

- Výsledek šetření letecké nehody TL-3000 Sirius
- Informace o stavu zakazu létání s CH 601 XL
- Nový program firmy Zenair: Registrace stavitelů a majitelů letadel Zenair
- Dočasně omezený prostor LKR Milovice
- Závazné Bulletin k používání integrovaných raketových záchranných systémů

- Zopakování závazných informací pro majitele letounů P 92 Echo a Echo Super, P 96 Golf a P 2000 Siera
- Závazný Bulletin pro majitele letounů CORA (Cora Allegro)
- Formulář prodloužení platnosti pilotního průkazu

Bulletin LAA ČR
je přílohou
časopisu
Pilot LAA ČR



Informace hlavního inspektora provozu ULL

Změna FREKVENCE BUBOVICE INFO ze 122,200 MHz na **134,300 MHz**.

Změna FREKVENCE BŘECLAV INFO z 123,500 na **119,650 MHz**.

Zdeněk Doubek

Výsledek šetření letecké nehody TL-3000 Sirius

Letecká nehoda ULL, typ TL – 3000 Sirius, 16. 7. 2008, Hradec Králové

Výsledek šetření (výťah ze závěrečné zprávy komise ÚZPLN)

Průběh letu a události

Ve 12:15 odstartoval pilot z dráhy 34 letiště LKHK. Létal západně a v těsné blízkosti letiště LKHK. Výška letu byla svědky odhadnuta na cca 300 metrů nad zemí.

Ze souboru svědeckých výpovědí byly podstatné tři svědecké výpovědi. Jeden ze svědků s pilotními zkušenostmi, který pozoroval letadlo z místa vzdáleného asi 850 metrů od místa události, uvedl, že letadlo přešlo z letu v horizontu do stoupání s motorem ve volnoběžném režimu. Po výrazném snížení rychlosti letu přešlo letadlo půlvýkrutem do polohy „na záda“ a dále do vývrtky, resp. strmé spirály s rotací vlevo, která byla s každou další otočkou stále strmější.

Další svědek, také s pilotními zkušenostmi, sledoval konečnou fázi letu ze vzdálenosti asi 1,4 km. Vypověděl o počáteční rotaci odpovídající vývrtce, resp. strmé spirále s rotací vpravo.

Třetí svědek, bez pilotních zkušeností vypověděl, že ve strmém klesání letadlo rotovalo, bez udání smyslu rotace. Z výpovědí je zřejmé, že nebyly pozorovány zjevné projevy pokusů pilota o vybrání popisovaného režimu letu. Nebyly pozorovány ani známky rozrušení konstrukce ULL před dopadem na zem.

Nelze jednoznačně určit, zda se jednalo o neúmyslný pád do vývrtky, resp. strmé spirály při zkoušce pádových vlastností ULL, nebo o úmyslné uvedení ULL do vývrtky, resp. strmé spirály.

Pilot byl při letecké nehodě smrtelně zraněn. Ihned po nárazu ULL na zem vznikl požár iniciovaný palivem z roztržených nádrží a UL letoun byl zcela zničen.

Informace o pilotovi

Pilot – věk 36 let, celkem nalétal na ULL 466 hodin, na typu TL-3000 Sirius provedl jeden let v trvání asi 45 min.

V době letecké nehody měl platný průkaz pilota ULL s kvalifikací instruktor, vlekař, řízené lety VFR a zkušební pilot. Dále byl držitelem platného průkazu PPL s platnými kvalifikacemi SEP, MEP, ACR, TOW.

Informace o letounu

TL-3000 Sirius je vzpěrový hornoplošník klasické koncepce s tříkolým podvozkem příďového typu. Celý je postaven z kompozitních materiálů.

Hmotnost letounu – s jedním pilotem (75 kg), záchranným systémem a 54 litry paliva byla 465 kg.

Poznávací značku přidělila LAA ČR výrobci jako předběžnou proto, aby majitel a provozovatel mohl ULL pojitit před zahájením letových zkoušek. Do letecké nehody nebyly inspektorem technikem LAA ČR zahájeny úkony pro vydání povolení provádět zkušební lety s tímto ULL požadované směrnici UL 2, 1. část.

Zákonné pojištění ULL nebylo sjednáno.

Popis místa nehody

Trosky ULL se nacházely ve vzdálenosti asi 1,5 km, kurzem 250°, od letiště LKHK.

Lékařské a patologické nálezy

Výsledky biochemického vyšetření lze interpretovat tak, že alespoň 15 až 20 vteřin před smrtí došlo k výrazné duševní reakci, a to nejen konstruktivní, ale především k negativní emoci v rámci stresové reakce, při uvědomování si nebezpečné havarijní situace. Ze souběžné duševní reakce vyplývá, že pilot se snažil situaci řešit, ale uvědomoval si její významnou nebezpečnost.

