

## Obsah:

- Rozbor mimořádných událostí v provozu PL
- Rozbor mimořádných událostí v provozu MPL
- Rozbor mimořádných událostí v provozu ULLt
- Rozbor mimořádných událostí v provozu ULLa

- Dodatek ke směrnici pro koordinaci a řízení letového provozu na letišti v Milovicích
- Omezení provozu na letišti v Milovicích 13. – 15. 10. 2006
- Veřejné vnitrostátní letiště Chrudim – LKCR
- Nařízení evropského parlamentu a rady č. 785/2004 o požadavcích na pojištění leteckých dopravců a provozovatelů letadel

Bulletin LAA ČR  
je přílohou  
časopisu  
Pilot LAA ČR



## Rozbor mimořádných událostí v provozu PL

### Nehoda PK na Rané u Loun dne 7. 4. 2006

#### Pilot:

48 let, PL B/T.

#### Zkušenosti:

létá od r. 1994, nálet 80 hod. ročně,  
kurz nácviku nestandardních let. situací.

#### PK:

Stream

#### Počasí:

Var. vítr s termickými intervaly ze SZ-JV do 4 m/s.

#### Popis události:

Pilot odstartoval na vrcholu Rané směrem na JV. Po startu točil pravou zatáčku a pokračoval min. rychlostí v letu podél svahu. V prostoru startoviště točil levou zatáčku, při které došlo k jednostrannému přetažení. Pilot reagoval uvolněním řízení, avšak v kyvu na velké rychlosti narazil do svahu.

#### Zranění:

Pilot si způsobil těžké zranění.

#### Doporučení LAA:

Přestože měl pilot velké pilotní zkušenosti, došlo k přetažení PK a pádu do negativní zatáčky. Pilot absolvoval s PK nácvik nestandardních letových situací a měl velký nálet. Nedá se proto určit přesně příčina přetažení. Přesto je možné, že vliv na vznik tohoto režimu mělo turbulentní termické proudění v době, kdy byly nasvíceny obě strany svahu. Podle výpovědi svědků se dalo v rozpětí několika minut startovat na obou stranách kopce.

Buďte velmi obezřetní při letech v malých výškách, kdy nemáte dostatek času na řešení vzniklé letové situace.

### Nehoda PK na letišti Bohuňovice dne 12. 6. 2006

#### Pilot:

33let, cizí státní příslušník.

#### Zkušenosti:

Pilotní průkaz vydán v únoru 2000 LAA SR.

#### PK:

PPG Mantis 3, PK Alix.

#### Počasí:

SV vítr 4-5 m/s s nárazy 7 m/s.

#### Popis události:

Pilot startoval do meteorologicky nevhodných podmínek pro let. Po vzletu, bez ohledu na chování PK, držel pohonnou jednotku neustále na max. výkon. Padákový kluzák byl po celou dobu letu v kyvech a houpání a neustále pod velkým úhlem náběhu výrazně za pilotem. V jednom ze zhroupení PK došlo k výraznému odlehčení nosných šňůr a vlivem točivého momentu vrtule (pohonná jednotka neustále na plný výkon) přešel pilot pod padákem do rotace a došlo k zatwistování (zakroucení) nosných šňůr. Po dopadu v důsledku neřiditelnosti PK z výšky asi 20 m bylo na šňůrách nejméně šest závitů.

#### Zranění:

Pilot utrpěl mnohačetná těžká zranění.

#### Doporučení LAA:

Létejte v podmínkách, které odpovídají vašim dovednostem. Ne každé podmínky jsou vhodné pro létání. Pilot nereagoval na změny chování padáku a jeho let byl v podstatě neřízen.

### Nehoda PK na Rané u Loun dne 12. 6. 2006

#### Pilot:

45 let, PL-A.

#### Zkušenosti:

Pilotní průkaz vydán v listopadu 2004. Nálet asi 20 hod.

#### PK:

Fides 28

#### Počasí:

JV vítr kolem 5 m/s.

#### Popis události:

Ve fázi pokusu o vzlet při nafouknutí vrchlíku došlo k zaklapnutí pravé poloviny vrchlíku a následnému vlečení pilota po zemi. Při nárazu došlo k poranění hlavy a ramene. Přilba pilota byla silně poškozena i přes fakt, že nedošlo k pádu z výšky. Při vlečení po zemi došlo nárazu hlavou do kamene.

