

■ Mimořádné události UL

■ Závazné bulletin:

Kontrola duralového středu vrtulí typu Peszke

Kontrola zástavby záchranných systémů

■ Mimořádné události PG

■ Ceník poplatků za služby poskytované LAA ČR pro rok 2012



Mimořádné události UL

Nehoda UL letounu Morane 185

Letecká nehoda UL letounu Morane 185, dne 16. 6. 2012 v 18.45 hod. SELČ u Mladé Boleslavi

Průběh události:

Po leteckém dnu odlétali piloti zpět na své domovské letiště. Po startu z RWY 23 veřejného vnitrostátního letiště Mladá Boleslav, krátce po vzletu došlo ve výšce cca 40 m k vysazení motoru. Pilot přistával ve směru vzletu do pole s porostem řepky. K dotyku se zemí UL letounu došlo ve vzdálenosti 200 m od konce dráhy. Řepkový porost na poli dosahoval výšky cca 80 cm. Po zachycení hlavního podvozku o řepkový porost byl UL letoun značně zbrzděn, dopadl přídíl na zem a převrátil se na baldachýn křídla. Posádka opustila pilotní prostor. Z UL letounu unikl benzín, který se vzňal v motorovém prostoru. Během cca 3 minut přijeli hasiči, kteří měli pohotovost při leteckém dnu a oheň uhasili.

Posádka nezraněna.



Poškození SLZ:

Poškozen jeden list vrtule, rozlomen reduktor, ulomený držák startéru, poškozen motor, motorové lože, motorové kryty, hlavní podvozek a náběžné hrany obou polovin křídla.

Komentář:

Vzhledem k tomu, že po dopadu UL letounu na zem došlo k požáru v motorovém prostoru a k tomu, že byly chladicí, palivová a elektroinstalace značně poškozeny požárem, nelze jednoznačně stanovit příčinu vysazení motoru. Ani po demontáži motoru nebyla zjištěna žádná technická závada, která by zapříčinila jeho vysazení.

Považuji za nutné zdůraznit, že se pilot rozhodl správně pro přistání před sebe, i když do porostu vzrostlé řepky. Za dané situace by pokus o zatačku mohl skončit katastrofou.

Nehoda UL letounu Asterix, Teplice

Letecká nehoda UL letounu Asterix, dne 28. 6. 2012 v 19.30 hod. SELČ, u plochy SLZ Teplice



Průběh události:

Krátce po vzletu UL letounu z RWY 18 veřejné registrované plochy SLZ Teplice v cca 10 m nad zemí došlo k úbytku výkonu motoru. Pilot převedl UL letoun do horizontálního letu, nechal otevřené vztlakové klapky v poloze pro vzlet a začal točit zatačku doprava. V průběhu zatačky se motor úplně zastavil. UL letoun vlivem malé rychlosti spadl na zem pravou polovinou křídla, pak předkem UL letounu a potom na levou polovinu křídla. V průběhu této rotace se UL letoun otočil do směru vzletu.

Pilot byl zraněn.

Poškození SLZ:

Poškozena vrtule, přední část trupu a obě poloviny křídla.

Komentář:

Po vysazení motoru UL letounu je vždycky nejdůležitější znovu získat dostatečnou rychlost! Potom teprve se starat kam s ním. I když motor pracuje, ale v nedostatečném výkonu, a nemohu si být jist, jestli se nezastaví úplně, rozhodně není vhodné dělat zatačku a ještě s minimální rychlostí. Vždycky je lepší hlídat dostatečnou rychlost a hledat plochu před sebou a jen mírně měnit směr letu. I v takovém případě by asi bylo poškození UL letounu menší, než jak to nakonec dopadlo. Samozřejmě, že je to ode mne jen moudrá úvaha. Praxe a historie nám však dokazují, že hodně rozbitá letadla a i lidé jsou většinou proto, že pilot při problému s motorem hned začal točit zatačku.

