

Obsah:

- Rozbor mimořádných událostí v provozu ULLa
- Nápravné opatření ÚCL č. 2/2005

- Bulletin Evektor pro Eurostar a Sportstar se záchranným systémem

Bulletin LAA ČR
je přílohou
časopisu
Pilot LAA ČR



Rozbor mimořádných událostí v provozu ULLa

**Letecká nehoda ULLa, typ EV-97R Eurostar,
30. 4. 2005, letiště Praha – Letňany**

Průběh letu a události:

Po návratu z navigačního letu pilot provedl přistání na VPD 23. UL letoun dosedl na hlavní podvozek 60 m před prahem VPD. Po dosednutí následoval odskok, který pilot opravil přidáním plného plynu a přitážením výškového kormidla. Následně UL letoun tvrdě dosedl na příďový podvozek.

Zranění osob:

Bez zranění.

Poškození SLZ:

Ulomeny tři listy vrtule, poškozené motorové kryty, motorové lože, motorová přepážka, spodní část trupu, dozadu zlomená přední podvozková noha. Pravá podvozková noha i s kolem poškozena a vytržena z trupu. Na pravé polovině křídla zvltný potah, na levé polovině křídla mírně poškozena náběžná hrana.

Informace o posádce:

Pilot ULLa, věk 71 let, nálet pilota na ULLa je 165 hodin, v roce 2005 na typu 3 starty a 1,35 hod. Dříve pilot kluzáků s náletem 100 hodin.

Rozbory:

Pilot měl patný pilotní průkaz a nebyl pod vlivem alkoholu. UL letoun měl platný technický průkaz a bylo uzavřené zákonné pojištění. Meteorologická situace neměla vliv na vznik letecké nehody.

Závěry**Hlavní příčina:**

Chybné přistání s odskokem, který pilot chybně opravil.

Spolupůsobící příčina:

Táhlá terénní nerovnost před prahem VPD 23.

Komentář LAA ČR:

Pilot při opravě odskoku příliš přitáhl výškové kormidlo. Zde je opět vidět následek malé rozlétanosti pilota. Doporučujeme každému po delší přestávce v létání procvičit ve dvojím s instruktorem nejenom nouzové přistání ale i opravu chybného rozpočtu a přistání.



Pozemní nehoda ULLa, typ Sršeň, 30. 4. 2005, plocha SLZ Bynovec

Průběh události:

Pilot před hangárem s úmyslem poježdět nastartoval motor s pákou přípusti v poloze na maximální výkon. Po rozjetí UL letoun zatočil o 45° doleva a po ujetí padesáti metrů narazil do opěrné stěny silážní jámy. Pilot vzhledem ke svoji menší postavě pro dostupnost všech ovladačů řízení vždy používal při létání opěrný polštář. V případě poježdění polštář nepoužil. Po rychlém rozjetí a poskočení UL letounu byl pilot zatlačen do sedačky a tím měl ovladače mimo svůj dosah.

Zranění osob:

Pilot byl při pozemní nehodě těžce zraněn.

Informace o posádce:

Pilot ULLa, věk 57 let, celkový nálet na ULLa je 300 hodin.

Poškození SLZ:

UL letoun byl při události značně poškozen.

Rozbory:

Pilot měl platný pilotní průkaz a nebyl pod vlivem alkoholu. UL letoun měl platný technický průkaz a neměl uzavřené zákonné pojištění pro rok 2005. Technický stav UL letounu neměl vliv na vznik události.

Závěry

Hlavní příčina:

Nezvládnutí letounu po nastartování motoru s plynovou přípustí na maximální výkon.

Spolupůsobící příčiny:

Pilot nepoužil opěrný polštář, který při jeho menším vzrůstu umožňoval dostupnost všech ovladačů v kabině. Při rychlém rozjetí UL letounu byl pilot zatlačen do sedačky a nemohl dosáhnout na pedály směrového řízení, ovládání plynové přípusti motoru a zapalování.

Komentář LAA ČR:

Zdánlivá maličkost v podobě nepoužití opěrného polštáře byla na počátku pozemní nehody s těžkým zraněním. Vzhledem k tomu, že UL letoun neměl uzavřené zákonné pojištění, musel by pilot v případě poškození dalšího letadla nebo auta hradit škodu za svého.



