

Obsah:

Inspektoři technici ULLa
 Inspektoři technici ZK, ULLt
 Inspektoři technici UL vrtulníků, vírníků a záchranných prostředků

Letecké nehody
 Bulletin k provozu vrtulí typu Varia 165/170

Bulletin LAA ČR
 je přílohou
 časopisu
 Pilot LAA ČR



Inspektoři technici ULLa (od prosince 2002 po přečíslování telefonů)

Jméno, adresa, telefon, kódové označení, byt/zam. č. razítka insp. technika

1. Jan Ptáček Špindlerova 1148 562 00 Ústí n.Orlicí	465 525 237 602 685 187	1 A
2. Ing. Jiří Strádal Sobětická 1466/29 153 00 Praha 5 - Radotín	257911398 603 167 576	2 B
3. Ing. Ludvík Packo Květinková 348 / 6 130 00 Praha 3	603 842 996	3 C
4. Jan Slad Skrejš 52 621 00 Brno	549 273 997 605 269 647	4 D
5. Miroslav Staněk Příbram VII /251 261 00 Příbram	604 737 578	5 E
7. Jiří Hybler Růžová 2141 288 02 Nymburk	325 514 110 604 737 578	7 G
8.		8 H
9. František Marek Václavské nám. č. 914	605 766 724 619 532 960 674 01 Třebíč	9 I
10. Josef Kořínek Jelínkova 1876 356 00 Sokolov	603 398 371 352 621 425	10 J
11. Miroslav Schalek A.Dvořáka 709 742 13 Studénka	556 400 216	11 K
12. Vladimír Bláha Palackého 505 512 51 Lomnice n. Pop.	431 672 740, 040 431 671 181 723 554 888	12 L
13. Jan Holendr Waltrova 16 318 11 Plzeň	604 816 103 377 387 080	13 M
14. Karel Běčák Matalova 5 621 00 Brno	549 274 361	14 N

Jméno, adresa, telefon, kódové označení, byt/zam. č. razítka insp. technika

15. Jindřich Kubec Višňová 2839/11 400 11 Ústí nad Labem	472 762 162 602 962 414	15 O
16. Ing. Karel Žalud Na tržišti 787 273 51 Unhošť	602 390 144	16 P
17. Ing. Jiří Vychopeň Stará Tenice 1202 Uherské Hradiště PSČ 686 01	572 540 972 572 537 537 605 107 095	17 R
18. Ing. Petr Chvojka Bendlova 150 196 03 Praha 9 - Miškovice	777 707 264 271 085 286	18 S
19. Ing. Josef Mareš Malšské Údolí 662 382 41 Kaplice	723 340 415	19 T
13. Ing. Václav Chvála Na Větrníku 79 162 00 Praha 6	235 362 956 271 085 286 271 085 270 777 707 261	20 U
20. Ing. Ondřej Jungmann Přemyslova 4811 430 01 Chomutov	396 684 638	6 W
21. Ing. Jiří Plaňanský Pod prachárnou 655 375 01 Týn nad Vlt.	385 732 126 607 990 067	21 X
22. Miroslav Příhoda Pražská 48 669 02 Znojmo	603 730 963 545 521 231	22 Y
23. Ing. Karel Podborský Hanského 3 779 00 Olomouc, e-mail: podborsky@volny.cz	606 752 728	23 Q
24. Ing. Josef Svoboda Zd. Štěpánka 713 552 03 Česká Skalice	441 452 902 604 595 278	24 Z
25. Ing. Libor Vyhnaň Na Výsluní 1311 277 11 Neratovice	206 682 405 286 032 848 723 434 542	25 V

Inspektoři technici ZK (od prosince 2002 po přečíslování telefonů)