Jan Rýdl
inspektor provozu ULL

Závazný bulletin

Kontrola duralového středu vrtulí typu Peszke

Při periodické kontrole letounu s motorem Verner 1400 zjistil inspektor techniky Ing. Podborský trhlínu na duralovém středu třílisté vrtule Peszke.

Technický úsek LAA nařizuje okamžitou kontrolu duralových středů vrtulí tohoto typu.

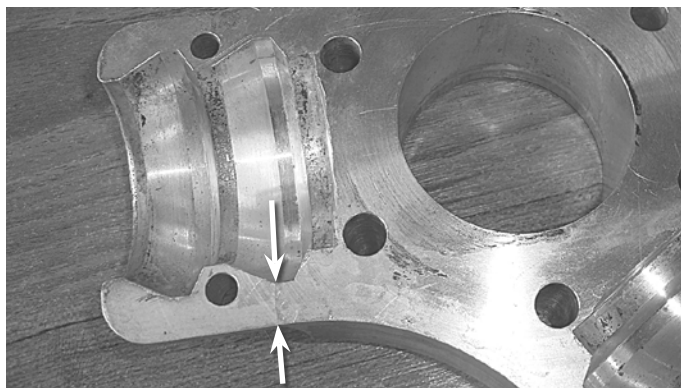
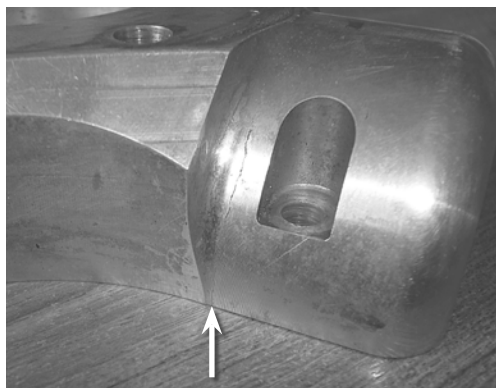
Kontrolu proveďte po pečlivém očištění vrtulového středu. K vizuální kontrole použijte zvětšovací lupu.

Kontroly nadále provádějte průběžně v provozu, při náboji zakrytém vrtulovým kuželem nejpozději po každých 50-ti hodinách.

V případě zjištění trhlíny zašlete informaci na technický úsek LAA s údajem o počtu nalétaných hodin a typu motoru a letounu.

12. 7. 2012

Ing. Václav Chvála, hlavní inspektor techniky LAA ČR



Kontrola zástavby záchranných systémů

Jižně od letiště Toužim došlo dne 28. 4. 2012 k tragické letecké nehodě UL letounu Sting, při které oba členové posádky utrpěli smrtelná zranění.

Nehodu vyšetřuje ÚZPLN. Z dosavadních výsledků šetření není zatím zřejmé, co vše události předcházelo a co vše se v jejím průběhu stalo a jak.

V průběhu nehody došlo po aktivaci záchranného systému k přetržení 3 ocelových lan průměru 5 mm spojujících ZS s konstrukcí letadla. V zástavbě letounu se jednalo o tři lana ze čtyř, která mají přenášet zatížení od ZS do konstrukce letounu.

Zástavba upevnění lan a jejich dimenzování bylo v souladu s požadavky předpisu platného v době certifikace letounu v roce 2002. Letoun byl s touto zástavbou certifikován v Německu, kde byla navržena konstrukce a dimenzování zástavby záchranného systému. V Německu je vybavení ZS povinné pro všechny UL letouny.

Zástavba ZS byla projektována na maximální vzletovou hmotnost 472,5 kg.

Letoun měl podle dosavadních zjištění v době nehody aktuální hmotnost cca 520 – 540 kg.

Dynamický ráz při otvírání použitého záchranného systému GRS 6/473 SD je dle údajů výrobce:

Dynamický ráz při rychlosti	140 km/h	180 km/h	240 km/h
MTOW 473 kg	2200 kg	2200 kg	2200 kg
MTOW 525 kg	2700 kg	2760 kg	2840 kg
MTOW 540 kg	cca 3100 kg	3150 kg	3150 kg

Dynamický ráz se u jedné velikosti a typu vrchlíku významně zvyšuje zvýšením MTOW. V případě, že by byla MTOW při kritickém letu 540 kg, z cca 2200 kg vzroste na 3100 kg tj. o 41%.