Letecká nehoda ULLa, typ Vrabec, 1. 8. 2005, plocha SLZ Bystřice nad Perštejnem

Průběh letu a události:

Pilot provedl let pro ověření zástavby palivové nádrže. Vzlet provedl z VPD 34, která je situována proti svahu. Vzhledem k vyšší teplotě vzduchu a maximální vzletové hmotnosti UL letounu byl vzlet delší a vyžádal si celou délku VPD. UL letoun se po vzletu pohyboval na vysokém úhlu náběhu a malé rychlosti. Ve vzdálenosti cca 400 m od konce VPD došlo k poklesu výkonu motoru, motor dále pracoval na volnoběh. Ve výšce 10 m nad zemí pilot v levé zatáčce převedl UL letoun do klesání s úmyslem přistát do protisvahu. Vzhledem k malé výšce a rychlosti letu nešel UL letoun podrovnat a tvrdě dosedl na zem. Náraz směřoval na levý hlavní podvozek, který ohnul a vylomil, dále na spodní přední část motoru. UL letoun se na místě zastavil.

Zranění osob:

Při letecké nehodě nedošlo ke zranění osob.

Poškození SLZ:

Ulomené listy pevné dřevěné dvoulísté vrtule, vyhnuto motorové lože, pomačkané motorové kryty, zničen levý hlavní podvozek, deformována prutovina spodní části trupu mezi podvozkovými nohama a v oblasti uchycení vzpěry levé poloviny křídla. Zlomen hlavní nosník, zlámána a utržena žebra v délce 2 metry, poškozeny koncové oblouky obou polovin křídla.

Informace o posádce:

Pilot ULLa, věk 60 let, nálet na ULLa od roku 1992 je 1200 hodin.

Rozbory:

Pilot měl platný pilotní průkaz a nebyl pod vlivem alkoholu. UL letoun měl platný technický průkaz a uzavřené zákonné pojištění. Meteorologická situace byla pro let vyhovující - CAVOK, vítr variabilní do 6 kt. Teplota +22 °C. Pilot měl ztížený odhad výšky letu vlivem nízké polohy slunce nad horizontem proti směru vzletu. Ztráta výkonu motoru Trabant a pokles otáček na volnoběh byla zapříčiněna rozpojením lanka plynové přípusti mezi karburátorem a plynovou pákou v kabině – došlo ke stržení závitů na koncovce..

Závěry

Hlavní příčina:

Nezvládnutí techniky pilotáže při vynuceném přistání po ztrátě výkonu motoru.

Spolupůsobící příčiny:

Let provedený za podmínek na hranici výkonů UL letounu. Ztráta výkonu pohonné jednotky po vzletu.

Komentář LAA ČR:

Pilot vzhledem k tomu, že po odpoutání od země nedosáhl bezpečné rychlosti pro stoupání, se zbavil možnosti bezpečně přistát při vysazení nebo snížení výkonu motoru. Pilot si při letu proti svahu na malé rychlosti a minimálním stoupání uvědomoval nebezpečnost situace. Zvýšením tlaku na páku plynu se podvědomě pokoušel přidat plyn a zvýšit tak výkon motoru a neuvědomil si, že plynová páka je celou dobu v krajní poloze na max. přípustí. Tím došlo pouze k zavedení velké síly do celého ovládání plynu a to povolilo v nejslabším bodě – šroubení seřizujícím polohu plynové páky.

Letecký incident ULLa, typ Zenair CH-601 UL, 16. 8. 2005, letiště Brno – Tuřany

Průběh letu a události:

Žák ve výcviku pilota ULLa prováděl vzlet na RWY 10 beton s bočním větrem o síle 4 m/s. Po njetí na RWY se žákovi nedařilo UL letoun srovnat do osy vzletu. Po ujetí cca 150 m na zvýšený volnoběh se mu podařilo UL letoun dorovnat a zvýšit výkon motoru pro vzlet. Po přidání plynu začal UL letoun prudce zatáčet doleva. Žák plyn ihned stáhnul, UL letoun však zůstal v rychlé rotaci. Po otočení o 180° došlo k vylomení vidlice pravého hlavního podvozku a následnému dopadu na koncový oblouk pravé poloviny křídla. UL letoun se zastavil v levé části RWY otočen o 190° oproti směru vzletu. Ke zranění žáka nedošlo.