<i>Jméno, adresa, telefon, kódové označení, byt/zam. č. razítka insp. technika</i>			<i>Jméno, adresa, telefon, kódové označení, byt/zam. č. razítka insp. technika</i>		
1. Ing. Václav Chvála Na Větrníku 79 162 00 Praha 6	235 362 956 271 085 286 777 707 261	1 A	11. Ing. Aleš Brotan Opletalova 536 537 01 Chrudim	469 620 937 602 500 447 469 606 111 zam.	11 J
2. Ing. Vladimír Koretz Vlašimská 1787 Benešov	603 430 517 777 567 389	2 B	13. Artur Nedvěd Průkopnická 16 700 30 Ostrava Zábřeh	606 582 605	13 L
3. Milan Vít Míškovice 5 768 83 Míškovice u Holešova	577 672 203 604 322 029	3 C	14. Josef Müller Jesenická 3 323 23 Plzeň	377 529 868 737 386 408	14 M
4. Milan Bušina Skopalíkova 28 615 00 Brno	545 243 771 604 629 086	4 D	15. Jaromír Strach Průchova 922 434 01 Most	476 709 380 732 274 116	15 N
5. Jindřich Hubner Kollárova 956 763 61 Napajedla	577 943 177	5 E	16. Ing. Tomáš Gottwald Rokycanova 810 544 01 Dvůr Králové	499 321 136 499 320 275	16 O
6. Karel Haman 756 55 Dolní Bečva 266	571 647 241 603 703 807	6 F	21. Jiří Šír 471 13 Nový Oldřichov 230 u Č.Lípy	487 338 236 601 236 699	21 U
7. Ing. Josef Mareš Malšské údolí 662 382 41 Kaplice	723 340 415	7 G	22. Ing. Antonín Dáňa Čs. legií 222, 742 83 Klimkovice e-mail: Danisek@volny.cz	556 420 813	22 V
9. Jiří Ježek Na Břehách 157 500 11 Hradec Králové	495 272 027 606 177 507	9 I			

Inspektoři technici ULLt (od prosince 2002 po přečíslování telefonů)

<i>Jméno, adresa, telefon, kódové označení, byt/zam. č. razítka insp. technika</i>			<i>Jméno, adresa, telefon, kódové označení, byt/zam. č. razítka insp. technika</i>		
1. Jaroslav Majzner Hrádek 7 562 01 Svatý Jiří	465 526 583 604 201 924	1 A	9.		9 I
2. Ing. Jiří Strádal Sobětická 1466/29 153 00 Praha 5 - Radotín	257 911 398 603 167 576	2 B	10. Jaroslav Šimek Sadová 8 Jablonec n. Nisou	728 270 972	10 J
3. Ing. Tomáš Gottwald Rokycanova 810 544 01 Dvůr Králové	49921136 499320275	3 C	11. Milan Bušina Skopalíkova 28 615 00 Brno	545 243 771 604 629 086	11 K
4. Ing. Ferdinand Jurča Osvobození 9 682 01 Vyškov	517 344 01 603714705	4 D	12. Ing. Aleš Brotan Opletalova 536 537 01 Chrudim	469 602 937 602 500 447 469 606 111	12 L
5. Doc. ing. Zdeněk Harna CSc. Lesní 707 b 664 01 Bílovice u Svitav	603 151 425 606 500 317 545 228 325	5 E	13. Milan Vít Míškovice 5 Míškovice u Holešova 768 52	577 672 203 604 322 029	13 O
6. Ing. Petr Chvojka Toužimská 583 197 03 Praha 9	777 707 264 271 085 286	6 F	14. Zdeněk Nováček Spojovací 811 334 41 Dobřany	603 527 695 352 646 470 byt 353 221 274	14 N
7. Peter Mára Vodranty 21 PSČ 285 45	777 264 620 608 236 050	7 G	15. Pavel Brtník Komenského 11 770 00 Olomouc	603 851 562	15 M
8. Ing. Štěpán Rudolf Na Marné 10 Praha 6	233 342 845 byt 606 539 728	8 H	16. Josef Mareš Malšské údolí 662 382 41 Kaplice	723 340 415	16 P

Jméno, adresa, telefon, kódové označení, byt/zam. č. razítka insp. technika

17. Jaroslav Tkáč Anenská 634 738 02 Frýdek Místek e-mail: Jaroslav.tkac@volny.cz	603 851 562	17 L
18. Jiří Šír 471 13 Nový Oldřichov 230 u Č.Lípy	424 292 639 425 338 236 601 236 699	19 S
20. Ing. Václav Chvála Na Větrníku 79 162 00 Praha 6	235 362 956 271 085 268 777 707 261	20 U