Nebyly zjištěny žádné skutečnosti, které by nasvědčovaly pro možnou zdravotní příčinu předmětné letecké nehody.

Na žádost komise ÚZPLN zpracoval Letecký ústav Vysokého učení technického v Brně posudek na předpokládané aerodynamické vlastnosti ULL: „Posouzení aerodynamických vlastností ultralehkého letounu TL-3000 Sirius“.

Cílem bylo objasnit, zda a jakou měrou mohly aerodynamické vlastnosti tohoto letounu přispět k letecké nehodě. Vzhledem k charakteru letecké nehody byly rozbor aerodynamických vlastností zaměřeny hlavně na posouzení vývrtkových vlastností a stability daného ULL.

Na základě svědeckých výpovědí se vycházelo ze skutečnosti, že prvotní příčinou letecké nehody bylo nezvládnutí vybrání vývrtky, resp. strmé spirály. Nic na tomto faktu nemění ani skutečnost, že se výpovědi svědků lišily v určení smyslu rotace ve vývrtce, resp. strmé spirále. Postupy pilota při pokusech o vybrání tohoto manévru nebylo možno zpětně zjistit, ani odhadnout.

Posudek VUT Brno mimo jiné konstatuje: „Koncepční konfigurace letounu TL-3000 Sirius je shodná s předlohou C-172. Pak je možno přihlídnout k dalším informacím a zkušenostem z výzkumu vývrtkových vlastností v NASA. Intenzivní letové zkoušky vývrtkových vlastností zahrnovaly i řadu hornoplošných letounů, včetně letounu Cessna C-172. Letoun C-172, podle těchto výzkumů, má tendenci přecházet z vývrtky do spirály takovým způsobem, že dokonce ani velmi zkušený test-piloti nebyli sto uvést, kdy k přechodu došlo. Pokud to pilot včas a jednoznačně nerozpozná, pak postupy vybírání mohou být irelevantní s ohledem na různé postupy vybírání vývrtky a spirály. S přihlédnutím k dvěma výkladům, kdy jeden svědek uvádí vývrtku a druhý hovoří o spirále, mohla tato situace klidně nastat i ve zkoumaném případě“.

Dále posudek VUT Brno uvádí: „Pro úplnější posouzení vývrtkových vlastností je třeba ještě znát skutečnou polohu letounu ve vývrtce. Zejména vybočení letounu, které může zásadním způsobem ovlivňovat rychlost rotace a vybíratelnost vývrtky. Pokud nastane výraznější vnitřní vybočení, je značně zhoršena vybíratelnost vývrtky a nastává větší přetočení při vybírání, které může u méně zkušeného pilota vyvolat dojem, že vývrtka nejde vybrat. Pilot se pak může zbytečně pokoušet o jiné, neadekvátní postupy vybírání a situaci tak může naopak zhoršit. Toto se dá ověřit jen experimentálně, teoreticky se poloha letounu ve vývrtce nedá postihnout vzhledem k rozsáhlé, jen obtížně definovatelné oblasti odtržení proudu vzduchu v autorotačním režimu letu“.

Rozbory

- pilot měl platný průkaz pilota ULL s kvalifikací zkušebního pilota;
- pilot byl způsobilý k provedení letu;
- nebyly zjištěny žádné skutečnosti, které by nasvědčovaly pro možnou zdravotní příčinu předmětné letecké nehody;
- na ULL nebyly provedeny úkony požadované směrnicí UL 2, 1. část;
- ULL neměl sjednáno pojištění;
- nebyla odstraněna přepravní pojistka padákového záchranného systému;
- ze záznamu provozu letiště LKHK vyplývá, že let, při kterém došlo k letecké nehodě, byl třetím v pořadí letů provedených s uvedeným ULL;
- v procesu schvalování letadel kategorie ULL do provozu není požadováno LAA ČR prokazování vlastností při provádění úmyslných vývrtek,



resp. strmých spirál, ale hodnotí se vlastnosti při přetažení v přímém letu a v zatáčce o náklonu 30°;

- počasí v místě LN vyhovovalo pro daný let;
- maximální vzletová hmotnost nebyla překročena;
- nelze jednoznačně potvrdit ani vyloučit, zda se jednalo o neúmyslný pád do vývrtky, resp. strmé spirály při zkoušce pádových vlastností ULL nebo o úmyslné uvedení ULL do vývrtky, resp. strmé spirály;
- pilot s velkou pravděpodobností včas a jednoznačně nerozpoznal, zda se ULL nachází v režimu vývrtky, nebo strmé spirály;
- reakce pilota mohly být irelevantní s ohledem na různé postupy pro vybírání vývrtky, resp. strmé spirály;
- nebyl zjištěn žádný důkaz o poruše konstrukce a prvků soustavy řízení ULL před leteckou nehodou;
- při použití padákového záchranného systému nemohlo vzhledem k zajištění přepravní pojistkou dojít k jeho účinné aktivaci.