Informace o posádce:

Žák ULLa, věk 33 let, nálet 32 hodin, před pilotní zkouškou.

Rozbory:

Žák měl platnou lékařskou prohlídku a nebyl pod vlivem alkoholu. UL letoun měl platný technický průkaz a bylo sjednáno zákonné pojištění. UL letoun s ostruhovým podvozkem byl při vzletu výrazně ovlivňován poryvy bočního větru.

Závěry

Hlavní příčina:

Nezvládnutí techniky pilotáže při vzletu s bočním větrem.

Spolupůsobící příčina:

Proměnlivá síla větru způsobená úplavem za stromy a letištními objekty.

Komentář LAA ČR:

Instruktor žáka měl věnovat větší pozornost meteorologickým podmínkám, zhodnotit vlastnosti UL letounu a schopnosti žáka pro zamýšlený let. Je lépe počkat na zklidnění větru, nežli nemít s čím létat.

Letecká nehoda ULLa, typ Conijn, 21. 8. 2005, plocha SLZ Náchod

Průběh události:

Pilot s další osobou na palubě odstartoval k přeletu z plochy SLZ Náchod na letiště Jaroměř. Po vzletu z VPD 09 UL letoun nedostatečně stoupal vlivem meteorologické situace – závětrí za svahem. Když pilot zjistil, že stoupání přes vodiče vysokého napětí není bezpečné, tak se rozhodl pro přistání do terénu pod vodiče vysokého napětí. Vzhledem ke strmému úhlu sestupu a malé výšce nad zemí pilot již nestačil UL letoun podrovnat a tvrdě dosedl s nepodrovnaným UL letounem pod vodiče vysokého napětí.

Zranění osob:

Pilot s další osobou na palubě nebyli při letecké nehodě zraněni.

Informace o posádce:

Pilot ULLa, věk 34 let, nálet na UL 45 hodin, na typu 20 hodin, celkem cca 90 hodin. Soukromý pilot letounů. Další osoba - věk 26 let, bez letecké kvalifikace.

Poškození SLZ:

Ohnutý trup za kabinou, zlomeny dva listy vrtule, zlomené obě nohy hlavního podvozku, poškozený reduktor, motorové lože a uchycení vzpěr obou polovin křídla.

Rozbory:

Pilot měl platný pilotní průkaz, k provedení zamýšleného letu byl způsobilý a nebyl pod vlivem alkoholu. UL letoun byl v dobrém technickém stavu, měl platný technický průkaz a sjednané zákonné pojištění. Meteorologická situace měla negativní vliv na vznik letecké nehody – teplota 26 °C, vítr proměnlivý NE 8 kt.

Závěry

Hlavní příčina:

Pilotem nezvládnuté přistání do terénu.

Spolupůsobící příčiny:

Provedení vzletu s plně zatíženým UL letounem do nevyhovujících meteorologických podmínek, ve kterých byla stoupavost UL letounu nedostatečná.

Komentář LAA ČR:

Pilot měl ještě před vzletem na ploše SLZ v členitém terénu zhodnotit vítr, teplotu a umístění plochy v terénu. Potom se měl rozhodnout při obsazení a výkonech svého UL letounu o způsobu vzletu či jeho neprovedení.



Letecká nehoda ULLa, typ MIŠ 5, 23. 9. 2005, letiště Jaroměř

Průběh letu a události:

Po vzletu z VPD 14 provedl UL letoun krátký rozlet a následně začal velmi strmě stoupat. Stoupání bylo v úhlu nad 45° do výšky cca 15 – 20 metrů. V této výšce pilot snížil výkon motoru na volnoběh a UL letoun udělal ostrý pád s nárazem kolmo do země. Příčinou prudkého stoupání a následného pádu byl vypadlý nezajištěný šroub řízení výškového kormidla a tím znemožněné řízení letadla. Podélné vyvážení bylo v poloze „těžký na ocas“.

Poškození SLZ:

UL letoun byl při letecké nehodě zničen.