#### Zranění:

Poranění hlavy a ramene. Pilot převezen k ošetření do nemocnice.

#### Doporučení LAA:

Létejte v podmínkách, které odpovídají vašim pilotním zkušenostem. I při nafoukávání padáku na rovině používejte přilbu. V tomto případě zabránila mnohem vážnějšímu poranění. Pilot neměl uzavřeno pojištění odpovědnosti. Z důvodu nedodržení zákonných podmínek pro létání je pilot řešen ve správním řízení.

### Nehoda PK na Javorovém u Trince dne 4. 7. 2006

#### Pilot:

48 let, žák ve výcviku.

#### Zkušenosti:

Žák ve výcviku.

#### PK:

Fides 2 M.

#### Počasí:

SV vítr 1-3 m/s, dohlednost nad 10 km.

#### Popis události:

Pilot ve výcviku si při přistání poranil kotník, přestože jeho výstroj byla předpisová (pevná kotníková obuv).

#### Zranění:

Poranění kotníku, přijat k ošetření.

#### Doporučení LAA:

Instruktoři musí upozorňovat žáky na nutnost používání předepsané výstroje. Přesto se nehoda může stát, i když výstroj odpovídá požadavkům výcvikové směrnice. Je nutné zdůrazňovat požadavek, aby žáci sledovali prostor, kam přistávají.

**Nehoda PK na Zvičíně dne 15. 7. 2006**Pilot:

32 let, PL-A.

Zkušenosti:

Pilotní průkaz vydán v květnu 2005.

PK:

Vega M.

Počasí:

SZ až S vítr 6-8 m/s.

Popis události:

Pilot odstartoval ze sjezdovky na Zvičíně ve 14.45 hod. Foukal SZ - S vítr o rychlosti 6-8 m/s., tzn. zleva přes stromy. Pilot letěl v levé části sjezdovky, tzn. v oblasti výskytu nejsilnější turbulence. Krátce po vzletu došlo ve výšce asi 10-15 m nad terénem k zaklopení části náběžné hrany s následným přechodem PK do rotace. Pilot tuto situaci nepodchytil a čelně narazil do svahu.

Zranění:

Bezvědomí, mnohačetné poranění pánve.

Doporučení LAA:

Terén Zvičína je charakteristický vznikem silné turbulence v podmínkách, kdy nefouká přímo na sjezdovku. V případě silného větru se nebezpečí turbulence násobí. Nelétejte v podmínkách, kdy je vznik turbulence zřejmý.

**Nehoda PK na Javorovém u Třince dne 22. 7. 2006**Pilot:

43 let, PL-A.

Zkušenosti:

Pilot létal delší dobu bez pilotní licence.

V dubnu 2006 získal průkaz PL-A.

PK:

Mercury - PK kategorie C!

Počasí:

SZ vítr okolo 6 m/s.

Popis události:

Pilot odstartoval ze sjezdovky na Javorovém. Foukal SZ vítr, 6 m/s., tzn. zleva přes stromy. Krátce po vzletu došlo k zaklapnutí části náběžné hrany s následným přechodem padáku do rotace. Pilot tuto situaci nepodchytil a čelně narazil do svahu. Letěl na PK kategorie C, na jehož pilotáž neměl kvalifikaci, v turbulentních podmínkách, které neodpovídaly jeho pilotním dovednostem. Padák měl zapůjčený.

Zranění:

Mnohačetné poranění pánve a končetin.

Doporučení LAA:

Důrazně upozorňujeme všechny piloty PK na skutečnost, že ne každé meteorologické podmínky jsou vhodné pro všechny piloty. Zvažujte, jestli se vyplatí riskovat zdraví pro let v náročnějších meteorologických podmínkách navíc na padáku, který vyžaduje citlivou aktivní pilotáž a je určen soutěžním pilotům. Kamarád, který pilotovi padák půjčil, by se měl zamyslet nad podílem morální odpovědnosti na nehodě. Za provedení letu však vždy jednoznačně zodpoví dá pilot.

**Mimořádná událost v provozu PL na Velkém Javorníku dne 23. 7. 2006**Pilot:

29 let.

