

Obsah:

Seznam inspektorů provozu ULLt
Seznam inspektorů provozu ZL

Informace k události prasknutí karabiny
Letecké nehody
Závazné bulletinů Allegro

Bulletin LAA ČR
je přílohou
časopisu
Pilot LAA ČR



Seznam inspektorů provozu ULLt

Hlavní inspektor provozu Ullt

Ing. Petr Chvojka

Praha 9, Bendlova 150 - Miškovice
283 931 526, 271 085 286, 777 707 264
chvojka@laacr.cz

Inspektori provozu Ullt

Ing. Ferdinand Jurča

Vyškov, Osvobození 9
517 344 001, 603 714 705

Luděk Šroll

Velké Poříčí 388
603 253 975

Ivan Lešák

Předmětice nad Labem, Na Vyšehradě 416
495 581 503, 777 175 211

Miroslav Manda

Úvaly, Čechova 210
281 981 580, 728 891 628, 225 115 450

Miroslav Lipina

Frýdlant nad Ostravicí, Hlavní 1375
558 675 838, 603 766 284

Petr Suchomel

Pečky, Palackého 649
220 207 330, 606 111 535

Vladimír Mádlo

Pradubice, Staré Ždánice 200
466 981 281, 606 129 496

Jaromír Fráňa

Hostivice, ČSLA 1030
220 981 349, 602 192 221

Aleš Salaba

Praha 6, Na Petřínách 1897/29
235 363 950, 777 077 460

Jaroslav Sedláček

Kaplice
380 311 350, 724 022 097

Evžen Sosna

Příbram 5, Žežice 94
318 622 815, 608 919 666

Ing. Jiří Strádal

Praha 5, Sobětická 1466/29
257 911 398, 603 167 576

Zbyněk Adam

Kostomlaty nad Labem, 9.května 153
325 538 736, 606 450 211

Jan Šinogl

Strachotice 137
515 235 521

Petr Bereza

Prostějov, E. Beneše 15/21
582 341 567, 607 561 175

Oznámení o změně telefonního čísla:

Inspektor technik ULLa **Ing. Josef Svoboda**,
Česká Skalice, oznamuje nová telefonní čísla:
byt: 491 452 902, mobil: 608 434 711.

Seznam inspektorů provozu ZL

Hlavní inspektor provozu ZL

Mgr. Dan Vyhnaník

Praha 8, Čimická 592/74
603 177 530
vyhnanik@csad.cz

Inspektori provozu ZL:

Jiří Ježek

Hradec Králové, Na Břehách 157
495 272 027, 495 407 120
606 177 507

Ing. Václav Chvála

Praha 6, Na Větrníku 79
777 707 261, 271 085 286
chvala@laacr.cz

Emil Dvorožňák

Kadaň, Na Podlesí 1433
607 940 220

ing. Vladimír Rosol

Uhřetice 114
603 839 062

Jan Matějovský

Vsetín, Okružní 419
608 742 901
e-mail: honza@matej.cz

Albert Schneider

Val. Meziříčí, Kraicova 826
608 764 520
e-mail: albert.schneider@quick.cz

Oznámení firmy:**Walkerjet, Teslova 7, 320 00 Plzeň**

Firma WALKERJET upozorňuje všechny majitele námi vyrobených parakrosen s motory SOLO s vydaným technickým průkazem „Z“, že pravidelná kontrola a výměna hřídele sekundárního kola reduktoru je

stanovena na maximálně 100 provozních hodin a dále při poškození vrtule a jakémkoli poškození reduktoru. Použití reduktoru je možné pouze s vrtulí o max. hmotnosti 2 kg a to výhradně pro letecké účely. V případě dotazů a jakýchkoliv servisních požadavků se obraťte na naše servisní oddělení **EMS Para se sídlem v Říčanech u Prahy, tel.: 604127602.**

Informace k události prasknutí karabiny

Dne 4. 5. 2003 na Ondřejníku Skalce pilotovi padákového kluzáku praskla krátce po startu (výška cca 2m AGL) karabina firmy AUSTRIALPIN typ PARAFly. Pilotovi se po prasknutí karabiny podařilo přistát, aniž by si způsobil zranění či poškodil PK. Karabina byla koupena v květnu 2002 a pilot s ní nalétal cca 60 hodin na padákovém kluzáku. Domníval jsem se, že prasknutí karabiny bylo způsobeno vznikem únavového lomu, který byl iniciován povrchovým vměstkem (nebo vadou vzniklou na povrchu). Po následném zeslabení průřezu, poté následoval pevnostní lom, který způsobil rozlomení karabiny.