Ostatní škody:

Nebyly hlášeny.

Zranění osob:

Pilot byl při letecké nehodě těžce zraněn.

Informace o posádce:

Pilot ULLa, instruktor, vlekář, věk 37 let. Nálet na ULLa 500 hodin, na typu 470 hodin. Pilot instruktor kluzáků a motorových kluzáků nálet 1300 hodin.

Meteorologická situace:

Neměla vliv na vznik letecké nehody.

Rozbory:

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

Pilot měl pilotní průkaz ULLa, k provedení letu byl způsobilý a nebyl pod vlivem alkoholu.

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

Přední táhlo výškového kormidla nebylo v době letecké nehody spojeno s řídicí pákou.



Závěry

Hlavní příčina:

Závada v systému řízení – rozpojené přední táhlo výškového kormidla. Ke spojení táhel byl použit lícovaný šroub s korunkovou maticí, která nebyla zajištěna závlačkou. Matice se působením vibrací v provozu časem uvolnila a šroub vypadl.

Komentář hlavního technika LAA ČR:

Pilot a majitel byl velmi zkušený letecký inženýr a technik. Na letounu majitel provedl výměnu motoru. Přitom bylo nutné rozpojit táhlo náhonu výškového řízení. Po dokončení montáže majitel zajistil spoje řízení korunkovou matkou a závlačkou. Při prvních letech zjistil, že náhon táhla plynu se dotýká náhonu – táhla výškového řízení. Aby toto mohl odstranit, bylo nutné opět rozpojit výškové řízení. Práci provedl majitel a řízení sám složil. Ve spoji řízení je šroub s korunkovou maticí, která již ale nebyla zajištěna závlačkou. Proč řízení nezajistil, to už dnes neví.

Od té doby do nehody nalétal letoun 40 hodin.

Možné příčiny a poučení:

Každou práci na letadle je třeba udělat bez jakéhokoli rozptylování a v klidu, bez zbytečného spěchu. Je nutné každý úsek práce náležitě zkontrolovat, především zajištění spojů. Kontrolu provádějte před zakrytím, uzavřením prostoru. Dále je vhodné všechny rozebírané součástky včetně závlaček dávat na jedno místo, zkontrolovat po opravě úplnost použitých dílů a také nářadí (aby něco nezůstalo v éru).

Z mé vlastní zkušenosti je největší nebezpečí rozptylování ostatními lidmi. **Nepřipustíte**, abyste při práci někomu něco vysvětlovali, odpovídali na otázky, telefonovali, odbíhali od práce a podobně. Také může být nebezpečné, když vám někdo s něčím pomáhá. A když ano, tak důsledně proveďte následnou kontrolu. Uvědomte si, že jste vlastníkem letadla, vy za něj zodpovídáte a vy na něm létáte.

Nehoda, ke které došlo, je vzorový případ, kdy drobná demontáž má těžké důsledky.

Při větších změnách a opravách je povinnost majitele pozvat na kontrolu inspektora technika. Tam platí, že jiné oči si všimnou toho, co jsme my přehlédli. U drobného úkonu, o jaký se v našem případě jednalo, není obvyklé technika zvát. Ale pokud chcete mít jistotu, tak si ho přesto pozvěte.

Závěr:

při jakékoliv práci na letadle se nesmím nechat rozptylovat, vždy musím dokončit práci a následně v klidu provést kontrolu.

Letecký incident ULLa, typ Fascination D4BK, 26. 9. 2005, Sedlec – Prčice

Průběh letu a události:

