BULLETIN LAA ČR 9 září 2005

Bulletin LAA ČR je přílohou časopisu Pilot LAA ČR

Obsah:

- Rozbor nehod v provozu ULLa
- Rozbor nehod v provozu PK v obodbí červenec - září 2005
- Upozornění inspektora provozu
- Závazné nařízení v paraglidingu
- Koncept celorepublikové permanentky - ANKETA

Rozbor nehod v provozu ULLa

Letecká nehoda ULLa, typ CH-601 Zenair Zodiac, 3. 4. 2005, Ludgeřovice - Vráblovec, okr. Opava

Průběh letu a události:
Pilot odstartoval v 16.40 UTC z letiště Zábřeh k letu do prostoru. Při návratu na letiště ve výšce cca 320 m nad terénem zpozoroval pilot vibrace motoru. Snížil otáčky, poté znovu zvýšil výkon motoru na cestovní režim, protože se vibrace motoru znovu projevily, snížil otáčky motoru na voln oběh a vybral plochu pro nouzové přistání. Částí zatáčky vpravo a vlevo upravil rozpočet a tvrdě přistál v traverzu do mírného protisvahu.
Poškození SLZ:
UL letoun byl při nehodě zničen.
Ostatní škody:
Nevznikly.
Zranění osob:
Pilot při letecké nehodě neutrpěl žádné zranění.
Informace o posádce:
Pilot ULLa, věk 56 let, nálet na ULLa 120 hodin, v loňském roce 40 hodin. Bezprostředně před událostí letěl pilot s instruktorem kontrolní let v délce 30 minut, při kterém cvičil i nouzové přistání. Další zkušenosti 300 hodin na PG.

Meteorologická situace:
Jasno, vítr skoro klid, teplota +13° C.
Rozbory:
UL letoun měl platný technický průkaz.
UL letoun byl pojištěn zákonným pojištěním.
Pilot nebyl pod vlivem alkoholu.
Pilot měl platný pilotní průkaz a k letu byl způsobilý.
Meteorologická situace byla pro let vyhovující.

Při letu nedošlo k překročení maximální vzletové hmotnosti UL letounu.

Příčinou vibrací byla závada na elektroinstalaci motoru – uklepán kablík elektrického ovládání vstřikování – snímání polohy škrtící klapky.

Závěry

Hlavní příčina:
Nezvládnutí závěrečné fáze nouzového přistání – dosednutí do obilného lánu, uražení příďového a levého podvozkového kola tvrdým dosednutím v traverzu.
Spolupůsobící příčiny:
Vibrace motoru se kterými nebylo možno pokračovat v letu.
Let ve výšce, ze které byly omezené možnosti výběru bezpečné plochy pro nouzové přistání.
Blízkost obce a nadzemního elektrického vedení v prostoru dosednutí.

Komentář:
Pilot vzhledem k mírně delšímu rozpočtu, blížícímu se vysokému napětí a konci plochy chtěl urychlit přistání, aby se nestřetl s překážkou, nebo plochu nepřelétl.

Při přistání do terénu je velice důležité dosednout na minimální rychlosti, hlavně na plochu s nekvalitním povrchem. Do obilí je třeba provést podrovnání na vrchol porostu. Minimální rychlost dosednutí rozhodne o velikosti poškození UL letounu, nebo o jeho převrácení na záda. Kvalitní přistání s vypnutým motorem je vhodné si procvičit s instruktorem se změřením na vlastní dosednutí.

Letecká nehoda ULLa, typ P-220 ULR Koala, 4. 6. 2005, plocha SLZ Miroslav Aircon

Průběh letu a události:
Žák letěl samostatný navigační let o celkové délce 110 km a době letu 1 h 07 min. Po návratu prováděl pravý okruh na VPD 12. Po čtvrté okruhové zatáčce zjistil plošší sestup a zvolil přistání na otevřených vztlakových klapkách v poloze pro vzlet. Konec přiblížení byl na vyšší rychlosti cca 125 km/h (doporučená rychlost přiblížení je 110 km/h). Rozpočet vycházel jako delší, po provedení kratší výdrže, kdy UL letoun dostatečně nevytratil rychlost, žák nechal UL letoun dosednout na tři body. Došlo k odskoku do výšky cca 0,5 m. Žák reagoval chybně a UL letoun dosedl na zem mírně natlačen na příďové kolo. Následoval odskok do výšky 1,5 m a následný dopad UL letounu na příďové kolo a jeho poškození. UL letoun se vlivem velkého zbrždění zvedl hlavním podvozkem nad zem.

