

- Informace o mimořádných událostech v provozu ULL
- Informace o nehodách v provozu padákových kluzáků

Bulletin LAA ČR
je přílohou
časopisu
Pilot LAA ČR



Informace o mimořádných událostech v provozu ULL

Prvotní informace o letecké nehodě ULL Sirius, 16. 7. 2008, Hradec Králové

Ve středu dne 16. 7. 2008 v odpoledních hodinách došlo západně letiště Hradec Králové k letecké nehodě prototypu UL letounu Sirius TL 3000.

Ultralehký letoun z výšky cca 400 metrů pod strmým úhlem narazil do země. Při letecké nehodě zkušební pilot utrpěl smrtelné zranění, letoun byl požárem zničen. Tento letoun nebyl schválen ke zkušebním letům dle postupů LAA ČR. Příčinu letecké nehody šetří komise ÚZPLN.

Prvotní informace o leteckém incidentu ULL Atec Faeta 321, Česká Lípa

V neděli dne 20. 7. 2008 v odpoledních hodinách došlo na letišti Česká Lípa k letecké nehodě UL letounu Atec 321 Faeta.

Pilot přistával na vyšší rychlosti. Při dotyku hlavního podvozku se zemí letoun odskočil a pilot reagoval potlačením. Letoun narazil přídovými podvozky na zem, došlo k utržení přídového kola, ohnutí podvozkové nohy a dotyku vrtule se zemí.

Pilot nebyl zraněn.

Příčinu leteckého incidentu šetří komise LAA ČR.

Komentář LAA:

První chybou pilota bylo přiblížení na přistání vyšší rychlostí, ke které neměl důvod, protože nefoukal vůbec žádný vítr. Pilot velkým potlačením řídicí páky chybně opravil odskok.

Pilot měl po odskoku řídicí pákou pouze zastavit stoupání nosu a letoun znova podrovnat. V případě odskoku do větší výšky měl přidat plyn, nebo opakovat okruh a znova přistát.

*Hlavní inspektor provozu ULLa
Zdeněk Doubek*

Informace o nehodách v provozu padákových kluzáků

V období od 14. 5. 2008 do vydání tohoto čísla časopisu Pilot došlo ke čtyřem nehodám padákových kluzáků.

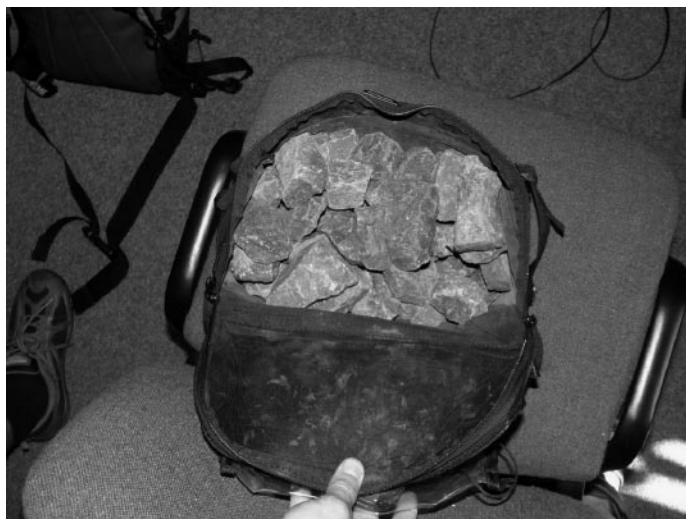
Dne **14. 5. 2008** došlo **na Rané** k nehodě pilota ve věku 24 let s kvalifikací PL B, který letěl na PK Intox a při svahování špatně odhadl svoji rychlost a výšku nad terénem. Ve snaze o rychlé provedení

zatáčky od svahu přebrzdil padák. Po prudkém nárazu tělem pilota o zem padák pokračoval v letu a zraněný pilot následně přistál na ploše určené k přistávání, kde mu byla poskytnuta první pomoc.

Další nehoda se stala dne **29. 6. 2008** na padákovém kluzáku Střem 2, kde pilot ve věku 28 let prováděl přiblížení **na přistání pod Černou horou v Krkonoších** po přeletu z Kozákova. Zde došlo v neznámé výšce k deformaci vrchlíku a následnému nárazu do země. Pilot pro zvýšení plošného zatížení vezl v pultíku na přístroje 9,5 kg kamenů. Vzhledem k charakteru vážného zranění vnitřních orgánů lze usuzovat, že zranění způsobila tato zátěž. Pilot po pádu svým mobilem přivolal rychlou záchrannou službu a to mu asi zachránilo život, protože pád nikdo neviděl a pilot byl nepohyblivý. Řidič sanitky, která na místo nehody přijela, musel vylézt na střechu auta, aby pilota ve vzrostlé trávě našel. Záložní padák nebyl použit. Pilot si na průběh nehody nevzpomíná.

Komentář LAA:

Pokud máte možnost upozornit osoby na zemi na sebe před přistáním, je užitečné to učinit. Nejde o exhibicionistickou snahu upozornit na sebe, ale o velice užitečný úkon. Můžete zapískat, popřípadě stínem na zemi upoutat na sebe pozornost. V případě zranění při nepovedeném přistání pak máte šanci, že vám bude poskytnuta pomoc. Tato nehoda také ukazuje, že je vhodné mít v dosahu rukou mobilní telefon. Přestože si pilot na průběh nehody nepamatuje, byl schopen telefon, který měl v dosahu vytáhnout a správně použít. V batohu na zádech by mu v tomto případě nebyl nic platný.



Ke zbytečné nehodě došlo dne **1. 7. 2008 na Rané**, kde mladý pilot ve věku 22 let s pilotním průkazem vydaným v září 2007 provedl vzlet se závity na šňůrách. Padákový kluzák neřízeně narazil do svahu a pilot si způsobil těžké zranění.

Za příčinu nehody lze s velkou pravděpodobností označit nesprávnou manipulaci s PK při křížovém startu.

K poslední nehodě za toto období došlo **3. 8. 2008** na louce **v katastru obce Sněžné** na Českomoravské vysočině. Charakter tohoto terénu je mírně svažité louka mezi lesy, končící v údolí. Pilot s kvalifikací PL A ve věku 61 let letěl na padákovém kluzáku Aile 26. V průběhu letu došlo podle výpovědi pilota asi vlivem turbulence ke ztrátě sil v řízení a padák se prolomil. K nehodě došlo okolo 14. hodiny v době silné termické aktivity a síle větru 3 - 5 m/s.

Pilot letěl v uvedený den jako první. Jako příčinu nehody lze s největší pravděpodobností označit nevhodně zvolenou dobu letu méně zkušeným pilotem a následně nezvládnutí deformace vrchlíku. Pilot se nepokusil odhodit záložní padák.

Závěrem lze konstatovat, že ve dvou případech bylo teoreticky možné použít záchranný systém, ale piloti se o to nepokusili.

Neváhejte s použitím záchranného systému i v případě, kdy se vám jeho použití jeví jako bezvýznamné. Pokud máte dostatečnou rychlost, záložní padák se otvírá velmi rychle. V nedávné době jsem byl přímým svědkem události, kdy kolega, se kterým jsme byli na přeletu s padákovými kluzáky, musel použít záložní padák po deformaci vrchlíku ve výšce stromů před přistáním ve velmi silně turbulentním prostředí. Padák se sice neotevřel hned a zůstal viset pod pilotem, který duchaplně razantně zatáhnul za spojovací lano. Padák se otevřel, naplnil a pilot přistál na nohy. Zdanlivě marná snaha dopadla úspěšně.

Jan Hájek
hlavní inspektor provozu PL LAA ČR