BULLETIN LAA ČR 7-8 červenec srpen 2005

Obsah:

- Rozbor leteckých incidentů a nehod ULLa
- Závazný bulletin - TL 96 Star a TL 2000 Sting
- Závazný bulletin - P 220 UL
- Rozbor nehod PL za období červen - červenec 2005
- Upozornění HI Techniky PK
- Zrušení MCTR a MTMA České Budějovice
- Změna provozního řádu plochy SLZ Letovice

Bulletin LAA ČR je přílohou časopisu Pilot LAA ČR

Rozbor leteckých incidentů a nehod ULLa

Letecká nehoda ULLa typ P 2002 Sierra, 27. 3. 2005, Tlesky, okr. Rakovník

(o této nehodě jsme informovali již v Pilotu 4/2005, nyní přinášíme zjištění ze záverečné zprávy)

Průběh letu a události:

Pilot odstartoval ve 12,00 UTC k plánovanému navigačnímu letu z letiště Benešov přes Tábor, Orlík, Písek, letiště Točná zpět na letiště do Benešova. Pilot neletěl po plánované trati. Letěl nad obec Žihle, okr. Rakovník, a přistál na ploše pro letecko-chemickou činnost. Z této plochy odstartoval třikrát s dalšími osobami na palubě k letům nad obec Žihle. Čtvrtý let plánoval pilot na trati Hluboka – Žihle – letiště Rakovník – letiště Plasy Hluboká. Při tomto letu byla oblačnost v prostoru obce Tlesky velmi nízko nad zemí. Pilot se zde pravděpodobně rozhodl provést bezpečnostní přistání s ohledem na nevyhovující meteorologické podmínky. Pilot provedl průlet nad plochou, kde výška základny oblačnosti byla asi 30 metrů nad zemí. Při pozorování se UL letoun ztratil v oblačnosti. Asi za dvě minuty zaslechl svědek opět hluk motoru a zahlédl podvozek nízko letícího UL letounu, který zmizel za střechou skladu ACHP. V zápětí utichl hluk motoru a následovala rána. Trosky hořícího UL letounu se nacházely na poli, za objektem ACHP, pod vedením vysokého napětí.

Když se svědek přiblížil k hořícímu UL letounu, došlo k explozi záchranného pyrotechnického systému, jehož jedna část svědka těsně minula.

Poškození SLZ:
UL letoun byl při nehodě zničen.
Ostatní škody:
Nevznikly.
Zranění osob:
Pilot s další osobou byli smrtelně zraněni.

Informace o posádce:
Pilot ULLa, věk 48 let, nálet na ULLa 96 hodin. Žena věk 34 let, bez leteckých kvalifikací.
Meteorologická situace:
Skoro zataženo s nízkou inverzní oblačností vítr - variabilní 4 kt.
Rozbory:
UL letoun měl platný technický průkaz a jeho technický stav neměl vliv na vznik incidentu.
UL letoun byl pojištěn zákonným pojištěním.
Pilot nebyl pod vlivem alkoholu.
Pilot měl platný pilotní průkaz a k letu byl způsobilý.
Meteorologická situace byla pro let nevyhovující.
Překročení odhadnuté max. vzletové hmotnosti UL letounu je o 85,4 kg.
Překročení max. vzletové hmotnosti nemělo vliv na polohu těžiště.

Závěry

Hlavní příčina:

Příčinou této letecké nehody bylo nesprávné rozhodnutí pilota o letu do nevyhovujících meteorologických podmínek, nepozornost při prohlídce plochy pro bezpečnostní přistání a nezvládnutí manévru podlétnutí vedení vysokého el. napětí před přistáním do terénu.

Komentář:

Pilot si měl před letem ověřit stav počasí a předpověď v prostoru plánovaného letu. V případě pochybností o stavu a vývoji počasí se měl poradit s instruktorem o provedení zamýšleného letu, nebo provést let ve dvojím. Pilot mohl změnit svůj úmysl a létat v okolí letiště, kdy je možné při zhoršení počasí včas přistát. Když se pilot dostal do zhoršených meteorologických podmínek měl provést dříve bezpečnostní přistání do terénu.

Zdeněk Doubek,
hlavní inspektor provozu ULLa

Černá sobota 16. 7. 2005

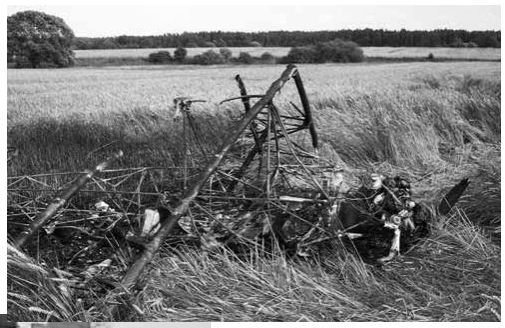
V sobotu 16. 7. 2005 došlo v totožném časovém období ke dvěma závažným nehodám Ul letadel. Při těchto nehodách přišel jeden člověk o život a tři lidé byli těžce zraněni