Zkušenosti:

Bez platné pilotní licence, PP nebyl od r. 2002 prodloužen.

PK:

Esprit.

Počasí:

S vítr do 4 m/s.

Popis události:

Pilot bez licence provedl vzlet na Velkém Javorníku. Asi po dvou hodinách letu došlo ke zborcení vrchlíku, na které reagoval odhozením záložního padáku. Na tomto přistál do lesního porostu. Ze stromu slezl a odešel pro pilu. Nežucastněná osoba si všimla padáku na stromě a zavolala na Policii ČR, která dorazila na místo a ve spolu-

práci s hasičským záchranným sborem padák vyprostila a odvezla na oddělení. Policie požádala Hlavního inspektora provozu o identifikaci majitele podle výrobního čísla padáku. Ten se později dostavil na Obvodní oddělení Policie, kde byl požádán o předložení pilotní licence, certifikátu o pojištění a technického průkazu. Z uvedených dokladů měl postižený pouze technický průkaz.

Zranění:

Ke zranění nedošlo.

Doporučení LAA:

Poškozený je řešen Policií ČR pro porušení zákona číslo 49/1997 Sb. o civilním letectví, protože letěl na SLZ bez platné pilotní licence a neměl sjednáno pojištění odpovědnosti. Vezměte na vědomí, že nemusí dojít k nehodě a přesto orgány Policie zajímá platnost potřebných dokladů pro létání.

Poškozený se po události zajímal, jak dát uvedené doklady do souladu se zákonem a učinil kroky k nápravě.

**Nehoda PK na vrchu Výrovec u obce Jílové-Modrá dne 24. 7. 2006**Pilot:

38 let, PL A.

PK:

Trend II 28.

Čas:

18.15 SELČ.

Počasí:

2/8 rozpadající se kupovité oblačnosti, SSZ vítr, 3-5 m/s.

Popis události:

Pilot odstartoval okolo 18.15 SELČ ze startoviště na vrchu Výrovec a po startu točil pravou zatáčkou. Odlétl podél svahu směrem k místu zvanému skalka.

Padákový kluzák byl nalezen asi v 18:45 SELČ v koruně 12 metrů vysokého dubu. Nalezli jej místní piloti, kterým byl náhodným pozorovatelem telefonicky hlášen zavěšený padákový kluzák. Pilot v sedačce upoutaný nebyl.

Po ohledání okolí byl nalezen pilot, který ještě s nasazenou přilbou seděl ve svahu asi 50 m od místa nehody. Pilot krvácel na hlavě, byl v šoku a silně otřesený. Z pozdějšího šetření bylo zjištěno, že pilot, přestože byl vybaven dostatečnými technickými prostředky ke slánění ze stromu, tyto zřejmě vinou otřesu způsobeného nárazem při pádu do koruny stromů nepoužil a pokusil se slézt ze stromu jen vlastními silami. Zda došlo k pádu a zda zranění vznikla již při pádu do stromu, nebo až při pokusu slézt, nevíme. Po příjezdu záchranné služby a hasičů byl pilot odnesen na nosítkách a hospitalizován v nemocnici. Pilot si událost nepamatuje.

Zranění:

Pilot si způsobil těžký otřes mozku s podezřením na vnitřní krvácení.

Doporučení LAA:

Na této lokalitě při SSZ větru se v blízkosti skalky vytvářejí silné turbulence. Proto je nutné oblévat skalku dále od kopce, a ke svahu se přiblížit až asi 100-200 metrů za tímto místem. Pilot pravděpodobně přelétával skalku v těsné blízkosti a v turbulenci způsobeném prosednutím či kolapsu vrchlíku nebyl již prostor a čas pro zvládnutí pilotáže.

Všem pilotům doporučuji vozit v sedačce prostředky technické pomoci jako je pomocné horolezecké lano, karabinu s pojistkou zámku, píšťalku, obvaz, zavírací pilku, mobilní telefon. V případě, že neumíte slánit, neváhejte přivolat pomoc. Přilbu sundávejte z hlavy, až když jste bezpečně na zemi. V případě pádu ze stromu její absence může mít fatální následky.