Závěry

Příčinou letecké nehody bylo s velkou pravděpodobností uvedení letadla do režimu letu nedovoleného pro ULL v malé výšce nad zemí a nezvládnutí techniky pilotáže při vybírání vývrtky, resp. strmé spirály.

Komentář LAA ČR:

Pilot s UL letounem neschváleným od inspektora technika k záletu a bez uzavřeného zákonného pojištění neměl vůbec provést let. S neověřeným UL letounem navíc zřejmě zkoušel pádové vlastnosti v takové výšce, která již pilotovi neumožňovala řešit další problém, který se mohl dostavit a také se dostavil. Let pak skončil tragicky, i když se jednalo o zkušeného pilota, který létal soutěžně akrobaci na Z-50.

Hlavní inspektor provozu ULL Zdeněk Doubek
a inspektor techniky Ing. Petr Chvojka

Informace o stavu zakazu létání s CH 601 XL

Nehoda letounu v Holandsku šetřená leteckým úřadem stále není uzavřena.

Obdrželi jsme také zprávu o nehodě letounu Zenair CH 601 XL, ke které došlo v USA. Bylo konstatováno, že došlo k poruše – ulomení levého křídla. Údajně nebyla prováděna akrobacie, v letounu byla jedna osoba. V předběžné zprávě bylo konstatováno, že byly dodrženy předepsané jakosti materiálu. Důvody nehody nebyly oznámeny.

Vzhledem k těmto nehodám znovu zakázal v únoru t.r. Německý Aero-klub létání s tímto typem a nařídil provést novou pevnostní zkoušku křídla a provést analýzu na ověření odolnosti proti flutteru.

Závěr: Zakaz létání s typem Zenair CH 601 XL nařízený technickým úsekem LAA stále trvá. V případě jakéhokoliv posunu v tomto případě budou majitelé ihned informováni.

Ing. Václav Chvála, hlavní technik ULL LAA

Nový program firmy Zenair: Registrace stavitelů a majitelů letadel Zenair

Firma Zenair žádá stavitele letadel Zenair z plánů i stavebnic, a také majitele už létajících Zenairů v Evropě, aby se zaregistrovali v její evropské pobočce – Zenair SARL.

Registraci si evropští majitelé letadel zajistí zasláním zpráv týkajících se bezpečnosti a servisních bulletinů poštou přímo od Zenair SARL. Prosíme proto všechny majitele Zenairů, aby vyplnili a zaslali formulář poštou co nejdříve na adresu:..

ZENAIR SARL Z.I. No 2 Aérodrome de Valenciennes, 59121 Prouvy, France
(formulář k stažení na www.zenairulm.com/Home/index_files/Page716.htm)

Tento nový program je navržen pro majitele letadel Zenair k zajištění podávání nejnovějších informací týkajících se konstrukce, údržby a provozování všech modelů Zenairu.

Firma Zenair SARL upozorňuje, že jenom registrovaným stavitelům/majitelům Zenairů bude poskytována zákaznická podpora, technická asistence a prodej náhradních dílů.

V případě dotazů kontaktujte:

Airpal s.r.o.
Autorizovaný dealer Zenair Europe
pro Česko, Slovensko a Maďarsko
Cabanova 9, 949 01 Nitra, Slovensko
Kontakt: Vladimír Záborský
Tel.: +421 948 530 792
E-mail: airpal.airpal@gmail.com
Web: www.airpal.eu

Stanovisko technického úseku LAA ČR k registraci

Doporučujeme majitelům a stavitelům registraci. Upozorňujeme ale, že všechny případné změny a zásahy do konstrukce musí být odsouhlaseny technickým úsekem LAA ČR, a kontrolovány příslušným inspektorem technikem LAA ČR.

Ing. Václav Chvála, Hlavní technik ULL LAA

Dočasně omezený prostor LKR Milovice

V období od **14. 4. 2009** do **15. 5. 2009** bude zřízen Dočasně omezený prostor nazvaný LKR Milovice.

Tento Dočasně omezený prostor LKR je vertikálně omezen od země do 3000 ft MSL.

