BULLETIN LAA ČR 2 únor 2005

Bulletin LAA ČR je přílohou časopisu Pilot LAA ČR

Obsah:

- Rozbor leteckých incidentů a nehod ULLa
- Rozbor nehod PL za období od 1. 1. 2005 do 23. 1. 2005
- Školení - omezený průkaz radiotelefonisty - OFC

Clean Hunter 2005

Neoficiální termín každoročního vojenského cvičení Clean Hunter je od 27. 6. 2005 do 8. 7. 2005.

Rozbor leteckých incidentů a nehod ULLa

Incident ULLa, typ Aztek ST-4, 3. 4. 2004, plocha SLZ Říčany

Průběh letu a události:
Posádka letěla přelet z letiště Praha – Letňany na plochu SLZ Říčany. Po příletu k ploše pilot provedl levý okruh a průlet nad plochou ve směru VPD 09. Opakoval okruh a při přistání na VPD 09 vysoko podrovnal. Po ztrátě rychlosti UL letoun tvrdě dosedl na podvozek, postavil se na přední část trupu a vrtuli.
Poškození SLZ:
Poškozena přední část trupu, dozadu zlomená vidlice předního kola, poškozeny dva listy vrtule, karburátory vypadlé z přírub uchycení. Levá podvozková noha zlomena v místě vetknutí osy kola. Na pravé polovině křídla patrné ohnutí trubkového nosníku v náběžné části a stopy po kontaktu se zemí na konci křídla.
Zranění osob:
Bez zranění.
Informace o posádce:
Pilot ULLa, věk 41 let, nálet na ULLa 90 hodin, 6 hodin v roce 2004.
Další osoba na palubě pilot ULLa.

Meteorologická situace:
CAVOK.
Rozbory:
Letoun měl platný technický průkaz.
Bylo uzavřené zákonné pojištění pro rok 2004.
Pilot nebyl pod vlivem alkoholu.
Pilot měl platný pilotní průkaz a k letu byl způsobilý.
Meteorologická situace byla pro let vyhovující.

Závěry
Hlavní příčina:
Chyba pilota v technice pilotáže při přistání, vysoko podrovnáno.
Spolupůsobící příčiny:
Nejsou.
Komentář:
Plocha pro přistání má podélný sklon, v tomto případě probíhalo přistání do protisvahu. Pilot se dopustil chyby vysokého podrovnání tím, že se díval před sebe daleko dopředu do protisvahu a k tomuto místu provedl podrovnání. Ovšem nad místem dosednutí měl UL letoun ještě velkou výšku, ze které se prosedl na malé rychlosti.

Vážný incident ULLa, typ P-92 Echo, 17. 4. 2004, TMA II Praha v prostoru Panenského Týnce

Průběh události:
Pilot odstartoval z plochy SLZ Unhošť, létal s UL letounem v prostoru Panenského Týnce pod a na spodní hranici TMA II (3000 ft AMSL do FL 145) Praha. Pilot měl na odpovídači nastaven kód 7000, nastoupal na 4000 ft, kde se nacházel přímo ve směru letu AUA709, který byl na základě příkazu ATC APP Praha nucen provést úhybný manévr k zabránění srážky. Potom UL letoun opustil prostor TMA II Praha klesáním k letišti Panenský Týnec. Pilot létal v TMA II Praha bez předchozí koordinace s APP Praha.
Zranění osob:
Bez zranění.
Informace o posádce:
Pilot ULLa, ŘL-VFR, věk 55 let, celkový nálet na ULLa je 400 hodin.
Poškození SLZ:
Bez poškození.
Ostatní škody:
Nebyly hlášeny.

Rozbory:
Pilot měl platný pilotní průkaz, byl způsobilý k provedení letu a měl kvalifikaci ŘL VFR.
Pilot nedůsledně četl údaje v VFR příletové a odletové mapě LKPR AD 2-39-1.
UL letoun měl platný technický průkaz.
UL letoun byl pojištěn zákonným pojištěním na rok 2004.
Meteorologická situace neměla vliv na vznik události.

Závěry
Hlavní příčina:
Nedůsledné provedení předletové přípravy pro zamýšlený let.
Spolupůsobící příčina:
Není.
Komentář:
Pilot si měl před letem pečlivě prostudovat použitou mapu a určit si, ke kterému prostoru jaké údaje patří. Za letu si pilot údaj 5000 ft omylem přiřadil k prostoru kde byla povolená maximální výška 3000 ft a tím došlo k vážnému incidentu. Pilot má velké zkušenosti s létáním v řízeném prostoru, protože létá na ploše SLZ umístěné v CTR.