Poškození SLZ:
Došlo k poškození příďového podvozku, motorových krytů, motorové přepážky, lože motoru a koncového oblouku levé poloviny křídla.
Zranění osob:
Žák nebyl při nehodě zraněn.
Informace o posádce:
Žák měl nalétáno na typu 32 hod. - 166 vzletů, samostatně 6,48 hod. - 46 vzletů. Nedokončený výcvik žáka UL kluzáků, nálet 25 hod. - 140 vzletů.
Rozbory:
Žák měl platnou lékařskou prohlídku, byl způsobilý k samostatnému navigačnímu letu a nebyl pod vlivem alkoholu.
UL letoun měl platný technický průkaz, uzavřené zákonné pojištění a byl způsobilý k provedení letu.
Meteorologická situace byla pro let vyhovující.

Závěry
Hlavní příčina:
Nezvládnutí techniky pilotáže při opravě vadného přistání – odskoku.
Spolupůsobící příčina:
Neprovedení opravy zvýšené rychlosti na přistání.

Komentář:
Žák nevěnoval dostatečnou pozornost rychlosti letu při sestupu na přistání a před vlastním přistáním. Zvýšená rychlost letu po otevření vztlakových klapek byla příčinou většího klesání, tím se UL letoun nacházel po dotočení čtvrté okruhové zatáčky v menší výšce než žák očekával. Vzhledem k plochému přiblížení žák neotevřel vztlakové klapky do polohy pro přistání, což se projevilo ve výdrži, kdy UL letoun vytrácel déle zvýšenou rychlost než obvykle a žák dosedl s nepodrovnaným UL letounem na tři body. Další chybou žáka byla nesprávná oprava vysokého odskoku, kdy měl žák řídící pákou zastavit stoupání nosu, znova podrovnat i za pomoci zvýšení výkonu motoru, nebo raději opakovat okruh, při kterém by se uklidnil a v pohodě znovu přistál.

Zdeněk Doubek,
hlavní inspektor provozu ULLa

Rozbor nehod v provozu PK v obodbí červenec - září 2005

Dne 18. 8. 2005 u obce Vidonín okr. Žďár nad Sázavou

Pilotka:
22 let.
Zkušenosti:
PL A platný 3 roky, nálet 60 hod.
PK:
Pluto S, výrobce Axis para.
Počasí:
3-4/8 Cu cong. Vítr slabý proměnlivý do 4 m/s, silná termická aktivita.
Popis události:
Pilotka provedla vzlet ze startoviště Březina v 10.50 UTC. Asi po 40 minutách letu ve vzdálenosti 13 km od místa vzletu vzhledem k silné termické aktivitě a turbulentním podmínkám se rozhodla let ukončit přistáním v terénu. Při přistávání ve výšce cca 10 m AGL došlo k asymetrickému zaklopení pravé části vrchlíku a přechodu do rotace, kterou pilotka nestačila srovnat a v rotaci narazila do země. Pilot letící souběžně situaci viděl, přistál u postižené a přivolal LZS. Postižená byla převezena k vyšetření.
Komentář a doporučení:
Pilotka, přestože nezvládla letovou situaci, dopadla na pěnový chránič páteře a její zranění nebyla nijak závažná. Jednalo se pouze o lehké naražení, bolestivé, ale bez následků.

Přestože se jedná o nehodu, můžeme vyzdvihnout dvě pozitiva - prvním je rozhodnutí pilotky ukončit let za pro ní nepříznivých podmínek, dalším je reakce souběžně letícího pilota, který okamžitě začal vzniklou situaci řešit. Nehoda se může stát každému. Přesto opatrností, předcházením kritickým situacím a spoluprací ve skupinách můžeme následky nehod snižovat na minimum.

