

- Závazný Bulletin k provozování za letu stavitelných vrtulí typu VARIA 160 / 170
- Změna předpisu LA 1
- Mimořádné události ULL
- Mimořádné události MPK
- Přehled čerpání finančních prostředků Svazu PG

Bulletin LAA ČR
je přílohou
časopisu
Pilot LAA ČR



Závazný Bulletin k provozování za letu stavitelných vrtulí typu VARIA 160 / 170

Pro zajištění náležité bezpečnosti vrtulí nařizují:

1. Každá vrtule tohoto typu musí být každých 150 provozních hodin podrobena revizi u firmy Woodcomp.
2. Při revizi budou vyměněny patní duralové díly upevnění vrtulového listu za díl nový z materiálu o vyšší pevnosti a se zvětšeným radiusem přechodu válcové části do opěrného kroužku.
3. Vrtule, které budou takto upraveny, budou náležitě označeny.

4. V případě neobvyklých vibrací za provozu je nutné okamžitě vrtuli odstavit a neprodleně zaslat na revizi k firmě Woodcomp.
5. Upozornění: při používání podložek vrtulových kuželů, či jiných mezikusů pod nábojem vrtule je nutné ověřit rovinnost otáčení vrtule.

1. 9. 2010
Ing. Václav Chvála
Hlavní technik LAA ČR

Změna předpisu LA 1

Ke dni 10. 9. 2010 byl novelizován předpis LA 1. Novelizace tohoto předpisu spočívá v doplnění bodu 12.12 „Povinnosti držitele oprávnění k výrobě a opravám“ o nový odstavec e). Navazující odstavce byly přečíslovány - přeznačeny.

Povinnosti držitele oprávnění k výrobě a opravám:

- a) vyrábět a opravovat SLZ v souladu s „oprávněním“ a podmínkami stanovenými LAA ČR,
- b) zajistit, aby každý výrobek odpovídal schválenému typu a byl ve stavu způsobilém pro bezpečný provoz,
- c) umožnit pověřenému technikovi LAA ČR kontrolu výroby a oprav a prokázat, že výrobek odpovídá schválenému typu,
- d) informovat hlavního inspektora techniky příslušného druhu SLZ o každé významné navrhované změně konstrukce, výrobních postupů a změně odpovědných pracovníků ve výrobě. Významné změny konstrukce zveřejnit (např. v bulletinu LAA ČR) a informovat majitele již prodaných výrobků, pokud se jich změny týkají,
- e) sledovat výrobek v provozu a v případě zjištění jeho poruch, nesprávné činnosti, závad apod., které mají, nebo mohou mít vliv na bezpečnost provozu, neprodleně o těchto informovat hlavního inspektora techniky. Na základě analýz poruch výrobku vydávat opatření ke zvýšení bezpečnosti,

- f) zajišťovat kalibraci měřících a zkušebních zařízení,
- g) vést evidenci vyrobených SLZ, jejich prvních majitelů nebo jejich prodejců a záznam o jejich prohlídkách a opravách,
- h) vést a archivovat evidenci finálních výrobků, příslušnou dokumentaci k jejich schválení, materiály a komponenty použité k jejich výrobě, výrobní postupy a záznamy o kontrole,
- i) vést a archivovat soubor technické dokumentace zahrnující konstrukční řešení, výrobní postupy a záznamy o změnách; doba evidence a archivace je minimálně 5 let po vyrobení posledního kusu předmětné série výrobku,
- j) označovat jednotlivé vyráběné a opravované celky v souladu s požadavky technických norem a postupů LAA ČR,
- k) zajistit vhodné uskladnění materiálů a celků.

Žádám Vás, abyste při výrobě a opravách UL letadel a jejich dílů postupovali v souladu s nově upraveným předpisem. Novelizované znění předpisu je k dispozici na webových stránkách LAA ČR v sekci „ke stažení“.