Incident ULLa, typ Jora, 9. 6. 2004, Lipová

Průběh letu a události:
Pilot s další osobou na palubě odstartoval z plochy SLZ Lipová. V průběhu vzletu začalo pršet. Po odpoutání se rychlost nezvyšovala, UL letoun pokračoval v letu ve výšce 3 - 4 metry nad zemí. Vzhledem k tomu, že UL letoun nestoupal se pilot rozhodl po přeletu údolí k přistání do protisvahu se sklonem cca 20°. Pilot ve vzdálenosti cca 1100 metrů od místa vzletu s nedostatečně podrovnaným UL letounem tvrdě dosedl na tři body, kde došlo k jeho poškození.
Zranění osob:
Bez zranění.
Poškození SLZ:
Poškozená příďová a levá podvozková noha.
Informace o posádce:
Pilot ULLa, věk 66 let, nálet na ULLa 120 hodin.
Další osoba na palubě bez letecké kvalifikace.
Rozbory:
Pilot měl platný pilotní průkaz a byl k provedení letu způsobilý.

UL letoun měl platný technický průkaz a byl pojištěn zákonným pojištěním pro rok 2004.

Technický stav UL letounu a meteorologická situace měly na vznik incidentu vliv.

Závěry
Hlavní příčina:
Přistání do protisvahu s nedostatečně podrovnaným UL letounem.
Spolupůsobící příčina:
Vypadnutí kabelu zapalovací svíčky a chybné rozhodnutí pilota provést vzlet. Provedení vzletu v dešťové přeháňce, která zhoršila aerodynamické vlastnosti UL letounu.
Komentář:
Pilot měl před letem řádně zhodnotit počasí a do dešťové přeháňky nestartovat. V případě, že motor při zkoušce před vzletem netočil požadované otáčky nestartovat a závadu odstranit. Při přistání do protisvahu je nutné mít dostatečnou rychlost, protože musíme UL letoun při podrovnání více natáhnout nežli při přistání na rovné ploše. Čím je protisvah strmější, tím musíme mít vyšší rychlost, abychom mohli UL letoun více podrovnat a zem se nám bude rychleji přibližovat než při přistání na rovině.

Incident ULLa, typ Samba XXL, 25. 6. 2004, letiště Vysoké Mýto

Průběh letu a události:
Pilot odstartoval dle podaného letového plánu z letiště Vysoké Mýto v 15.40 UTC k přeletu do Magdeburgu. Po odletu se pokusil radiostanicí ohlásit vzlet na FIC, ale nedostal odpověď. Pilot se domníval, že má závadu na radiostanici, která se po přistání potvrdila. Povolení k přistání v Magdeburgu si pilot zprostředkoval mobilním telefonem. Po přistání uzavřel letový plán telefonicky.
Zranění osob:
Bez zranění.
Poškození SLZ:
Bez poškození.
Informace o posádce:
Pilot ULLa, věk 55 let, pilot kluzáků, pilot motorových kluzáků a soukromý pilot letounů. Pilot má dostatečné zkušenosti s mezinárodními lety. Celkový nálet pilota je 1281,28 hodin a 2317 startů.
Rozbory:
Pilot měl platný pilotní průkaz, byl k provedení letu způsobilý a má dostatečné zkušenosti s mezinárodními lety.

UL letoun měl platný technický průkaz, byl pojištěn zákonným pojištěním. Závadou na spojení byl přetržený kabel v konektoru sluchátek.