Vzhledem k tomu, že se jednalo o vážný incident, který mohl mít vliv na bezpečnost létání s PK, jsem vydal následující nařízení:

*Od 16.5.2003 do doby, než bude znám výsledek odborného rozboru prasklé karabiny a řešení firmy Austrialpin vydávám **zákaz používání karabin firmy Austrialpin typ Parafly** (vyrobených z hliníkové slitiny bez ohledu na jejich povrchovou úpravu) na území ČR.*

Dne 6. 6. 2003 jsem výše uvedený zákaz zrušil. Toto rozhodnutí jsem přijal na základě provedených materiálových rozborů, které provedl Doc. Ing. Janovec, CSc, znalec oboru strojírenství materiál a havárie konstrukcí.

Tento znalec konstatoval:

K porušení karabiny došlo tak, že v ohybu na vnitřním povrchu karabiny byl lokálním přetížením iniciován nízkocyklový únavový proces, který způsobil následný 2 etapový statický lom. Příčinou iniciace poškození nebyly snížená kvalita materiálu nebo materiálová vada. Také technologie kování, postup tepelného zpracování výkovku a ani následný proces eloxace neměly vliv na vznik porušení. Příčinou lomu bylo přetížení krajního vlákna vnitřního průřezu karabiny, ke kterému může dojít například při nedopnutí karabiny. Z rozboru vyplývá, že k tomuto přetížení karabiny a tedy iniciaci konečného porušení mohlo dojít již během jejího předchozího používání.

Na základě zkušeností DHV a firmy Austrialpin Vám doporučuji vyměnit hliníkové karabiny po 500 (ocelové po 1500) hodinách provozu a rovněž po jakémkoliv poškození nebo závadách funkce. Zároveň Vám doporučuji používat ocelové karabiny i přesto, že mají větší hmotnost.

Radek Václavík
Hlavní inspektor PG LAA ČR

V další části Vám v bulletinu přinášíme informace poskytnuté od firmy Austrialpin a článek, který popisuje vlastnosti různých karabin a možné způsoby jejich špatného používání.

Informace o karabinách od výrobce

Výrobce karabin dotčených zákazem nám na vyžádání poslal do redakce krátkou informaci o karabinách Austrialpin Parafly (z hliníkové slitiny) a Powerfly (z korozivzdorné oceli), určených pro použití v postrojích. Nosnost uvedená na karabinách platí pro použití s popruhy (na úzké straně 20 mm širokými, na široké 45 mm širokými). Skupiny znaků mají následující význam:

KN 26  10  MONO + BI 
A B C D

Skupina znaků A: Povolené zatížení v podélném směru v kN

Skupina znaků B: Povolené zatížení v podélném směru při otevřeném uzávěru karabiny v kN

Skupina znaků C: Schváleno pro sólo provoz

Skupina znaků D: Schváleno pro tandemový provoz

(Pozn.) Tato sada znaků je jen typickým příkladem, vždy pochopitelně platí znaky na skutečné karabině.

Výrobce dotčené karabiny, firma Austri Alpin, připravil pro piloty padákových kluzáků jednoduchou „kuchařku“, jak s karabinami zacházet. Další informace jsou i na firemních webových stránkách www.austrialpin.at.