10. 9. 2010
Ing. Václav Chvála
Hlavní technik LAA ČR

Mimořádné události ULL

Pozemní incident UL Dynamic na letišti Plzeň - Letkov

Dne 16. 7. 2010 v 19.22 hod. SELČ, pilot pojížděl s UL letounem VT 9 Dynamic ze stojánky před provozní budovou k výdejnímu kiosku LPH. Došlo k poškození vrtule.



Pilot potřeboval doplnit UL letoun pohonnými hmotami, proto začal pojíždět ze stojánky před provozní budovou k výdejním stojánkám LPH na letišti aeroklubu Plzeň - Letkov. Protože neprovedl prohlídku UL letounu, nevíšimul si, že je připojena vojka na přířdovém kole. Po ujetí cca 25 m se zatáčením UL letounu uslyšel náraz. Proto zastavil a zjistil ulomení listů vrtule.

Poškození UL letounu bylo v rozsahu: poškozená vrtule, ulomeny konce listů vrtule v délce cca 5 cm.

Komentář:

Pilot neprovedl prohlídku UL letounu před nastoupením do kabiny a nastartováním motoru. Na tomto incidentu je vidět, jak je nutné prohlédnout UL letoun, i když nechceme letět, ale třeba jen provést motorovou zkoušku, nebo jen pojíždět.

Nehoda ULL P 92 Echo z 22. 5. 2010 u obce Oselce

Dne 22. 5. 2010 v 19.20 hod. SELČ, pilot při rozjezdu pro vzlet z vyježděného pásu neudržel směr a tím došlo k poškození UL letounu P 92 Echo.



Pilot provedl traťový let z letiště Benešov na plochu SLZ u obce Oselce, která leží 13 km severně od Horažďovic, 8,5 km jihovýchodně od Nepomuku. Když chtěl odstartovat z vyježděného pásu širokého cca 6 m, vlivem termického poryvu neudržel směr. Levé kolo vjelo do vysoké trávy, tím došlo ke zbrzdění a vybočení UL letounu mimo vzletovou plochu a následně k nárazu letounu do kupy hnoje.

Poškození UL letounu bylo v rozsahu: ulomený hlavní podvozek, ohnutá přední podvozková noha, vyložené motorové lože, zničená vrtule, poškozený konec pravé poloviny křídla.

Komentář:

Pilot přistál na ploše SLZ, kde byl vyježděný pás 6 m široký. Mimo tento pás byla vysoká tráva. Lze pouze konstatovat, že na takovou plochu pilot neměl vůbec přistávat, nebo z ní už neměl startovat. V době pokusu o vzlet foukal vítr cca 4 m/sec. ze 030°, ale byly termické poryvy.

Nehoda ULL Fox 912 z 11. 7. 2010 u obce Plešice

Dne 11. 7. 2010 v 18.05 hod. SELČ, při návratu z navigační soutěže v Lučenci ve Slovenské republice na plochu SLZ Třebíč s UL letounem Fox 912, zjistil pilot neúměrnou spotřebu paliva, proto se rozhodl pro bezpečnostní přistání.



Pilot před letem natankoval do svého UL letounu cca 37 litrů benzínu s tím, že zásoba paliva i s navigační rezervou bohatě vystačí na plánovaný přelet, který měl trvat dle výpočtů cca 2°15'. Při průběžné kontrole paliva na úrovni Brna zjistil neúměrnou spotřebu paliva. Dle údaje palivoměru zbývalo v nádrži ještě cca 10 litrů, což mělo při průměrné a ověřené spotřebě a při plánované délce a času letu stačit i s rezervou do Třebíče. Pilot proto pokračoval v letu. U Náměště nad Oslavou zjistil nedostatek paliva pro dokončení letu do Třebíče. Proto informoval VDS Věž Náměšť nad Oslavou o úmyslu provést bezpečnostní přistání do terénu u obce Plešice. Během manévru pro bezpečnostní přistání se motor zastavil a pilot zjistil, že na vyhlédnutou plochu již nedoletí. Proto se rozhodl nouzově přistát na pole s porostem řepky. Při zachycení podvozku o porost se letoun prudce zbrzdil a přes před převrátil na záda. Pilot nebyl zraněn.