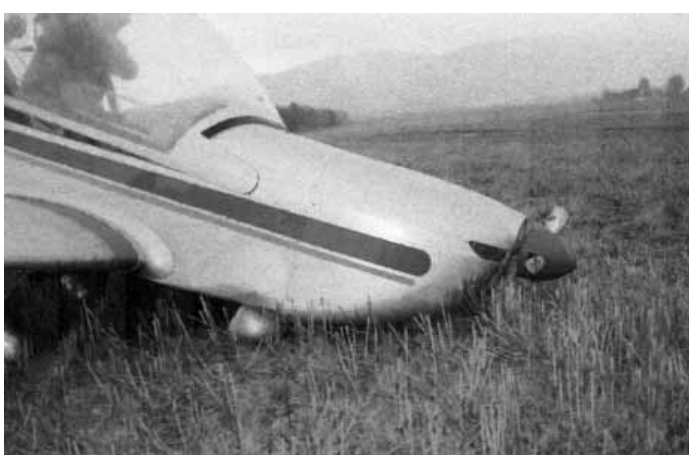
Závěry
Hlavní příčina:
Nezajištění ohlášení vzletu stanovišti ATC ani na FIC pilotem.
Spolupůsobící příčina:
Není.
Komentář:
Jestliže pilot provádí řízený let podle letového plánu z letiště, kde není poskytována služba řízení letového provozu, musí pilot ohlásit vzlet nejbližšímu vhodnému stanovišti ATC nebo přímo FIC. Hlášení o odletu musí být předáno co nejdříve. Telefonem po vzletu prostřednictvím pověřené osoby, nebo radiotelefonicky po vzletu.

Letadlo provádějící řízený let musí udržovat nepřetržitě poslech na příslušné frekvenci letadlo – země a podle potřeby navázat obousměrné spojení. V případě ztráty spojení za letu v meteorologických podmínkách pro let za viditelnosti musí pokračovat v letu za viditelnosti, přistát na nejbližším vhodném letišti a ohlásit přistání nejrychlejšími prostředky příslušnému stanovišti řízení letového provozu.

Letecká nehoda ULLa, typ Eurostar EV-97, 15. 9. 2004, letiště Frýdlant nad Ostravicí

Průběh letu a události:
Pilot s druhým pilotem prováděli přelet z letiště Frýdlant nad Ostravicí na letiště Kunovice. Posádka vzlétla z VPD 26. Po odpoutání se vlivem malé rychlosti UL letoun začal kývat kolem podélné osy, ve výšce cca 15 m začal klesat, vybočil o 60° doprava a po třiceti vteřinách od vzletu narazil do země.
Zranění osob:
Bez zranění.
Poškození SLZ:
Při dopadu na zem došlo postupně k ohnutí levé poloviny křídla, pravé poloviny křídla, vylomení přední a levé podvozkové nohy, ulomení listů vrtule a poškození spodního krytu motoru.
Informace o posádce:
Pilot ULLa, věk 55 let, nálet na ULLa 150 hodin a na typu 97 hodin.
Další osoba na palubě pilot ULLa, věk 55 let s celkovým náletem 60 hodin.
Rozbory:
Pilot měl platný pilotní průkaz a byl pro let způsobilý.
Oba piloti nebyli po vlivem alkoholu.
UL letoun měl platný technický průkaz a byl pojištěn zákonným pojištěním. Meteorologická situace byla pro let vyhovující. Technický stav UL letounu neměl vliv na vznik letecké nehody.

Závěry
Hlavní příčina:
Chybná technika pilotáže při vzletu, stoupání na malé rychlosti způsobené přetažením UL letounu s následným pádem na zem.
Spolupůsobící příčiny:
Nejsou.
Komentář:
Pilot měl UL letoun odpoutat na vyšší rychlosti a v rozletu počkat na rychlost určenou pro stoupání u tohoto typu.



Letecký incident ULLa, typ Omega, 2. 10. 2004, TMA Karlovy Vary

Průběh letu a události:
Pilot odstartoval z letiště Karlovy Vary na VPD 29. Po vzletu oznámil svůj úmysl pokračovat v letu na Cheb. Službou řízení mu byl přidělen výstupní bod z CTR Loket. Na výstupním bodě pilot ohlásil opuštění CTR a pokračoval v letu na Cheb. Když měl v dohledu letiště Cheb začal zjišťovat svoji polohu vůči prostoru D FL95 / FL55. Za Kynšperkem nastoupal do FL 95, protože si v ICAO mapě přečetl, že tento prostor je volný do FL 95 od pátku 13.00 UTC do pondělí 08.00 UTC a poloha UL letounu je mimo prostor ADIZ. Po sklesání si pilot vyžádal vstup do CTR Karlovy Vary, kdy mu byl oznámen incident.
Zranění osob:
Bez zranění.
Poškození SLZ:
Bez poškození.
Informace o posádce:
Pilot ULLa, věk 57 let, celkový nálet 173 hodin a 734 startů.
Rozbory:
Pilot měl platný pilotní průkaz a byl způsobilý k provedení letu. UL letoun měl platný technický průkaz a byl pojištěn zákonným pojištěním. Technický stav UL letounu a meteorologická situace neměly vliv na vznik incidentu.