Dne 20. 8. 2005 na letišti aeroklubu Toužim

Pilot:
24 let.
Zkušenosti:
žák ve výcviku.
PK:
Pluto M, výrobce Axis para.
Počasí:
Slabý V vítr, termická aktivita velmi slabá.
Šlo o první vzlet tohoto pilota ve výcviku na navijáku. Žák provedl neúplné naplnění vrchlíku a pokračoval ve vzletu s nenaplněnou částí vrchlíku. Po odpoutání dostal povel korigovat bočení PK levou řidičkou. Zásah byl proveden žákem neadekvátně a PK přešel do ploché vývrtky ve výšce cca 15 m AGL. V tomto režimu dopadl na zem, čímž si způsobil těžké zranění.

Doporučení:
Při jakémkoliv bočení vrchlíku v případě vleku na navijáku nepokračujte ve vleku. Přivádíte se tím do nebezpečné situace. Při startu na navijáku buďte vždy třeba i přehnaně opatrní. Nepokračujte ve vleku, ani když se vám nejeví vše v pořádku. Předejdete tak možným kritickým situacím.

Nařízení HI PL:
Instruktoři musí v případě startu žáka ve výcviku do doby zvládnutí startů na navijáku, avšak minimálně do 5. startu na navijáku přerušit každý vzlet či let, který není ve standardní letové pozici.

Dne 7. 9. 2005 ne vrchu Raná u Loun

Piloti:
oba piloti žáci ve výcviku PL A.
Zkušenosti:
cca 20 - 30 letů na cvičném terénu o převýšení cca 30 m AGL dle osnovy PL 3.
Splněna úloha 3-4 osnovy PL 3.
PK:
Pony III, výrobce Pegas 2000
Edel 30, výrobce Edel.
Oba kluzáky s platným TP, a pojištěním. Postroje s 20cm pěnovým chráničem páteře.
Počasí:
JV vítr 2 – 3 m/s jasno.
Popis události:
Na terénu o převýšení cca 30 m létali žáci jedné školy. V cca 8:55 odstartoval pilot PK č.1 a po startu letěl vpravo podél svahu. Po necelé minutě letu otočil v levo o 180° a vracel se do prostoru před startem s výškou cca 4-5 m AGL. Ze startu za ním v době provádění zatáčky odstartoval pilot PK č.2. Cca 70 m od startu dal instruktor vysílačkou pokyn pilotovi č. 2 točit vlevo. Ten ale pokračoval v rovném letu nad pole, kde se srazil s PK č. 1. Ke střetu došlo ve výšce cca 4-5m AGL. Padáky se nezachytily, ale došlo při střetu ke ztrátě vztlaku a zvýšení klesání, ve kterém dopadli oba až na zem.

Oba žáci byli vybaveni vysílačkou, létali samostatnou úlohu, kdy je vysílačka používána pouze pro případ odvrácení nebezpečí.
Pilot PK č.2 byl zraněn těžce.

Doporučení:
Výuka paraglidingu je specifická tím, že žák od prvních vzletů létá sám. Instruktor není schopen provézt zásah do řízení za žáka. Z tohoto důvodu instruktoři vedou žáky k samostatnosti v rozhodování. Po získání teoretických znalostí a pilotních dovedností je rozhodování v letových situacích nejdůležitějším prvkem ovlivňujícím bezpečnost vlastního létání.

Instruktoři musí žáky upozornit v případě procvičování samostatných letů i při běžném výcviku na nutnost sledoval okolní letový provoz a řešit vzniklé letové situace.

Miroslav Fejt,
hlavní inspektor PL

Upozornění inspektora provozu

V Roudnici nad Labem byl opakovaně narušen klid v obytných oblastech města provozem motorového paraglidingu. Obecní úřad obdržel písemnou stížnost, která bude řešena se zástupci místního aeroklubu.

Pokud budete mít zájem odstartovat z letiště Aeroklubu Roudnice, kontaktujte předem inspektora provozu F. Salavu na tel. čísle 602 141 544. Bez předběžné domluvy vám nemusí být umožněno odstartovat z plochy letiště.

Nezapomínejte na dodržování předepsané letové výšky nad zabydlenou oblastí!

F. Salava,
inspektor provozu motorového paraglidingu

Závazné nařízení v paraglidingu

Inspektor technik Tomáš Brauner vydává s okamžitou platností **zákaz provozu všech typů padáků Sharon**, které jsou: používány pro PPG/MPG a byly uvedeny do provozu *před rokem 2001*, nebo mají *nálet větší než 200 hod*.