Poškození UL letounu bylo v rozsahu: zlomená vrtule, poškozen vrtulový kužel, plexisklový překryt kabiny a spodní kryt motoru, lehce poškozen rám kabiny, ohnuty vzpěry křidel.

Komentář:

Pilot měl v každém případě při prvním zjištění nadměrné spotřeby přistát na letišti po trati a pokusit se zjistit příčinu, nebo alespoň dotankovat. Rozhodně bylo špatné snažit se za každou cenu doletět a pak provádět pozdě bezpečnostní přistání. Kolik by stálo pár litrů benzínu navíc? A kolik bude stát oprava UL letounu?!

Incident ULL Zephyr z 6. 6. 2010 v CTR veřejného mezinárodního letiště Pardubice

Dne 6. 6. 2010 v 07.00 hod. SELČ, při letu z plochy SLZ Nymburk na veřejné mezinárodní letiště Pardubice s UL letounem Zephyr 2000 pilot při vstupu do CTR nenavázal radiové spojení, přesto pokračoval v letu až do přistání.

Pilot si před letem vyjednal příletový slot pomocí internetu. Za letu se před vstupním bodem BĚLÁ pokusil o navázání radiového spojení s věží veřejného mezinárodního letiště Pardubice. Protože používal mapu z roku 2009, použil radiovou frekvenci 121,250 MHz, která už není platná, a proto k navázání radiového spojení nedošlo. Pilot přesto pokračoval v letu na bod Živаницe, kde přeladil na 120,150 MHz a opět se mu nepodařilo navázat radiové spojení. I za této situace pokračoval v letu nad střed letiště, kde zkontroloval letištní provoz a po zjištění, že je letiště bez provozu, pokračoval levým okruhem na přistání na vzletovou a přistávací dráhu 09. Během letu po okruhu vysílal pilot na obou frekvencích svoje polohy. Po přistání odešel na řídicí věž k podání vysvětlení leteckého incidentu. Radiostanice v UL letounu byla plně funkční jen při vypnutém motoru. K závadě radiostanice došlo během přeletu z Nymburka do Pardubic. (V Nymburce před startem radiostanice pracovala bez závad.)

Komentář:

Pokud pilot nenaváže oboustranné radiové spojení 3 min. před vstupem do CTR, nesmí v letu do CTR pokračovat!!! Let v CTR bez radiového spojení může způsobit buď problémy v provozu, nebo také nehodu!

Jan Rýdl
inspektor provozu

Mimořádné události MPK

Informace o nehodě MPK ze 3. 9. 2010 u obce Tučapy u Holešova

Dne 3. 9. 2010 v asi 19:05 SELČ došlo poblíž obce Tučapy u Holešova k nehodě motorového padákového kluzáku.

Podle doposud zjištěných informací zkušený pilot PPG s odnímatelným podvozkom ve výšce cca 300 m AGL pravděpodobně prováděl nácvik letu minimální rychlostí soutěžní disciplíny mini-maxi s plně zatrimovanými volnými konci. V jeho průběhu došlo ke kolapsu vrchlíku, asymetrickému zaklopení, levé negativní zatáčky a následně opětovné regeneraci. Během manévru se vytvořilo zřejmě 4 až 5 závitů na nosných šňůrách. Vrchlík se stabilizoval, byl zcela nalitý a přestal rotovat ve výšce cca 80 m AGL. Závitý stažený řídicí šňůry znemožňovaly účinné řízení a vrchlík začal opisovat kružnici o velkém

průměru a byl větrem snášen k lesu. Pilotova snaha o roztočení závitů měla minimální výsledek. Záchraný systém pilot nepoužil. Dopadl do listnatého lesa mezi stromy, kde propadl až na zem. Při tom si způsobil těžká zranění, se kterými byl hospitalizován.

Poučením pro ostatní piloty může být připomenutí, že let v blízkosti minimální rychlosti vyžaduje zvýšenou pozornost pilota a aktivní pilotáž, přičemž případná turbulence může způsobit překročení kritického úhlu náběhu a destrukci nosné plochy. Platí to zejména pro piloty, kteří trvale bezdůvodně létají na zabrzděném vrchlíku.