*K **první události** došlo těsně po vzletu z plochy pro leteckou agrochemickou činnost Buková u Trhových Svin.*

Doposud zjištěné okolnosti:

- Pilot prováděl vzlet s druhou osobou na palubě a s větším množstvím benzinu k přeletu do Šumperka.
- Vzlet prováděl z úzkého vysekaného pásu vzletové přistávací dráhy. Šířka vysekaného pásu byla cca 6,5 m !!!
- Výška travnatého porostu mimo vysekaný pás byla 25 cm !
- O vzlet se pokoušel ve směru 180°, tedy mírně do protisvahu (převýšení mezi prahy drah na vzdálenosti 500 m je cca 1 - 1,5 m).
- Teplota ovzduší byla 28-30°C, vítr foukal ze směru 270° o rychlosti 5-6 m/s (v nárazech rychleji) a vzhledem k převýšení a překážkám západním směrem od směru vzletu se zde projevovalo sestupné proudění. Ovzduší vykazovalo kromě mechanické turbulence zřejmě i silné projevy termické turbulence.

- Počátek potíží při vzletu pozorovali svědci události už při rozjezdu. Rozjezd byl provázen snášením bočním větrem mimo vysekaný „pás“.
- K odlepení letounu došlo po několika odskocích a svědkové pozorovali, že k odlepení došlo na hranici pádové rychlosti. Po celý další průběh vzletu letadlo vykazovalo let v oblasti velmi malé rychlosti.
- Letadlo po odlepení stoupalo velmi pomalu. Ve vzdálenosti cca 600 m od místa počátku rozjezdu se nacházelo ve výšce 20 - 40 metrů nad zemí.
- Průběh stoupání byl podle svědků poznamenán i sestupnými pohyby stroje způsobenými turbulencí.
- Zřejmě pro malou výšku a překážky ve formě obce a stromů v přímém směru a ve směru proti větru se pilot rozhodl točit zatáčku doleva (tedy do polohy „s větrem dozad“).
- Ve chvíli otočení doleva o cca 90° došlo ke ztrátě rychlosti a k následnému sestupnému „boření“ (pádu) zakončenému nárazem do země.
- Po nárazu do země došlo ke vznícení stroje a jeho úplnému shoření.
- Událost šetří komise LAA ČR.
- Při prvotním ohledání místa nehody nebyla zjištěna žádná technická závada, která by mohla mít na vznik nehody vliv.



Komentář:

Podle prvotních zjištění se jeví příčiny této události jako řetězec nesprávných nebo realitu málo zohledňujících rozhodnutí pilota.

Pilot přistával na ploše s malými rozměry upravené VPD při přeletu do Šumperka. Zřejmě už v tuhle chvíli by se dalo rozhodnutí o přistání změnit, kdyby vzal pilot v úvahu meteorologické podmínky (teplota 30° a boční vítr 5 m/s, plocha v možném závětří překážek a mechanická a termická turbulence) a skutečnost, že po přistání bude mít v úmyslu v těchto podmínkách a z této plochy i odstartovat.

Je těžké v tuto chvíli stanovit, jestli si nevhodnost podmínek pro vzlet pilot před vzletem uvědomoval a zohledňoval své rozhodnutí. Zřejmě již v průběhu rozjezdu bylo podle vyjádření svědků možné rozpoznat, že vzlet nebude „jednoduchý“. Jestli si to pilot uvědomoval mohl (měl) se rozhodnout vzlet přerušit.

Po odpoutání a zjištění, že se stoupáním bude problém, mohl pilot letoun vést bezprostředně na přistání proti větru. Je pravdou, že vzrostlé obilí všude kolem by dávalo vždy předpoklad k poškození stroje. Je však druhou pravdou, že ztráta zbytku rychlosti s větrem v zádech a ve výšce 20 - 40 m nad zemí způsobila ve výsledku škodu patrně větší. Toto rozhodnutí bylo zřejmě z důvodu nevhodnosti jiných ploch v okolí nejkomplikovanější.

Případné další možné vlivy (vliv hmotnosti, výkon motoru apod.) jsou momentálně předmětem dalšího šetření. Vše výše v komentáři uvedené je „jen“ předběžné konstatování za účelem předcházení takovýmto událostem.

Stručný popis události z předběžné zprávy:

SLZ provádělo vzlet z plochy pro agrochemickou činnost, která byla vytyčená v rozměru: 6,3 m !!! x 450 m ve směru vzletu 180 stupňů.Ve vyznačeném vytyčení tráva posekána mimo toto vytyčení její výška cca 25 cm.Na ploše se nacházela další SLZ provádějící letovou činnost Plocha ve směru vzletu mírně stoupá s převýšením cca a1-1,05 m na vzdálenosti 500m končí polní cestou a následuje obilný lán.Celkové rozměry travnaté plochy jsou cca 60 x700 m.