Pilot prováděl přelet z plochy SLZ Velešín na letišti Sazená. Pro mlhy a nízkou oblačnost pilot zvolil trať letu přes Strunkovice, Příbram, Dobříš, Slaný na Sazenou. Na letišti ve Strunkovicích pilot přerušil let pro nízkou oblačnost ve směru na Příbram. Po čtyřech hodinách čekání zvolil pilot novou trasu letu na České Budějovice, Tábor, Slapy, Dobříš, Slaný a Sazenou, po okraji nízké oblačnosti. Navázal radiové spojení na PRAHA INFO 126,100, ohlásil typ UL letounu, poznávací značku, odpovídač 7000 a trasu letu. Přibližně na úrovni Tábor – Všechnov změnil směr na Dobříš přes okraj oblačnosti. Po několika minutách letu byl pilot dispečerem požádán o udání své polohy, kterou nemohl přesně určit. Dispečer oznámil pilotovi, že dle zaměření radarem Sedlec – Prčice se nachází v zakázaném prostoru LKP5 a vyzval ho, aby uvedený prostor opustil letem doleva. Pilot tento manévr provedl a po průletu okraje oblačnosti pokračoval směrem na Dobříš. Po zjištění nedokonalého radiospojení se pilot rozhodl obletět CTR Ruzyně až do prostoru letiště Sazená.

Informace o posádce:

Pilot instruktor ULLa, věk 57 let, celkový nálet je 2040 hodin.

Meteorologická situace:

Místní nízká oblačnost, nad ní jasno, vítr klid.

Rozbory:

Pilot instruktor měl platný pilotní průkaz a byl k provedení letu způsobilý. UL letoun měl platný technický průkaz a sjednané zákonné pojištění. Meteorologická situace měla vliv na vznik leteckého incidentu.

Závěry

Hlavní příčina:

Nepřesná srovnávací navigace pilota při oblévání prostoru s nízkou oblačností.

Spolupůsobící příčiny:

Pilot se nedostatečně věnoval srovnávací orientaci v blízkosti zakázaného prostoru LKP5.

Komentář LAA ČR:

Pilot vzhledem k výskytu nízké oblačnosti se měl více zaměřit na provádění srovnávací navigace. Rovněž v blízkosti státní hranice, zakázaných, omezených a řízených prostorů je nutné věnovat zvýšenou pozornost dodržení přesné polohy.

Letecká nehoda ULLa, typ Cora Allegro, 9. 10. 2005, letiště Plzeň – Letkov

Průběh letu a události:

Pilot s instruktorem ručně odtlačili UL letoun z hangáru před čerpací stanicí na letišti s tím, že levé křídlo bylo asi 1,5 m od přední stěny vrat výdejního kiosku. Přední kolo bylo plně vytočeno doleva. UL letoun doplnili palivem a nechali asi 2 hodiny pro nepříznivé počasí v této pozici stát. Potom pilot provedl předletovou prohlídku a po nasednutí začal se startováním studeného motoru. Po dvou neúspěšných pokusech při plném sytiči a bez přístupu plynové páky dal páku plynu do L. Motor naskočil do vysokých otáček, pilot nestačil zabrzdit a asi po 2 – 3 vteřinách narazil levým křídlem do otevřených vrat výdejního kiosku čerpací stanice. Tím se ještě více otočil doleva a narazil vrtulí do postranní venkovní stěny.

Zranění osob:

Pilot nebyl při nehodě zraněn.

Poškození SLZ:

Zničená vrtule. Poškozená levá polovina křídla, dvakrát promáčknutá náběžná hrana křídla. Zvlněný potah odtokové hrany u kořene levé poloviny křídla.

Informace o posádce:

Pilot ULLa věk 59 let, celkový nálet 30,17 hodin, z toho na typu 2,32 hodin.

Rozbory:

Pilot byl k provedení letu způsobilý a měl platný pilotní průkaz. UL letoun měl platný technický průkaz, sjednáno zákonné pojištění a jeho technický stav neměl na vznik pozemní nehody vliv.

Závěry

Hlavní příčina:

Nezvládnuté startování studeného motoru pilotem s nezajištěnými koly špalvy.

Spolupůsobící příčiny:

Plně doleva vytočené příďové kolo a malá vzdálenost UL letounu od čerpací stanice. Náraz UL letounu do čerpací stanice.

Komentář LAA ČR:

Další úplně zbytečná, opakující se pozemní nehoda, kdy si pilot řádně nepostavil a nezajistil UL letoun připravený k letu. Kdyby měl pilot možnost k vyjetí do volného prostoru, měl by dostatek času UL letoun bez poškození zastavit. Instruktor, který pilotovi pomáhal UL letoun vytlačit, mohl méně zkušenému pilotovi připomenout postavení UL letounu před jeho startováním.