Miroslav Huml
Hlavní inspektor provozu MPK

Přehled čerpání finančních prostředků Svazu PG

Předsednictvo Svazu PG zveřejňuje v souladu s platným organizačním řádem svazu přehled o čerpání finančních prostředků, které kontroluje a odpovídá za ně. Stav čerpání je platný ke dni 14. září 2010.

Za předsednictvo Svazu PG, Michal Brabenec

Finanční prostředky svazu PG 2010			
Popis	příjmy	výdaje	Fond „Dotační tituly“ dle rozhodnutí VH 09
převod zůstatku z r. 2009	558 556,00		
příděl z členských příspěvků 2010 1. část	127 642,00		
		0,00	50 000,00
Propagace paraglidingu - Expedice NEPAL XC 2010		20 014,00	
Propagace paraglidingu - akce Across Himalaya		15 000,00	
SLH Rapotín příspěvek na zřízení startoviště a přistání PK, ZK na vrchu Kamenec u Mravenečnicku v Jeseníkách		15 915,00	
BŠL příspěvek na zřízení startoviště a přistání PK, ZK na vrchu Prašivá v Beskydech		59 000,00	
Cestovné		506,00	
mezisoučty	0,00	110 435,00	50 000,00
zůstatek	625 763,00		

Další očekávané pohyby			
příděl z členských příspěvků 2010 2. část (odhad)	30 000,00		
Modernizace webových stránek SvazPG. cz + rezervační systém VW + registrační systém TM		15 000,00	
Odměny členů předsednictva Svazu PG (rozhodnutí VH09)		15 000,00	
PS - převod z min. roku	558 556,00		
1. příděl z člp	127 642,00		
Dotační tituly - rezerva	50 000,00		
příjmy ostatní	0,00		
čerpání v roce 2010	-110 435,00		
zůstatek	625 763,00		
2. příděl z člp (odhad)	30 000,00		
Očekávané čerpání v roce 2010	-30 000,00		
poté zůstatek	625 763,00		

Stav prostředků sportovní reprezentace PG		
dotace MŠMT		788 900
LAA příspěvky členů		188 262
zůstek z roku 2009 včetně splátek pohled.		147 916
pohledávky	41 635,00	
závazky		
náklady sportovní reprezentace		-455 889,15
Zůstatek		669 189

Čerpání reprezentace PG

	dotace MŠMT	LAA vlastní	provoz WV	pohledávky za sp. reprezentanty	údržba majetku sp. reprezentace
Vlastní podíl k dotaci na údržbu		-20 932,00			20 932,00
ME PG Abtenau					
Startovné 6*460 EUR ME Rakousko	-71 450,88	-792,17			
Hirtethuttn Abtenau záloha na ubyt ME PG 91EUR	-2 319,68	-220,00			
PHM a dálniční známka VW ME PG	-5 015,50				
Ubytování 6 pilotů na ME v PG 1500 EUR	-38 887,50				
Piloti stravné ME PG	-87 108,00				
T. Brauner jízdné ME PG	-9 701,00				
nákup oblečení k proplacení	-5 000,00				
Teamleader odměna k proplacení	-5 000,00				
použití vozidla VW na ME v PG					
Amenit - úprava tisku pojištění pro ME PG		-348,00			
VW Transporter					
VW transporter- servisní práce		-191,00	-39 071,00		-38 880,00
autorádio s CD pro VW		-3 390,00	-3 390,00		
parkování vozidla roční			-4 320,00		-4 320,00
Nákup dálniční známka ČR			-1 200,00		-1 200,00
Ohlídal úhrada za VW 4618 km		9 236,00			
Šneiberg, Václavik, Lednik, Ondrášek, Pánková - referenční školení řidičů		-1 800,00			
spoluúčast Štěpán Matěna		810,00			
Nákup PHM doplnění před odjezdem na ME nebylo doplněno po návratu z PWC		-850,00			
ME PGA Inčůň					
TAA Ankara startovné pro 7 pilotů ME PGA	-34 849,99	-623,63			
TAA Ankara ubytování pro 7 pilotů ME PGA	-30 183,30				
Cestovné ME PGA, PHM a nutné vedlejší výdaje	-47 649,00				
Amenit úprava pojistek pro repre PGA ME Turecko		-190,50			
Odměna Teamleadera ME PGA, částečná		-4 195,95			
Stravné piloti ME PGA	-85 428,00				
Nákup PHM doplnění po návratu z ME	-945,00				
doplatek Teamleader PGA		-804,05			
použití vozidla na ME PGA					
daně z příjmů PO 2009 (příjmy za provoz VW)		-8 060,00			
mezisoučty k 22. 9. 2010	-423 537,85	-32 351,30			-23 468,00
zůstatky	365 362,15	303 826,70	-47 981,00	41 635,00	25 372,00