Závěry
Hlavní příčina:
Chybný výklad údajů zjištěných v ICAO mapě pilotem.
Spolupůsobící příčina:
Použití zahraniční letecké mapy s menší rozlišovací schopností.
Komentář:
Pilot si měl před letem důsledně prostudovat mapu a zvýraznit si důležité prostory. V případě nejistoty ve čtení údajů ICAO mapy je lepší se poradit se zkušeným pilotem nebo instruktorem.

Incident ULLa, typ Eurostar EV-97, 26. 11. 2004, letiště Kyjov

Průběh letu a události:
Žák prováděl samostatný navigační let na trati Kunovice-Kyjov-Hranice-Kunovice s mezipřistáním na letišti Kyjov. Po přistání na VPD 33 bez podrovnání došlo k odskoku příďového podvozku, žák zásahy do podélného řízení kmity ještě zvětšoval. Při pátém doteku se zemí došlo k ohnutí příďového podvozku směrem dozadu pod trup. Při poklesu přídě došlo ke styku konců listů vrtule se zemí.
Zranění osob:
Bez zranění.
Poškození SLZ:
Poškozena vrtule, kryt příďového kola, ohnutá přední podvozková noha, malá promáčklina na podlaze pilotního prostoru a malá deformace výztuhy podlahy.
Informace o posádce:
Žák ULLa celkový nálet 32 hodin.
Rozbory:
Žák měl platnou zdravotní prohlídku. UL letoun měl platný technický průkaz a bylo sjednáno zákonné pojištění. Technický stav UL letounu a letiště neměly na vznik incidentu vliv. Meteorologická situace byla pro let vyhovující.

Závěry
Hlavní příčina:
Nezvládnutí podélných kmitů UL letounu po odskoku příďového podvozku po přistání.
Spolupůsobící příčiny:
Nejsou.
Komentář:
Žák místo aby odskok opravil, tak chybnou manipulací s výškovým kormidlem ještě skoky zvětšoval. Je třeba aby instruktoři žákům i pilotům, připomínali mimo činnosti při nouzovém přistání i postup při opravě chybného přistání. Chybně opravené přistání je častou příčinou zbytečného poškození UL letounu, tak na to mysleme na začátku letecké sezóny.

Letecká nehoda ULLa, typ P-96 Golf, 30. 12. 2004, letiště Točná

Průběh letu a události:
Po průletu na VPD 28 ve výšce 70 metrů nad zemí instruktor stáhl plynovou páku na volnoběh za účelem nácviku nouzového přistání. Pilot se rozhodl levou zatáčkou přistát na VPD 10. V poslední třetině zatáčky se UL letoun dostal do turbulence a zvýšeného klesání za lesem, kdy začala klesat rychlost. Instruktor přidal plný plyn a po dotočení zatáčky začal vybírat sestupný let. V závěru vybírání sestupného letu se UL letoun prosedl a zachytil levou polovinou křídla o zem. Výběh UL letounu probíhal mírnou pravou zatáčkou po VPP.
Zranění osob:
Bez zranění.
Poškození SLZ:
Zvlněný potah pravé poloviny křídla, levá polovina křídla uprostřed zlomena a vytržený krajní závěs vztlakové klapky u křidélka. Poškozena přední část trupu, motorové lože, tlumič výfuku, uchycení VOP a ulomeny oba listy vrtule. Pravá podvozková noha odtržena od UL letounu. Deformován přední podvozek a levá podvozková noha.
Informace o posádce:
Pilot ULLa, pilot vrtulníků, věk 44 let, celkový nálet na ULLa 150 hodin. Pilot instruktor ULLa, pilot kluzáků, pilot letounů, věk 49 let. Celkový nálet 1800 hodin, z toho na ULLa 1500 hodin z toho jako instruktor 1300 hodin na použitém typu 60 hodin. Na kluzácích 100 hodin a na letounech 200 hodin.
Rozbory:
Pilot a instruktor měli pro let odpovídající kvalifikaci, měli platné pilotní průkazy a nebyli pod vlivem alkoholu.
Technický stav UL letounu neměl vliv na vznik letecké nehody. UL letoun měl platný technický průkaz a bylo sjednáno zákonné pojištění. Meteorologická situace byla pro let vyhovující. Letiště nemělo vliv na vznik letecké nehody.

