

1 Dočasně zakázaný prostor Vrbětice
1 Nehody v provozu závěsných kluzáků
2 Nehody v provozu ULL
2 Nehody v provozu paraglidingu

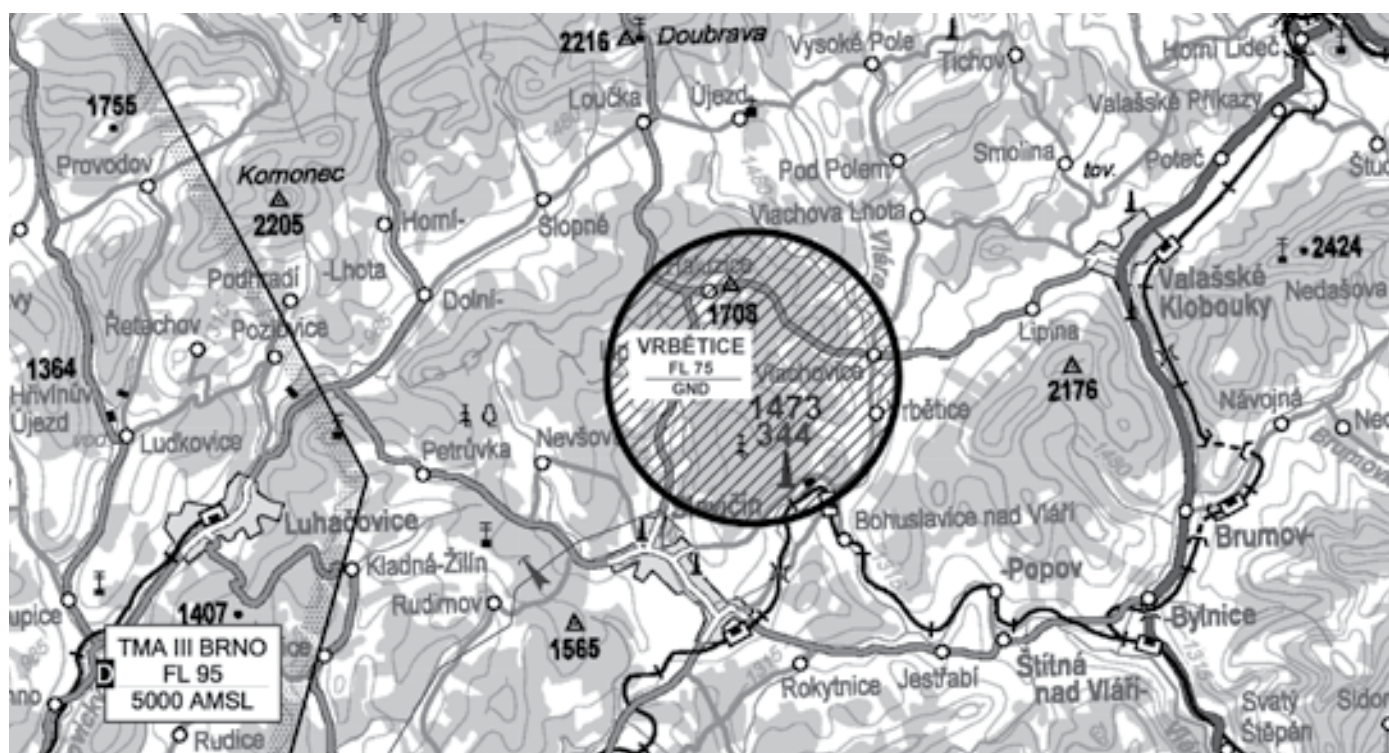
3 Metodický pokyn pro závěsné kluzáky s pomocným motorem (ZK s PM)
4 Bezpečnostní upozornění DHV pro některé spony Finsterwalder



Dočasně zakázaný prostor Vrbětice

1. Účinnost od: 1. července 2016 do: 31. prosince 2016
Doba provozu: H 24
2. Vymezení dočasně zakázaného prostoru Vrbětice:
Horizontální hranice prostoru: Kruh se středem v bodě 49° 07' 15" N 017° 54' 20" E o poloměru 3 km.
Vertikální hranice prostoru: GND – FL 75

Do dočasně zakázaného prostoru Vrbětice je zakázán vstup všem letadlům s výjimkou letů policejních letadel, vojenských letadel a letadel zdravotnické záchranné služby.



Nehody v provozu závěsných kluzáků

Nehoda ze dne 22. 5. 2015, Lipník nad Bečvou

Při svém teprve třetím letu po dlouhé zimní přestávce vyrazil pilot ZK létat za jižního větru 8 m/sec na hřeben u Lipníka nad Bečvou. Po startu z lesního průseku nad obcí Milenov pravou zatáčkou navázal do svahového proudění a tvrdošjně pokračoval podél svahu na západ, i když prakticky nestoupal a přicházel tak o možnost bezpečně doklouzat zpět na velkou přistávací plochu za dálnicí u Milenova. Jak se blížil k obci Podhoří, začal ztrácet výšku a v časové tísní se rozhodl přistát na pole před vesnicí. Při nízkém letu proti předpokládanému větru nad svažujícím se terénem se sklonem 1:14 nepoužil brzdící padáček. Pouze se snažil brzdít nohama o zem. Přitom došlo k zachycení hrazdy a bočních lanek vrcholky vzrostlého obilí. ZK prudce narazil nosem do země, pilot setrvačností narazil hlavou do spodní části kluzáku a způsobil si těžké zranění.

Komentář:

Pilot nezvládl přistání ze svahu, které je na výkonném rogalu bez použití brzdícího padáčku obtížné. Navíc jeho postroj měl poškozený posun závěsu a neumožňoval před přistáním včas přejít do vzpřímené polohy. Létání za silného větru na nízkém svahu s příliš vzdálenou přistávací plochou je riskantní. Měli by se o něj pokoušet jen rozlišení rogalisté s desítkami úspěšných přistání do neznámého terénu ročně.

*Mgr. Dan Vyhnaník
hlavní inspektor provozu ZK*

Nehody v provozu ULL

Nehoda ULL, u obce Chvalovice

Letecká nehoda UL letounu TL-2000 Sting S4, dne 05. 7. 2016 ve 12:35 hod. SELČ, pole 2 km západně od Chvalovic

Posádka prováděla navigační let na trati Jaroměř, Hradec Králové, Dvůr Králové, Trutnov, Rozkoš, Jaroměř. Ve výšce 400 m AGL zaplnil kabinu kouř, pilot neviděl ani na přístrojovou desku, vypnul motor Rotax 912 ULS. Po vypnutí motoru se kouř z kabiny odvětral. Pilot pravou zatáčkou provedl nouzové přistání na pole s porostem 20 cm vysokého jetele. V závěru výběhu UL letoun přejel silnici, za kterou došlo k jeho poškození.

Zranění osob: bez zranění

Meteorologická situace: 2/8 Cu, vítr jihozápadní 3 – 4 m/s, dohlednost nad 10 km.

Poškození UL letounu: Ulomený jeden list vrtule, ulomená noha příďového podvozku, poškozená motorová přepážka, zlomená levá podvozková noha, utržená Pitotova trubice, poškozená palivová nádrž, poškozený spodní potah trupu pod nádrží, poškozený horní i dolní motorový kryt a chladič chladicí kapaliny.

Komentář:

V pilotní kabině se objevil bílý kouř v takovém množství, že nebylo vidět ani na přístrojovou desku. Pilot neznal příčinu vzniku kouře, proto se rozhodl pro nouzové přistání. Vypnul zapalování, hlavní vypínač, zavřel palivo a přistával na nejbližší vhodnou plochu.

Po demontáži motorových krytů bylo zjištěno, že příčinou vzniku kouře bylo vytékání oleje na tlumič výfuku z přerušené olejové soustavy. Olej vytékal po samovolném vyšroubování matice přívodu oleje z olejové nádoby do termostatu. Příčinou samovolného vyšroubování matice bylo její nedotažení při předchozí manipulaci. Důrazně doporučujeme dbát na důslednou kontrolu všech spojů při jejich demontáži a zpětné montáži z důvodu servisních prací či nějakých oprav. Při práci kolem letadla se nenechte ničím a nikým rozptylovat, abyste na něco nezapomněli. A před létáním si zkontrolujte všechny důležité spoje a uzly. UL letadlo není auto, kde se jen tak pod kapotu nedíváte. Uvědomte si, že jde o bezpečnost vaši i těch, kdo případně letí s vámi.

Zdeněk Doubek

Hl. inspektor provozu UL, ULK

Nehody v provozu paraglidingu

Ke konci června evidujeme 7 nehod v paraglidingu a bohužel jednu se smrtelným zraněním. Nehody uvádím stručně chronologicky:

První nehoda se stala na kopci **Radobýl**. Pilot během svahování přebrzdil svůj PK (Aile). Spolupůsobící příčinou mohlo být to, že letěl v nově pořízené sedačce, která měla závěsy karabin výš, než sedačka, ve které létal v předchozím období. Pilot byl letecky transportován do nemocnice.

Druhá nehoda, bohužel smrtelná, se stala 24. 3. krátce po poledni na **Rané**. Podmínky pro létání byly pro zkušené piloty. Byla silná termická aktivita a foukal nárazovitý vítr až 9 m/s. Pilot, poté co odstartoval, letěl v silném svahovém proudění. Po zatáčce o 180 stupňů před malou Ranou došlo k asymetrickému kolapsu vrchlíku, na který pilot nestačil reagovat, a po větru narazil do země těsně pod vrcholem malé Rané.

Pilot letěl na PK Aspen 4, který je v kategorii EN C a na tento PK nebyl přeškolen. Nehoda je zaznamenána na kameru pilota a také na kameru jiného pilota létajícího na svahu. Vzhledem k tomu že se jedná o smrtelnou nehodu, tuto událost šetří Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod, který vydá závěrečnou zprávu.

Další, v pořadí třetí nehoda, se stala nedaleko Červené Vody na **přistání pod kopcem Luzný**.

Pilot letěl na novém PK Comet, se kterým neměl předchozí zkušenost. Pilotní průkaz mu byl vystaven tři týdny před nehodou. Přiletěl nad přistávací plochu ve velké výšce, navíc plocha pro přistání byla z kopce. Pilot přebrzdil PK a nárazem při pádu si způsobil mnohočetná zranění.

K další nehodě došlo v rámci základního kurzu na kopci **Velká Prašivá**. Pilot ve věku 53 let prováděl start po předu. Z důvodu malé rychlosti běhu došlo k odpoutání od země v nižší části startoviště a pilot po startu zachytil šňůrami o strom. Následně propadl až na zem, kde se těžce zranil.

Na konci května došlo k nehodě a zranění pasažéra komerčního letu z kopce **Staňkovka**. Pilot při letu s pasažérem při přistání vletěl do vyjeté koleje od zemědělského stroje. Pasažér si při nárazu zlomil bederní obratel.

Další, v pořadí šestá událost, která se naštěstí obešla bez zranění, se stala u **přistávací plochy pod Javorovým**. Žákyně ve výcviku přistála tak, že PK zůstal viset na drátech vysokého napětí. Došlo k přerušení dodávky elektrické energie, a v důsledku toho k nevraživým reakcím místních obyvatel.

K další nehodě došlo na **Kozákově** při komerčním tandemovém letu, když zkušený pilot a instruktor po startu s pasažérem vletl do klesavého proudu a nepřeletěl hranu. Pasažér si nárazem do stromu poranil hrudník.

Je důležité připomenout, že jak pro sólové létání, tak pro tandemy je nutné počítat s jistou mírou rizika, které paragliding přináší, a proto je nerozumné létat na takovém PK, který nesplňuje legislativní požadavky, nebo podmínky pro let, nebo který je na hraně pilotových zkušeností a dovedností.

Mgr. Jan Hájek

Hlavní inspektor provozu PK

Metodický pokyn pro závěsné kluzáky s pomocným motorem (ZK s PM)

Schválení pomocné pohonné jednotky k závěsnému kluzáku do provozu

Zpravidla se bude jednat o profesionálně vyrobené PM, kdy výrobce získal certifikaci v některé zemi (DHV, DULV, SHV, BMHV atd.). Pokud půjde o amatérskou stavbu, bude se PM schvalovat podle Přílohy č. 1 předpisu ZL 2 a požadavků švédské zkušebny s certifikací PM.

- Inspektor techniky provede technickou prohlídku a zapíše ji do **Zkušebního protokolu PM**.
- Bude provedena letová zkouška a bude zapsána do **Protokolu o letových zkouškách**.
- Inspektor techniky vyplní formulář **Příloha registračního listu – Pomocná pohonná jednotka závěsného kluzáku** a stanoví dobu platnosti, která může být maximálně 6 let. Pomocná pohonná jednotka nemá samostatný technický průkaz.
- Na základě tří výše uvedených formulářů a zaplacení správního poplatku 150 Kč zapíše rejstřík PM do databáze SLZ k příslušnému ZK do rubriky součásti (druh součásti – pomocná pohonná jednotka; název součásti – typ či název, výrobní číslo a rok výroby, pokud je uvedeno) a do poznámky zapíše „pomocný motor – platnost do dd. mm. rrrr“. Do technického průkazu ZK rejstřík zapíše do kolonky zvláštní záznamy „ZK vybaven PM – platnost do dd. mm. rrrr“. Při schvalování PM současně se ZK se platí jen základní poplatek pro ZK.

Prodloužení platnosti technického průkazu ZK s PM

Při prodloužování platnosti ZK s PM vypisuje inspektor techniky **Zkušební protokol ZK a Registrační list ZK**. Pokud je platná prohlídka pomocné pohonné jednotky (platí maximálně 6 let), nemusí pro ni inspektor vyplňovat žádné protokoly. Rejstřík po zaplacení správního poplatku prodlouží platnost technického průkazu ZK, kde v poznámce zůstává uvedena pomocná pohonná jednotka s nezměněnou dobou platnosti.

Při prodloužování platnosti ZK s PM, kde propadá platnost pomocné pohonné jednotky, musí inspektor techniky navíc provést technickou prohlídku pomocné pohonné jednotky a zapsat ji do **Zkušebního protokolu PM a Přílohy registračního listu – Pomocné pohonné jednotky** s dalším vymezením doby platnosti. Rejstřík pak navíc

změní dobu platnosti PM v poznámce v databázi a v poznámce v technickém průkazu.

V případech, kdy je jeden PM používán na více ZK, hodnotí se v kompletu s každým ZK zvlášť a protokoly se vypíší samostatně ke každému kompletu (ke každé poznávací značce ZK).

Zákonné pojištění je třeba hradit buďto dle MTOM (150 nebo 300 kg) dle vyhlášky 108 / 1997 Sb., nebo na vyšší pojistnou částku dle Nařízení EU 785 / 2004 pro MTOM do 300 kg).

Schválení do provozu ZK s PM, které v současné době již létají

- Technická prohlídka ZK.
- Technická prohlídka pomocné pohonné jednotky.
- Letová zkouška. Mohou ji provádět piloti s kvalifikací **zkušební pilot** nebo s kvalifikacemi **instruktor** i **pomocný motor** současně. Do 31. 12. 2016 mohou letovou zkoušku provádět též piloti ZK – majitelé ZK s PM.

Inspektoři techniky ZK pověření schvalováním PM do provozu

Milan Vita

Míšovice 5, Míšovice u Holešova, 768 52, tel.: 604 322 029, e-mail: milan.vita@fillo.cz

Artur Nedvěd

Keltičkova 64, Slezská Ostrava, 710 00, tel.: 606 582 605, e-mail: artur.ostrava@post.cz

Karel Haman

Dolní Bečva 266, Dolní Bečva, 756 55, tel.: 571 647 241, 777 103 807, e-mail: karelhaman@seznam.cz

V Praze dne 31. 3. 2016

HLAVNÍ INSPEKTOR TECHNIKY ZK
Ing. Václav Chvála

Získání pilotní kvalifikace Pomocný motor

Nově vydaná výcviková osnova ZL 3 stanovuje postup pro získání kvalifikace Pomocný motor nezbytné pro létání na ZK s PM. Piloti ZK musí dovršit věk 18 let, nalétat na ZK minimálně 100 vzletů, z toho na ZK, na kterém bude probíhat výcvik s PM nejméně 20 bezmotorových vzletů a 5 hodin. Pod vedením instruktora s kvalifikací pomocný motor získají piloti teoretickou výukou potřebné znalosti a pozemním a letovým výcvikem v rozsahu nejméně 10 vzletů potřebné dovednosti.

Výcvik je dokončen složením závěrečné zkoušky, kterou inspektor provozu ZK stvrdí do osobního listu, sestávající z teoretické zkoušky v rozsahu pilot MZK a praktické zkoušky předvedením letu s PM dle osnovy ZL 3. Po předložení osobního listu a zaplacení správního poplatku 150 Kč rejstřík zapíše pilotovi ZK kvalifikaci pomocný motor do databáze a pilotního průkazu.

Instruktoři ZK s kvalifikací PM pro rok 2016

Martin Bibko

Ruprechtice 7, Náchod – Ruprechtice, 549 83, tel.: 604 342 699, e-mail: martin.bibko@seznam.cz

Artur Nedvěd

Keltičkova 64, Slezská Ostrava, 710 00, tel.: 606 582 605, e-mail: artur.ostrava@post.cz

Michal Heš

Okružní 4736, Zlín 760 05, tel.: 737 203 190, michal.hes@seznam.cz