*Miroslav Huml a Jan Hájek,  
hlavní inspektori PL LAA*

## Rozbor mimořádných událostí v provozu MPL

### Nehoda MPK v katastru obce Starý Plzenec dne 13. 6. 2006

Pilot:

60 let

Zkušenosti:

Bez platné pilotní licence.

PK:

PPG Walkerjet, PK Avis II

Počasí:

SV vítr do 1 m/s.

Popis události:

Pilot bez licence provedl vzlet proti skupině stromů vzdálených asi 100 m. K vlastnímu létání si zvolil vhodnou plochu a také téměř ideální meteorologické podmínky. Z neznámých důvodů však zvolil místo startu asi 100 metrů proti jediné skupině vzrostlých stromů v okolí. Po vzletu pokračoval v přímém směru proti asi patnáctimetrovým stromům a teprve v jejich bezprostřední blízkosti, kdy bylo zřejmé, že hrozí srážka, zareagoval uvedením PPG do ostré levé zatáčky. Následně došlo k přetažení PK do levé negativní zatáčky a nárazu do země v levém náklonu.

Zranění:

Mnohačetné poranění pánve.

Doporučení LAA:

Poškozený, mimo újmy na zdraví, je řešen Policií ČR pro porušení zákona číslo 49/1997 Sb. o civilním letectví, protože letěl na SLZ bez platné pilotní licence. Neměl sjednáno pojištění odpovědnosti, ani platný technický průkaz k MPK.

Poškozený se zřejmě ve snaze ušetřit pár tisíc, rozhodl naučit létat jako samouk. Je to příklad toho, jak se to nemá dělat i s následky, které toto nezodpovědné počínání přináší. Způsob volby místa startu ukazuje na nedostatek zkušeností, protože plocha, z níž startoval je velmi rozlehlá a otevřená. Pilot zřejmě přecenil výkon krosny. To, že po vzletu pokračoval v přímém směru proti vzrostlým stromům, aniž by se jim jakkoliv snažil vyhnout, může nasvědčovat tomu, že se pilot zřejmě usazoval v sedačce a nevěnoval se dostatečně sledování okolí. V kritické situaci si pilot vybral levou zatáčku. Prostor pro vyhnutí měl zhruba shodný vlevo i vpravo, nicméně levá zatáčka je proti působení sil reakčního momentu vrtule a uvést do ní krosnu na plném plynu trvá o něco déle a je potřeba větší stažení řídičky. V dané situaci bylo správné rozhodnutí provést k vyhnutí pravou zatáčku.

Znalosti, které pilot získá v kurzu PPG jsou neocenitelné a jsou za nimi zkušenosti mnoha jiných pilotů. Tato nehoda jasně potvrzuje, že pokud se někdo rozhodne nenechat se poučit od jiných a začne získávat zkušenosti metodou pokus omyl, může to vést k velmi nepříjemným koncům. Navíc se takový člověk, zřejmě bez znalostí leteckých předpisů a pravidel provozu, stává ohrožením i pro ostatní, kteří chtějí létat pro radost, jsou zodpovědní a nehanzdí se svým životem.

### Incident MPK ze dne 22. 7. 2006 u obce Damníkov

Pilot:

49 let

Zkušenosti:

Pilotní licence PK A od roku 2000, PPG od roku 2003.

PK:

Point 27

PPG:

Trabant - Frank Radim

Počasí:

Vítr var. do 2 m/s, dohlednost nad 10 km.

Popis události:

Během rekreačního letu, cca po 10 minutách došlo k náhlému vysazení motoru. Pilot se snažil přistát co nejbližší k hlavní silnici a při tom přehlédl vedení vysokého napětí 40 kV souběžného se silnicí, vzdáleného od ní asi 20 metrů. Dráty VN spatřil pilot až v poslední chvíli, kdy nestačil již srážce s nimi zabránit. V okamžiku srážky se vrchlík nacházel nad dráty VN a pilot pod nimi. Po nárazu se vrchlík přehoupal přes dráty a pilot s krosnou zůstal viset ve výšce cca 2 m nad zemí. Poté pilot rozeplnul popruhy a nezraněn seskočil na zem.

Při prohlídce krosny inspektorem technikem bylo zjištěno, že palivová hadička je v místě uchycení palivového filtru uvolněná, nezajistěná sponou a hadička je následně v místě za filtrem ostře zlomená, takže je výrazně zúžen její průřez. Pilot uvedl, že před letem vyměnil palivový filtr za nový. Motor vysadil v důsledku přerušení dodávky paliva a to jednak protože palivová hadička byla zlomená a výrazně snížila průtočné množství paliva a navíc netěsností byl přisáván do paliva vzduch.

Zranění:

Bez zranění.

Škody na zařízení:

Přetržena jedna a poškozeno pět šňůr PK.

Doporučení LAA:

Pilot měl vzhledem k výšce vysazení motoru dostatek času a prostoru pro výběr plochy pro nouzové přistání. Nevěnoval však dostatečnou pozornost její vizuální kontrole. Je zapotřebí mít neustále na zřeteli možnost vysazení motoru a vždy mít vytipovanou vhodnou plochu pro nouzové přistání. Naše republika je místy téměř úplně zadrátovaná různými elektrickými vedeními. Ta lze poměrně snadno přehlédnout, pokud začne pilot vybírat nouzovou plochu ve stresu až současně s řešením nouzové situace. V tomto případě bylo pouze dílem náhody, že nedošlo k újmě na zdraví.

Další věcí je neodborný zásah na palivové instalaci. Je potřeba dbát na správné utažení všech spojek a také palivový filtr vyměňovat vždy za shodného typu. Všechny palivové hadice musí být vedeny bez prudkých ohybů, které zmenšují jejich průřez. Navíc po každé změně a také po vykonané údržbě by měla následovat motorová zkouška, která by asi v tomto případě nedostatky odhalila.

Miroslav Huml, inspektor LAA



## Rozbor mimořádných událostí v provozu ULLt

**Letecká nehoda ULLt - nosná plocha Atlet, podvozek Fiti 1,  
7. 4. 2006, plocha SLZ Mělník - Hořín**

Leteckou nehodu šetřil a závěrečnou zprávu vydal: Ústav pro odborné technické zjišťování příčin leteckých nehod ve spolupráci s LAA.  
Průběh letu a události:

Vzlet MZK byl proveden z plochy SLZ Mělník - Hořín z RWY 27. Po vzletu pilot pokračoval levou zatáčkou do jižního okruhu ve výšce 50 – 100 m. Východně od plochy SLZ přelétl severním kurzem do prostoru druhé zatáčky severního levého okruhu RWY 09. Po druhé zatáčce se jeho výška snížila na 30 - 70 m. V této výšce pokračoval do třetí a čtvrté zatáčky severního levého okruhu. Po čtvrté zatáčce pilot snížil výšku na cca 20 m. Při průletu nad RWY 09 MZK provedl zatáčku doleva o cca 90° a pokračoval severním kurzem. Pod tímto kurzem ve výšce 8 m MZK narazil kolmo do štítu hangáru. MZK zůstal po nárazu zaklíněn na štítě hangáru.

Zranění osob:

Pilot byl při letecké nehodě smrtelně zraněn.

Poškození SLZ:

Motorizovaný závěsný kluzák byl nárazem prakticky zničen.

Ostatní škody:

Poškozen štít hangáru.

Informace o osobách:

pilot - věk: 74  
průkaz způsobilosti pilota MZK: na LAA ČR bez záznamu o vydání;  
průkaz zdravotní způsobilosti: na LAA ČR bez záznamu, na místě LN nenalezen;  
počet nalétaných hodin na MZK: podle odhadu členů LK Hořín desítky až stovky, přesný počet nebylo možné zjistit

Informace o SLZ:

typ: podvozek/nosná plocha FITI 1 / Atlet,  
rok výroby podvozku: 2006,  
rok výroby nosné plochy: 2005,  
počet letů: 2 (zkušební lety dne 4.4.2006),  
nálet: 20 minut (zkušební lety dne 4.4.2006),  
technický průkaz SLZ: nevydán,  
zákonné pojištění odpovědnosti: platné od 4.4.2006 do 31.12.2006

Rozbory:

Dne 4. 4. 2006 byla inspektorem LAA ČR provedena technická prohlídka MZK a následně dva zkušební lety, aby mohl být vystaven technický průkaz a MZK uveden do běžného provozu, s tímto výsledkem:

- z hlediska řízení pro běžné používání nevyhovovala poloha řídicí hrazdy, která byla vůči pilotovi oproti obvyklé poloze o cca 15 cm více vpředu;
- oto mohlo negativně ovlivnit pilotáž zvláště při startu a přistání, kdy je potřeba větší výchylky hrazdy dopředu;
- majitel byl na tato fakta upozorněn s tím, že technický průkaz bude vystaven po odstranění tohoto nedostatku;
- byl také výslovně upozorněn na to, aby s MZK v tomto stavu nelétal;
- v dalších dvou dnech s ním inspektor LAA ČR konzultoval způsob provedení úpravy;

Dne 7. 4. 2006 pilot přesto provedl svůj první let na tomto MZK.

- Let byl proveden za meteorologických podmínek, které neměly negativní vliv na říditelnost a stabilitu MZK.
- Po čtvrté zatáčce severního okruhu, při průletu nad RWY 09, pilot provedl zatáčku doleva o cca 90° ve výšce cca 10 m.
- Nevyhovující řízení mohlo způsobit to, že pilot při navyklé poloze hrazdy zvyšoval rychlost a uváděl stroj do sestupného letu. Tomu by odpovídal i profil letu po okruhu i nízká výška letu v jeho závěrečné fázi.
- Podle svědeckých výpovědí letěl MZK během sledovaného letu v ustálených letových i motorových režimech.

Závěry:

- pilot nevládnul průkaz způsobilosti pro řízení MZK vydaný LAA ČR;
- nebylo nalezeno osvědčení zdravotní způsobilosti, jeho registrace nebo svědecká

výpověď o návštěvě leteckého lékaře;

- pilot nebyl oprávněn provést let;
- MZK neměl vydán platný technický průkaz;
- MZK měl platné zákonné pojištění odpovědnosti;
- MZK vzhledem k neseřížené poloze řídicí hrazdy nebyl způsobilý k letu;
- pravděpodobnou příčinou LN byla omezená říditelnost MZK způsobená nesprávnou polohou řídicí hrazdy.

Komentář LAA:

První informace o této nehodě byly již v Pilotu č. 4/2006. Výše uvedené řádky pouze podrobněji popisují souhrn okolností, a doufám, že pro poučení a výstrahu jiným. Z této nehody je mi celkově smutno, protože jsem pilota osobně znal a snažil jsem se mu poradit a pomoci, aby mohl létat bezpečně a dlouho. Bohužel to bylo marné. Po této události se také vyskytly různé dohady a názory, co mohlo být příčinou, včetně možnosti technické závady během letu. Nic takového se však nepotvrdilo, i když mi vše dlouho vrtalo hlavou a trosky stroje jsme důkladně prohlédli. Ani svědecké výpovědi nehovoří o nějakých zvratech během letu, které by způsobilo náhlé selhání techniky.

Nezbývá než konstatovat a zdůraznit otřepaná, ale stále platná pravidla. Létejte jen na vyzkoušeném a vyhovujícím stroji, s vlastními potřebnými dovednostmi a kvalifikacemi. Technický a pilotní průkaz nejsou jen zaplacené kousky papíru, ale doklad o tom, že váš stroj vyhovuje pro bezpečný provoz a že umíte létat tak, aby to bylo k vaší radosti a nemuseli jste se bát vy ani vaše okolí.

*Petr Chvojka,  
hlavní insp. provozu a techniky ULLt*





## Rozbor mimořádných událostí v provozu ULLa

### Prvotní informace k nehodě ultralehkého letounu Moby-Dick z neděle 3. 9. 2006 u obce Lázy

#### Údaje o letadle:

Straton D8 Moby-Dick, motor Trabant s reduktorem.

#### Údaje o posádce:

Věk pilota 65 let, pilot ULLa

#### Místo vzletu:

Plocha pro vzlety SLZ v katastru obce Lázy, poblíž Moravské Třebové.

Plocha je v závětrí dlouhého svahu s převýšením cca 200 m, orientovaného směrem S-N.

#### Meteorologické podmínky:

6-8/8 oblačnosti, v přízemní vrstvě ovzduší mírný jižní vítr do 3 m/s, ve výšce nad 200 m silnější, jihozápadní až západní vítr. Dohlednost nad 10 km. Teplota 20 stupňů Celsia.

