

- 1 Závažný bulletin 2015-06-26: Kontrola upevnění úhlové páky náhonu křidélek letounu Tul 01 Tulák a jeho varianty Brigadýr UL
- 2 Dočasně vyhrazený prostor LKTS7 Tovačov
- 3 Seznam UL letounů, které byly vyzkoušeny a získaly certifikaci k vlečení kluzáků

- 3 Nehody v provozu závažných kluzáků
- 4 Zákaz užití hadic pro pohonné hmoty Semperit FUB 386 v letadlech



Závažný bulletin 2015-06-26: Kontrola upevnění úhlové páky náhonu křidélek letounu Tul 01 Tulák a jeho varianty Brigadýr UL

Důvod kontroly:

V provozu letounu Brouzdař (varianta letounu Tulák, stáří 14 let) došlo za letu k poruše upevnění - ulomení přivařených profilů – držáku úhlové páky táhel systému příčného řízení a tím k nefunkčnosti křidélek. Porucha nevznikla náhle, ale jako následek pokračujícího únavového lomu bez jeho zjištění a zjednáání nápravy. Pilot s letounem bez příčného řízení nouzově přistál, ale letoun byl poškozen. Pilot nebyl zraněn.

Z tohoto důvodu nařizují: všem majitelům, provozovatelům a pilotům UL letounů Tul 01 Tulák a jejich variant se stejnou konstrukcí uchycení úhlové páky v systému příčného řízení **kontrolu upevnění úhlové páky náhonu křidélek.**

Páka je umístěna na levé straně letounu za opěradlem pilota vedle palivové nádrže. Je uložena mezi dvě pravoúhlé konzole, které jsou letmo přivařené k dvěma trubkám průměru 9 mm.

Vizuálně zkontrolujte držáky (konzole) úhlové páky na případnou začínající trhlinu, zejména v oblasti svaru mezi konzolí a trubicí prutoviny trupu. Ověřte upevnění tak, že zablokujete křídélka (pomocník) a přiměřeným tlakem na řídicí páku vlevo – vpravo pohledem ověříte, zda je uložení tuhé, bez poruchy.

Další je vidět z přiložených fotografií.

Termín: kontrolu provést ihned.

Provedení kontroly a její výsledek zapisuje majitel/provozovatel do letadlové knihy.

Provozní záznamy: Záznam o provedení Bulletinu výrobce nebo závažné změny.

26. 6. 2015

*Ing. Václav Chvála,
Hlavní inspektor techniky ULL*



Dočasně vyhrazený prostor LKTS7 Tovačov

Prostor je vyžadován pro zabezpečení společného výcviku příslušníků českých a belgických ozbrojených sil, které se uskuteční ve dnech **24. 8. – 3. 9. 2015 a 28. 9. – 8. 10. 2015 v okolí letiště Přerov.**

Informace o prostoru LKTS7 TOVAČOV bude zveřejněna v Letecké informační příručce formou AIP SUP.

- Tento prostor má přednost před prostorem LKR6;
- Tento prostor je využíván v plném rozsahu horizontální hranice, od GND do FL 120 včetně;
- Plánované využití tohoto prostoru, včetně následných změn (zmenšení nebo zrušení) bude zveřejněno cestou AUP/UUP;
- Tento prostor bude aktivován a deaktivován v souladu s postupy uvedenými v AIP ČR, ENR 1. 1. 9. 5. 3;
- Výsadkový letoun bude na spojení se stanovištěm poskytování informací (Přerov RADIO 127,775 MHz);

Zásady pro vstup ostatních uživatelů vzdušného prostoru ČR nezúčastněných na tomto výcviku do prostoru TOVAČOV:

- Informaci o aktuálním stavu aktivace tohoto prostoru poskytne FIC Praha, APP Brno a APP Ostrava;
- Průlety letadel tímto prostorem nebudou povoleny. Výjimky jsou:
- Lety letecké služby Policie ČR, lety pro ochranu lidského života (SAR, LZS) a lety hasičské služby, které mohou vstoupit do prostoru TOVAČOV na základě povolení. Toto povolení lze vyžádat buď přímo u Přerov RADIO (127,775 MHz), nebo cestou příslušných civilních stanovišť ATS. Civilní stanoviště ATS koordinují tento vstup přímo se stanovištěm Přerov RADIO, případně s CRC. Stanoviště Přerov RADIO nebo uživatel prostoru v tomto

Prostorové a výškové vymezení LKTS7 TOVAČOV

horizontální hranice prostoru		vertikální hranice prostoru
493339,47N 0172609,50E	2 km N Tršice	GND – FL125 včetně dotčené části TMA V Ostrava a TMA VII Brno
493115,00N 0173258,00E	2,5 km W Lipník n. B.	
492338,00N 0172625,00E	1 km NE Vikoš	
492004,00N 0170853,00E	2 km SW Doloplazy	
492755,00N 0170213,00E	1 km SW Mostkovice	
493401,20N 0171723,68E	1 km S Olomouc	
493339,47N 0172609,50E	2 km N Tršice	
vč. dotčené části TMA V Ostrava a TMA VII Brno		

případě neprodleně zabezpečí přerušení nebo omezení výsadkové činnosti na dobu nezbytně nutnou;

- Lety v rámci NATINADS a NaPoSy PVO, které mají přednost před lety v rámci této výsadkové činnosti. Vstup těchto letů do prostoru TOVAČOV však podléhá letovému povolení vydanému CRC získanému po koordinaci s Přerov RADIO nebo s uživatelem prostoru. Stanoviště Přerov RADIO nebo uživatel prostoru v tomto případě neprodleně zabezpečí přerušení výsadkové činnosti na dobu nezbytně nutnou;
- Předem dohodnuté jednotlivé odlety a přílety z/na letiště Přerov. Tyto lety koordinuje Přerov RADIO s ohledem na výsadkovou činnost (stanoviště poskytování informací tel.: 580 580 160, 702 206 710.
- Všechny výsadky a případné výše uvedené průlety musí být koordinovány mezi zástupcem uživatele prostoru a stanovištěm Přerov RADIO případně CRC tak, aby byla zajištěna jejich bezpečnost.

Kontakty:

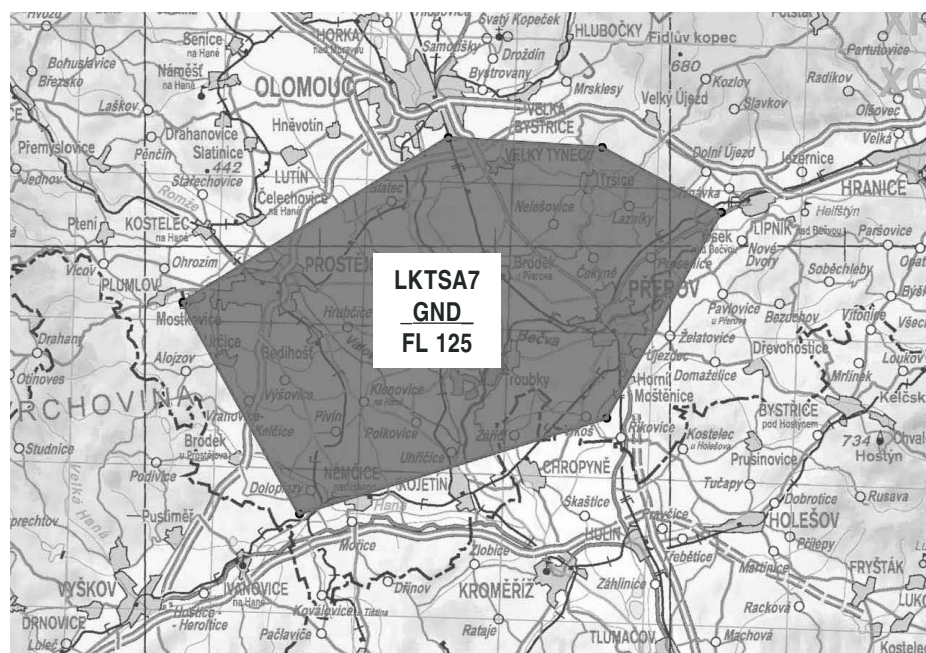
Letiště Přerov – viz VFR příručka

Zástupce uživatele prostoru – mjr. Stanislav Laco (ACR), tel. 602 393 813

Časové vymezení LKTS7 TOVAČOV

Datum	Čas (UTC)
24. 8. 2015	1030-1200 1330-1500
25. – 26. 8. 2015	0700-0900 1200-1400 1700-1900
27. – 28. 8. 2015	0700-0830 1000-1200 1500-1700 2000-2200
30. – 31. 8. 2015	0700-0900 1200-1400 1700-1900
1. 9. 2015	0700-0830 1000-1200 1500-1700 2000-2200
2. 9. 2015	1000-1200 1500-1700 2000-2200
3. 9. 2015	0700-0830 1000-1200
28. – 29. 9. 2015	0630-1800
30. 9. – 2. 10. 2015	0630-2200
4. – 5. 10. 2015	0630-1800
6. – 7. 10. 2015	0630-2200
8. 10. 2015	0630-1800

Grafické zobrazení dočasně vyhrazeného prostoru LKTS7 TOVAČOV



Seznam UL letounů, které byly vyzkoušeny a získaly certifikaci k vlečení kluzáků

Seznam je aktuální k 5. 7. 2015

Typ SLZ	Max. hmotnost vlečeného kluzáku
Allegro	500 kg
Allegro 2007 VL	650 kg
EV 97 Eurostar	700 kg
Harmony ELSA	600 kg
ATEC Faeta	520 kg
KP5 ASA/Rapid 500/Skyleader 500	550 kg
Sport Star	700 kg
TL 2000 Sting	720 kg
ATEC 122 Zephyr 2000	520 kg
ALTO	600 kg
WT 9 Dynamic	750 kg
FM 250 Vampire	750 kg
CTSW	600 kg
Samba XXL	600 kg
Savage	650 kg
DV 1 Skylark	510 kg
Skylane v. IV	500 kg
Skylane v. V (5)	750 kg
P 92 Echo	600 kg
P 92 Echo Super	600 kg

Komentář k seznamu UL letadel vhodných pro vlečení:

- Uvedené hmotnosti vlečených kluzáků jsou limitní - maximální. V reálných podmínkách může být bezpečná vzletová hmotnost kluzáku nižší.
- Kdo chce vlekat či být vlečen s pomocí UL letadla, musí se nejdříve seznámit s pravidly pro tuto činnost. Ta jsou obsažena v **Předpisu L2**,

Dodatek Q – pravidla pro vlečení (především bod 5), v Příloze III. předpisu UL2 a doplňku č. 1 k této příloze. Tyto předpisové informace vyšly v Bulletinu časopisu Pilot č. 9/2008

- Vlekař se musí seznámit s letovou příručkou vlečeného UL letounu, kde jsou uvedeny podmínky pro vlečení včetně maximální hmotnosti vlečeného kluzáku a rozsahu rychlostí pro vlečení.
- Výrobce letounu, který provedl zástavbu vlečného zařízení, musí kromě údajů v příručce vypracovat (vydat a podepsat) ještě „Kontrolní protokol komplexnosti jednotlivého letounu k vlečení kluzáků“, kde jsou uvedeny ověřené hodnoty.
- Před prvním vlečením nového typu kluzáku je nutné si uvědomit, že aerovlek může mít jiné vlastnosti než při vlečení již zavedeného typu kluzáku. Je nutné provést opatrně první ověřovací vlek a ověřit, zda je vše v pořádku.
- Důsledně je třeba dodržovat délku lana **40 až 60 m a používat bezpečnostní pojistku s hodnotou min. 200 dN, doporučeno 300 dN (odpovídá cca 300 kg)!!!**
- Vždy je nutné se zamyslet nad tím, jaký povrch má startovací dráha, z níž se vleká. U těžkých kluzáků má velký vliv na délku vzletu tvrdost dráhy a výška travního porostu. Rozmoklá travnatá dráha má podstatně větší odpor při rozjezdu než betonová dráha, nebo suchá tvrdá dráha.