V době vzletu foukal vítr ze směru +- 270 stupňů a rychlostí 5-7 m/s z pravého boku. Teplota se pohybovala kolem 28 - 30 °C. Lze předpokládat výraznou termickou činnost v okolí plochy pro viditelný rozvoj kupovité oblačnosti a mechanickou turbulenci za obcí Buková. V době vyšetřování byly dvě za sebou jdoucí bouřky. Podle svědků nehody byl vzlet velmi nestabilní s několika odskoky. SLZ se odlepilo přibližně v 1/4 plochy a začalo velmi pozvolna a na minimální rychlosti stoupat s mírný vybočením proti větru směrem k obci Buková. Během tohoto stoupavého letu byl sledován nejméně dvakrát propadavý let. Zhruba po 600 m od místa začátku dráhy a ve výšce cca 20 - 40 m začal pilot točit levou zatáčku přibližně o 90 stupňů. Tím se SLZ dostalo do polohy po větru a dalším klesavým letem na minimální rychlosti dochází k dopadu na zem do vzrostlého lánu pšenice jehož vlastní průběh byl svědkům zakryt horizontem. Místo dopadu se nachází cca 700 m od začátku vyznačené RWY.

Podle ohledání místa dopadu byl jeho průběh asi následující: SLZ se nejprve dotýká vrtulí země. Podle vzhledu roztříštění vrtule a vyryté stopy motor v době dotyku pracoval. Pilot pravděpodobně plně dotahuje čímž se SLZ zvedá a po 5,6 m dohází ke styku levého křídla ze zemí. Následuje otočka ve vzduchu (podle neporušeného porostu), přibližně o 180 stupňů. Letadlo dopadá na zem ve vzdálenosti 3,6 m od dotyku křídla v pohybu do boku směrem z leva do prava (podle deformace podvozku). Kokpit posádky je málo porušen. Deformací motorového lože dochází k proražení přední laminátové nádrže pravděpodobně výfukovou rourou od motoru a následnému požáru. Posádka opouští SLZ sama bez cizí pomoci a utíká od letadla, ale s hořícím oděvem. Svědci posádku hasí poskytují pomoc.

SLZ dopadlo na zem naplocho s minimální rychlostí, protože je porušen porost pouze kolem vraku letadla ve čtverci cca 10 x 10 m. Jiná vhodná plocha mimo plochy vzletové se v blízkém okolí nenachází všude jsou lány vrostlé pšenice nebo les. Pilot nemohl točit pravou zatáčku proti větru pro nedostatečnou výšku pro přelet obce Buková. Nedá se vyloučit technická závada na motoru či jeho instalaci a ztrátě jeho výkonu. Pro značně shořelý drak a motor se však nedá tato závada ani vyloučit ani potvrdit při prvotním ohledání. Více může napovědět výpověď pilota či druhého člena osádky SLZ.

Druhá událost

se stala ve stejném čase v těsné blízkosti letiště Tábor.

- Pilot odstartoval s druhou osobou na palubě.
- V cca 70 metrech nad zemí došlo k vysazení pohonné jednotky a pilot rádiem oznámil svůj úmysl přistát nouzově na letišti.
- V průběhu provádění pravé zatáčky o 180° zpět k letišti došlo zřejmě nepřesnou, nebo v důsledku stresu a malé výšky chybnou technikou pilotáže ke ztrátě rychlosti a přechodu letounu do počínající pravé vývrtky.
- Při nárazu do země došlo ke smrtelnému zranění pilota a těžkému zranění druhé osoby.
- Nehodu šetří komise ÚZPLN.

Společným jmenovatelem obou událostí s největší pravděpodobností je:

- Vysoká teplota ovzduší a v jejím důsledku snížení letových výkonů.
- Let v termické a mechanické turbulenci.
- Okolnostmi vynucená chyba pilota

Jiří Koubík,
inspektor provozu ULLa

Závazný bulletin - TL 96 Star a TL 2000 Sting

Závazný bulletin firmy TL Ultralight s.r.o.

Na základě zkušeností získaných z provozu letounu TL 96 Star a TL 2000 Sting carbon vydala firma TL Ultralight buletin č. **4.S.ST.2005**

Firma TL Ultralight s.r.o. nařizuje s platností od 13. 6. 2005 výměnu palivových přívodů u palivového čističe (viz foto) u letounu TL 96 Star a TL 2000 Sting carbon. Toto se týká letounů od výrobního čísla 01ST04 u Stinga, a od výrobního čísla 01S102 u Stára. Sadu pro výměnu je možno zakoupit u TL Ultralight s.r.o. Výměnu je možno také objednat u TL Ultralight v Hradci Králové. Před letem je nutno zkontrolovat spoj - viz foto.

Jiří Tlustý – jednatel společnosti

Závazný bulletin - P 220 UL

Závazný bulletin firmy Evektor – Aerotechnik a. s.
č. P-220 UL – 006 a

1. TÝKÁ SE:
Všech letounů P 220 UL vybavených kýlovým zábleskovým majákem EZA-02.

Úprava spoje mezi pouzdrem majáku a jeho vnitřní částí se týká pouze majáků, u nichž je proveden jen lepený spoj mezi pouzdrem majáku a jeho vnitřní částí. Úprava se netýká majáků, u kterých je vnitřní část uchycena v pouzdře pomocí šroubků. Kontrola uchycení majáku v kýlu se týká všech letounů P 220 UL vybavených tímto majákem.

2. DŮVOD:
V provozu došlo k vypadnutí vnitřní části majáku dovnitř do kýlu a následně do trupu, kde nastala kolize s hmotovým vyvážením plovoucí výškovky. Za určitých okolností by toto mohlo vést až k úplnému zablokování plovoucí výškovky. Důvodem vypadnutí vnitřní části majáku byla degradace vlastností lepeného spoje mezi pouzdrem majáku a jeho vnitřní částí.

3. OPATŘENÍ:
Provedení úpravy spoje mezi pouzdrem majáku a jeho vnitřní částí dle postupu uvedeného v bodu 8. Postup práce. Vizuální kontrola stavu a uchycení majáku v kýlu při předletových prohlídkách, kontrola dotažení šroubku hadicové spony uchycení majáku při každé 50h prohlídce.

4. OPATŘENÍ PROVÉST:
PŘED NEJBLIŽŠÍM VZLETEM provést demontáž majáku EZA-02 z kýlu a prověřit, zda se jedná o maják, kde je spoj pouzdra s vnitřní částí proveden pouze lepením (žádné šroubky po obvodu dolní části pouzdra). V takovém případě je nutná úprava spoje dle 8. Postup práce a montáž majáku zpět. Je-li spoj proveden šroubky, není úprava majáku nutná, pouze zkontrolovat dotažení šroubků a maják namontovat zpět do kýlu. PŘI PŘEDLETOVÝCH PROHLÍDKÁCH provádět vizuální kontrolu stavu a uchycení majáku, PŘI KAŽDÉ 50H PERIODICKÉ PROHLÍDCE provádět kontrolu dotažení šroubku hadicové spony uchycení majáku.

5. PROVEDE:
Vlastník letounu případně jím pověřený mechanik.

6. NÁKLADY HRADÍ:
Náklady hradí vlastník letounu.

7. POTŘEBNÝ MATERIÁL:
- šroubovák pro povolení hadicové spony na kýlu, uchycující maják
- posuvné měřítko nebo pravítko
- tužka (fix) k označení středů vrtaných otvorů
- vrták na dural, průměr 1,6 mm
- ruční nebo stolní vrtačka
- svěrák
- závitník M^2 + vratidlo
- Loctite 243 (245) nebo epoxidové nebo kontaktní kyanoakrylátové lepidlo pro zajištění závitu
- stavěcí šroub s vnitřním šestihrannem („červík“) M2x5 např.DIN 913
- Aceton nebo jiné odmašťovadlo pro odmaštění závitů

8. POSTUP PRÁCE:
1. Demontovat maják z kýlu – povolit šroubek hadicové spony na kýlu, maják opatrně povytáhnout z kýlu, rozpojit konektory.
2. Vizuální kontrola spoje pouzdra majáku s vnitřní částí:
a) lepený spoj (žádné šroubky po obvodu v dolní části pouzdra, viz.obr.1)
– pokračovat bodem 3. níže
b) šroubový spoj (šroubky po obvodu pouzdra, viz. obr. 2)
– zkontrolovat dotažení šroubků. Pokračovat bodem 8. níže
3. Po obvodu pouzdra si označit polohy středů 2 děr:
- naměřit vzdálenost 2,5 mm od spodní hrany pouzdra (viz. obr. 3) a označit střed díry
- analogicky opakovat na protilehlé straně pouzdra a označit střed protilehlé díry
4. Maják upnout opatrně do svěráku a v označených místech vrtat na protilehlých stranách 2 otvory do hloubky 7 mm vrtákem o průměru 1,6 mm (viz. obr.4).
5. Do vyvrtaných otvorů vyřezat závit pomocí závitníku M^2 a vratidla (viz. Obr.5). Závity řezat bez použití maziva a po vyřezání pečlivě odstranit třísky z otvorů.
6. Pomocí acetonu nebo jiného vhodného odmašťovadla odmastit vyřezané závity a rovněž stavěcí šrouby („červíky“). Nechat 7 minut na odpaření odmašťovadla.

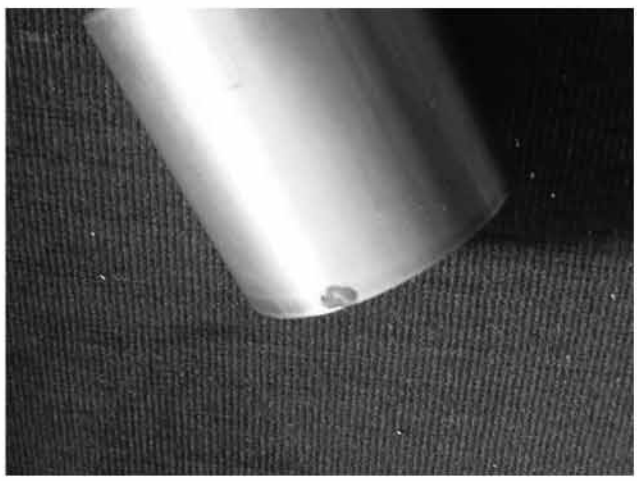
7. Do otvorů nanést Loctite 243 (245) případně jiné vhodné lepidlo pro zajištění závitu (epoxy, vteřinové atp.) a našroubovat stavěcí šroubky s vnitřním šestihrannem („červíky“).
8. Provést zpětnou montáž majáku do kýlu – zapojit kontakty, nasadit maják do kýlu (vložit gumovou podložku), dostatečně dotáhnout šroubek hadicové spony.
9. Po montáži zkontrolovat funkci majáku.
10. Provedení tohoto bulletinu zapsat do Letadlové knihy.
11. Při předletových prohlídkách provádět vizuální kontrolu stavu a uchycení majáku, při každé 50h periodické prohlídce provádět kontrolu dotažení šroubku hadicové spony uchycení majáku.

9. PŘÍLOHY:
Příloha 1 Fotodokumentace úpravy majáku EZA-02

Ing. Petr Javorský,
Evektor-Aerotechnik a.s.

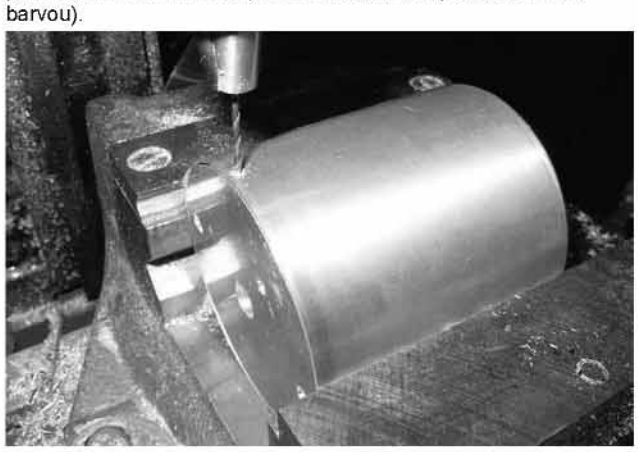
Příloha 1 k bulletinu P 220 UL – 006a
Fotodokumentace úpravy majáku EZA-02

Obr. 1
Zábleskový maják EZA-02 s lepeným spojem mezi pouzdrem a vnitřní částí (2 šroubky dole uchycují elektroniku k vnitřní základně, nikoliv pouzdro k základně)



Obr.2
Zábleskový maják EZA-02 se šroubovaným spojem mezi pouzdrem a vnitřní částí. (Hlava šroubku zakápnuta červenou barvou).

Obr. 3
Rozměření polohy středů otvorů.



Obr. 4
Vrtání otvorů vrtákem 1,6 mm do hloubky 7 mm. Vrtat 2 otvory na protilehlých stranách pouzdra

Obr. 5
Řezání závitu M2 do vyvrtaných otvorů

Rozbor nehod PL za období červen - červenec 2005

Dne 19. 6. 2005 na LK Toužim

Pilotka:
let
Zkušenosti:
žák ve výcviku
PK:
Pluto M, Axis Para, platný TP a certifikát o pojištění.
Počasí:
Slabý S vítr do 5m/s, ve chvíli startu náhle 8m SV.
Popis události:
Při startu po odpoutání došlo k naklonění PK vlivem bočního větru. Pilotka ve snaze opravit směr přetáhla PK do levotočivé ploché vývrtky ve výšce cca 8 m AGL. Následoval pád v tomto režimu na zem.
Zranění:
Pilotka zraněna těžce.
Doporučení:
Při výcviku i pokročilých žáků pro získání PL A je třeba počítat s možností zhoršení povětrnostní situace. Zvláště s ohledem na čas výcviku (v případě nehody 11:50 SELČ).

S ohledem na tuto skutečnost doporučuji všem školícím instruktorům před prvním letem v měnících se podmínkách provést zálet zkušeným pilotem, schopným zvládnout změněné povětrnostní podmínky. Navijákař musí vždy v případě silného vybočení plynule snížit nebo přerušit tah. Nespoléhejte na reakci pilota. Provádějte ukončení vleku standardně u všech pilotů. Předejdete tak kritickým situacím vedoucím často k nehodám. Nezapomeňte, že letět nás nikdo nenutí.

Dne 20. 6. 2005 na vrchu Smrk u obce Čeladná okres Frýdlant n. O.

Pilot:
52 let
Zkušenosti:
PL A od r. 1994, v posledních letech roční nálet přes 200 hod.
PK:
Magus 22, MAC Para Technology, kategorie Z, TP platný do 20. 3. 2006, bez platného certifikátu o pojištění.
Počasí:
Slabý S vítr 5-6 m/s, 3/8 Cu, silná termická aktivita.
Popis události:
Pilot byl spatřen v pádu „ve figurách“ nad vrcholkem Smrku, které neadekvátně korigoval. Nepokusil se použít záchranný padák.
Zranění:
Pilot zraněn těžce.

Doporučení:
Ani dlouho létajícího pilota s kvalifikací PL-A nedělá velký nálet hodin schopným létat na PK kategorie Z (prototyp bez certifikace). Doporučuji všem zájemcům o létání na PK skupiny C nebo Z absolvovat kurz nácviku nestandardních letových režimů.

Vzdělávací systém získávání licencí PL tuto možnost nezvládnutí PK snižuje na únosné minimum (osnova pro PL B obsahuje některé prvky kriz. pilotáže).

Létejte na PK odpovídajícím vaší kvalifikaci a momentálním schopnostem.

Nacvičujte na závěsech rychlé a správné používání záložního padáku. Akro piloti také často používají záložní padák a nesnaží se všechno sami uřídit (až do země). Může se vám to hodit.

Dne 21. 6. 2005 na přistávací ploše pod Velkým Javorovým u Třince

Piloti:
Oba piloti žáci ve výcviku PL A.
Zkušenosti:
6, resp. 8. let z V. Javorového, plněna úloha č. 5 a vyšší dle osnovy PL 3.
PK:
1. Joint 24, MAC Para Technology
2. Fides 2, Sky Paragliders
Oba kluzáky ve velmi dobrém stavu s platným TP a pojištěním
Záložní padáky:
Sky Spare a MAC.
Počasí:
SZ vítr 0- 4 m/s, slabá termická aktivita
Popis události:
Při přiblížení na přistání došlo ke srážce dvou PK. Oba žáci byli vedeni vysílačkou instruktorem, jeden byl veden instruktorem ve výcviku. Po střetu použili oba záložní padák.
Zranění:
Pilot č.2 zraněn těžce.

HIPL LAA ČR nařizuje:
při souběžném provozu více školících skupin musí být instruktoři navádějící žáky na přistání na přistávací ploše vedle sebe pro zajištění koordinace. Instruktoři ve výcviku mohou navádět piloty na přistání pouze za přítomnosti instruktora PL, který je za jejich činnost odpovědný a proto jejich činnost stále sleduje a opravuje možné chyby v jejich činnosti před vznikem nehody. Instruktor ve výcviku nemůže samostatně provádět školení žáků ve výcviku.

Oba žáci včas zareagovali a použili ZP. Za to jim patří pochvala a je to příkladem pro mnoho pilotů i s většími zkušenostmi. Správnost použití ZP byla potvrzena větším poškozením žeber jednoho z padáků.

Dne 15. 7. 2005 na Černé Hoře

Pilot:
36 let
Zkušenosti:
PL A, 2 roky.
PK:
Orbit 28, Gradient.
Počasí:
Z vítr 4 - 7 m/s silná termická aktivita.
Popis události:
Pilot cca po 10 minutách letu ze startu na Černé Hoře zaregistroval po deformaci PK vlivem termiky uzlík na řízení. Rozhodl se pro bezpečnostní přistání na louce u Sokolské boudy. Ve výšce cca 15 m AGL došlo k deformaci vrchlíku, kterou pilot zvládl ale v kyvu na rychlosti přistál na jednu nohu. Tu si poranil.

Doporučení:
Pilot odstartuje a provede kontrolu vrchlíku a šňůr za letu. Ta je důležitá pro zjištění případných uzlíků, které při startu můžete přehlídnout. Pokud shledáme závadu, provedeme pokus o opravu a v případě, že se nezdaří uzlík, řidičku, větvičku apod. rozmotat, provedeme let do prostoru přistání a přistaneme.

Pokud padák má sníženou možnost manévrování (např. závlek uší po deformaci) a nejsme schopni plochy pro přistání dosáhnout, přistáváme pokud možno na místo, kde neočekáváme zvýšenou mechanickou ani termickou turbulenci.

V tomto případě pilot pokud již byl nad vrcholem Černé Hory a neprosazoval se proti větru vlivem omezeného řízení, měl přistát třeba na nízké stromy, cca 70 m od louky, kde přistál. Není zde mechanická turbulence tak výrazná a případné horší přistání ztlumí nízký porost. Je lepší vymotávat padák z mlází než ležet v nemocnici.

Pokud je závada ohrožující bezpečnost letu (tendence k pádům do spirály, utržené šňůry ve středu PK apod.), je na místě použít záložní padák.

PLOCHA u SOKOLSKÉ BOUDY na Černé Hoře není určená ani vhodná pro přistání.
Ukazatele větru zde rozmístněné jsou pro informaci pilotům nikoli jako označení plochy pro přistání.

Shrnutí k nehodám PL:

K přístupu pilotů k nehodám:
Po prvních slovech rozhovoru se zraněným pilotem jsem měl pocit o názoru pilota, že je hrozná smůla udělat vše tak, jak se má, a přesto se zranit. S tímto názorem nemohu souhlasit. Mohu připustit, že se nehoda může stát každému, mohu připustit, že můžeme učinit špatné rozhodnutí, a to, že je špatné, zjistíme až ve chvíli, kdy je pozdě.

Přesto je třeba každou nehodu probrat krok po kroku a nalézt možnost jak se jí vyhnout či snížit škody na zdraví. V žádném případě rozbor nehody neříká vinen/nevinen, ale pouze hledá příčiny a mechanismus vzniku a průběhu nehody. Proto chci po pilotech, aby i sami laicky popsali svou nehodu, kterou nikdo nešetřil, nebo situaci kterou zvládli použitím záložního padáku. Je lepší se učit na chybách jiných. Věřte, že to tolik nebolí.

K přistáním na zem:
Předběžně mohu pilotům doporučit: přistáváte-li s velkou rychlostí, či padáte na zem a máte sedačku s kvalitním pěnovým chráničem páteře (nejlépe atestovaný) můžete počítat, že chránič pobere více energie, než vaše nohy. Proto je lepší nepřist ávat na nohy, ale na kvalitní pěnový chránič páteře.

Dopadem na nohy vyřazujete chránič páteře z podílu na tlumení energie a posouváte ji přes nohy přímo do páteře. Vyplývá to z dlouhodobě sledovaných statistik a prvních vyhodnocení lékařských zpráv traumatologem.

Minimálně 7 pilotů v posledních 5 letech si způsobilo zranění páteře sklouznutím nohama po trávě a náhlým zaražením o překážku, přičemž měli pěnový chránič páteře.

Miroslav Fejt,
HI PL LAA ČR

Upozornění HI Techniky PK

Dne 13. 6. 2005 došlo ke zranění nepilota při poskocích s PK bez technické způsobilosti.
Jednalo se o padákový kluzák Exact 28, výrobce Junkers Profly, Praha.
Jedná se o padákový kluzák z r. 1996-7, který koupil majitel na inzerát v Anonci.
Tři kamarádi se domluvili a šli si hrát ve větru se zmíněným křídlem. Jejich činnost spočívala v přivázání cca 15 m dlouhého lana na závěs Oplu Frontera, který stál zaparkovaný na betonu práškařské plochy. Vítr poryvový o síle 6-12 m/s vynesl prvního „odvážlivce“ jako draka do cca 3 m AGL a zase jej postavil na zem. Druhý poryv jej vyzvedl do cca 8 m AGL, kde došlo k přetržení šňůr A a B řady. Mladý muž dopadl z této výšky na beton a způsobil si mnohočetná zranění.

Závěr:
nepoužívejte k létání ani jiné podobné činnosti materiál technicky nevhodný. Pokud někoho uvidíte s takovým křídlem na kopci, upozorněte jej na stav křídla a let mu rozmluvte.
Nepoznáte pouhým pohledem, jaký je stav šňůry. Tento padák vypadal velmi čistě a zachovale (budil dojem, že byl vypraný v pračce, protože porozita byla velmi vysoká).

Při létání s MPK po namotání šňůr do vrtule, i když nedojde k jejich viditelnému poškození, tyto šňůry vyměňte.

Miroslav Fejt,
HI techniky PL LAA ČR

Zrušení MCTR a MTMA České Budějovice

Od 1. září 2005 je ukončen provoz na letišti České Budějovice.
Od 1. září 2005 je zrušeno MCTR a MTMA ČESKÉ BUDĚJOVICE.

Zdeněk Doubek,
hlavní inspektor provozu ULLa

Změna provozního řádu plochy SLZ Letovice

Změna provozního řádu plochy pro starty a přistání ULL s pravidelným provozem – město Letovice – provozovatel Letecký klub Letovice.

Změny:

14.2.1.7 2.7.	tel. fax.516 475 230 mobil 776 576 191 Radiospojení: Letovice radio 125,825
14.2.1.2.8 2.8	Hangárovací prostory: 9x15 a 12x18m.
14.2.1.2.9 2.9	Ubytování: 4 lůžka v mobilní buňce .
14.2.1.2.14.2.14	Provozní směr: 34 – 16. Vzlet a přistání v obou směrech, okruhy na W i na E.
14.2.1.2.16.2.16	Povrch VPD, VPP tráva, únosnost 2,5 kg/cm² Odbavovací plocha tráva, únosnost 2,5 kg/cm² Rozměry: VPP 587 x 50 VPD 460 x 20.

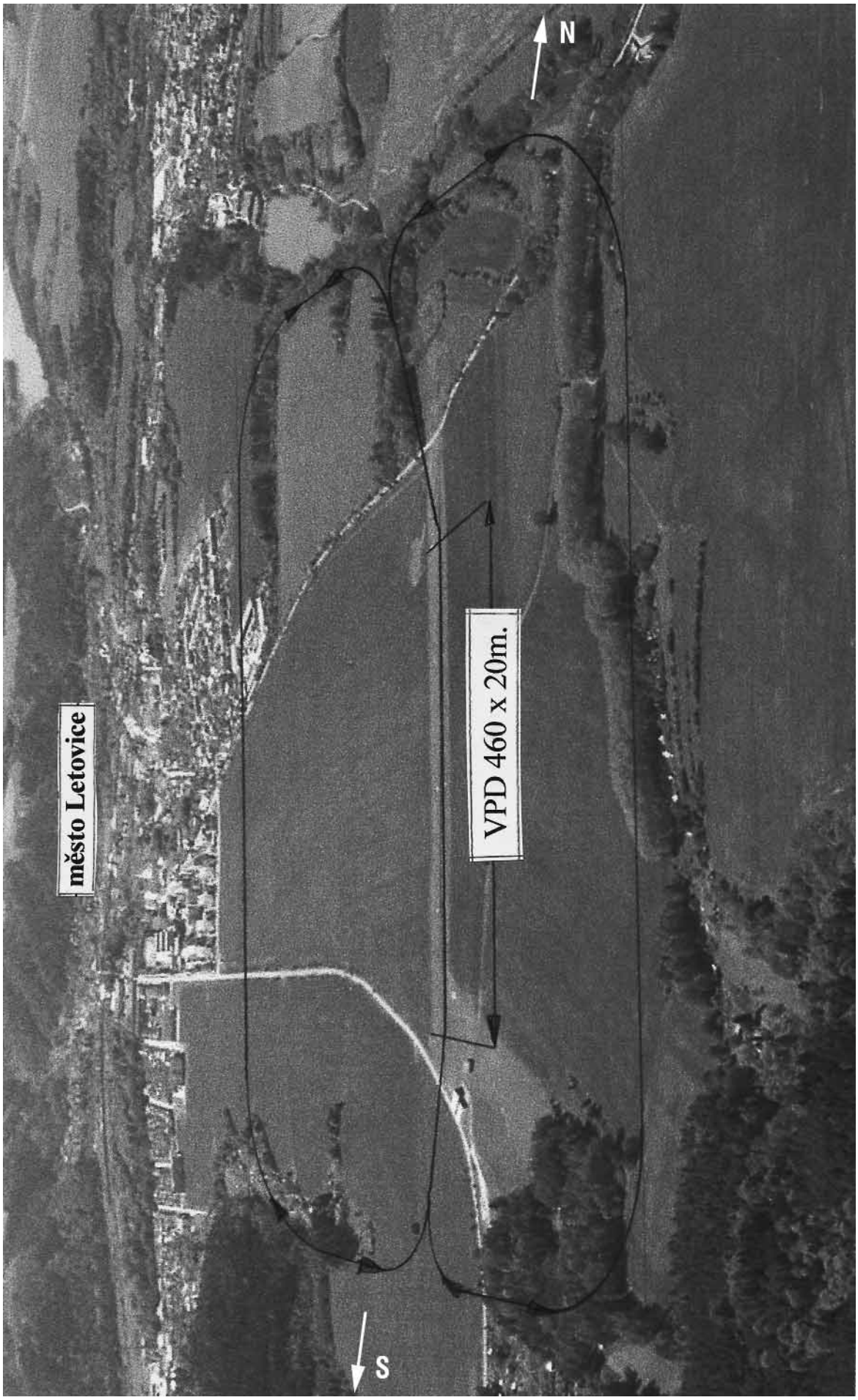
Návrhy na uvedené změny vyplynuly z důvodu výstavby dalšího hangáru a budované klubovny a pětiletých provozních zkušeností při létání na tomto letišti. Posuzování letištní plochy dle UL-1, článek 14.3.4 –přibližovací rovina 10% ve směru 16 byla změněna vykácením lesního porostu. Lze tedy od doby vymýcení překážky posuzovat letištní plochu dle článku 14.3.3. Vymýcení bylo provedeno v souladu s místní lesní správou v měsíci březnu roku 2003.

Změny byly LAA potvrzeny 25.března 2005. Z administrativních důvodů nemohly být uvedeny v Databázi letišť pro rok 5005.

Poněvadž se blíží den sletu SLZ na Letovickém letišti (13.8.05) je tu jediná možnost, jak informovat naše budoucí návštěvníky o nastalých příznivých změnách jedině na stránkách našeho oblíbeného Pilota. Proto prosíme redakci o možnost zveřejnění těchto změn.

31.května 2005
Za Letecký klub Letovice

Otto Stránský


N
město Letovice
VPD 460 x 20m.
S