#### Popis události:

Pilot prováděl první let po opravě a montáži motoru Trabant s reduktorem. Přibližně v 15.00 odstartoval ve směru 09, po odpoutání od země vybočil doprava, jižně ze směru vzletu proti větru a ve stoupání, ve výšce cca 30-40 m se motor SLZ zastavil. V sestupném letu, při kterém zatáčel doprava zpět na letiště, tedy s větrem v zádech, při strmém klesání v náklonu zachytil pravým koncovým obloukem křídla o zem, narazil přední částí trupu pod ostrým úhlem do země a převrátil se kabinou k zemi. Letoun byl při nehodě zničen.

Pilot byl při nehodě těžce zraněn a při převozu vrtulníkem záchranné služby na následky zranění zemřel. Nehodu šetří UZPLN ve spolupráci s LAA ČR.

#### Komentář inspektora LAA ČR:

Opět jeden příběh kamaráda pilota se smutným koncem. Vyšetřování této nehody teprve začíná, možná se přijde na to, proč motor vysadil, ale nikomu to už život nevrátí. Prosím vás všechny, co létáte, abyste si uvědomili, že pohyb ve vzduchu není pro člověka úplně přirozený a že tu je možnost rizikové situace, která může mít fatální následky. Pokud vám vysadí motor, stane se to zpravidla v režimu největšího namáhání těsně po vzletu a musíte s tím počítat, zvláště po nějakých opravách či úpravách na motoru vašeho stroje. Přitom musíte vzít v úvahu velikost letiště, meteorologické podmínky a možnost „nouzaku“ v okolí. Pokud jde o zásah do původní instalace letounu nebo máte nějaké pochybnosti, měl by stroj ověřit nejprve zkušební pilot.

Z pozice úředníka musím připomenout, že k létání patří i to, že musíte mít v pořádku příslušný průkaz pilotní a technický včetně zákonného pojištění, podobně jako pro jízdu s autem. S modrou oblohou

*Petr Chvojka,  
inspektor provozu ULL*

## Dodatek ke směrnici pro koordinaci a řízení letového provozu na letišti v Milovicích

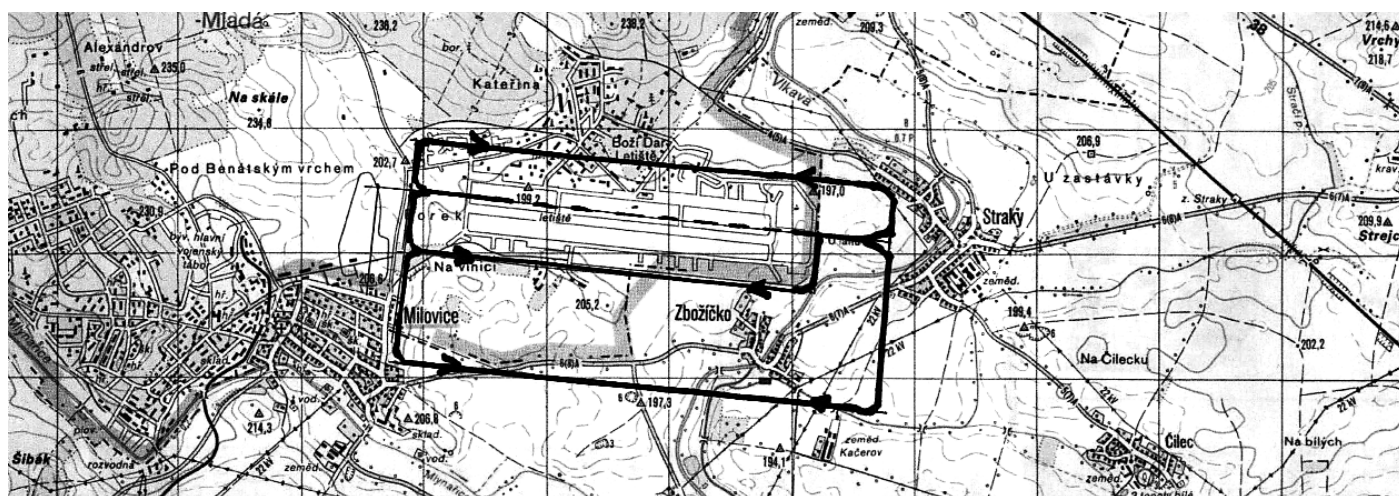
8. Po přesunutí LKR 23 nad obec Křinec se upravují okruhy pro start a přistání takto:

Jižní okruh malý po hranici letiště určen pro pomalé stroje.

Jižní okruh velký je ohraničen na východě vesnicí Straky po druhé (třetí) zatáčce mezi obcemi Zbožíčko a Vápensko a na západě je ohraničen městem Milovice.

Severní okruh končí před sídlištěm Boží Dar.

Pozor nepřelétávat okolní obce v nižší výšce než 1000 ft tj. 300 m nad zemí.



## Omezení provozu na letišti v Milovicích 13. – 15. 10. 2006

Na ploše SLZ v Milovicích se koná Tuning Sraz. Akce začíná v pátek 13. 10. 2006 od 17:00 hodin a končí v neděli 15. 10. 2006 ve 12:00 hodin. Po dobu konání bude silně omezen letový provoz.

## Veřejné vnitrostátní letiště Chrudim – LKCR

Důležité změny v AIP - Veřejné vnitrostátní letiště Chrudim – LKCR

## Změny

## Provozní doba:

15. dubna – 15. října v sobotu, neděli a o prázdninách od 8:00 do 15:00, jinak v době provozu aeroklubu nebo O/R nutno ohlásit 24 hodin předem.

## Provozovatel:

Aeroklub ČR - Chrudim

Sečská 25, 537 01 Chrudim, tel./fax: + 420 469 638 539, mobil: + 420 777 713 754, e-mail: akcr@centrum.cz

## Druhy paliva:

AVGAS100LL

## Ubytování:

20 míst - po předchozím dohovoru nebo hotel ve městě.

## Restaurace:

Restaurant ve městě.

## PRAVIDLA A OMEZENÍ MÍSTNÍHO LETOVÉHO PROVOZU

- Údaje o tomto letišti se průběžně neaktualizují NOTAMy.
- Pohybové plochy mohou být nezpůsobilé v zimním období (odklizení sněhu a vodorovné značení RWY není zajišťováno) a po dlouhotrvajících deštích.
- AD se nachází v MCTR Pardubice. ATZ je součástí MCTR Pardubice. Mimo MCTR Pardubice je tvořena příslušným doplňkem do kruhu o poloměru 3 NM (5,5 km) se středem v ARP AD LKCR a vertikálně sahá od GND do 1000 ft/300 m AGL. Nad touto výškou je ATZ součástí MTMA Pardubice.

• TWY nejsou zřízeny. Pojždění se provádí pouze po RWY 06/24. Postupy pro omezení hluku

- Z protihlukových důvodů je pro všechna motorová letadla stanoveno:

Výška okruhu RWY 06/24 je 700 m/ 2300 ft AMSL.

• Tvar letištního okruhu pro RWY 06: Co nejdříve po vzletu vybočit od směru vzletu 15° doprava. 1. zatáčku zahájit tak, aby nedošlo k přelétávání obytných částí města Chrudim. 2. zatáčku provést před městem Slatiňany. Úsek po větru provést mimo obydlenou část oblasti Podhůra (jižně od ní). 3. zatáčku zahájit před obcí Rabštejská Lhota tak, aby nedošlo k jejímu přelétnutí. 3. zatáčku dokončit tak, aby úsek po větru a před 4. zatáčkou svíral úhel 120°.

• Tvar letištního okruhu pro RWY 24: Co nejdříve po vzletu vybočit od směru vzletu 15° doleva. 1. zatáčku přetočit tak, aby byl úsek okruhu napříč větru proveden mezi obcí Rabštejská Lhota a obydlenou částí oblasti Podhůra. Úsek po větru provést jižně od obydlené části oblasti Podhůra. 3. zatáčku zahájit před městem Slatiňany. Úsek před poslední zatáčkou provést nad silnicí Slatiňany-Chrudim. Nepřelétávat obytné části města Chrudim. Letištní okruhy

- Letištní okruhy RWY 06/24 se provádí na jih za dodržení postupů pro omezení hluku.