Závěr z dosavadních informací:

Použití záchranného systému při překročení maximální povolené hmotnosti letounu ve vztahu k použitému ZS vede k výraznému zvýšení dynamického rázu při otevření vrchlíku padáku. V tom případě nemusí být systém dostatečně dimenzován a může dojít k poruše.

1. Výrobci SLZ provádějící zástavbu záchranných systémů musí ověřit dimenzování zástavby ve vztahu k použitým typům ZS a v případě pochybností přijmout příslušná opatření a informovat majitele letadel.

2. Majitelé továrně vyrobených letadel se záchranným systémem, by se měli spojit s výrobcem letounu a ověřit si, pro jakou hmotnost letounu je systém dimenzován.

3. Majitelé amatérsky postavených letadel vybavených záchranným systémem by měli ověřit dimenzování zástavby a použitelnost záchranného systému s příslušným inspektorem techniky ve spolupráci s výrobcem ZS.

Poznámka 1: U typu letounu, který havaroval, jsou známy podle výrobce další 3 případy použití ZS. Při těchto k poruše nedošlo.

Poznámka 2: Od roku 2004 došlo ke změně předpisu UL – 2, kde se zvýšily požadavky na pevnost upevňovacích bodů záchranných systémů. U letounů certifikovaných a schvalovaných podle nového znění předpisu (2004) je zástavba záchranného systému dimenzována na větší velikost dynamického rázu, avšak i u nich „jen“ na deklarovanou MTOW.

Ing. Václav Chvála
hlavní inspektor techniky LAA ČR

Mimořádné události PG

Nehoda PK, Kořenov

Informace o incidentu padákového kluzáku
ze dne 23. 4. 2012, Kořenov

Průběh letu

Pilot s kvalifikací Sportovní pilot a velkým náletem hodin se v silně termickém dni po startu na terénu Zásada rozhodl pro přistání v blízkosti obce Kořenov. Při výběru plochy přistání pilot špatně zhodnotil vliv překážek v bezprostředním okolí a při závěrečné zatáčce před přistáním došlo vlivem turbulence k asymetrickému zaklopení vrchlíku. Vzhledem k malé výšce (cca 5 m) vrchlík nestačil zregenerovat a pilot dopadl na zem. Událost se obešla bez zranění, pilot byl však nárazem naprosto dezorientován a do dnešního dne si nevybavuje většinu letu, ani příčiny pádu.

Meteorologické podmínky v okamžiku nehody byly silné, foukal severní až severovýchodní vítr o rychlosti 5-8 m/s s nárazy přes 10 m/s. Padákový kluzák měl platný technický průkaz a pilot měl uzavřené pojištění vůči škodám způsobeným třetí osobě.

Komentář LAA

V tomto případě se jedná o velmi zkušeného pilota, který se rozhodl pro běžné přistání v terénu. Z výšky není dobře znatelné členění terénu a vše se jeví jako rovina. Teprve po vyklesání do výšky, ze které se těžko hledá alternativní přistání, bylo zjevné, že je v rotoru. U tohoto incidentu se šťastným koncem stejně jako u většiny nehod hrál svou zásadní roli silný vítr. Proto prosím zvažujte podmínky, do kterých se chystáte vylétnout.

Nehoda PK, Měrotín u Olomouce

Informace o nehodě padákového kluzáku
ze dne 6. 5. 2012, Měrotín u Olomouce

Průběh letu

Žena bez pilotní kvalifikace s přáteli zkoušela paragliding na mírně svažitém terénu. Nečekaně se zvedla do výšky cca 5 m a neadekvátní reakcí si způsobila blíže nespecifikovanou deformaci vrchlíku a následně spadla na zem. Žena (20 let) utrpěla zlomeniny nohou a těžké poškození mozku.