Jméno, adresa, telefon, kódové označení, byt/zam. č. razítka insp. technika

21. Ing. Antonín Dáňa Čs. legií 222 742 83 Klimkovice e-mail: danisek@volny.cz	556 420 813	21 V
22. Ing. Jaromír Ptáček Choťánky 32 290 01	324 616 342 603 300 204	22 W

Inspektoři technici UL vrtulníků, vírníků a záchranných prostředků

Inspektor - technik UL vrtulníků

1. Michal Filek K barvírně 845 530 02 Pardubice	466 632 040 608 518 495	1 A
---	----------------------------	-----

Inspektor - technik UL vírníků

1. Ing. Václav Fiala Nová pražská 1716 256 01 Benešov	317 723 870 603 776 543 415 726 003	1 A
---	---	-----

Inspektoři - technici záchranných prostředků

1. Petr Suchomel Palackého 649 289 11 Pečky	220 207 330 606 111 535	M 1
2. František Ducháček 2 Senanínská 1704 Česká Třebová	606 662 125	

Letecké nehody

Letecká nehoda motorového závěsného kluzáku

Nehodu vyšetřovala komise ÚČL – výsledky šetření ve zkrácené formě:
31. 8. 2002, v katastru obce Niva, okres Prostějov.

Průběh události:

Při přeletu SLZ z Vysočan do Kotvrdovic vykonal pilot nezjištěný manévru, při kterém se střetl se skupinou vzrostlých listnatých stromů lesního porostu. Po tomto střetu zůstal MZK zaklíněn v poloze na zádech v korunách stromů ve výšce asi 11 m nad zemí. Pilot pravděpodobně rozepnul bezpečnostní pás, což mělo za následek jeho pád na zem, který již nepřežil.

Pilot: Padesátiletý pilot byl držitelem platného průkazu způsobilosti a měl nalétáno přibližně 105 hodin na MZK.

Motorový závěsný kluzák: Nosná plocha: MW-155. Podvozek Tomi 3, motor Rotax 503. MZK neměl vystaven technický průkaz. Technik při prohlídce a zkušebním letu zjistil závady a požadoval jejich odstranění. Letounu byla přidělena předběžná poznávací značka.

Pilot letěl s MZK i přes neodstraněné závady a po upozornění inspektorem LAA ČR na nedostatky v technice pilotáže. Inspektor provozu, který pilota přezkušoval, doporučoval další lety ve dvojím pro osvojení potřebných návyků ke zkvalitnění techniky pilotáže.

Závěry:

- Pilot nezvládl pilotáž MZK při letu v malé výšce a v prostoru s překážkami.
- Letoun neměl vystaven Technický průkaz SLZ.
- Pilot nedodržel Pravidla létání L 2, když letěl níž než 150 m nad zemí.

Příčina letecké nehody:

Příčinou letecké nehody byl let v malé výšce v prostoru s překážkami a následné nezvládnutí techniky pilotáže v kritické fázi letu.

Komentář LAA:

Jedná se o další z nehod, jejíž příčinou bylo nedodržení minimální výšky letu nad zemí s následným nezvládnutím pilotáže letounu. Velkou nezodpovědností pilota bylo uskutečnění letu bez platného technického průkazu a s vědomím existence neodstraněných závad, zjištěných na MZK při technické prohlídce inspektorem LAA ČR. Nelze zjistit, zda a jakým způsobem se nedostatky MZK podílely na nehodě.

Upozorňujeme, že zahájené řízení pro získání technického průkazu neopravňuje nikoho, kromě zkušebního pilota ověřujícího letovou způsobilost, k létání s tímto letounem. Platný technický průkaz je vystavená modrá kartička s názvem **Technický průkaz ultralehkého letounu**, a s dobou platnosti letové způsobilosti na zadní straně.

Pro ty, na které tato varování neplatí, snad jen doporučení: - pořídte si výhodné životní pojištění, aby na vás pozůstali nevzpomínali ve zlém.

Z výše uvedených řádků rovněž vyplývá závěr pro pány provozní inspektory: Při pilotních zkouškách nesmí dostat pilotní průkaz ten, kdo dostatečně nezvládá techniku pilotáže! Rovněž je pozoruhodné, jak bylo možné létat přezkoušení ve dvojím, aniž by byly odstraněny závady na letadle, a navíc bez platného technického průkazu? !!!!