Letecký incident ULLa, typ P-220 Koala, 13. 8. 2005, letiště Strakonice

Průběh letu a události:

Pilot odstartoval z VPD 31. Po ujetí 150 m došlo k odskoku UL letounu na terénní nerovnosti. Na tento odskok pilot reagoval nepřiměřeným potlačením řídicí páky, čímž došlo k dopadu UL letounu na příďové kolo a jeho poškození. Následně se poškodila vrtule, motorové kryty a náběžná hrana křídla v místě uchycení pitotovy trubice, která se zapíchla do země. UL letoun se po 17 metrech zastavil.

Zranění osob:

Při leteckém incidentu nebyl nikdo zraněn.

Informace o posádce:

Pilot ULLa, věk 64 let, druhý člen posádky bez letecké kvalifikace.

Rozbory:

Pilot měl platný pilotní průkaz, ale pozastavenou platnost kvalifikace na základě leteckého incidentu ze dne 22. 4. 2005. Pilot nebyl na daný typ přeškolen. UL letoun měl platný technický průkaz a uzavřené zákonné pojištění. Technický stav UL letounu neměl vliv na vznik události.

Závěry

Hlavní příčina:

Nezvládnutí UL letounu po odskoku na terénní nerovnosti v počáteční fázi vzletu.

Spolupůsobící příčina:

Nebylo provedeno řádné přeškolení na daný typ UL letounu.

Komentář LAA ČR:

Pilot zřejmě nepokládal za vhodné se na tento typ přeškolení. V případě řádného přeškolení měl možnost vzniklou situaci zvládnout.

Letecký incident ULLa, typ EV 97 Eurostar, 22. 10. 2005, plocha SLZ Frýdlant nad Ostravicí

Průběh letu a události:

Po návratu z letu v prostoru pilot provedl dlouhý rozpočet, dosedl cca v polovině VPD 08 a na základě toho se rozhodl opakovat okruh. Přestavil vztlakové klapky do polohy pro vzlet, zvýšil výkon motoru na maximální. Přitom nedostatečně vyšípl pravé směrové kormidlo a UL letoun začal zatáčet doleva. Při tomto manévru pilot vyjel mimo VPD. Pilot nesprávně reagoval a to tak, že vychýlil řídicí páku na doraz doprava. Při odpoutání došlo k velkému náklonu doprava, k zachycení koncem pravé poloviny křídla a pravým podvozkem o nerovnost a tím k jeho poškození. Poté pilot dokončil vzlet, provedl další okruh a přistál. Přistání opět provedl delší, UL letoun zastavil za VPD bez dalšího poškození.

Zranění osob:

Ke zranění osob nedošlo.

Poškození SLZ:

Poškozený konec pravé poloviny křídla, zvlněný potah pravé strany kabiny, mírně ohnutá pravá podvozková noha.

Informace o posádce:

Pilot ULLa, věk 45 let, nálet na ULLa a na typu 25 hodin.

Rozbory:

Pilot má platný pilotní průkaz do 26. 5. 2007, na uvedeném typu provedl výcvik.

UL letoun měl platný technický průkaz, sjednané zákonné pojištění a jeho technický stav neměl na vznik události vliv.

Závěry

Hlavní příčina:

Dlouhý rozpočet na přistání, nezvládnutí techniky pilotáže při opakování okruhu pilotem.

Spolupůsobící příčiny:

Zachycení koncem pravé poloviny křídla a pravou podvozkovou nohou o zem.

Komentář LAA ČR:

Pilot měl dříve poznat svůj dlouhý rozpočet a tím by měl více času na provedení úkonů při opakování okruhu.

Letecký incident ULLa, typ Sova KP-2U, 17. 11. 2005, letiště Zbraslavice

Průběh letu a události:

Pilot odstartoval na letišti v Benešově. Po přeletu ke Zbraslavicím se zařadil do pravého okruhu RWY 33. V poloze po větru vysunul podvozek a pokračoval v letu po okruhu. Přiblížení na přistání provedl na rychlosti cca 120 km/h s použitím vztlakových klapek v první poloze. UL letoun dosedl na všechna tři kola, poté se ve výběhu na okamžik zvedlo přední kolo těsně nad zem, pak znovu dosedlo a vzápětí nato došlo ke sklopení přední podvozkové nohy směrem vzad a poklesnutí přídě UL letounu k zemi. Přitom došlo k ulomení listu vrtule. UL letoun dále klouzal v přímém směru po zadních kolech a přední části trupu, přičemž došlo k poškození krytů motorového prostoru. Přibližně po třiceti metrech se UL letoun zastavil.