Horizontální hranice jsou definovány spojnici těchto bodů:

- Luštěnice,
- Loučeň,
- Nymburk,
- Lysá nad Labem,
- Předměřice nad Jizerou,
- Benátky nad Jizerou,
- Luštěnice.

Provozní doba je pouze v pracovních dnech pondělí až pátek od 0600 UTC (0800 SELČ) do západu slunce (SS).

Pro případné vyhlášení LKR Milovice pro dny pracovního klidu nebo ve svátek sledujte 24 hodin předem NOTAM nebo aplikaci WEBriefing.cz.

Průlety tímto prostorem jen s povolením pracoviště MILOVICE PLOCHA na 125,825.

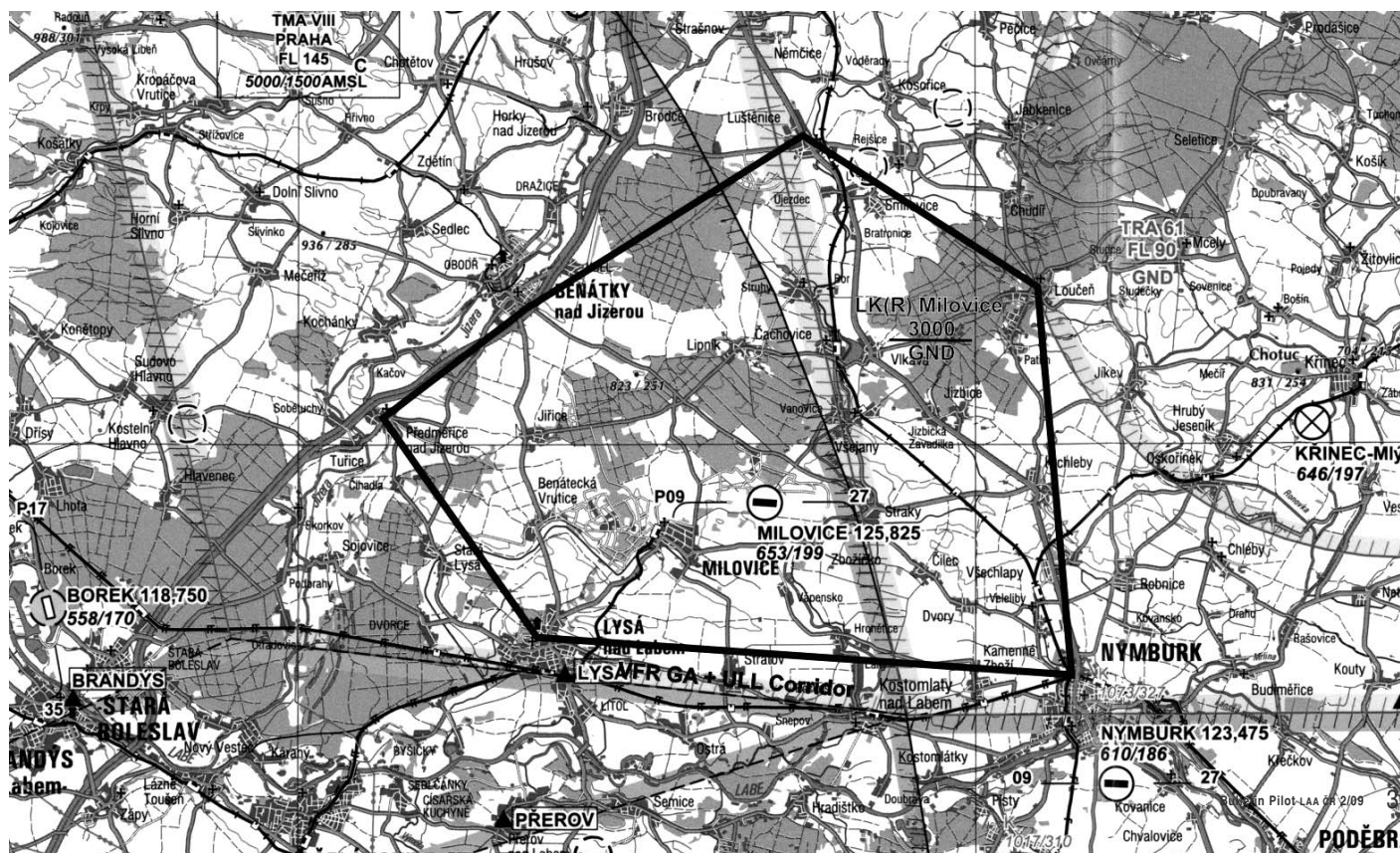
Pro průlety letounů ULL a GA ve směru Východ – Západ a Západ – Východ je vytvořen VFR CORRIDOR v šířce 1 km mezi jižní hranicí LKR Milovice a severní hranicí MCTR LKKB. Platí i pro letouny bez rádia!