- Vždy uvážit, že především rozjezd do odlepení bude v případě UL letadla delší než u klasické vlečné. Velký vliv bude mít sklon dráhy, síla protivětru, atd.
- Významný vliv může mít vysoká teplota okolního ovzduší.
- Při vleku může být na palubě vlečeného SLZ pouze jedna osoba.
- Zakázány jsou vícevleky a vleky transparentů, vleky do vlny, vzlety s křídlem kluzáku na zemi a vzlety z terénu.
- Každý vzlet ve vleku za UL letounem je proveden na vlastní nebezpečí všech osob na palubě kluzáku.
- Kluzák musí být vybaven štítkem umístěným na místě viditelném pro každou osobu na palubě kluzáku s jasně čitelným textem: **„Provedení aerovleku za SLZ je na vlastní nebezpečí osob na palubě tohoto kluzáku a nepodléhá schválení ÚCL“.**

Vlečení ultralehkými letouny je ověřeno dlouhodobým provozem jak u nás, tak v Německu, i když ultralighty nejsou pro toto užití principiálně konstruovány. Funguje to, je ale potřeba k vlekům přistupovat zodpovědně a dodržovat stanovená pravidla a předpisy.

Hlavní inspektor techniky UL
Ing. Václav Chvála

Nehody v provozu závěsných kluzáků

Nehoda ze dne 10. 3. 2015, Hradčany

Při prvním letu po dlouhé zimní přestávce provedl pilot cvičný let se startem odvíjakem do 500 m AGL na ploše SLZ Hradčany. Po vypnutí pokračoval klouzavým letem po okruhu s úmyslem přistát proti větru na k tomu určenou travnatou plochu na východním okraji dráhy. Ve výšce 30 m přehmátl na boční trapézky a vztyčil se ve svém postroji do vzpřímené polohy, aby přistál na nohy. Přitom ale chybnou pilotáží odtlačil řídicí hrazdu. Následkem toho ZK zpomaloval, až přešel do pádu ve vývrtce vlevo. Po otočce o 180° s větrem v zádech narazil koncem pravé poloviny křídla do stromu na kraji lesa. Tím se závěsný kluzák prudce rotočil doprava, až narazil koncem levé poloviny křídla do země. Pilot si nárazem do stromu a do řídicí hrazdy svého ZK způsobil těžké zranění.

Komentář:

Pilot s velmi malým ročním počtem startů létal na pro něj nevhodném soutěžním ZK náročném na pilotáž. Po dlouhé zimní přestávce si měl objednat kondiční lety a na cvičném křídle pod dohledem instruktora si obnovit techniku startů a přistání.

Nehoda ze dne 19. 4. 2015, Hradčany

Pilot se 4 měsíce starým pilotním průkazem ještě před počátkem termické aktivity provedl dva cvičné starty odvíjakem, při kterých získal výšku 400 m AGL, klouzavým letem se vrátil zpět do prostoru startu s dostatečnou výškovou rezervou a přistál proti větru na k tomu určenou travnatou plochu. Při třetím startu v již začínající termice v průběhu vleku získal výšku jen 250 m a po vypnutí se též klesal rychleji, než v předchozích dvou případech. Ve snaze doletět na stejné místo neprovedl zatáčku proti větru, s větrem 3 m/s v zádech narazil do země a způsobil si těžké zranění.

Komentář:

Pilot s malým počtem přistání do neznámého terénu nezvládl přistávací manévry.

Nehoda ze dne 8. 5. 2015, Černá hora

Při teprve druhém létání po dlouhé zimní přestávce se pilot pokusil odstartovat se svým ZK v lesním průseku na Černé hoře v Krkonoších. Za ideálního protivětru 4 m/s udělal jen jeden krok, příliš odtlačil řídicí hrazdu, pomalu se vzdaloval a stoupal ve svahovém proudění. Dráha ZK letícího na pádové rychlosti se pomalu stáčela doprava bez reakce pilota. Po 10 vteřinách ZK zachytil pravým koncem křídla o špičku 20 m vysokého smrku vzdáleného jen 40 m od startu, ztratil dopřednou rychlost, stočil se o 180° doprava a propadl řídkým lesem až na zem. Pilot si způsobil těžké zranění.

Komentář:

Pilot s velmi malým ročním počtem startů létal na pro něj nevhodném soutěžním ZK náročném na pilotáž. Po dlouhé zimní přestávce si měl objednat kondiční lety a na cvičném křídle pod dohledem instruktora si obnovit techniku startů a přistání.

Mgr. Dan Vyhnalík
hlavní inspektor provozu ZK

Zákaz užití hadic pro pohonné hmoty Semperit FUB 386 v letadlech

V Praze dne 16. června 2015

Věc: Oznámení údaje významného pro bezpečnost létání

Vážení,

v zastoupení společnosti Semperit Technische Produkte Gesellschaft m.b.H., se sídlem 2632 Wimpassing, Rakousko, zapsané pod FN 36912h, obchodní soud ve Vídni, Vám sděluji následující skutečnost, která by mohla mít případný vliv na bezpečnost létání. Zpráva se týká hadic pro pohonné hmoty FUB 386 vyrobených skupinou Semperit Group (dále jen „výrobek“). Zároveň přikládáme kopii specifikace výrobku (dále jen „specifikace“), která je též dostupná na webové stránce našeho klienta.

Jak vyplývá z příložené specifikace, hadice jsou výslovně určeny pro toto použití: „vhodná pro osobní a nákladní automobily i traktory“ a „vhodná do motorových prostorů nákladních automobilů“. Rovněž, v poznámce na konci při-

ložené specifikace je výslovně stanoveno: „Před použitím nových nebo nevyzkoušených látek, nebo před použitím v oblastech, které nejsou obsaženy v informačním materiálu o výrobku, je zapotřebí opatřit písemnou informací kvalifikovaného prodejce nebo aplikačního technika firmy Semperit.“

Bez ohledu na výše uvedené se náš klient dozvěděl, že výrobek byl použit jako hadice pro pohonné hmoty v letadle. Byl tedy použit v rozporu s výslovným určením výrobku. Našemu klientovi je známo, na základě zprávy British Microlight Aircraft Association publikované na webu http://bmaa.org/files/defect_alert_0052_-_semperit_fuel_hose_fub_386_3q-2014.pdf, že došlo ke třem incidentům týkajících se problému s hadicemi pro pohonné hmoty použitých v ultralehkých letadlech, kde byly hadice použity v rozporu s použitím uvedeným ve specifikaci výrobku.

Náš klient již informoval svého distributora ve Velké Británii Century Hose UK, včetně jeho

zákazníka Skydrive Ltd., s tím, že všechna letadla s hadicemi s kódem 302014 (uvedeno na povrchu hadice), která jsou v provozu, nesmí být použita k letům z důvodu velkého rizika nedostatku pohonných hmot a/nebo požáru a že hadice FUB 386 nejsou navrženy a určeny pro letecký provoz a z tohoto důvodu nesmí být v letectví použity.

S poukazem na výše uvedené se obracíme na Úřad pro civilní letectví, aby shora uvedené informace dále předal. Zejména požadujeme předat informaci, že **jakékoliv hadice pro pohonné hmoty FUB 386 vyrobené Semperit - Group nejsou určeny pro použití v letadlech a z tohoto důvodu nesmí být použity pro montáž do letadel.**

I náš klient bude informovat své distributory v České republice o vzniklé situaci.