Závěry
Hlavní příčina:
Pozdní zásah instruktora při opravě manévru.
Spolupůsobící příčiny:
Zvýšené klesání a turbulence v závětří lesa.
Komentář:
Instruktor chybně volil zadání nácviku nouzového přistání v malé výšce. Dle výcvikové osnovy instruktor provede stažení plynu v prostoru mezi druhou a čtvrtou okruhovou zatáčkou. Instruktoři dávejte pozor při nácviku nouzového přistání a nácviku oprav chybného přistání.

Rozbor nehod PL za období od 1. 1. 2005 do 23. 1. 2005

Dne 9. 1. 2005 na vrchu Kamenáč, obec Šanov u Červené Vod.

Pilot:
35 let, pilotní průkaz PL C – platný.
Zkušenosti:
nálet 280 hod.
PK:
Axis Mecury S, platný TP, bez platného zákonného pojištění.
Počasí:
JZ vítr do 8 – 10 m/s v nárazech až 15 m/s.
Popis události:
Pilot startoval za silného větru cca ve 2/3 kopce s převýšením 80 m. Po startu okamžitě vystoupal a na zaklopených stabilizátorech, s pomocí speedsystému, přecouval do prostoru za hranou lesa. Tam mu ve výšce kolem 10 m AGL asymetricky zaklapl vrchlík PK. I přes reakci pilota došlo k otočení o 180 ° a čelnímu nárazu do svahu.

Zranění:
Pilot si způsobil těžké zranění.

Doporučení:
Při větru 8 - 10 m/s, se dostáváme do hraničních hodnot meteopodmínek pro létání s PK. Letíme-li na PK, který má max. rychlost při našem zatížení 50 km/h (13,9 m/s), můžeme létat do větru o rychlosti 33,5 km/h (9,3m/s) = 2/3 max.dopředné rychlosti kluzáku. Fouká–li vítr ve vyšších polohách silnější, nebo je start jinde než na vrcholu kopce, musíme předpokládat, že nad svahem bude jeho rychlost vyšší.
Nelétejte za silného větru!

Dne 8. 1. 2005, Mikulčin Vrch u Uherského Brodu

Pilot:
26 let, pilotní průkaz PL B – platný.
PK:
Mac Trans.
Zkušenosti:
nálet 210 hod.
Počasí:
JZ vítr do 8 m/s (dle výpovědi pilota; dle odborného odhadu ČHMÚ do 10m/s).
Popis události:
Při svahování zesiloval vítr. Proto se pilot rozhodl přistát. Při letu nad lesním porostem vítr zesílil a pilot přistál do lesního porostu. Vzhledem k výšce stromu však musel být sundán HZS.

Zranění:
Bez zranění.

Doporučení:
Při předchozí nehodě i při tomto incidentu oba piloti rychlost větru odhadli.
Z měření nejbližších meteostanic však vyplývá, že jejich odhady byly chybné. Naučte se měřit vítr anemometry a posuzovat interpretaci získaných údajů v souvislosti s vlivem terénu a místu měření. Nelétejte při hraničních hodnotách povolených rychlostí za předpokladu možné změny situace.

Miroslav Fejt,
hlavní inspektor PL

Školení - omezený průkaz radiotelefonisty - OFC

Kdy? pátek 11. 3. 2005 v 10.00 - 16.30, sobota 8.30 -14.00 (od 14.00 zkoušky)
Kde? AK Praha Letňany
Cena? 900 CZK včetně zkoušky

Zkouška proběhne v sobotu 12.3. odpoledne
limit počtu účastníků školení je 25.

Na školení se můžete přihlásit prostřednictvím e-mailu nebo telefonu:
Kontakt AK Praha Letňany
Hůlkova 16 197 00
Praha 9 Kbely
vlp@akletnany.cz
posta@akletnany.cz
+420 602 277 745

Pro vydání průkazu OFC doneste:
2 x foto 4x4 cm, 900 Kč poplatek, mladší 18 let souhlas rodičů

Jak do Letňan bez auta?
Ze stanice metra Vysočanská autobusy č. 259, 354, 375
nebo ze stanice Palmovka autobus č. 185 na stanici Důstojnické domy,
ulicí Hůlkovou cca. 5 minut pěšky až k letišti.