Odlety a přelety ULL letadel z a na plochu letiště Milovice budou umožněny jen pro letouny sídlící na tomto letišti. Postupy jsou uvedeny v Instrukci pro piloty ULL na letišti Milovice.

Místní provoz ULL na ploše letiště Milovice v uvedeném období nebude povolen.

Radiové spojení s pracovištěm Milovice Radio na 125,825 je v době vyhlášení LKR Milovice povinné.

U vstupu na plochu letiště Milovice bude od 15. 3. 2009 zřízena informační tabule, kde budou pracovníky Heritage of Flying Legends vyvěšovány aktuální informace týkající se provozu na ploše letiště a ve vyhlášeném prostoru LKR Milovice.



Závazné Bulletin k používání integrovaných raketových záchranných systémů

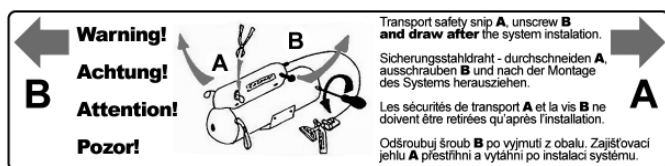
Bulletin ke všem typům integrovaných raketových záchranných systémů

Všichni provozovatelé SLZ s integrovaným raketovým záchranným systémem provedou kontrolu systému a jeho zástavby:

1. důslednou kontrolu, zda raketový motor u systémů firmy **Galaxy High Technology s.r.o.** má odstraněné 2 přepravní pojistky, které zajišťují, aby při dopravě a manipulaci se záchranným systémem při jeho montáži nemohlo dojít při nárazu k náhodné aktivaci raketového motoru.

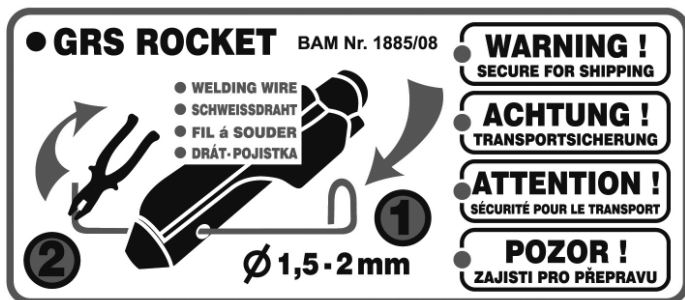
Výrobce připevňuje na zajišťovací jehlu a aretační šroub propojený červený praporek, který se současně s jehlou po montáži odstraní (pozor, nezaměňovat se zajištěním odpalovací rukojeti v kabině letounu).

Viz připojená nálepka s nákresem odstranění pojistek.



V návodu na přiloženém CD k novému ZS je popsáno, jak je daný systém zajišťován. Tuto informaci také najdete na internetových stránkách fy. Galaxy High Technology s.r.o. - www.galaxysky.cz a na úvodní stránce pod kolonkou emergency contact – (problíkává).

Tato důležitá informace slouží i k zpětnému zajištění pro zaslání ZS na revizi, nebo k zajištění systému např. při letecké nehodě letounu, kdy je potřeba okamžitě ZS zajistit.



Pokud návod s CD nemáte k dispozici, nebo nemáte přístup v dané situaci na internet, tak náležitě informace poskytnete přímo výrobce na čísle +48 510 4492.

2. Ostatní výrobci ZS používají pouze pojistku na odpalovací rukojeti, která je současně pojistkou přepravní.

Další postup pro kontrolu instalace všech ZS

- Proveďte kontrolu upevnění ZS a pouzdra raketového motoru. Musí být zajištěno, aby raketový motor měl volný prostor k opuštění letounu. Otvor, kterým vylétne raketa a následně padák, musí být dostatečně velký a bez ostrých hran, které by mohly zbrzdit nebo poškodit záchranný systém.
- Kontrolu uzavření otvoru, kterým vylétne raketa a padák. Musí být ověřeno, že zakrytí otvoru se snadno prostřelí nebo odpadne. Upozorňuji, že zakrytí lexanem nebo laminátem bez toho, aby toto bylo s jistotou náležitě uvolnitelné, je nedostatečné. Samotné vyvrtání perforačních otvorů po obvodu otvoru v dráze výstřelu ještě není zárukou, že se překrytí uvolní a při výstřelu nebude ani raketa ani padák výrazněji zbrzděn nebo poškozen, popřípadě, že raketa nevlétne po odrazu zpět do prostoru trupu.