V okamžiku startu vanul velmi slabý západní vítr s termickými poryvy. Žena neměla pilotní průkaz ani osobní list, majitel padákového kluzáku neměl platný pilotní průkaz a nikdy nebyl držitelem kvalifikace instruktora, padákový kluzák neměl technický průkaz. Nebylo sjednáno pojištění vůči škodám způsobeným třetí osobě. Pilotka neměla helmu ani na sedačce chránič jakéhokoliv druhu.



Místo rozběhu

Komentář LAA

Rozsáhlý rozbor této nehody naleznete v předchozím čísle Pilota. Proto snad je znovu namísto jen doporučení – nepokoušejte se sami seznamovat své blízké a kamarády s paraglidingem, pokud nejste kvalifikovanými instruktory. Je vaší osobní odpovědností svým blízkým ukázat bezpečnou cestu k paraglidingu. Svým postojem přirozeně budujete respekt, nebo naopak despekt k bezpečnosti létání i v budoucích pilotech.

Nehoda PK, Rašovka u Liberce

Informace o nehodě padákových kluzáků
ze dne 16. 6. 2012, Rašovka u Liberce

Průběh letu

Několik pilotů setrvalo ve vzduchu i při zřetelně přicházející bouři. V okamžiku, kdy dorazila hůlava, jeden pilot bezpečně přistál v terénu za kopcem, druhý pilot přistál bez zranění na stromě a bohužel třetí pilot se při pokusu o nouzové přistání zřítíl v turbulencích na zem z výšky cca 15 m, utrpěl vážné zranění páteře.

V okamžiku nehody vanul velmi silný nárazovitý JZ vítr, zraněný pilot byl samouk bez platné pilotní licence, měl padákový kluzák bez technického průkazu a neměl sjednáno pojištění vůči škodám způsobeným třetí osobě.



Situace nad Rašovkou v době nehody

Komentář LAA

Při rozhovorech s ostatními piloty tuto většinou konstatovali, že se jim zdála bouřka ještě daleko. Shodou okolností jsem se v okamžiku nehody nacházela cca 3 km od startoviště a na zahradě fotila a pozorovala bouřku přímo nad sebou. Apeluji na všechny piloty a jejich zdravý rozum – není podstatné odhadovat, jak je bouřka daleko, jestli 4, nebo 2 kilometry. Podstatné je si uvědomit, že se prostě blíží bouřka a v té se jednoduše nelétá. Pár minut ve vzduchu navíc přeci nemá hodnotu vašeho zdraví, nebo dokonce života.

Klára Beranová,
hlavní inspektorka provozu PG

Ceník poplatků za služby poskytované LAA ČR pro rok 2012

Letecká amatérská asociace ČR je plátcem DPH

Pilotní průkazy	Cena vč. DPH
1. Vydání pilotního průkazu ULL, MZK, ULK, ULV, ULH, MPK	1 500 Kč
2. Vydání pilotního průkazu PK, ZK	1 800 Kč
3. Prodloužení platnosti PP ULL, MZK, ULK, ULV, ULH, MPK a PP PK, ZK s kvalifikací tandem	300 Kč
4. Prodloužení platnosti PP PK, ZK*	50 Kč
5. Zapsání kvalifikace	150 Kč
6. Vydání duplikátu PP	100 Kč
7. Poplatek za přezkoušení v rámci opatření ke zvýšení bezpečnosti	1 000 Kč

* jednorázově za všechny odbornosti současně prodloužované

Průkaz navigákaře	Cena vč. DPH
8. Vydání průkazu navigákaře	100 Kč
9. Zapsání kvalifikace	100 Kč
10. Prodloužení platnosti průkazu	100 Kč