Karabiny v provozu:

Před každým letem proveďte, že karabiny nejsou poškozeny a že všechny jejich díly pracují normálně. Pokud máte sebemenší pochybnosti o funkčnosti nebo bezpečnosti karabin, nepoužívejte je! Mějte na paměti, že jen při správném používání karabin platí jejich pevnostní klasifikace, která zaručuje bezpečnost použití. Při užívání karabin v padákových kluzácích a postrojích dávejte vždy pozor, abyste je zasouvali do příslušných popruhů a ok, protože jen ty zaručují potřebnou pevnost a jsou konstruovány tak, aby se váš padákový kluzák choval bezvadně.

Uzavírací mechanismus karabiny je zkonstruován tak, aby bylo co nejvíce vyloučeno bezděčné otevření jejího uzávěru. Nicméně je na pilotovi, aby se přesvědčil a ujistil, že se žádný předmět (popruh, páska či lanko) závěru karabiny nedotýká nebo neovlivňuje jeho funkci.

Uživatel by měl být plně informován o zařízeních, která používá, a být dostatečně zkušený, aby s nimi dokázal kvalifikovaně zacházet. Pokud jedno zařízení používá více osob, doporučuje se pokaždé systematická a důkladná předletová prohlídka.

Prosím mějte na paměti, že AustriAlpin v případě nesprávného používání nenesе žádnou zodpovědnost ani nijak neručí.

Čištění, údržba a chování

Své vybavení AustriAlpin myjte v čisté vodě s přidavkem slabého detergentu (čisticího prostředku). Pro co nejdelší praktickou životnost je třeba mazat všechny pohyblivé spoje součástí kapkou oleje. Doporučujeme ukládat vybavení v suchu, na čistý nekovový povrch. Vysoká vlhkost, vysoké teploty nebo vliv chemických látek zkracuje praktickou životnost.

Karabiny se nesmí dále používat a musí se nahradit, pokud:

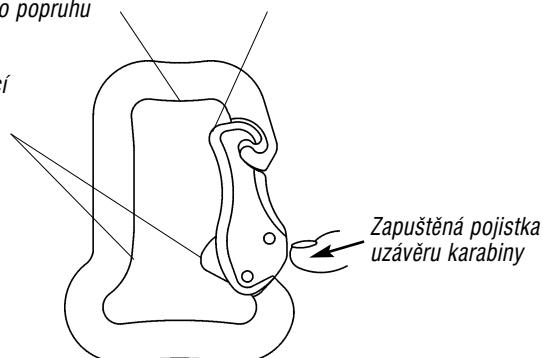
- se uzávěr nezavírá nebo nezajišťuje sám;
- došlo k poškození, které by naznačovalo možnost prasknutí byla karabina přehřátá nebo přetížená
- vypršela doba životnosti, tj.
- u karabin Parafly (z hliníkové slitiny) 500 letových hodin
- u karabin Powerfly (z korozivzdorné oceli) 1500 letových hodin.

Karabina z hliníkové slitiny

Vyklenuté dosedací plochy karabiny zajišťují nejlepší rozložení sil přenášených do popruhu

Rozšířený uzávěr karabiny, bránící popruhu, aby se sesmeknul

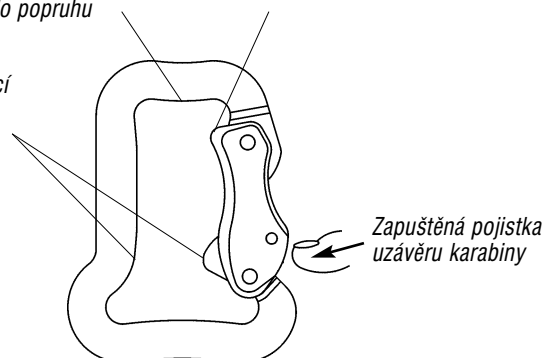
Zúžení, ztěžující vysmeknutí popruhu

**Karabina z korozivzdorné oceli**

Vyklenuté dosedací plochy karabiny zajišťují nejlepší rozložení sil přenášených do popruhu

Rozšířený uzávěr karabiny, bránící popruhu, aby se sesmeknul

Zúžení, ztěžující vysmeknutí popruhu

**Letecké nehody**

Informace o nehodě motorizovaného závěsného kluzáku, která se stala v neděli dne 15.06.2003 v prostoru bývalého letiště v Mostě – Libkovicích.

Nehodu šetří komise Ústavu pro odborně technické zjišťování příčin leteckých nehod (ÚZPLN) – zde uvádíme zatím známá fakta:

Pilot s druhou osobou na palubě odstartoval v neděli 15.06.2003 před osmou hodinou ráno z louky podél silnice nedaleko starého hangáru. Po vzletu směrem na jih točil levou zatáčku cca o 180°. V průběhu tohoto manévru došlo k pádu stroje v blízkosti vedení VN z výšky několika desítek metrů. Pilot zemřel na místě, společenství byl odvezen do nemocnice s těžkými zraněními. Při prohlídce na místě nehody nebyly zjištěny technické závady, které by mohly být příčinou pádu stroje. Zatím vše nasvědčuje tomu, že došlo ke ztrátě rychlosti s následným pádem. Pilot ani MZK nesplňovali zákonné podmínky pro provoz - pilotní průkaz platný do 3.2.1997, technický průkaz platný do 7.9.1999, žádný záznam o zákonném pojištění v rejstříku LAA. Na podvozku byl namontován záchranný vystřelovací systém bez provedení předepsané prohlídky v roce 2001. Aktivační rukojeť byla zajištěna, takže by stejně nemohl být za letu záchr. systém použit. Dle dostupných informací byl druhou osobou na palubě filmař s kamerou a cílem měly být záběry v Litvínově.

Co k tomu víc dodávat, škoda lidského života a důvěra v ultralighty mezi lidmi zase otřesena.

Hlavní inspektor provozu ULLt LAA ČR, Petr Chvojka

Informace o nehodě ultralehkého letadla, která se stala v sobotu dne 21.06.2003 v katastru obce Chřibská severně od České Kamenice.

Nehodu šetří komise Ústavu pro odborně technické zjišťování příčin leteckých nehod (ÚZPLN) – zde uvádíme zatím známá fakta:

Dne 21.6.2003 navečer ve 20.15 hodin SELČ došlo v katastru obce Chřibská k nehodě ultralehkého letadla EV 97 Eurostar evidenční značky OK-HUR 55. Podle předběžných zjištění na místě došlo k nehodě v průběhu nízkého průletu a v zatáčce, kdy letoun zachytil ve velké rychlosti koncem křídla o zem. Po následném nárazu celého letounu do země došlo ke vznícení trosk a požáru. Oba členové posádky při nehodě zahynuli. Příčiny vzniku nehody šetří ÚZPLN ve spolupráci s inspektorem LAA ČR. Jako prvotní příčinou nízkého průletu a následných událostí se v této fázi šetření jeví letecká nekáža.

Výpis z rejstříku LAA: pilot měl platný průkaz způsobilosti, technický průkaz letounu nebyl vystaven (přestože majiteli byly insp. technikem dodány veškeré podklady), v rejstříku není žádný záznam o zaplacení zákonného pojištění.

Hlavní inspektor provozu ULLa LAA ČR, Zdeněk Doubek

Závěr šetření nehody závěsného kluzáku ze dne 22.02.2003 v prostoru Radotín – Lipence.

Nehodu šetřila komise Ústavu pro odborně technické zjišťování příčin leteckých nehod (ÚZPLN) – zde jsou uvedeny výsledky šetření ve zkrácené podobě.

Informační přehled:

Dne 22.02.2003 v katastru obce Lipence, v čase cca 13.05 UTC, vletěl do elektrovedu vysokého napětí závěsný kluzák typu MAGGIC 165. Kluzák dotykem zkratoval vodiče elektrického napětí 22 kV. Vzniklý zkrat usmrtil pilota kluzáku a ten zůstal i s kluzákem na elektrovedu viset. Kluzák a pilota následně sejmul členové HZS Radotín.

Popis letu:

Pilot po vzletu ze startoviště zvaného Staňkovka zkoušel využít svahového efektu v místě startu. Na to se rozhodl odletět jihovýchodním směrem od svahu do údolí, kde chtěl přistát. V poslední fázi letu překonal ale vysokých topolů, za níž vede rovnoběžně elektroved, k jehož překonání mu nestačila rychlost a malá výška. V této fázi letu pilot letěl v kouřmu a proti slunci, za poměrně špatné viditelnosti. To mu pravděpodobně znemožnilo včas elektroved uvidět. Z ohledání místa nehody se dá usuzovat na to, že pilot kluzáku uviděl elektroved na poslední chvíli.

Poškození letadla: kluzák byl zcela zničen

Ostatní škody: výpadek proudu v několika okolních obcích, výše škody nebyla v průběhu odborného zjišťování vyčíslena.

Informace o osobách: Věk pilota: 25 roků.

Kvalifikace: Průkaz způsobilosti pilota padákových kluzáků a pilota motorových závěsných kluzáků, platné do 15.01.2004.

Pilot neměl kvalifikaci pro závěsný kluzák, ani odlétaný výcvik. Na závěsných kluzácích měl minimum zkušeností.

Informace o letadle:

Kluzák nebyl v ČR přihlášen do evidence, pravděpodobně dovezen z NSR.

Meteorologická situace: dohlednost max. 5 km, silné kouřmo, ostrá termická turbulence.

Lékařské a patologické nálezy: bezprostřední příčinou smrti pilota byl úraz elektrickým proudem. Pilot zemřel krátce po nárazu do vodičů vysokého napětí. Soudně lékařská expertiza neprokázala žádné chorobné změny, které by bylo možno klást do příčinné souvislosti se vznikem předmětné nehody. Toxikologickým vyšetřením krve pilota nebyl zjištěn alkohol. Pilot měl platnou zdravotní způsobilost 2. třídy LP.

Rozbory:

- Pilot neměl průkaz uživatele SLZ, opravňující jej k řízení závěsného kluzáku. Toto nemělo bezprostřední vliv na vznik nehody, avšak malá zkušenost se závěsným kluzákem a dlouhá zimní přestávka v létání mohla být spolupůsobícím faktorem při vzniku nehody.

- Na závěsný kluzák nebyl vystaven Technický průkaz. Tato skutečnost mohla spolupůsobit při vzniku nehody, neboť není prokázáno, že kluzák byl před nehodou ve stavu, kdy by vyhověl technické prohlídce.

- Jak vyplývá ze zprávy patologa, nebyla při pitvě zjištěna žádná skutečnost, která by měla vliv na vznik nehody.

- Meteorologická situace nebyla pro daný let příznivá. Silné kouřmo, let proti ostrému slunci a v ostré termické turbulenci. Tyto skutečnosti mohly způsobit, že pilot do poslední chvíle elektroved neviděl. Navíc, ten ve směru jeho letu splyval s topologickým stroťadím, které pilot překonal s minimálním převýšením. Vzdálenost elektrovedu od topologického stroťadím je cca 50 metrů. To pilotovi nedávalo možnost elektroved přeletět nebo podletět.

Závěry:

Jako příčina vzniku Letecké nehody se jeví několik spolupůsobících faktorů:

- Pilot neměl průkaz opravňující jej závěsný kluzák řídit, neměl odletaný výcvik a se závěsným kluzákem měl minimum zkušeností.

- Technický stav kluzáku zřejmě nebyl havarijní, nicméně není možno zjistit, v jakém stavu se skutečně před letem nacházel, což mohlo mít na vznik nehody vliv.

- V den kdy se nehoda udála, byla v místě nehody meteorologická situace nepříliš vhodná pro dotyčného pilota.

Hlavní příčina vzniku letecké nehody: nerespektování letových vlastností závěsného kluzáku při letu v prostoru s překážkami a přecenění vlastních zkušeností.

Bezprostřední příčina vzniku letecké nehody: střet závěsného kluzáku s elektrovedem vysokého napětí.

Jedná se o první tragickou nehodu v tomto roce. Byl při ní celkem zbytečně zmařen mladý život a sdělovací prostředky měly už v únoru tučné sousto. Kdyby měl pilot dostatek zkušeností, kdyby si udělal nejdříve příslušný výcvik a kdyby měl křídlo ověřené a prohlédnuté, mohlo to být třeba jinak. Ale to je to věčné kdyby.