Jakákoliv instalace, kde raketa prochází jakýmkoli plným materiálem, musí být předem doložená nějakou zkouškou průchodnosti, nebo zkušebním odstřelem.

To platí i o krytech (víkách) na šachtách padáků a raket. Platí to i pro upevnění víka nebo jeho přinýtování. Toto musí výrobce nebo majitel letounu konzultovat s výrobcem ZS, a představa, že se nýty upevňující víko přetrhnou nebo odříznou po aktivaci rakety, nemusí být správná. Na plechovém víku i krytkách popruhů musí být od okraje prostříhnutý drážky o šířce průměru použitých nýtů.

Celá soustava ZS včetně upevnění závěsných popruhů a jejich ukotvení musí bezchybně plnit funkci při aktivaci ZS. Výrobci a majitelé letounu jsou povinni při rozhodnutí zastavět ZS do jejich letounu se seznámit s funkcí a odlišnostmi jednotlivých typů ZS a přizpůsobit jejich instalaci požadavkům výrobce ZS.

To platí kromě výše uvedených informací i pro zakrytí závěsných popruhů umístěných na povrchu nebo draku letounu. Tyto po aktivaci ZS musí být bez poškození vytaženy ze schránky, nebo krycích laminátových (plechových) krytů, a zajistit bezpečný sestup letounu i s posádkou k zemi.

Ing. Milan Babovka-GALAXY

Tř. 1. Máje 66/24a

Liberec 3

460 01 CZ

milan@galaxysky.cz

www.galaxysky.cz

Zdůvodnění: V září roku 2008 došlo k nehodě prototypu letounu, při které přišel o život zkušební pilot. Letoun nesplňoval podmínky pro provedení zkušebního letu. Pilot provedl let, aniž byla provedena technická prohlídka a ověřena způsobilost letounu inspektorem technikem LAA,

Letoun byl vybaven raketovým záchranným systémem, který nebyl aktivován. Při podrobné prohlídce trosky letounu zjistili technici LAA, že raketový motor byl zajištěn proti aktivaci přepravní pojistkou. Takže i kdyby se pilot pokusil ZS použít, systém byl zablokovaný a tím byla vyloučena možnost jeho aktivace.

Ing. Václav Chvála, Hlavní technik LAA

Bulletin k ZS Magnum 450 Speed – výrobce Stratos 07

Uživatelé tohoto ZS provedou podrobnou kontrolu způsobu upevnění raketového motoru ke konstrukci letounu. Následně pak kontrolu svárů mezi upevňovací destičkou z plechu z Al slitiny a raketnicí:

- Zda v upevnění – svaru nejsou případné trhlinky.
- Zda je destička upevněna na 4 šroubech ke konstrukci letounu. (výrobce dodává komplet s 2 otvory pro připevnění a v návodu upozorňuje, že další 2 otvory budou vyvrtány při montáži na letoun podle dispoziční konstrukce a zástavbové situace.

Důvodem je zjištění, že instalace – respektive uchycení raketnice ke konstrukci letounu bývá často provedeno chybně.

1. Destička bývá přišroubována pouze dvěma a někdy pouze dokonce jenom jedním šroubem namísto předepsanými čtyřmi!

2. Otvory v destičce nekorespondují s otvory do konstrukce letounu. Při přišroubování dochází k deformaci destičky a tím i v některých případech k porušení svárů.
3. Často je destička tvarována podle tvaru podložky v letounu, respektive dle tvaru konstrukce a tím dochází k narušení svárů.

Poznámka: výrobce přivaření destičky k tělesu trubky v současné době pojišťuje od r. 2002 ještě dalším svarem – děrovým svarem uprostřed destičky.

Záchranné systémy firmy Stratos 07 jsou dodávány s pojistkou v podobě zámku na odpalovací rukojeti. Tato pojistka je i pojistkou transportní!

Servisní Bulletin firmy STRATOS 07,

ve kterém firma doplňuje technické parametry – minimální výšky použití pro své typy záchranných systémů



SERVISNÍ BULLETIN č.03/2009

Datum: 28.02.2009
Počet stran: 1/2

SERVISNÍ BULLETIN č. 03/2009

Doplnění technických parametrů v tabulce u systémů typu Magnum vyrobených společností STRATOS 07

1. **Týká se:** Všech záchranných systémů typu Magnum vyrobených společností STRATOS 07
2. **Důvod:** Souhrnná a jednotná informace všem uživatelům na základě požadavků LAA ČR.
3. **Opatření:** 3.1 Doplnění tabulky systémů Magnum pro UL o údaj výšky použití:

Záchranné padákové systémy pro UL

Magnum	<u>250</u>	<u>300</u> Soft pack	450	<u>450 Speed</u>	<u>450 Speed Soft</u> pack	<u>501</u>
Max. pov. zatížení v kg	300	300	450	475	475	475
V max. km/hod.	160	220	160	260	260	300
Hmotnost syst. v kg	8	7	12,5	13	10,5	9,65
Rozměry v mm d x š x v	Ø187x52x518	280x150x280	Ø206x52x587	Ø206x52x587	280x165x410	250x210x365
čas otevření při V max/ s	3	3	2,8	3	3	3
Minimální VnT použití při horizontálním letu (m / km.h ⁻¹)	60/60	80/60	80/60	80/100	80/100	180/100
Max.přetížení kN	1,2	1,5	2,25	2,37	2,37	2,37
Klesání v m/s s maximálním povoleným zatížením	4,5	5,5	5,5	6,2	6,2	7
Sleider	ne	ano	ne	ano	ano	ano
Druh kontejneru	duralový	látkový	duralový	duralový	látkový	látkový
Vrchlík						
Plocha v m ²	66	66	102	102	102	86
Přebalovací interval roků	5	6	5	6	6	6
Balistické zařízení						
Typ raketového motoru	Magnum 450	Magnum 450	Magnum 450	Magnum 450	Magnum 450	Magnum 450
Celkový impuls tahu při 20°C	0,303 kNS					
Aktivace	Mechanická					
Doba hoření při 20°C	0,57 ± 0,03	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6

- 3.2 Upozornění: Tyto údaje slouží pro informaci uživatele, avšak v případě ohrožení života se doporučuje použití systému, bez ohledu na výšku. I v tomto okamžiku Vám dává aktivace systému šanci záchrany.



SERVISNÍ BULLETIN č.03/2009

Datum: 28.02.2009
Počet stran: 2/2

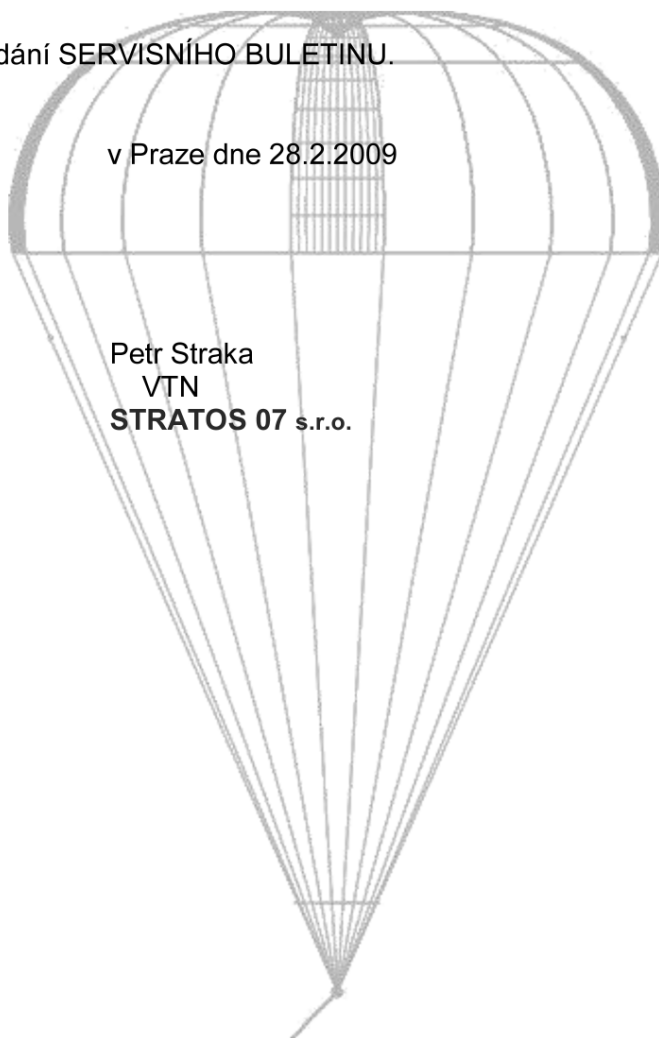
4. Provedení: Písemnou formou na webových stránkách společnosti STRATOS 07 a uveřejnění SERVISNÍHO BULETINU na stránkách časopisu PILOT.

5. Platnost: Od data vydání SERVISNÍHO BULETINU.

6. Datum vydání:

v Praze dne 28.2.2009

Petr Straka
VTN
STRATOS 07 s.r.o.



