg u jednomístného a 450 kg u dvoumístného.
- (11) Maximální vzletovou hmotnost sportovního létajícího zařízení lze překročit pouze o hmotnost integrovaného záchranného systému v případě jeho stavby.

§ 25

**Náležitosti žádosti o pověření k výkonu státní správy
ve věcech sportovních létajících zařízení**
(k § 82 odst. 7 zákona)

(1) Žadatel o vydání pověření k výkonu státní správy ve věcech sportovních létajících zařízení uvede v žádosti údaje podle zvláštního právního předpisu 1a) a k žádosti doloží

a) ověřenou kopii smlouvy nebo listiny o zřízení nebo založení právnické osoby, u právnických osob zapsaných v obchodním rejstříku výpis z obchodního rejstříku,

b) výpis z evidence Rejstříku trestů, který není starší více než 3 měsíce, všech fyzických osob oprávněných za právnickou osobu jednat.

(2) Žadatel dále předloží provozní a technické předpisy upravující

a) organizační zajištění vymezených činností při správě sportovních létajících zařízení,

b) požadavky na stavební, výrobní, servisní a opravárenské postupy a způsoby vedení dokumentace výroby, stavby, servisu a provádění dozoru nad stavbou jednotlivých druhů sportovních létajících zařízení,

c) požadavky na právnické a fyzické osoby, které provozují formou podnikání výrobu sportovních létajících zařízení a s nimi souvisejících dalších výrobků, letadlových částí a zařízení, opravy sportovních létajících zařízení a jejich údržbu,

d) postupy pro ověřování letové způsobilosti sportovních létajících zařízení,

e) postupy pro vedení rejstříku sportovních létajících zařízení,

f) požadavky na právnické a fyzické osoby, které provozují střediska výcviku pilotů jednotlivých druhů sportovních létajících zařízení,

g) výcvikové osnovy a postupy pro získání kvalifikace pilota a dalších

kvalifikací pro jednotlivé druhy sportovních létajících zařízení,

h) postupy a podmínky pro výběr a schvalování ploch ke vzletům a přistáním sportovních létajících zařízení,

i) podmínky pro schvalování provádění zkušebních letů sportovních létajících zařízení,

j) podmínky pro schvalování pořádání leteckých veřejných vystoupení sportovních létajících zařízení a leteckých soutěží sportovních létajících zařízení,

k) postupy a kvalifikační předpoklady pro jmenování kontrolních techniků, inspektorů techniky a inspektorů provozu,

l) postupy a podmínky pro uznávání způsobilosti záchranných systémů pro jednotlivé druhy sportovních létajících zařízení,

m) postupy pro kontrolu soupravy palubního odpovídače sekundárního radaru 4a) včetně výškoměrného systému a

n) podmínky pro provádění letů závěsných a padákových kluzáků s pasažérem a seskoků sportovních padáků s pasažérem.

§ 26

**Údaje zapisované do rejstříku sportovních létajících zařízení,
údaje, které z něj lze zveřejnit,
a způsob označení sportovního létajícího zařízení**
(k § 84b odst. 3 zákona)

(1) Do rejstříku sportovních létajících zařízení se zapisují tyto údaje: a) druh sportovního létajícího zařízení, b) typ nebo název, c) výrobce nebo stavitel, d) vlastník, e) provozovatel, f) technické údaje stanovené provozním předpisem, g) poznávací značka, h) výrobní číslo, je-li přiděleno, i) rok výroby, j) datum zápisu do rejstříku sportovních létajících zařízení.

1. (2) Z rejstříku sportovních létajících zařízení lze zveřejnit tyto údaje: a) druh sportovního létajícího zařízení, b) poznávací značku, c) výrobní číslo, je-li přiděleno, d) typ nebo název, e) rok výroby, f) jméno, popřípadě jména, a příjmení provozovatele, který je fyzickou osobou, nebo obchodní firmu nebo

2. název provozovatele, který je právnickou osobou.

(3) Sportovní létající zařízení musí být opatřeno evidenčním štítkem, na němž musí být nesmazatelným způsobem vyznačeny údaje určené provozním předpisem.

§ 27

zrušen nadpis vypuštěn

§ 28

Náležitosti žádosti o vydání pilotního průkazu, doklady, které je nutno k žádosti přiložit, podmínky zahájení praktického výcviku a samostatných letů, způsob stanovení kvalifikačních podmínek pro vydání pilotního průkazu a způsob stanovení kvalifikačních podmínek osob provádějících teoretickou výuku a praktický výcvik
(k § 84c odst. 8 zákona)

(1) Žadatel o vydání pilotního průkazu k žádosti přiloží lékařský posudek o zdravotní způsobilosti.

(2) Minimální věk pro zahájení praktického výcviku pro získání pilotního průkazu je 15 let s tím, že do 18 let lze takový výcvik zahájit pouze s písemným souhlasem jeho zákonných zástupců. Samostatné lety na motorových sportovních létajících zařízeních mohou být prováděny po dosažení věku 16 let.

§ 29 Zkoušky k získání kvalifikace instruktora létání se sportovními létajícími zařízeními musí zahrnovat

a) praktické zkoušky z činnosti leteckého instruktora,

b) teoretické zkoušky,

c) ukázkou teoretické výuky k získání pilotního průkazu s příslušnou kvalifikací.

§ 29a (k § 91a odst. 11 zákona) Vzor protokolu

podle § 91a odst. 3 zákona je uveden v příloze č. 10 k této vyhlášce.

§ 30

Druhy úkonů prováděných Úřadem a výše poplatků
(k § 98 odst. 2 zákona)

Úřad je oprávněn požadovat od právnických a fyzických osob úhradu poplatků za úkony provedené v souladu se zákonem. Druhy úkonů a výše úhrad, které nepodléhají správním poplatkům stanoveným zvláštním předpisem, 13) jsou uvedeny v příloze č. 2 této vyhlášky.

§ 31

**Rozsah a podmínky pojištění odpovědnosti
za škodu způsobenou provozem letadla**
(k § 98 odst. 3 zákona)

(1) Minimální výše pojistné částky, na kterou musí být sjednáno pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem letadla, tj. limit plnění, činí

a) 1 000 000 Kč u bezmotorových letadel, b) 2 000 000 Kč u ostatních letadel do maximální vzletové hmotnosti 1 200 kg, c) 3 000 000 Kč u letadel o maximální vzletové hmotnosti větší než 1 200 kg až do 2 000 kg, d) 6 000 000 Kč u letadel o maximální vzletové hmotnosti od 2 000 kg do 5 700 kg,

e) 100 000 000 Kč u letadel s maximální vzletovou hmotností od 5 700 kg do 14 000 kg, f) 200 000 000 Kč u letadel s maximální vzletovou hmotností větší než 14 000 kg.

(2) Kromě pojištění uvedeného v odstavci 1 musí být sjednáno i pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem letadla s limitem plnění minimálně 700 000 Kč na každé sedadlo v letadle určené provozovatelem pro přepravu osob jiných než posádka letadla včetně vyhlídkových letů.

(3) Minimální výše pojistné částky, na kterou musí být sjednáno pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem sportovního létajícího zařízení, tj. limit plnění, činí a) 100 000 Kč do maximální vzletové hmotnosti 150 kg, včetně sportovního padáku,

b) 500 000 Kč do maximální vzletové hmotnosti 300 kg, c) 1 000 000 Kč do maximální vzletové hmotnosti 450 kg.

(4) Rozsah a podmínky pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem letadla podle odstavců 1 až 3 se použijí, nestanoví-li přímo použitelný předpis Evropských společenství 13a) jinak.

(5) V případě že jsou letadla s maximální vzletovou hmotností 2 700 kg nebo nižší, na která se vztahuje úprava přímo použitelného předpisu Evropských společenství 13a), užívána k neobchodním účelům, je limit pojistného plnění ve vztahu k cestujícím minimálně 100 000 zvláštních práv čerpání podle definice Mezinárodního měnového fondu na jednoho cestujícího.

§ 32

Přechodné ustanovení

Právnická nebo fyzická osoba, v jejíž prospěch byl vyhlášen zákaz nebo omezení letecké činnosti ve vzdušném prostoru, požádá nejpozději ve lhůtě dvou let ode dne nabytí účinnosti této vyhlášky o vyhlášení zákazu nebo omezení letecké činnosti ve vzdušném prostoru podle této vyhlášky. Nepožádá-li právnická nebo fyzická osoba o vyhlášení zákazu nebo omezení ve stanovené lhůtě, dosavadní zákaz nebo omezení letecké činnosti ve vzdušném prostoru zaniká.

§ 33

Účinnost

Tato vyhláška nabývá účinnosti dnem vyhlášení.

Ministr: Ing. Říman v. r.

13a) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 785/2004 ze dne 21. dubna 2004 o požadavcích na pojištění u leteckých dopravců a provozovatelů letadel.