Zranění osob:

Při incidentu nebyl nikdo zraněn.

Informace o posádce:

Pilot ULLa, celkový nálet 58,5 hod., vše na uvedeném typu.

Poškození SLZ:

Zlomený list dvoulisté za letu stavitelné vrtule, zlomená vzpěra přední podvozkové nohy, deformované kryty motorového prostoru a trup v místě uchycení nohy, poškozený mechanismus zavírání podvozku.

Rozbory:

Pilot měl platný pilotní průkaz a k provedení letu byl způsobilý. UL letoun měl platný technický průkaz, sjednáno zákonné a havarijní pojištění.

Typ KP 2U Sova se ve srovnání s podobnými letouny vyznačuje vyšší hmotností na předním kole a při provozu se s tím musí počítat. Letová příručka stanovuje max. rychlost se vztlakovými klapkami 100 km/h a rychlost přiblížení na 95 km/h. Přiblížení na přistání se vztlakovými klapkami v první poloze bylo provedeno na rychlosti 120 km/h se zadním větrem zleva. Při podrobné prohlídce inspektorem technikem nebyl prokázán vznik únavové trhliny na zlomené vzpěře přední podvozkové nohy. Provedení vzpěry odpovídá výkresové dokumentaci od výrobce.

Závěry

Hlavní příčina:

Zvýšené namáhání přední podvozkové nohy v důsledku přistání po větru a na vyšší rychlosti s dosednutím na tři body.

Spolupůsobící příčiny:

Menší odolnost podvozku zatahovacího oproti podvozku pevnému, vyšší váha na předním kole daná konstrukcí letounu, dosednutí po mírném svahu na travnatý povrch letiště.

Komentář LAA ČR:

VPD letiště se podélně mírně svažovala, pilot nevytratil přebytek rychlosti a UL letoun dostatečně nepodrovnal. Tím došlo k většímu namáhání podvozku po dosednutí. Pilot měl po přeletu k letišti řádně zhodnotit směr větru a zvolit směr přistání proti němu. Přistání proti větru, do mírného protisvahu a s podrovnaným UL letounem na hlavní podvozek by skončilo bez problémů.



Připravili inspektoři LAA ČR:
Zdeněk Doubek, Petr Chvojka a Václav Chvála

NÁPRAVNÉ OPATŘENÍ ÚCL č. 2/2005

Příkaz k zachování bezpečnosti civilního letectví dle § 89, písm. x) zák. č. 49/1997 Sb.
Pro všechny velitele/piloty letadel všech kategorií a provozovatele letišť.

NÁPRAVNÉ OPATŘENÍ ÚCL č. 2/2005

(Příkaz k zachování bezpečnosti civilního letectví dle § 89, písm. x) zák. č. 49/1997 Sb.)

Důvod: V posledních 3 letech došlo v důsledku přelétávání komunikací letadly při přistávání v malé výšce k 1 letecké nehodě (střet letadla s projíždějícím vozidlem) a 3 událostem, kdy v 1 případě došlo ke střetu vlečného lana přistávajícího letounu se stojícím vozidlem, v 1 případě přímo s povrchem komunikace mezi vozidly a osobami vyskytujícími se na ní a v 1 případě s větvemi stromů na zahradě v těsné blízkosti tam sedících majitelů. ÚCL na základě těchto událostí a svých poznatků považuje za nutné v zájmu prevence proti ohrožování životů nebo majetku na zemi upřesnit všeobecná ustanovení předpisu L 2 Pravidla létání (viz ust. 3.1 a 4.6) do doby zpracování textu do příslušného právního předpisu.

Závaznost opatření: Pro všechny velitele/piloty letadel všech kategorií a provozovatele letišť.

Termín splnění: 1. 1. 2006.

Po tomto termínu bude ÚCL porušení tohoto nápravného opatření posuzovat ve smyslu § 92, písm. r) zák. č. 49/1997Sb., v platném znění.

Text nápravného opatření:

1. Všechny přírodní i umělé překážky, včetně osob a zvířat, musí být při vzletu či přistávání přelétávány v minimální výšce 10 m od nejnížší části letadla nebo vlečeného předmětu. Za překážku vysokou 5 m se pro tento účel rozumí i jakékoli neuzavřené komunikace (silnice, cesty, železniční dráhy, vodní toky atd.) či přístupné účelové plochy (parkoviště, hřiště, vodní plochy atd.).

2. Při přistávání s vlečným lanem musí být výška letu taková, aby se konec vlečeného lana poprvé dotkl země nejdříve až v pásu před prahem RWY, na kterou je prováděno přistání. Před tímto bodem nesmí dojít k dotyku lana ani s jakýmkoli porostem. Tímto není dotčen bod 1 tohoto opatření.

Pozn.: Z výše uvedených bodů je zřejmé, že přistání s vlečným lanem není v některých případech na některých letištích možné.

3. Bod 1 je závazný nejen pro vzlety a přistání ze schválených letišť, ale i pro vzlety a přistání při povolených leteckých činnostech na plochách které nejsou letištěm a dále při nácviku nouzového a bezpečnostního přistání na letišti nebo mimo letiště.

4. Uzavřením komunikace se rozumí provedení takového opatření, kterým se zamezí jejímu užívání (přístupu osob, vjezdu vozidel atd.) v nebezpečném prostoru. Za uzavření nelze považovat umístění dopravní výstražné značky se symbolem letadla, neboť tato značka je pouze výstrahou na nízko letící letadla nad komunikací.

Pozn.: Uzavírání komunikací musí být prováděno v souladu s platnými právními předpisy, tuto činnost upravující.

5. Provozovatelé letišť jsou zodpovědní za řádnou publikaci i překážek ve smyslu bodu 1 v prostorech vzletu a přiblížení.

Bulletin Evektor pro Eurostar a Sportstar se záchranným systémem

EVEKTOR - AEROTECHNIK a.s.

Letecká 1384, 686 04 Kunovice, Česká republika
 Tel.: +420 572 537 111, Fax: +420 572 537 900,
 email: marketing@evektor.cz

vydává

BULLETIN č. EV 97 – 008 a (ZBEV-97-008a)

SPORTSTAR – 003 a (ZBSPORTSTAR-003a)

1. TÝKÁ SE:

Letounů se záchranným systémem – dodatečná ochrana pravého předního nosného popruhu záchranného systému před poškozením.

2. DŮVOD:

Při použití záchranného systému v provozu došlo k poškození pravého předního popruhu o konstrukci letounu.

3. OPATŘENÍ:

Na pravý přední popruh nasunout ochrannou drátěnou hadici dle stanoveného postupu, který poskytne na vyžádání výrobce, nebo je k dispozici na internetových stránkách výrobce: www.evektor.cz

4. OPATŘENÍ PROVÉST:

Před nejbližším vzletem po obdržení ochranné hadice od výrobce letounu.

5. PROVEDE:

Pilot, vlastník letounu nebo jím pověřený mechanik.

6. NÁKLADY HRADÍ:

Materiál dodá bezplatně výrobce letounu. Vlastník letounu hradí případné náklady na mzdu mechanika (odhadovaná doba na provedení bulletinu je 2 hodiny).

7. POTŘEBNÝ MATERIÁL:

Dodá výrobce letounu po obdržení objednávky od vlastníka letounu. V objednávce uveďte výrobní číslo letounu a adresu pro dodání materiálu.

8. POSTUP PRÁCE:

Poskytne na vyžádání výrobce, nebo je k dispozici na internetových stránkách výrobce: www.evektor.cz

9. PŘÍLOHY:

Poskytne na vyžádání výrobce, nebo je k dispozici na internetových stránkách výrobce: www.evektor.cz

10. VYPRACOVAL:

Ing. Pavel Ulrich

2.12.2005

Ing. Petr JAVORSKÝ Zástupce výrobce

Ing. Jiří VYCHOPEN Odborný dozor LAA