Vypracoval: QM Ověřil: VTN Schválil: ŘS

Uloženo v PC/papírové formě

Na Folimance 13, 120 00 Praha 2, CZ
Tel./fax: + 420 312 658 151

e-mail: info@stratos07.cz
web: www.stratos07.cz

Zopakování závazných informací pro majitele letounů P 92 Echo a Echo Super, P 96 Golf

Výrobní firma TECNAM z Itálie vydala závazné Bulletin pro výše uvedené typy a firma F – Air, která je správcem typů v ČR tyto informace zaslala v minulosti majitelům. A tato informace již jednou byla uveřejněna c časopise Pilot.

V provozu uvedených typů je povinnost **minimálně každých 10 hodin provést kontrolu dotažení matic třmenů upevňujících hlavní podvozkové nohy.**

Firma F – Air zaslala majitelům úpravu textu v letové příručce ve stati Předletová prohlídka, Vnější prohlídka:

Zkontrolovat úplnost levé (pravé) strany hlavního podvozku, nahuštění pneumatiky (1,1 bar), **nepřítomnost vůle a dotažení šroubů připevňujících třmen**, zkontrolovat stav povrchu trupu...

Podvozkové nohy jsou z ocelových pružin (nové typy také z kompozitů) a jsou uloženy na podložce z umělé hmoty, která se může vymačkávat a tím se noha v uložení uvolní. V okamžiku že je uvolněná, tak může a dochází k výrazně většímu namáhání šroubů s následkem únavy materiálu a následnou poruchou šroubu.

Dále je vyžadována výměna těchto šroubů v intervalu 100 hodin provozu.

V letošním roce jsme měli jeden případ poruchy podvozku na letounu P 92 Echo Super, jehož příčinou byla porucha šroubů. Tedy v důsledku nedobře (ne) prováděné předepsané údržby.

Závazný Bulletin pro majitele letounů CORA (Cora Allegro)

Nařizují všem majitelům letounů CORA (Cora Allegro) vyrobených firmou Fantasy Air a letounů z dodaných stavebnic od této firmy, aby provedli kontrolu kování VOP v kýlové ploše.

Kování je tvořené ocelovým plechovým třmenem, do něhož jsou v místě jeho ohybu po stranách přivařená pouzdra. Pouzdra mají vnější průměr 12 mm, vnitřní průměr 6 mm a tloušťku stěny 3 mm. Samotný třmen musí být zhotoven z plechu o tloušťce stěny 1,5 mm.

Ověřte, zda plechový třmen má skutečně tloušťku stěny 1,5 mm. Kování je shora částečně přelaminované, takže je nutné demontovat VOP a okraje

kování očistit od barvy a laminátu. Pak lze přeměřením a porovnáním průměru okraje pouzdra a ohnutého plechu ověřit tloušťku použitého plechu.

Zdůvodnění: Bylo zjištěno, že u některých letounů je třmen kování vyroben z plechu o tloušťce 1,0 mm.

Majitel letounu zjistil nadměrnou vůli v uchycení VOP a po rozebrání byla zjištěna závada. Letoun měl nalétáno cca 1500 hod.

Kontrolu majitel запиše do letadlové knihy do kolonky „Závazné bulletin“.

V případě zjištění, že je kování vyrobené z plechu 1,0 mm, zastavují provoz tohoto letounu a nařizují výměnu kování.

Výměnu kování je možné zajistit u firmy Composit Airplanes v Chocni, kontakt: T. Bis, tel.: 603 252 319.

Výměna kování je poměrně pracná záležitost, musí se otevřít horní část kýlové plochy, odstranit staré kování, namontovat nové a celý komplet opět zalaminovat. Předpokládaná cena je cca 5500 Kč bez ceny kování.

Poznámka: firma Fantasy Air je v současné době v konkurzu, takže není schopna výměnu kování zajistit.

Ing. Václav Chvála, hlavní technik ULL LAA





Prodloužení platnosti
pilotního průkazu
Letecká amatérská asociace ČR

Jméno a příjmení:		
Rodné číslo:		
Adresa:		
Telefon / Mobil:		E-mail:
Druhy a čísla pilotních průkazů	Nálet hodin od posl. prodloužení	Nálet hodin od vystavení
Nálet hodin v jiné kategorii od posledního prodloužení/vystavení (druh průkazu/počet hodin):		
Podpis žadatele:		
Doporučení inspektora při nesplnění podmínek k prodloužení pilotního průkazu:		
Dne:		Podpis a razítko inspektora:

Potvrzení zdravotní způsobilosti (vydává určený letecký lékař):

Schopen – neschopen jako pilot SLZ

Poznámka:

Datum prohlídky:

Podpis a razítko lékaře: