

- Informace o leteckých nehodách MZK
- Informace o nehodě PK
- Informace o leteckých nehodách ULL
- Nabídka nové příručky Rotax 912/914

- Výcvikové tábory ST 2008 – termíny, program
- Provozní řád letiště ULL Western – Šíklův mlýn pro trvalý provoz

Bulletin LAA ČR
je přílohou
časopisu
Pilot LAA ČR



Informace o leteckých nehodách MZK

Informace o nehodě MZK ze dne 11. 6. 2008 u obce Všeň

Informace o nehodě motorizovaného závěsného kluzáku v blízkosti plochy pro létání SLZ u obce Všeň nedaleko Mnichova Hradiště, která se stala dne 11. 6. 2008

Pilot odstartoval západním směrem z plochy pro SLZ Všeň, po letu kolem plochy provedl přistání a opakovaný vzlet. Při druhém přiblížení na přistání došlo k prosednutí MZK a zachycení o vzrostlý řepkový porost (výška cca 1,5 m) několik set metrů před přistávací plochou. Tím došlo k prudkému zbrzdění stroje a jeho poškození. Pilot utrpěl zlomeniny dolních končetin. Manželka čekající na blízké ploše SLZ přivolala zdravotní pomoc a hasiče, kteří pilota vyprostili a ošetřili.

- Při dosavadním šetření nebyla zjištěna technická příčina, která by mohla vést k nehodě.
- Pilot MZK neměl dokončený základní pilotní výcvik pro létání s MZK.

Komentář LAA:

Pilot MZK bez dokončeného výcviku měl malé zkušenosti a přesto se vypravil vzhůru do nebes na nově zakoupeném stroji, navíc v náročnějších meteorologických podmínkách s nepravidelným větrem severních směrů. Při provádění dlouhého nízkého přiblížení na přistání tak mohlo dojít k ovlivnění letu větrem a nezvládnutí situace s následným zachycením o vysoký porost řepky. Nikomu bych nepřál zažít přistání doprostřed řepkového pole a zůstat tam bezmocně trčet se zlomenýma nohama.

Uvědomte si prosím všichni, že zvláště v tomto vegetačním období je výběr ploch pro přistání vzhledem k často velmi vysokému porostu omezený a hrozí riziko poškození stroje či zranění při případném nouzáků. Nelétejte bez dostatečných zkušeností a příslušné kvalifikace a bez důkladné přípravy vašeho stroje.

*Petr Chvojka,
hlavní inspektor provozu MZK*

Informace o nehodě PK, 29. 6. 2008, Černá hora – přistávací plocha

Dne 29. 6. 2008 okolo 14.00 došlo na přistávací ploše pod Černou horou k nehodě pilota padákového kluzáku.

V danou dobu foukal Z-SZ vítr, který ovlivňovala silná termická aktivita.

Pilot odstartoval na Kozákově a po přeletu přistával na přistávací ploše pod Černou horou. Zde došlo v nezjištěné výšce k deformaci vrchlíku a následnému nárazu do země, při kterém si pilot přivodil těžké zranění.

I přes vážné zranění pilot svým mobilem zavolal záchranou službu, která přijela na místo nehody. Za zmínku stojí skutečnost, že průběh nehody a následný pád nikdo neviděl a pokud by pilot nebyl schopen telefonovat, nebo telefon neměl v dosahu, pomoci

by se nedovolal. Na místě přistání byla vzrostlá tráva a záchraná služba, která se na místo dostavila, nemohla pilota ve vysoké trávě ihned nalézt.

Pilot letěl na PK Stream 2, věk 27 let, nálet asi 200 hodin, držitel kvalifikace PL B, pilotní průkaz byl vydán v dubnu 2007, kvalifikace PL B vydána v dubnu 2008.

Záchraný padák nebyl aktivován.

Nehoda je v šetření a další informace budou zveřejněny v bulletinu Pilot a na webu LAA.

Informace o leteckých nehodách ULL

Informace o letecké nehodě ULL K-4 Šumák, letiště Tachov, 10. 6. 2008

Pilot s další osobou na palubě odstartoval s UL letounem K-4 Šumák z VPD 27. Pilot provedl zatáčku doleva a pokračoval větším levým okruhem, kde v poloze za hangárem ve výšce 300 metrů UL letoun vlivem malé rychlosti přešel do vývrtky, kterou zakončil v lesnatém porostu. Další osoba na palubě došla na letiště pro pomoc, těžce zraněného pilota z troskek vyprostili hasiči.

Na vývrtce se podílela nečistá pilotáž, malá rychlost letu a umístění motoru na pylonu nad těžištěm.

šumák.jpg

Zdeněk Doubek, hlavní inspektor provozu ULL

Jako komentář a doporučení LAA ČR k této nehodě může posloužit text, který byl otištěn v Pilotu 8/2005 a týkal se specifík létání s letadlem s motorem umístěným na pylonu:

Letadlo s uspořádáním pohonné jednotky na pylonu s osou tahu vysoko nad těžištěm letounu má výrazně odlišné klopové momenty v režimech plného výkonu a zastaveného motoru. Letadlo s motorem na plný plyn klopí „na nos“ v důsledku tahu nad těžištěm. Letadlo se zastavenou pohonnou jednotkou klopí „na ocas“ v důsledku vzniklého odporu nad těžištěm letounu. Při náhlém zastavení pohonné jednotky v režimu plného plynu dochází k výrazné změně klopivého momentu na opačnou stranu.



Uspořádání pohonné jednotky letounu na pylonu nad křídlem letounu má v zatáčce destabilizující vliv zvětšující se jak s délkou ramene pylonu, tak s hmotností pohonné jednotky. Při náklonu do zatáčky má vektor působení gravitační síly pohonné jednotky tendenci zvětšovat původně zamýšlený náklon.

Informace o nehodě ULL Qualt 201, letiště Jičín, 9. 6. 2008

V pondělí 9. 6. 2008 kolem 18:20 SELČ došlo cca 800 m jihozápadním směrem od letiště Jičín k tragické nehodě UL letounu Qualt 201, při které oba členové posádky utrpěli smrtelná zranění.

Podle dosud zjištěného:

se mělo jednat o let za účelem prohloubení zkušeností pilota při řešení nestandardních situací (zábrana pádu, ztráta výkonu motoru apod.),

- pilot vzletl samostatně a v mezipřistání přibral na palubu zkušenějšího instruktora,
- místo nehody odpovídá poloze na „úzkém“ jižním okruhu LKJC,
- podle výpovědi svědků události se však nejednalo o std. let po okruhu, ale o „provádění mánévru“ v blízkosti letiště, které bylo bez dalšího provozu,



- podle předběžného ohledání místa nehody a troskek narazil letoun do země pod strmým úhlem a v levé rotaci,
- při ohledání troskek na místě nebyla zjištěna technická závada, která by mohla mít na vznik události vliv,
- příčiny události a konečné závěry bude řešit komise UZPLN.

Komentář LAA ČR:

Protože se mělo údajně jednat o let pro nácvič nestandardních režimů (mj. zábranu pádu) je na místě upozornění na výšku letu:

Bez ohledu na to, jestli měla výška letu na vznik této události vliv či nikoliv, je potřeba z mého pohledu na tomto místě znovu upozornit, že každá posádka by měla vždy vzít v úvahu potřebnou výšku zejména pro nácvič letů minimální rychlostí a zábrany pádu, aby měla dostatek času a prostoru na vybrání.

(viz pořekadlo: K bezpečnému provedení letu musíš mít rychlost a výšku...máš-li „méně“ výšky musíš mít „dost“ rychlosti.. máš-li „méně“ rychlosti musíš mít „dost“ výšky.... co však v daném konkrétním případě znamená „méně“ a „dost“ je odvislé od mnoha faktorů.).

Jiří Koubík, ředitel správy LAA ČR a inspektor provozu ULL

Informace o letecké nehodě ULL Atec Faeta, Krásno u Horního Slavkova, 17. 6. 2008

- Pilot provedl vzlet s druhou osobou na palubě, a podle dosud dostupných informací, bez stoupání ve směru vzletu stoupal zatačkou zpět do prostoru nad letištěm.
- V prostoru blízkosti VPD, přešel letoun ve výšce cca 50 m AGL do strmého sestupného letu ve kterém pokračoval až do nárazu do země v těsné blízkosti VPD.
- Po nárazu do země došlo k destrukci letounu a následnému vzniku požáru.
- Letoun byl zničen. Obě osoby na palubě přišly o život.
- Informací, kterou lze v tuto chvíli sdělit ostatním pilotům je to, že podle prvotních expertiz byli pilot i jeho „spolucestující bez leteckých kvalifikací“ ovlivněni alkoholem.

Komentář LAA ČR:

I když je ovlivnění alkoholem prozatím prvotní informací a šetření není uzavřeno, musím upozornit na všeobecně známé skutečnosti. Řízení letadla s jakýmkoliv množstvím alkoholu v organismu pilota je zakázáno (je zakázáno řídit letadlo nejenom v případě ovlivnění alkoholem, ale i v případě ovlivnění prostřednictvím dalších látek, které snižují schopnost bezpečně řídit letadlo). Za dobu historie letectví mnoho pilotů zaplatilo nejvyšší cenu za nerespektování tohoto pravidla.

- Bez ohledu na subjektivní pocity jednotlivce existují lékařské studie, které specifikují množství alkoholu, které je neslučitelné s bezpečným provedením letu.
- Události podobného druhu nezpůsobí „problém“ jen samotným účastníkům a jejich blízkým, ale způsobí ho bohužel i nám ostatním pilotům a letectví jako takovému.
- Bez ohledu na to jak budou znít konečné závěry šetření této události a jaké další okolnosti budou zjištěny a prokázány, jsem musel na výše uvedené upozornit.

Jiří Koubík, ředitel správy LAA ČR a inspektor provozu ULL

Nabídka nové příručky Rotax 912/914

Od 23. 6. 2008 je možno zakoupit českou verzi podrobné Údržbové Příručky pro motory ROTAX řady 912/914.

Jedná se o podrobnou verzi – 450 stran popisu údržby a oprav motorů, kontroly a posouzení dílů atd.

Příručka stojí 2 400 Kč a můžete si ji objednat na el. adrese: motory@teveso.cz.

Ing. Jiří Šámal – Teveso

Výcvikové tábory ST 2008 – termíny, program

Spoluúčast na každý tábor 500 Kč vybere pořadatel tábora, přihlášky posílejte na adresu hlavního trenéra mirek.volny@volny.cz.

Přesnost přistání – základní létání v termice (C, D)

Termíny: 15. -18. 7. a 26. – 29. 8.

Lektor: Tomáš Ledník, tel. 773 123 451

Místo konání: letové terény v Krušných horách, naviják v Toužimi

Popis:

Výcvikový tábor bude probíhat na letových terénech v Krušných horách, nebo na navijáku v Toužimi. Pro přesuny máme k dispozici devítimístné auto. Prezentační způsobu přiblížení na cíl s rozborem jednotlivých pokusů zaznamenaných na videokameře budeme promítat na plátno. Při létání budeme používat vysílačky s náhlavní soupravou. Máme možnost zapůjčení PK vhodného pro přesnost přistání. Pro 10 pilotů.

Starty, termické létání a přesnost přistání (C, D)

Termín: 9. 8. – 15. 8.

Lektoři:

Miroslav Fejt, tel. 777 666 747, Lukáš Skrbek, Martin Kobr

Místo konání:

Černá Hora v Krkonoších a přilehlé terény v Krkonoších

Popis:

V termickém létání – specializace na odskok přes anabatický výkluz na nástupu hor, plánování tras podle aktuální meteorologické situace, rozvíjení vytrvalostních schopností a koncentrace při dlouhodobém zatížení, autorelaxační techniky, regenerace. Pro 12 pilotů.

Závodní létání – Mistrovství republiky juniorů (A, B, C)

Termín: 17. – 23. 8. nebo 24. – 30. 8.

Lektoři: Miroslav Volný, tel. 777 12 89 49, Michal Šneiberg

Místo konání: Slovinsko – Karavanky

Popis:

Bez spoluúčasti, 50% sleva na startovné v závodech, závodní létání (výběr A), taktika závodního létání (B), seznámení se závodním létáním (C).

Závodní a crosscountry létání (B)

Termín: konec srpna – začátek září

Lektoři: Michal Šneiberg, tel. 603 559 160

Místo konání: Slovinsko (Karavanky, Tolmin, Lijak,...), Itálie (Bassano, Feltre, Aviano,...)

Popis:

Termický kurz je zaměřen především na teoretický a praktický nácvik létání ve stoupavých prouděch a létání přeletů. Důraz bude kladen na zlepšení techniky točení, dostředování a zásady rychlého zvedání. Součástí teoretické přípravy je přednáška o aerodynamice a konstrukci PK, seznámení s používáním různých typů GPS (Garmin, MLR, Aircotec) pro potřeby paraglidingu a závodního létání. Pro 7 pilotů.

Crosscountry létání (B, C)

Termín: 11. 9. -14. 9. nebo 25. 9. – 28. 9.

Lektoři: Jan Škrabálek, tel. 777 020 675

Místo konání: Slovinsko (Karavanky, Tolmin, Lijak,...), Itálie (Meduno, Bassano, Feltre, Aviano,...)

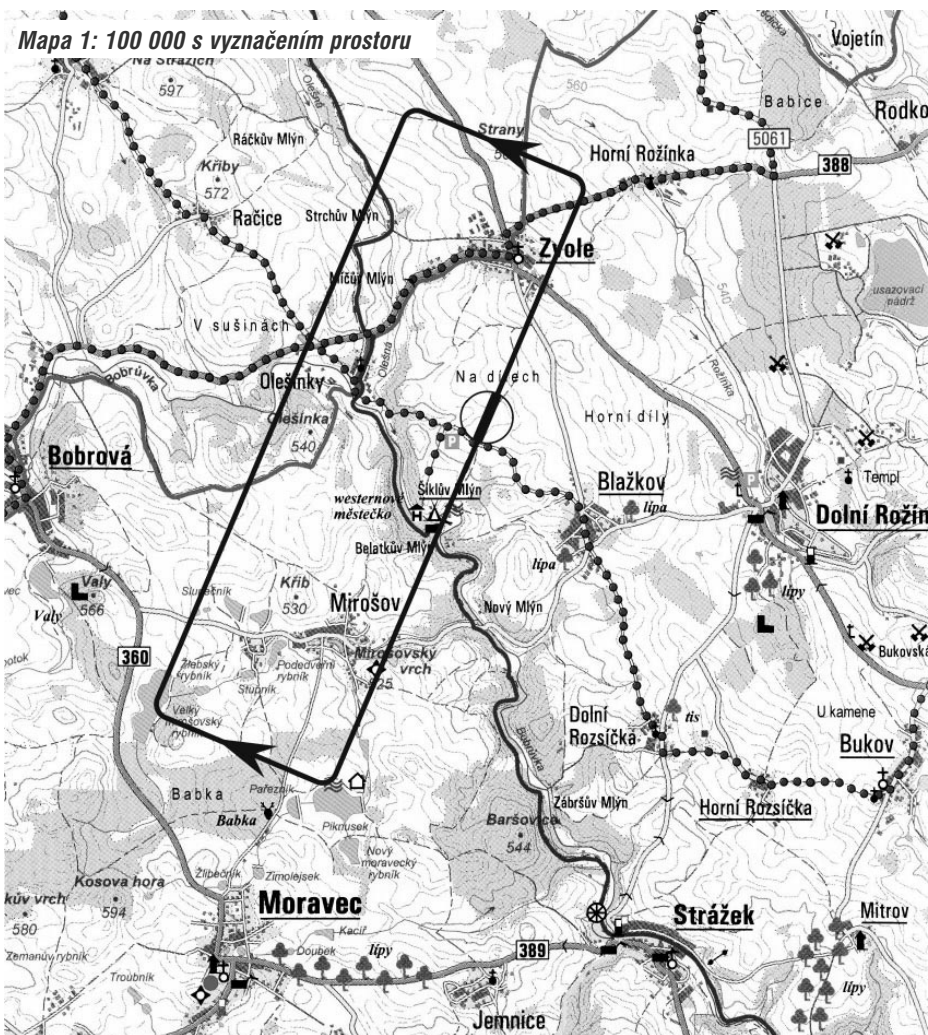
Popis:

Termický kurz je zaměřen především na teoretický a praktický nácvik létání ve stoupavých prouděch a létání přeletů. Pro 7 pilotů.

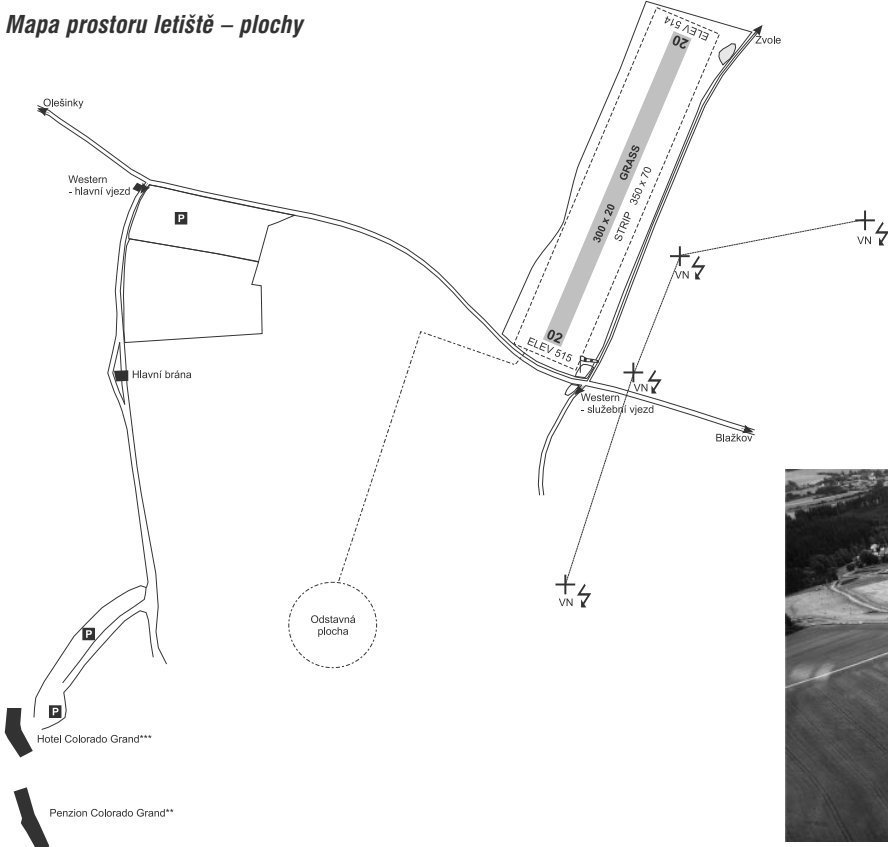
Spozoří programu:



PROVOZNÍ ŘÁD LETIŠTĚ ULL WESTERN – ŠIKLŮV MLÝN pro trvalý provoz



Mapa 1: 100 000 s vyznačením prostoru



1. Charakter plochy: travnatá
2. Údaje o letištní ploše:
VPP 350 x 70
VPD 325 x 25
3. Vztažný bod plochy:
N – 49° 28,85"
E 016° 10,35"
4. Vzdálenost: 1 km jižně od obce Zvole
10 km jižně od Nového Města na Moravě
5. Nadmořská výška: ELEV – 515 m
6. Letová omezení:
Západní okruhy 200 m AGL mimo zast. plochy
7. Dopravní spojení: individuální
8. Provozní doba: individuální
9. Adresa provozovatele:
Western – Šiklův Mlýn
592 56 Zvole nad Pernštejnem
Kontakt: majitel – 602 755 510
info kancl – 602 750 130
www.western.cz, info@western.cz
10. Radiový provoz:
Šiklův mlýn INFO 125,825 MHz
11. Ubytování:
v místě 300 m (hotel, penzion, chatky, kemp) www.western.cz
12. Sezónní použitelnost: celoroční dle meteo
13. Hranice místního letového prostoru:
Nové Město n./Mor., Radostín, Olší
14. Sousední letiště:
Bystřice nad Pernštejnem
10 km severovýchodně
Křižanov 13 km jihozápadně
15. Lékařská služba:
Bystřice nad Pernštejnem – pohotovost
566 552 445
Nové Město na Moravě – nemocnice
566 615 413
16. Meteorolog. podmínky – omezení: žádné
17. Provozní směr: RWY 020°/200°
18. Sklon VPD: 0,5 %
19. Povrch VPD v provoz. směru: tráva
20. Překážky v okolí: jižně 100 m VN
21. Poloha ukazatele větru: práh dráhy 020°
22. Místo vedoucího leteckého provozu: info western-Šiklův mlýn
23. Místo a označení parkoviště dopravních prostředků: mimo VPD

OTEVŘENO OD: 1. července 2008

