

- Změny v předpisech LA 1, ZL 1, PL 1 a PL 4
- Mimořádné události ULL
- Závažný technický bulletin pro majitele MZK s nosnou plochou typu MW 155

- Mimořádné události PPG
- Mimořádné události PG
- Zákaz létání na terénu Mont-Gros a pláži Golfe Bleu



Změny v předpisech LA 1, ZL 1, PL 1 a PL 4

Po delší době příprav a projednávání jak na půdě LAA ČR, tak na půdě nadřízeného orgánu došlo ze strany Ministerstva dopravy počátkem července 2011 ke schválení novelizovaných předpisů LA 1, ZL 1, PL 3 a PL 4.

V případě předpisu LA 1 došlo pouze ke změnám a doplněním v souvislosti se změnou výcvikové osnovy PL 3. Tyto změny jsou zapracovány do původního znění.

Předpisy ZL 1, PL 3 a PL 4 byly z důvodu množství změn kompletně „převydány“.

Účinnost všech novelizovaných předpisů je stanovena ke dni 1. 8. 2011

Všechny novelizované předpisy budou k dispozici na webových stránkách LAA ČR a u příslušných hlavních inspektorů v sídle LAA ČR.

Přechodové období pro srovnání změn kvalifikací z předpisů PL 3 a PL 4 stanoví příslušní hlavní inspektoři.

Jiří Koubík, ředitel správy LAA ČR

Mimořádné události ULL

Nehoda letounu Star v Mladé Boleslavi

Informace o nehodě UL letounu Star TL 96 na letišti Mladá Boleslav z 1. 3. 2011

Průběh letu

Dne 1. 3. 2011 v 13.10 hod. SEČ, došlo při přistání UL letounu Star TL 96 na veřejném vnitrostátním letišti Mladá Boleslav k poškození podvozku. Pilot prováděl let po okruhu. Při přistání na RWY 16 došlo při výběhu k odskoku na terénní vlně. UL letoun znovu dosedl a znovu odskočil. Pilot se lekl a aby zabránil dalšímu odskočení, potlačil řídicí páku a po dosednutí začal intenzivně brzdit, při vyšlápnutém nožním řízení. Při výběhu se začal UL letoun stáčet vlevo a vlivem velké rychlosti se dostal do bočního smyku. Tím byla hodně zatížena pravá podvozková noha a vytočené příďové kolo, které se ohnulo. Vlivem stáčení UL letounu došlo k ulomení pravé podvozkové nohy v místě nad aerodynamickým krytem kola. Při dalším dotyku ulomené podvozkové nohy se zemí došlo k otočení UL letounu do protisměru pohybu a pak k ulomení pravé podvozkové nohy v místě vetknutí do trupu.

Poškození UL letounu

Ohnutá přední podvozková noha, ulomená pravá podvozková noha.

Komentář

V podstatě vše začíná už ve třetí, respektive čtvrté zatáčce. Nejdůležitější pro přistání je zvolit správnou vzdálenost třetí a čtvrté zatáčky od letiště. Pak se může zvolit správný úhel sestupu, pro doporučenou rychlost SLZ.

Když zjistíte ve třetí zatáčce, že jste moc blízko, nebo naopak moc daleko od letiště, dá se to ještě opravit. A tou největší chybou je špatná, většinou velká rychlost v bodě vyrovnání. Pilot se snaží hledáním správné polohy řídicí páky přivést letoun na zem jemným dotykem. Někdy se to povede, někdy ne. Pak už stačí malá terénní nerovnost, zmrzlá zem a je tu odskok. V našem případě pilot při dosednutí po posledním odskoku potlačil řídicí páku a začal brzdit. Zauvažoval i o přidání plynu a opakování okruhu. Rozhodně by to bylo lepší než potlačit, ale u silných motorů se nesmí plyn přidat moc

prudce, protože pak účinkuje reakční moment od vrtule, který může UL letadlo stočit.

Když už si pilot neví rady, je nejlepší řídicí pákou nehýbat a držet ji v neutrální, lépe v mírně přitažené poloze. Směrové řízení mít srovnané a nebrzdit. Při brzdění může pilot nechtěně vychýlit směrové řízení.

K odskoku dochází, když je přistání provedeno právě na vyšší rychlosti, kdy na křídlech je ještě určitá vztlaková síla, která i při malém impulzu způsobí odpoutání letadla od země. Proto musí pilot zareagovat podle výšky odskočení zamezením dalšího stoupání letounu, ale hlavně včas a opatrným přitahováním řídicí páky zpomalit rychlost dosednutí letounu, nejlépe na hlavní podvozková kola, nebo na tři body, pokud má letoun podvozek ostruhového typu. A proto základem správného přistání je správná vzdálenost třetí a poslední čtvrté okružové zatáčky a správná rychlost sestupu na přistání. To ostatní je opravování chyb, které se vrší jedna za druhou.

Nehoda UL letounu v Plzni Líních

Prvotní informace o letecké nehodě ULL ze dne 15. 5. 2011 na letišti Plzeň Líně

Průběh letu

Piloti nacvičovali vystoupení pro veřejnost. Po průletu nad dráhou 24 ve výšce cca 50 m, tj. 150 ft nad zemí provedl pilot stoupavou levou zatáčku o 180°. Ve výšce cca 100 m, tj. 300 ft nad zemí došlo ke ztrátě rychlosti, pádu po levém křídle a otočení UL letounu o 180° do směru dráhy 24. Následně došlo k zachycení levým křídlem o zem a k destrukci letadla. Pilot byl zraněn těžce. Štěstí bylo, že UL letoun dopadl mimo betonovou dráhu.

Při různých leteckých akcích ale i při nácviku je nutno dbát zvýšené pozornosti. Pilot je rozptýlován spoustou okolností, jako např. nutností hlídat prostor létání, případně i další letouny, se kterými vystupuje. Proto zvláště při nácviku se musí začít s menšími úhly stoupání, při větších rychlostech, nejlépe ve větších výškách a v žádném případě nedopustit, aby se UL letoun dostal do letu s malou rychlostí. Teprve když se dané prvky nacvičí, může se jít do menších, ale stále bezpečných výšek.

Nehoda ULL Sierra u Jindřichova Hradce

Informace o nehodě ULL P 2002 Sierra ze dne 29. 5. 2011

Průběh letu

Dne 29. 5. 2011 v 11.06 hod. SELČ, došlo k nehodě UL letounu P 2002 Sierra. Pilot s další osobou na palubě prováděl let z letiště Jindřichův Hradec do prostoru cca 2 až 3 km jižně od letiště. V průběhu letu došlo podle předběžných zjištění k zastavení motoru v důsledku nedostatku paliva. Pilot řešil situaci aktivací záchranného systému. Ten však z důvodu neodstraněné přepravní pojistky nemohl pracovat správně.

Poškození UL letounu

Poškozené obě poloviny křídla, podvozek a vrtule.

Pilot byl se zraněním přijat k ošetření, další osoba na palubě zraněna nebyla.

Komentář

Při prohlídce UL letounu po nehodě, bylo mimo jiné zjištěno, že jeden ze dvou elektrických ukazatelů paliva měl závadu a ukazoval plnou nádrž, i když byla prázdná. V roce 2009 došlo k jedné nehodě z důvodu úplného vyčerpání paliva a v roce 2010 ke čtyřem nehodám z důvodu úplného vyčerpání paliva. Proto, i když máte letoun velmi dobře vybavený, je nezbytné znát fyzické množství paliva. K oběma problematickým okolnostem nehody (množství paliva, zajištění raketového záchranného systému) vydala LAA ČR v minulosti komentáře, případně bulletiny (např. 3/2009). Těmto je třeba věnovat pozornost a respektovat je!

Jan Rýdl,
inspektor provozu ULL

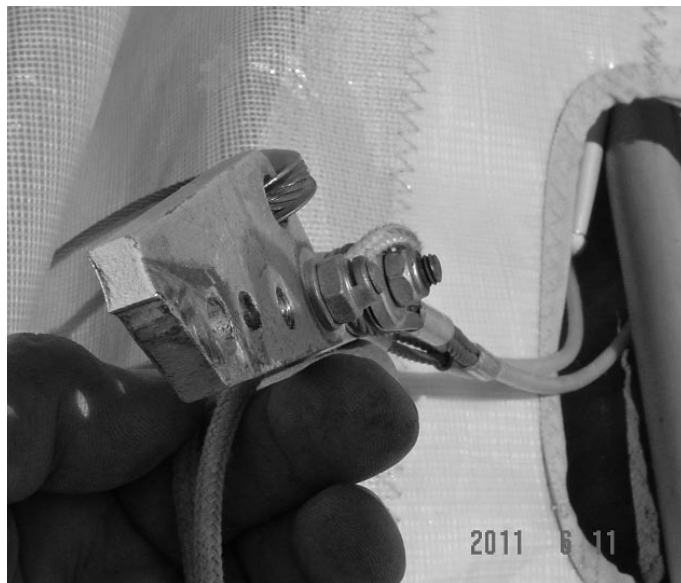
Závazný technický bulletin pro majitele MZK s nosnou plochou typu MW 155

Všichni majitelé (provozovatelé) motorových závěsných kluzáků s nosnou plochou MW 155 provedou kontrolu upevnění napínacích lan příčnicku na zadním konci kýlové trubky.

Důvod:

1. Dne 11. 6. 2011 došlo u obce Syrovice jižně od Brna k nehodě MZK, při které pilot zahynul. Při podrobné technické prohlídce MZK po nehodě bylo zjištěno, že v plechovém kování na zadním konci kýlové trubky není zaklesnut a čepem správně zajištěn napínák příčnicku. Při prohlídce napínáku bylo zjištěno, že došlo k jeho lomu tam, kde je průřez zúžený v místě výřezu ve tvaru háku, kterým se napínák příčnicku zaklesne při montáži křídla za čep kování na kýlu. Po „zaháknutí“ je však nutno prostrčit otvorem v napínáku před výřezem háku druhý čep, který teprve zabezpečí pevné uchycení napínáku k zadnímu kování na kýlové trubce. Při montáži nosné plochy havarovaného MZK před letem nebyl po zaháknutí napínák příčnicku tímto čepem zajištěn.

S největší pravděpodobností došlo k havárii tak, že po vzletu při zatížení konstrukce MZK došlo k ulomení napínáku pevnostně držícího za výřez háku a namáhaného přidavným ohybem (viz fotografie). Tím došlo k uvolnění napnutého příčnicku a změně tvaru



a vlastností nosné plochy. Toto nutně vedlo ke ztrátě říditelnosti a pádu MZK.

K tomu lze ještě dodat, že majitel si zakoupil MZK krátce před havárií a sám si ho sestavil, před tragickým letem neměl stroj vystaven technický průkaz, nekontroloval ho žádný z inspektorů pro MZK.

2. Shodou okolností při technické prohlídce jiného MZK s nosnou plochou stejného typu zjistil inspektor technik ve stejný den 11. 6. v podstatě stejnou chybu. Došlo k ní tím, že majitel instaloval druhý šroub upevňující kování napínáku ke kýlu, při zpětné montáži toto kování nevědomky otočil a při napínání příčnicku si neuvědomil špatné uchycení napínáku. Naštěstí s tímto provedením před technickou prohlídkou neletěl.



Technický popis k vyobrazení:

Kování napínáku ve tvaru „účka“ má dva příčné otvory s roztečí 15 mm, ve kterých je zasunut „dvojčep“ z nerezové kulatiny průměru 6 mm, zajištěný v provozní poloze tlakem pružiny (kromě tohoto standardního provedení se může objevit i varianta s dvěma samostatnými šrouby s válcovým dílkem a krátkým závitem o pevnosti min. 8G). V zadní části těla napínáku jsou tři otvory průměru 6 mm, kde prostřední otvor je vyříznut do tvaru háku.

Vždy musí platit, že při montáži křídla je napínák zaháknut výřezem za zadní čep a pak pevnostně zajištěn předním čepem – napínák tedy ve správné poloze není namáhán tahem za výřez háku, ale za čep v otvoru před tímto výřezem, takže nemůže dojít k jeho ulomení. V posledním zadním otvoru se upevňuje šňůra umožňující pohodlnější uchopení při napínání příčnicku.

Při otočení kování napínáku o 180° nebo při špatně namontovaném rychlozámku (nebo při vyjmutí zadního šroubu u provedení se dvěma šrouby) může dojít ke špatné montáži napínáku tak, že se zahákne za přední čep a stejná rozteč otvorů 15 mm umožňuje prostrčení zadního čepu posledním otvorem v napínáku (pokud je volný) a tím zdánlivé zajištění. Toto však vede k výše popsané poruše.

Text opatření:

Všichni majitelé (provozovatelé) MZK s nosnou plochou MW 155 provedou kontrolu upevnění napínacích lan příčnicku a příslušných dílů tohoto spojení, zda je správně provedeno.

Nerezové „účko“ kování napínáku musí být ke kýlu připevněno dvěma šrouby. Rychlonapínák musí být ve správné poloze, v zajištěném stavu musí čep zámku napínáku vyčnívat několik milimetrů za bočnici „účka“ a tlačná pružina nesmí být volná.

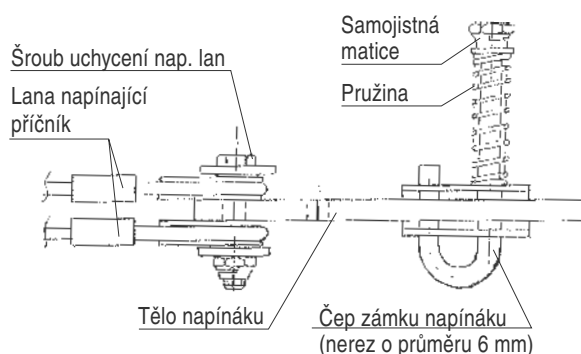
Pokud není použit rychlonapínák, ale dva samostatné šrouby, musí být zajištěny tak, aby bylo jednoznačně určeno, že se při sestavování křídla manipuluje s předním šroubem. U vlastního těla napínáku musí být znemožněno zasunutí čepu do posledního otvoru v napínáku. Buď je v něm nastalo upevnění napínací šňůry (tak aby nešla snadno vytáhnout), nebo musí být otvor zaslepen, nebo konec napínáku v místě posledního otvoru odříznut.

Toto opatření by kromě kontroly současného stavu mělo zvýšit odolnost konstrukce proti riziku nesprávné montáže, ke které by mohlo v budoucnu dojít například při změnách majitelů.

Ing. Petr Chvojka,
Hlavní inspektor techniky MZK

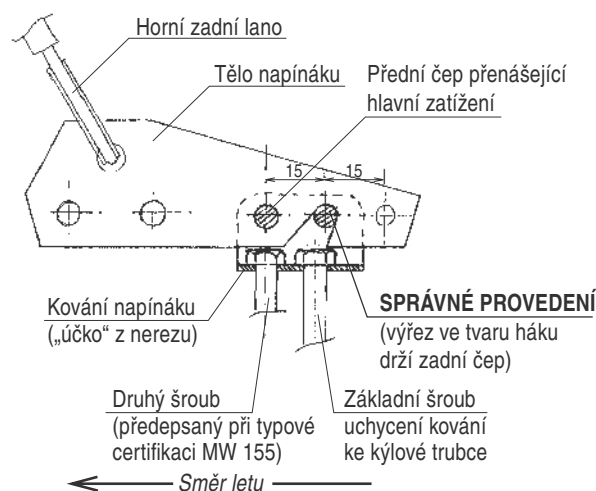
Napínák příčnicku MW 155

Pohled shora (kresleno bez zadního horního lana)



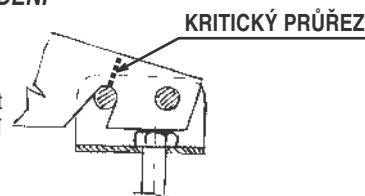
Pohled ze strany (kresleno v částečném řezu bez lan příčnicku)

SPRÁVNÉ PŘÍČNÍK



CHYBNÉ PŘÍČNÍK

Uchycení za hák a zadní otvor. Může k tomu dojít po otočení kování drženého jedním šroubem.



Mimořádné události PPG

Informace o smrtelné nehodě motorového padákového kluzáku z 28. 6. 2011 poblíž obce Velešín

Průběh letu

Pilot startoval cca v 7:30 SELČ z asi 5 km vzdáleného místa. Po jedné hodině letu provedl z výšky asi 100 m AGL levou spirálu na volnoběžném režimu motoru a po nedokončených asi čtyřech očkách narazil do země. Bezprostředně před nárazem se podle svědecké výpovědi zvýšily otáčky motoru PPG, zřejmě při pokusu o vybrání spirály. Nárazem do země pilot utrpěl zranění neslučitelná se životem.

V průběhu prohlídky SLZ nebyly zatím zjištěny příčiny nehody v technickém stavu PPG. Podle informací, které jsou v tuto chvíli k dispozici, se jedná o pilotní pochybení. Pilot zahájil spirálu pod hranici

minimální výšky letu nad terénem, která je 150 m a v jejím průběhu nebyl schopen adekvátně reagovat a PPG z tohoto manévru vybrat.

Komentář

Jaké poučení si z této nehody můžeme vzít? K poslední smrtelné nehodě PPG došlo v roce 2008 a to ze stejného důvodu!

Přestože není určena minimální výška pro bezpečné zahájení vybrání spirály, může být pilotům vodítkem výcviková osnova PL3, která udává jako minimální výšku vybrání spirály při jejím nácviu 200 m AGL. Uvědomme si, že provádění takovýchto prvků techniky pilotáže vyžaduje nácviu a jejich zkoušení v přízemní výšce je nejen v rozporu s předpisy, ale je hazardem se životem.

Věřím, že nám bude tato tragická nehoda před podobnými pokusy důrazným varováním.

Ing. Miroslav Huml,
Hlavní inspektor provozu a techniky MPK

Mimořádné události PG

Informace o nehodě padákového kluzáku ze dne 29. 4. 2011, Velký Javorník

Průběh letu

Pilotka s kvalifikací PL A se během přiblížení na přistání rozhodla přistát na cíl. V době rozhodnutí se nacházela ve vzdálenosti cca 20 m od cíle a výšce cca 15 m. Celé následné přiblížení a vykracování probíhalo na minimální rychlosti padáku a pilotka prováděla ostřejší zatáčky. Při zatáčce vlevo došlo k odtržení proudnic na levé polovině křídla a pilotka v negativní zatáčce narazila do země z výšky cca 5 m. Utrpěla zlomeninu levého předloktí a levé nohy.

Meteorologické podmínky v danou chvíli byly vyhovující, slabý vítr a slabá termická aktivita s výbornou dohledností. Padákový kluzák měl platný technický průkaz a pilotka měla uzavřené pojištění vůči škodám způsobeným třetí osobě.

Komentář LAA

Pro přistávání na cíl je zapotřebí se rozhodnout s dostatečným předstihem. Přiblížení na přistání je rozumné rozpočítat tak, aby- chom se během letu vyhnuli vykracování na minimální rychlosti. Vykracování na minimální rychlosti ostrými zatáčkami se pak může stát účinné až příliš. Padák letící v tomto režimu je náchylný ke kolapsu nejen vlivem zásahů pilota, ale i díky lehce turbulentnímu prostředí způsobenému i slabou termikou. Jako velmi přínosné doporučuji absolvovat některý z široké nabídky kurzů nestandard- ních režimů letu, kde si minimální rychlost právě vašeho padáku bezpečně naučíte rozpoznávat.

Informace o nehodě padákového kluzáku ze dne 24. 5. 2011, Kozákov

Průběh letu

Pilot s kvalifikací PL A nedlouho po kurzu a s malým náletem si při létání před kopcem včas nevyšiml silicích povětrnostních podmínek způsobených příchodem frontálního systému a byl zatlačen za kopec do vzdušného rotoru. Zde se pak stále čelem proti větru pokusil vykle- sat. Pilot nestihl nahmátnout a použít speed systém. Vrchlík v silné turbulenci zkolaboval a v neletovém režimu z výšky cca 50 m AGL narazil do země. Pilot nepoužil záložní padák a těžce se zranil.

Meteorologické podmínky v danou chvíli byly pro padákový kluzák kategorie EN B hraniční, kdy foukal vítr o rychlosti kolem 6 m/s s nárazy 10 m/s. Padák měl platný technický průkaz a pilot měl uzavřené pojištění vůči škodám způsobeným třetí osobě.

Komentář LAA

Zejména začínající piloti, pokud po kurzu létají sami, by měli zod- povědně provést analýzu počasí a vyhnout se létání v náročnějších podmínkách. Při zesilujícím větru je pak nutné včas situaci správně vyhodnotit a přistát. Pokud si v některé chvíli prostě nejsme jistý, tak raději přistát hned. Jakmile si pilot povšimne ztráty dopředné rychlosti vůči zemi proti větru, je možností použít speed a pokusit se proti větru prosadit. V případě, že i ve speedu couváme za kopec, je nejlepším řešením se otočit po větru a odletět co nejdále za pře- kážku (za kopec). V neposlední řadě, při kolapsu vrchlíku ve výšce 50 m v rotoru není dobré váhat s použitím záložního padáku. Je velmi pravděpodobné, že by k nafouknutí padáku z této výšky došlo.

Klára Beranová, hlavní inspektorka PG

Zákaz létání na terénu Mont-Gros a pláži Golfe Bleu

K informaci zveřejněné v krátkých zprávách tohoto čísla přetiskujeme část originálního nařízení (anglická verze nebyla vydána).

INTERDISANT TEMPORAIREMENT TOUTE ACTIVITE DE VOL LIBRE SUR LE SITE DU MONT-GROS ET LA PLAGE DU GOLFE BLEU

Nous, Patrick CESARI, Maire de ROQUEBRUNE CAP MARTIN, Vice-Président du Conseil Général des Alpes- Maritimes, Président de la Communauté d'Agglomération de la Riviera Française.

VU le Code Général des Collectivités Territoriales, article L 2212-2,

VU le Code Pénal et son article R.610.5,

VU l'arrêté municipal n° 817/2010 en date du 20 septembre 2010 portant règlement du site d'envol du Mont-Gros de Roquebrune Cap Martin,

CONSIDERANT qu'il a été constaté depuis fin décembre 2010 une série d'accidents, dont deux très graves ayant causé la mort d'un parapentiste le 22 mars 2011,

CONSIDERANT l'augmentation régulière du nombre d'envols depuis le site communal du Mont-Gros passés de moins de 10 000 sauts en 1999 à plus de 15 000 en 2010 (ces chiffres restant des estimations),

CONSIDERANT qu'il n'apparaît pas possible, en l'état de la législation notamment européenne, pour la Commune, d'imposer la détention du brevet de pilote ou de l'Ippicard, alors même que seul cet élément est de nature à garantir une maîtrise minimale de la pratique du vol libre, et ce, d'autant plus qu'il a été constaté un accroissement très sensible du nombre de pratiquants étrangers de multiples nationalités ne permettant pas à la Commune, malgré la signalétique mise en place sur site traduite en anglais, de s'assurer du respect de toutes les exigences de sécurité par les parapentistes et autres pratiquants de vol libre,

...

CONSIDERANT qu'il apparaît nécessaire dans ces conditions de fermer provisoirement le site d'envol du Mont-Gros et l'atterrissage subséquent, plage du Golfe Bleu, dans un but de sécurité publique,