U padáků používaných jen pro PG je limitujícím rokem rok uvedení do provozu 1999, nebo nálet větší jak 300 hodin.

Pro znovuuvedení do provozu je nutné padák poslat na kontrolu výrobci.

Pro bližší informace volejte +420 608 150 498,
nebo pište na: easyfly@kitesurfing.cz

Koncept celorepublikové permanentky - ANKETA

Poslední valná hromada pověřila předsednictvo svazu PG uspořádáním ankety, která má potvrdit či vyvrátit zájem o celorepublikovou permanentku na používání startovišť. Na úvod bychom rádi ozřejmili, jaké jsou v současné sezóně podmínky na jednotlivých terénech, možnosti dalšího vývoje, a zejména principy, kterými lze koncept celorepublikové pernamentky financovat.

Beskydský Letecký klub se sdružením Piloti v Beskydech zajišťující létání na startovištích Javorový a Skalka v letošním roce revolučním způsobem změnil princip získávání prostředků na zajištění startovišť a to tak, že finance získávají od sponzorů, leteckých škol a podnikatelů v cestovním ruchu, kteří mají na létání v Beskydech zájem. V sezóně 2005 a s výhledem na stejné podmínky i v roce 2006 je tedy startovné na těchto terénech pro běžné piloty zdarma.

Letecký klub Kozákov, spravující stejnojmenný terén, pro letošní rok vybíral za permanentku 100 Kč od členů svazu PG. Denní startovné činilo pro členy svazu 50 Kč.

SCELET na Černé hoře v loňském roce vybudoval startovací rampu a letos ji ještě pokryje kobercem zabraňujícím poškození padáku. Tím se tato startovačka stává dokonalým zařízením pro PG létání. Cena permanentky pro nečlena LAA byla 700 Kč, pro člena LAA 350 Kč, den létání vyšel nečlena na 100 Kč, člena na 50 Kč. Od 1. 7. jsou na ceny permanentek výrazné slevy. Denní startovné zůstává nezměněno. Obdobné podmínky lze očekávat i v příštím roce, nicméně je i možné, že kluby z Černé hory a Kozákova se dohodnou na společné permanentce pro tyto terény, vzhledem ke společnému okruhu uživatelů.

Správce startoviště Raná určil cenu celoroční permanentky na 800 Kč. Pro členy Ranského klubu účtuje 600 Kč. Protože nedošlo k dohodě s minulým předsednictvem, nejsou uplatňovány žádné slevy pro členy svazu PG. Denní létání zde stojí 40 Kč. Poměrně vysoká cena permanentky vyplývá zejména z nutnosti platit nájem obci Raná u Loun, která je vlastníkem areálu.

Letecký klub Zvičina v letošním roce řeší vážný finanční problém spojený s budováním druhého startoviště. Proto byla cena celoroční permanentky zvýšena na 400 Kč pro nečleny a 200 Kč pro členy svazu PG.

Problematika konceptu celorepublikové permanentky je, nutno říct, ekonomicko-sociální povahy. Jedná se totiž o přerozdělení části prostředků vybraných v podobě členských příspěvků do LAA a jejich „nalití“ do jednotlivých startovišť. V současnosti je klíčem

pro rozdělování počet prodaných permanentek na jednotlivá startoviště a jejich cena motivující pilota k nákupu. Počet prodaných permanentek současně ukazuje správci startoviště, nakolik jím nastavená cena odpovídá službě, kterou pilotům nabízí.

Sociálním aspektem je v tomto okamžiku spokojenost pilota – člena svazu PG s nižší cenou permanentky. Dotovanou cenu permanentky je v tomto případě možné udržet pouze proto, že pilotů, kteří si nějakou pořídí, je výrazně menší počet, než členů svazu PG, kteří na ni prostřednictvím svých příspěvků platí.

	Počet permanentek členům svazu PG	Vybráno od členů svazu PG	Dotace LAA pro startoviště	Celkem
Raná	90	3 6000	18 000	54 000
Zvičina	27	2 700	1 350	4 050
Kozákov*	122	12 200	6 100	18 300
Beskydy	34	11 900	3 400	15 300
Další náklady: Geometrický plán Zvičina, větrné rukávy, projekt startoviště Č. hora				24 288
Celkem za 2004		50 600	53 138	**115 938**

*u Kozákova se jedná o odhad, nebylo možné zjistit skutečné údaje.

Údaje o financích vybraných od pilotů a zaplacených z prostředků svazu za rok 2004 uvádí tabulka vlevo. Údaje za rok 2005 dosud nejsou kompletní.

Z tohoto rozpočtu a na základě změn ve financování jednotlivých terénů můžeme uvažovat o tom, že částka potřebná pro správu vyjmenovaných terénů v ČR je někde mezi 100 000 – 150 000 Kč ročně.

Několik možných variant financování a fungování celorepublikové permanentky:

A - Celorepubliková permanentka zadarmo
… je nápadem jako vystřiženým z učebnice komunistického utopismu. Ekonomická pravidla jsou neúprosná. Startoviště musí vybrat určité množství peněz, aby mohla zaplatit za svůj provoz. Tento objem peněz, které nyní přicházejí od konkrétních uživatelů startoviště (kteří si už pohlídají, za co platí) je nahrazen balíkem od svazu PG (cca 150 000 Kč ročně). Pravděpodobně navíc vzroste počet vydaných permanentek (proč si ji nevzít, když je to „zadarmo"), zavedené svazovné (cca 150,- Kč) ovšem sníží počet členů registrovaných ve svazu PG (čímž vzroste svazovné na další sezónu a tak dále…).

B - Celorepubliková permanentka se spoluúčastí
Aby to ekonomicky fungovalo: piloti by za celorepublikovou permanentku museli zaplatit totéž, co platí za jednotlivé permanentky nyní (cca 1300 Kč, takže nulový efekt), nebo by jejich slevu museli zaplatit ostatní členové svazu. (Zavedené svazovné by bylo o něco nižší.)

Vypadá to tak, že varianta A se stává ekonomicky neúnosnou - jedná se o necílené přerozdělení peněz (pilot musí platit za službu, kterou nevyužívá a proto svaz opouští) s efektem inflační spirály. Při variantě B pilot platí startovné i za startoviště, které za sezónu třeba vůbec nenavštíví a za tento luxus získává pouze pocit, že je o něj kompletně postaráno. Jakékoli řešení na půl cesty mezi variantami A a B potom bere z obou variant něco (o málo nižší zavedené svazovné a současně stále poměrně drahá celorepubliková permanentka). A přitom stále vyhání ze svazu PG členy, kteří službu nepotřebují.

Shrneme-li výše napsané, vyplývá mi z toho, že minulé předsednictvo přišlo s návrhem „celorepublikové" permanentky, která není vlastně ani tak moc na celou republiku, navíc finance na její dotování nejsou… Navíc se v současnosti objevují i další startoviště, na kterých běžný provoz přerostl meze „tiché tolerance" majitelů a správců pozemků a na nichž budeme vzniklou situaci nuceni řešit (viz. Létání na Mravenečníku – Kamenné hoře v pilotu č.7/2005).

Osobně se nám nejvíce líbí systém slev na startovném dohodnutý mezi svazem PG a startovištěm, které bylo svazem nějak podpořeno - podle vzoru Černá Hora (musí být ovšem vytvořena finanční rezerva v hospodaření svazu PG). Současně je perfektním příkladem práce správce terénů beskydský systém regionální podpory startovišť.

Za předsednictvo svazu PG připravili
Michal Brabenec a František Pavloušek

Anketa ke konceptu celorepublikové permanentky

Jméno a příjmení: ..... Podpis: .....

Číslo pilotního průkazu: .....

Zaškrtněte prosím vybranou odpověď

☐ Mám zájem o celorepublikovou permanentku v ceně cca 1300 Kč a koupil bych si ji.

☐ Koncept celorepublikové permanentky pro mně není zajímavý, protože bych ji nevyužil.

☐ Podporovaná startoviště nenavštěvuji, ale jsem ochoten platit svazovné cca 150 Kč na dotaci permanentek.

☐ Jiná: .....

.....

Anketní lístky zasílejte na adresu:

Letecká amatérská asociace ČR
Ke Kablu 289,
102 00 Praha 10

Obálku označte „Anketa celorepubliková permanentka"

Můžete také hlasovat na stránkách www.svazpg.cz.