Program III., Příprava sportovně talentované mládeže v paraglidingu 2010, Dotace MŠMT

Datum	Číslo dokladu*	Účel použití	Dotace	vlastní prostředky
		převod zůstatku		24 635,50
		Rozpočet z dotace celkem	579 500,00	
10. 6. 2010	PHV-10-00220	Skrbek cestovné zajištění kurzu Lugano	-2 000,00	
30. 6. 2010	PD-2010-00194	Slívová práce sportovní instruktora tábor Krkonoše	-14 400,00	4000
30. 6. 2010	PD-2010-00195	Yellow point PG zajištění tábora Krkonoše	-10 800,00	
30. 6. 2010	PD-2010-00195	Mgr. Ota Černý ubytování a pronájem soustředění TM	-15 800,00	
30. 6. 2010	PD-2010-00197	K. Konečný sportovní kurz TM PGA Beskydy 23. -25. 4.	-9 270,00	
5. 8. 2010	PD-2010-00235	Dlask zajištění přeletového tábora 5. -10. 6.	-40 000,00	7500
2. 8. 2010	PD-2010-00228	JEMM club termický tábor 28. 6. -1. 7. Slovinsko	-30 000,00	9000
2. 8. 2010	PDCEST-10-00063	K. Konečný cest TM PGA 23. -25. 4. Beskydy	-3 073,00	
11. 8. 2010	PHV-10-00335	cest. Klikar individuální příprava	-17 612,00	
3. 9. 2010	PD-2010-00271	Dlask Jíří zajištění přeletového tábora 7. 8. -10. 8. 2010	-35 000,00	
22. 9. 2010	PD-2010-00284	JEMM club kurz talentů Slovinsko (Kuhnová) 31. 8. -3. 9.	-30 000,00	7500
22. 9. 2010	PD-2010-00285	K. Konečný Stud. škola PG TM PGA Beskydy 25. -27. 6.	-8 900,00	
16. 9. 2010	PDCEST-10-00077	K. Konečný cestovné TM PGA Beskydy 25. -27. 6	-1 274,00	
29. 9. 2010	PD-2010-00294	Proglide PG L. Skrbek SIV tábor TM 14. -20. 8. a 5. -11. 9.	-100 000,00	
	čekám orig. fa	JEMM club kurz talentů Slovensko 15. 7. -18. 7.	-15 000,00	
22. 9. 2010	PD-2010-00295	Proglide paragliding Lukáš Skrbek tábory Slovinsko 3. -9. 7. a 10. -16. 7. 2010	-79 392,00	
22. 9. 2010	PDCEST-10-00079	Samuel Jordán cestovné ME juniorů Fra	-6 500,00	
	rozpočet nevyplaceno	Javůrek Vít individuální příprava	-11 735,00	
	rozpočet nevyplaceno	Ondrášek Martin individuální příprava, zašle cest. p. dohodnuto 21. 9.	-14 304,00	
	rozpočet nevyplaceno	Pánková Kateřina individuální příprava	-16 348,00	
	Zůstatek		118 092,00	
	Zůstatek vlastních prostředků			52 635,50
	Zůstatek dotace		118 092,00	

Nutno vyúčtovat v r. 2010