Technické průkazy a typové průkazy	Cena vč. DPH
11. Vystavení TP ULL, ULV, ULH, ULK, MZK	2 000 Kč
12. Vystavení TP ZK, MPK	600 Kč
13. TP PK typu „Z“	200 Kč
14. TP PK typu „P“	100 Kč
15. Prodloužení platnosti TP ULL, ULV, ULH, ULK, MZK	750 Kč
16. Prodloužení platnosti TP ZK, MPK, navigáků	300 Kč
17. Vydání duplikátu TP	100 Kč
18. Změna v TP (majitel, vrchlík, navigák, atd.)	100 Kč
19. Typové průkazy SLZ ULL, ULV, ULH,	40 000 Kč
20. Typové průkazy SLZ ULK, MZK	20 000 Kč
21. Typové průkazy SLZ ZK, PK, MPK	5 000 Kč
22. Vydání osvědčení platnosti typového průkazu platného v zahraničí pro ULL, ULV, ULH	50 000 Kč
23. Vydání osvědčení platnosti typového průkazu platného v zahraničí pro ULK, MZK	25 000 Kč
24. Vydání osvědčení platnosti typového průkazu platného v zahraničí pro ZK, PK, MPK	10 000 Kč
25. Typové průkazy – vrtule, motory, postroje atd.	10 000 Kč
26. Vydání technického průk. způsobilosti navigáků/odvijků	1 000 Kč
27. Změna typového průkazu	1 000 Kč
28. Významná změna typového průkazu	4 000 Kč
29. Potvrzení o neregistraci SLZ nebo potvrzení o výmazu z evidence pro prodej SLZ do zahraničí	2 000 Kč
30. Anglická verze typového certifikátu	2 000 Kč
31. Typový průkaz pro záchranné padáky	5 000 Kč
32. Obnova registrace SLZ cizích státních příslušníků, po předchozím výmazu z evidence	7 500 Kč
33. Typový průkaz raketových záchranných systémů	20 000 Kč
34. Záloha při žádosti o typový průkaz ULL, ULV, ULH,	25 000 Kč
35. Záloha při žádosti o typový průkaz ZL, PK, MPK, MZK, ULK	10 000 Kč
36. Záloha při žádosti o typový průkaz – motory, vrtule, postroje atd.	7 000 Kč

Oprávnění	Cena vč. DPH
37. Vystavení – Středisko pilotního výcviku	3 000 Kč
38. Vystavení – Půjčovna SLZ	3 000 Kč
39. Vystavení – K výrobě, opravám, zkušebnictví a dovozu SLZ a jejich dílů	3 000 Kč
40. Změna v Oprávnění	100 Kč
41. Prodloužení platnosti Oprávnění	2 000 Kč
42. Anglická verze Oprávnění	1 000 Kč
43. Roční paušální poplatek za Oprávnění K výrobě, opravám, zkušebnictví a dovozu SLZ a jejich dílů	
43a U firem bez zaměstnanců	1 000 Kč
43b U firem do deseti zaměstnanců	3 000 Kč
43c U firem do dvaceti pěti zaměstnanců	7 000 Kč
43d U firem nad dvacet pět zaměstnanců	15 000 Kč

Další výkony	Cena vč. DPH
44. Paušální poplatek za služby poskytnuté do zahraničí	500 Kč
	CENA bez DPH
45. Započatá hodina práce hlavního inspektora	600 Kč

Ceník příspěvků a dalších plateb v Letecké amatérské asociaci ČR pro rok 2012

Členské příspěvky	Cena vč. DPH
1. Členský příspěvek	750 Kč
2. Registrační poplatek nového člena	50 Kč

Členský příspěvek nového člena včetně registračního poplatku činí 800 Kč. V průběhu roku se poplatek nového člena snižuje na celkovou částku:

Od 1. 4. 750,00 Kč

Od 1. 7. 600,00 Kč

Od 1. 10. 500,00 Kč

Svazové příspěvky	Cena vč. DPH
1. Svaz UL – svazový příspěvek	500 Kč
2. Svaz MPG – svazový příspěvek	301 Kč

Další platby	dle ceníku zásob
3. Všechny směrnice, brožury a učebnice, atd.	
4. Kopie 1 strana	2 Kč
5. Kopie 2 strany	3 Kč
6. FAI licence	200 Kč
8. Duplikát členského průkazu, pojištění	50 Kč