S pozdravem

Jörg Nürnberger

Ueltzhöffer • Klett • Jakubec & Partneri
Advokátní kancelář



SEMPERIT

FUB 386

Hadice pro pohonné hmoty

Použití:

✓ Vhodná pro dopravu bezolovnatých paliv (EN 228:2008) a naftu (EN 590:2010) pro osobní a nákladní automobily i traktory.

✓ Vhodná do motorových prostorů nákladních automobilů

Upozornění:

✓ Použitelná pro pohonné hmoty s podílem metylalkoholu do 10%.

✓ Svitek může být složen z několika hadic.



Teplotní rozsah: -40°C / +100°C, krátkodobě až do 125°C

Bezpečnostní faktor: 3,3 : 1

Duše: NBR, černá, hladká, ozónu- a olejivzdorná.

Výztuž: Textilní příze, ovin.

Obal: CR/NBR, černý, hladký, odolný ozonu, olejům a povětrnost.

Značení: průběžné značení zelenou barvou:

„SEMPERIT S FUB 386 KRAFTSTOFF/FUEL PN 12 BAR DN Quartal/Jahr“.

Číslo výrobku	Vnitřní Ø v mm		Tloušťka stěny v mm		Vnější Ø v mm	Provozní tlak (max.) bar	Výztuž počet	Poloměr ohybu (min.) v mm	Hmotnost ca. kg/m	Délka svitku (max.) m
68031 0430	4,0		3,0		10,0	12	2	48	0,09	-
68031 0527	5,0	3/16	2,7		10,5	12	2	60	0,10	-
68031 0630	6,0	1/4	3,0		12,0	12	2	72	0,13	-
68031 0830	8,0	5/16	3,0		14,0	12	2	96	0,17	-
68031 0932	9,5	3/8	3,2		16,0	12	2	114	0,19	-
68031 1235	12,0		3,5		19,0	12	2	144	0,26	-

Pozor: Obecné informace k nabídce výrobků naleznete v dodatku k tomuto katalogu. Před použitím nových nebo nevyzkoušených látek, nebo před použitím v oblastech, které nejsou obsaženy v informačním materiálu o výrobku, je zapotřebí opatřit písemnou informací kvalifikovaného prodejce nebo aplikačního technika firmy Semperit. Provozní bezpečnost většiny výrobků se musí pravidelně kontrolovat. Při poškození, zejména na povrchu hadice, musí hadicová vedení být z bezpečnostních důvodů vyměněna. Všechny výrobky se musí skladovat, ošetřovat a udržívat dle našich instrukcí ke skladování, ošetřování a údržbě jakož i dle DIN 7710:1982. Pro naše zákazníky neustále vyvíjíme a inovujeme naše výrobky. Informujte se prosím pravidelně o nejaktuálnějších informacích o výrobcích na stránce www.semperiflex.com, nebo u našich kvalifikovaných prodejců či aplikačních techniků firmy Semperit. Smlouvy se uzavírají na základě našich obecných obchodních podmínek. Právo změny vyhrazeno.

Stav: 04.09.2014

Důležité upozornění: Tento katalog byl vypracován s pečlivostí, aby našim zákazníkům poskytl včasnou a přesnou informaci. Uvedené informace odpovídají současnému stavu techniky a představují výsledek dlouhodobých pokusů a zkoušek, resp. jsou založeny na údajích o odolnosti dle ISO 18 762:2005(E) pro uvedené látky. Individuální podmínky při nasazení výrobků používají jednotlivých výrobků. Tyto výrobky proto poskytují pouze takovou bezpečnost, kterou lze očekávat na základě našich údajů v písemných informacích o jednotlivých výrobcích a na základě údajů o chemických odolnostech jakož i našich instrukcích k ošetření výrobků. Při nepřiměřeném namáhání s výrobkem, jako je hmoždění, tlak, natáčení nebo zátěž nepřijatelnými látkami, nelze s touto bezpečností počítat. Všechny hadice jsou vyrobeny dle EN ISO 1307:2006, pokud není uvedeno jinak.

semperflex®

INDUSTRIAL

A MEMBER OF THE SEMPERIT-GROUP