Komentář LAA ČR, Ing. Petr Chvojka:

V letošním roce už došlo v ultralehkém létání k řadě mimořádných událostí. Bohužel také nechybělo několik leteckých nehod s tragickými následky - se smrtí pilotů či spolucestujících. Tyto nehody jsou většinou ještě šetřeny a definitivní závěry budou teprve zveřejněny. V Pilotu i na webových stránkách LAA se snažíme podávat i dostupné aktuální předběžné informace o nejzávažnějších případech.

Při pohledu na letošní nehody se potvrzuje stále platící pravidlo. Není důležité, zda si letadlo postaví někdo doma nebo má drahý firemně vyrobený stroj. Rozhodující není ani věk pilota či počet nalétaných hodin. Tyto parametry nepatří mezi příčiny závažných leteckých nehod. Co se však vyskytuje velmi často, to je všeobíhající nezodpovědnost. Ta se při létání projevuje prováděním husarských kousků a v rejstříku pak neplatnými průkazy, pokud byly kdy vystaveny.

Na letištích je občas slyšet otřepané „papíry nelítaj“, ale už při letmém pohledu na výčet letošních nehod je jasný jeden fakt: U pilotů, kteří mají neplatné pilotní a technické průkazy, je pravděpodobnost leteckého „karambolu“ daleko větší, protože snížená míra vlastní zodpovědnosti se projevuje i při vlastním letu a přípravě na něj. Někteří si možná řeknete: „Zase mravokárný článek!“, nebo si myslíte, že zrovna vám se nemůže nic stát. To si asi ale myslíte i ti, co si už nikdy nezlátají.

*Hlavní inspektor provozu a techniky ULLt LAA ČR,
Petr Chvojka*

Závazné bulletiny Allegro

Závazný BULLETIN Č.: ALLEGRO – 1a

Kontrola šroubů mezi motorem a motorovým ložem

VZTAHUJE SE NA: Ultralehká letadla Allegro 2000, Allegro SW, Cora 200, Arius F s motory Rotax 912 nebo Rotax 912 S.

PŘÍČINA: Utržený šroub mezi motorem a motorovým ložem, který byl zjištěn během údržby letadla Allegro.

POŽADOVANÁ ČINNOST: Provést kontrolu všech 4 šroubů mezi motorem a motorovým ložem. Jestliže některý z nich bude poškozený, je třeba vyměnit všechny a zaslat oznámení výrobci.

POSLEDNÍ DATUM ČINNOSTI: Ihned po obdržení tohoto Závazného Bulletinu.

ČINNOST PROVEDE: Provozovatel (majitel).

PRŮBĚH: Kontrola šroubů mezi motorem a motorovým ložem. Záznam kontroly (nebo výměny) v Provozní příručce.

POZNÁMKA: Tato kontrola je stanovena v Kontrolní a údržbové příručce (Bod 1.18).

DATUM: 4.6.2003

Závazný BULLETIN Č.: ALLEGRO – 1b

Kontrola motorového lože

VZTAHUJE SE NA: Ultralehká letadla Allegro 2000, Allegro SW, Cora 200, Arius F s motory Rotax 912 nebo Rotax 912 S.

PŘÍČINA: Prasklá trubka svařence motorového lože zjištěná během údržby letadla Allegro.

POŽADOVANÁ ČINNOST: Provést kontrolu motorového lože. Jestli bude nalezena nějaká porucha, kontaktujte výrobce.

POSLEDNÍ DATUM ČINNOSTI: Ihned po obdržení tohoto Závazného Bulletinu.

ČINNOST PROVEDE: Provozovatel (majitel).

PRŮBĚH: Kontrola motorového lože. Záznam kontroly v Provozní příručce.

POZNÁMKA: Tato kontrola je stanovena v Kontrolní a údržbové příručce (Bod 1.17).

PŘÍLOHA: Fotografie prasklé trubky svařence motorového lože.

DATUM: 4.6.2003