Komentář: V. Chvála, P. Chvojka

Doplnění k nehodám PK v roce 2002

17. 11. 2002 cvičný terén Vidče

Pilot létal na cvičném terénu s malým převýšením. Po asi dvouminutovém letu byl před kopcem ve výšce cca 20 - 50 m AGL. Pak zjistil, že došlo k zesílení větru a rozhodl se přistát. Pro vyklesání zvolil zatáčku o 360°. V okamžiku, kdy se otočil o 180° se s PK prosedl a narazil do svahu.

Závěry: Pilot létal na kopci s malým převýšením. Kvůli zesilujícímu větru se rozhodl přistát. Použil zatáčku o 360°, což je v malé výšce nevhodný způsob vyklesání. Snos silným větrem způsobil, že se pilot při otáčení ke svahu přibližoval a v polovině manévru, po otočení o 180°, do svahu narazil.

Příčina – Vzhledem k malé výšce nad zemí a blízkosti svahu nevhodně zvolený manévr - zatáčka o 360°.

Letecká nehoda ULLa typu Zenair CH-701

20. 10. 2002 1,5 km SE od obce Bynovec.

Průběh letu a události:

V průběhu přeškolovacího letu posádka nacvičovala přiblížení na plochu SLZ Bynovec ve směru RWY 25. Ve výšce 1-3 m nad prahem dráhy 25 začala posádka stoupat k letu po okruhu, letoun stoupal 0,5 m/s. Ve výšce asi 50 m nad zemí uvedl pilot letoun do první zatáčky doleva, po které na pokyn instruktora zavřel vztlakové klapky. Po zavření vztlakových klapek letoun prosedl a pokračoval v letu rychlostí 60-50 km/h na skupinu tří stromů. Instruktor před stromem přitáhl řídicí páku, letoun však zachytil spodní částí trupu o vrchol stromu, kde ulomil několik větví. Po střetu letounu se stromem se dále snížila rychlost letu, motor pracoval a instruktor převzal řízení letounu. Po přeletu obce Bynovec instruktor letěl do údolí a letoun mírně klesal. Za údolím leží plocha pro nouzové přistání, kde měl instruktor v úmyslu přistát. Při letu v zalesněném údolí zachytil letoun o dvě borovice vysoké asi 20 m a potom následoval pád na zem.

Zranění osob

Pilot a instruktor byli zraněni těžce.

Poškození SLZ

UL letoun byl při nehodě značně poškozen.

Ostatní škody

Ostatní škody na místě události nebyly hlášeny.

Rozebory

Meteorologická situace byla pro uvedený let vyhovující, v dané konfiguraci terénu na směr a sílu větru s největší pravděpodobností ovlivnila průběh letu. Pilot instruktor chybně zvolil manévr stoupaní a let po okruhu.

Závěry

Průběh letu byl negativně ovlivněn nedostatečným stoupaním letounu.

Nedostatečné stoupaní bylo s největší pravděpodobností způsobeno sestupným prouděním vzduchu a nedostatečným výkonem.

Není vyloučené, že stoupavost byla ještě snížena tím, že let probíhal na vztlakových klapkách otevřených v poloze pro přistání až do první okružové zatáčky, jelikož po nehodě byla páka ovládání vztlakových klapek v poloze pro vzlet.

Jakou měrou se jednotlivé faktory podílely na nedostatečné stoupavosti se nepodařilo jednoznačně stanovit.

Ovlivnění stoupavosti v důsledku nedostatečného výkonu motoru nebylo technickou prohlídkou prokázáno, vyjma skutečnosti, že páka plynové přípusti nebyla po události v poloze pro plný plyn.

Hlavní příčina:

Nedostatečně sledovaný průběh letu instruktorem, pokračování letu v malé výšce do prostoru s překážkami.

Spolupůsobící příčiny

Nedostatečná okamžitá stoupavost letounu.

Komentář: Jakmile pilot instruktor zjistil, že letoun má nedostatečnou stoupavost, měl prověřit, zda je páka ovládání motoru v poloze pro plný plyn a zda poloha vztlakových klapek odpovídá danému letovému režimu.

V případě že by ani poté letoun nestoupal, měl instruktor bezpečně přistát do terénu, který takové přistání umožňoval.

Zdeněk Doubek

Hlavní provozní inspektor ULL

Mimořádné události v provozu ULH v roce 2002.

V loňském roce došlo ke dvěma leteckým nehodám UL vrtulníku CH-7 Kompress.

Příčinou první nehody byla nesprávná technika pilotáže při přistání v terénu. Nehoda se obešla bez zranění posádky. UL vrtulník byl při nehodě silně poškozen.

Kvalifikace osádky: pilot ULH.

Zkušenosti: na UL vrtulníku Kompress nalétáno 213 hodin, na vrtulníku R-22 Beta 58 hodin, celkem 952 vzletů; v roce 2002 nalétáno 70 hodin.

Příčinou druhé nehody byla chyba techniky pilotáže. Pilot byl při nehodě těžce zraněn. UL vrtulník byl zcela zničen.

Kvalifikace:

pilot, instruktor, zkušební pilot ULH; pilot, instruktor, vlekář ULLa; pilot, instruktor, zkušební pilot ULLt; soukromý pilot letounů (PPL).

Zkušenosti: na UL vrtulníku nalétáno 450 hodin, na motorových letounech 130 hodin.

Mimořádné události v provozu ULLt v roce 2002.

V tomto roce došlo ke dvěma leteckým nehodám.

Příčinou první nehody bylo porušení minimální stanovené výšky letu nad zemí a nezvládnutí techniky pilotáže s následným nárazem do země. Při této nehodě došlo ke dvěma smrtelným zraněním posádky. MZK byl velmi silně poškozen.

Kvalifikace: pilot ULLt.

Zkušenosti: na MZK nalétáno 60 hodin.

Příčinou druhé nehody bylo opět porušení minimální stanovené výšky letu nad zemí a nezvládnutí techniky pilotáže s následným nárazem do lesa. Při této nehodě došlo ke smrtelnému zranění pilota. MZK byl při nehodě silně poškozen.

Kvalifikace: pilot ULLt.

Zkušenosti: na MZK nalétáno 105 hodin.

Bulletin k provozu vrtulí typu Varia 165/170 za letu mechanicky stavitelných dvoulistých kompozitových vrtulí.

Bulletin LAA a výrobce vrtulí Sport Prop a Panenka Aero je vydán na základě dlouhodobých zkušeností z provozu.

Vrtule Varia 170 získala Typový průkaz 5. 5. 1999 s určením pro motory vybavené reduktorem (nikoliv motory na přímo) o výkonu do 80 k. Typový průkaz byl 15. 11. 1999 rozšířen na motory o výkonu do 100 k.

V průběhu 4 let bylo s těmito vrtulími získáno mnoho zkušeností - v provozu jich je více než 150.

Výrobce předepisuje každých 150 hodin revizní kontrolu u výrobce. V praxi majitelé tento termín kontrol nedodržují a značně ho překračují (např. první prohlídky až po 800 h). Na základě těchto kontrol bylo zjištěno, že vrtule které jsou namontovány na motorech Rotax 912 UL, výkon 80 ks, nevykazují žádné nadměrné opotřebení ani poruchy.

Jiná je situace u motorů Rotax 912 ULS o 100 k. Vrtule používané na tomto typu motoru vykazují větší opotřebení než u motoru o výkonu 80 k. Vrtule Varia má velmi nízkou hmotnost a pohlcuje tak mnohem větší rázy při nerovnoměrnosti chodu motoru než vrtule s vyššími hmotnostmi.

Pro majitele letounů vybavených motorem Rotax 912ULS, kteří vrtuli Varia již provozují, nebo mají zájem vrtuli k tomuto motoru pořídit, platí závazně: Výrobní firma trvá na důsledném dodržení periodických kontrol vrtule u výrobce.

Periodické kontroly jsou předepsány po 150 hodinách. Pokud nebudou kontroly v předepsaných termínech vykonány, jsou porušeny předepsané postupy a výrobní firma nebere za vrtule další zodpovědnost.

Oprava minulého bulletinu 2/2002, strana 3.

ÚZPLN

- 1) Stálá služba GSM: 724 300 800
- 2) Ředitel tel.: 225 115 436
- 3) Letové provozní odd. tel.: 225 115 427
- 4) Technické odd. tel.: 225 115 347 / 446