

- Mimořádné události ULL
- Mimořádné události PG
- Provoz v okolí plochy SLZ Baška
- Formulář prodloužení platnosti pilotního průkazu



Mimořádné události ULL

Letecký incident UL letounu VL-3

**Letecký incident UL letounu VL-3, dne 18. 08. 2011
v 19.15 hod. SELČ**

Pilot s druhou osobou na palubě startoval z neveřejné plochy SLZ Říčany z RWY 27, tedy směrem z kopce. Pilot se údajně snažil od počátku rozjezdu nadlehčovat přední kolo přitažením řídicí páky. Bezprostředně po vzletu došlo k vybočování UL letounu doprava. I přes plné výchylky řízení proti smyslu vybočení UL letoun stále zatáčel vpravo. Po chvíli došlo k prosednutí v pravém náklonu a plochému dopadu do polního porostu vpravo od vzletové a přistávací dráhy. Dopad UL letounu byl ztlumen cca 60 cm vysokým porostem na poli. Při prohlídce nebyly zjištěny technické závady, které by mohly vést k incidentu. Řízení UL letounu bylo v pořádku. Byla poškozena vrtule, a zatahovací podvozek. Posádka zůstala nezraněna.

Komentář LAA ČR

Z vyšetřování vyplývá, že pilot od počátku rozjezdu zvedal nos letadla a vzletal při malé rychlosti. Po vzletu v přízemní výšce korigoval pilot výchylky letounu plnými výchylkami řízení, ale bez zvýšení rychlosti letu, což v závěru vedlo k pádu letounu vedle



vzletové dráhy. Je pravděpodobné, že kdyby pilot nechal letoun rozběhnout na vyšší rychlost a teprve potom odpoutal stroj od země, vzlet by probíhal normálně. Svůj vliv mohla mít také neznalost plochy, kde byl pilot poprvé a obava z kratší délky pro vzlet, než byl pilot zvyklý.

*Jan Rýdl
inspektor provozu*

Mimořádné události PG

Nehoda PK, Oblík

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

Průběh letu

Pilot (s kvalifikací Pilot) s malým náletem hodin se v silném nárazovém větru pokoušel o start a odlet. Při zvednutí vrchlíku byl nárazem větru smýkán po svahu, kde pozadu narazil tělem do stromku. Utrpěl zranění páteře.

Meteorologické podmínky ve chvíli vzletu byly silné, vanul západní vítr o rychlosti 7 m/s s nárazy 10 m/s, které ten den postupně zesilovaly. Dohlednost byla výborná, nad 10 km. Padákový kluzák měl platný technický průkaz a pilot má uzavřené pojištění vůči škodám způsobeným třetí osobě.

Komentář LAA ČR

Jednou z nejdůležitějších dovedností pilota padákového kluzáku je ovládání vrchlíku na startu. Často vidíme právě ty nejlepší piloty, jak si s padákem „hrají“ jen tak nad hlavou na louce. Výsledkem tohoto tréninku je precizní ovládání padáku nejen ve vzduchu, ale i na startu, kde nám právě nejvíce hrozí smýkání, pád a vlečení neovládaným vrchlíkem, a to tím více, čím je vítr silnější. V kurzu není vždy

dostatek času k získání opravdu dobré úrovně dovednosti ovládání vrchlíku, a proto je důležité nejenom létat, ale i cvičit s padákem na louce po celou dobu aktivního pilotního života.

Nehoda PK, Plechtinec

**Informace o nehodě padákového kluzáku
ze dne 25. 6. 2011, Plechtinec**

Průběh letu

Pilot s malým náletem hodin (s kvalifikací Pilot) získanou v roce 2010 krátce po vzletu ve výšce cca 15 AGL v blízkosti stromů zaznamenal zborcení pravé části vrchlíku. Snažil se aktivně padák řídit, ale neovládl jej a došlo k nárazu pilota na zem. Pilot utrpěl těžké zranění. Meteorologické podmínky v okamžiku nehody byly nepříznivé, foukal severní vítr o rychlosti 6 m/s s nárazy 10 m/s a s výraznou termickou aktivitou, dohlednost byla výborná. Svah, ze kterého pilot startoval, je orientován na západ.

Komentář LAA ČR

Pilot nehodu komentoval jako nešťastnou náhodu. Svá slova podporá tvrzením, že v okamžiku vzletu v průseku krásně vanul mírný

vítr „přesně na komoru“. Celý let probíhal s vysokým porostem po pilotově pravé ruce. Celý let tedy probíhal v rotoru. Je velmi důležité před startem zjistit skutečný směr větru. To lze pomocí předpovědí, aktuálních dat meteosond a pozorování v terénu. Nelze se spoléhat pouze na ukazatel směru a síly větru, který postavíme do průseku, ze kterého chceme startovat. Tato nehoda je typickým příkladem skutečnosti, že lesní průseky fungují jako komín, kterým sice protahuje vítr odspodu vzhůru, ale již ve výšce vrcholů stromů může být proudění na směr průseku kolmé a doprovázené příslušnou turbulencí.

Nehoda PK, Černá Hora

**Informace o nehodě padákového kluzáku
ze dne 17. 7. 2011, Černá Hora**

Průběh letu

Polský pilot, držitel platné pilotní licence, vzlétl za silných povětrnostních podmínek před přicházející frontou a během letu zalétl do oblasti vzdušného rotoru. Odtud již nemohl vylétnout proti silnému větru a vyklesával do silných turbulencí, až nad zemí ztratil kontrolu nad vrchlíkem a v kyvu narazil do země, přičemž utrpěl zranění neslučitelná se životem.

V průběhu letu vanul jihovýchodní vítr o rychlosti 6 m/s s nárazy 11 m/s a vítr před zřetelnou studenou frontou na obzoru sílil. Pilot letěl na novém padákovém kluzáku kategorie EN-C, jehož technický stav neměl na nehodu vliv.

Komentář LAA ČR

Tato tragická nehoda je souhrou několika náhod a mnohých špatných rozhodnutí. Tento den vzhledem ke zjevně silným meteorologickým podmínkám nebyl vhodný pro provoz paraglidingu. O tom svědčil i prázdný start na Černé Hoře, který je jinak za příznivých podmínek velmi frekventovaný. Pilot navíc zalétl za návětrnou stranu hory, odkud se nemohl v silném větru prosadit. Nad vrchlíkem měl

až k zemi stálou kontrolu a nepoužil záložní padák. Kontrolované nouzové přistání se mu ovšem nepodařilo a v kyvu narazil do země. Opět nelze než konstatovat, že létání v silném větru je nebezpečné. Proto prosím před každým letem zvažte jeho hodnotu, jestli chvíle prožité ve vzduchu skutečně stojí za rizika, která sebou let za nevhodných podmínek nese.

Nehoda PK, Raná u Loun

**Informace o nehodě padákového kluzáku
ze dne 29. 7. 2011, Raná u Loun**

Průběh letu

Pilotka, držitelka kvalifikace Pilot, při svahování zaznamenala nevelké zaklopení levé části vrchlíku a reagovala přibrzděním pravé strany tak, že padákový kluzák přešel do pravotočivé spirály a po několika otáčkách ze zhruba 150 m AGL narazil do země. Záložní padák nebyl použit.

Meteorologické podmínky v daný den byly silné, foukal severozápadní vítr o rychlosti 7 m/s s nárazy 10 m/s. Pilotka měla platný pilotní průkaz, technický průkaz k padákovému kluzáku i uzavřenou pojistku vůči škodám způsobeným třetí osobě.

Komentář LAA ČR

I v tomto případě opět, bohužel, došlo k nehodě za silného větru. Silný vítr sebou nese riziko silnějších turbulencí a proto je na zvážení, zda za takových podmínek let vůbec realizovat. Je velmi frustrující dojet na kopec, čekat pěkné polétání a pak sedět za silného větru na zemi a letu se vzdát. Je to ovšem mnohem lepší varianta, než se dlouhodobě léčit z utrpeného úrazu. V neposlední řadě je třeba na zaklopení vrchlíku reagovat přiměřeně a v případě nezvládnutí situace okamžitě a bez váhání použít záložní padák.

*Klára Beranová,
hlavní inspektorka PL*

Provoz v okolí plochy SLZ Baška

Z důvodů opakovaných stížností občanů na hluk (jmenovitě na případy přeletů MPG) žádám piloty všech motorových SLZ, aby dodržovali publikovaný okruh a nepřelétávali přes vyznačenou obydlenou oblast severně od plochy SLZ Baška a aby – pokud to není bezpodmínečně a nevyhnutelně nutné v zájmu bezpečnosti – nelétali přes obec Baška a okolní obce níže než 300 m nad terénem.

*Zdeněk Doubek,
Hlavní inspektor provozu UL*





Prodloužení platnosti
pilotního průkazu
Letecká amatérská asociace ČR

Jméno a příjmení:		
Rodné číslo:		
Adresa:		
Telefon / Mobil:		E-mail:
Číslo pilotního průkazu	Nálet hodin za posl.dva roky	
Nálet hodin v jiné kategorii od posledního prodloužení/vystavení (druh průkazu/počet hodin):		
Podpis žadatele:		
Doporučení inspektora při nesplnění podmínek k prodloužení pilotního průkazu:		
Dne:		Podpis a razítko inspektora:

Potvrzení zdravotní způsobilosti (vydává určený letecký lékař):

Schopen – neschopen jako pilot SLZ

Poznámka:

Datum prohlídky:

Podpis a razítko lékaře:

