BULLETIN LAA ČR 7-9

červenec, srpen, září 2007

Obsah:

- Mimořádné události v provozu ULLa
- Mimořádné události v provozu ULLt
- Mimořádné události v provozu paraglidingu
- Mimořádné události v provozu paraglidingu
- ATEC bulletin - Úprava uchycení VOP
- ATEC bulletin - Kontrola svorníků křídla ZEPHYR, ZEPHYR 2000

Bulletin LAA ČR je přílohou časopisu Pilot LAA ČR

CZECH REPUBLIC

Mimořádné události v provozu ULLa

Prvotní informace ze šetření letecké nehody ULLa Cora Allegro ze dne 2. 8. na letišti Plzeň Letkov

Dne 2. 8. 2007 v dopoledních hodinách došlo k letecké nehodě UL letounu Cora Allegro na letišti Plzeň – Letkov.

Pilot s další osobou na palubě přistával na dráhu ve směru 260°. Prováděl pravý skluz, který srovnával v malé výšce. Vlastní dotek provedl vlevo mimo přistávací dráhu. Přistál traverzem s vybočením asi o 30° vlevo, ujel několik metrů po zemi, a protože letadlo směřovalo mimo dráhu do pole a ještě do překážky (železný sud - označení VPP), rozhodl se pilot opakovat vzlet. Vlivem malé rychlosti a ponecháním levé výchylky směrového kormidla zachytil levým koncem křídla o zem, následně předním podvozkem a spodním krytem motoru. Posádka UL letoun opustila, letadlo začalo hořet.

Pilot i druhá osoba byli při letecké nehodě lehce zraněni.
Technický stav UL letounu, počasí a letiště podle všeho neměly vliv na vznik letecké nehody.

Komentář LAA:
Vážení přátelé, uvědomte si, že pilotní chyba při řízení letounu, zvláště v přízemní výšce a při přistání, která dále narůstá, může vést až ke zraněním či zničení letounu. Pokud si nejste jisti, že letoun plně ovládáte, požádejte některého instruktora o zdokonalovací lety ve dvojím. Je to lepší než po nějakém karambolu přemýšlet, kde se stala chyba.

Petr Chvojka

Prvotní informace o letecké nehodě na ploše SLZ v Kotvrdovicích, ke které došlo 25. 8. 2007

Při průletu nad RWY na malé rychlosti s vybočením a náklonem došlo k pádu UL letounu Zephyr. UL letoun spadl z malé výšky na RWY, kde došlo k poškození podvozku a vrtule.
Pilot při letecké nehodě nebyl zraněn. Pilot chybně prováděl manévr s bočním větrem do zad o síle cca 5 m /sec.

Prvotní informace letecké nehodě, ke které došlo na ploše SLZ Sazomín dne 25. 8. 2007

Po přistání UL letoun Morane Saulnier 185 (ostruhový podvozek) pilot pojížděl na stojánku k hangáru hadovitým pohybem. V závěru pojíždění pilot komunikoval po rádiu s prolétávajícím letounem, což mu odvedlo patřičnou pozornost. Pojíždění dále probíhalo v přímém směru a v závěrečné fázi při otáčení kolmo k RWY narazil vrtulí do levé poloviny křídla stojícího UL letounu Eurostar. Událost se obešla bez zranění.

Prvotní informace o letecké nehodě UL letounu UFM 11 Lambáda ze dne 31. 8. 2007

Při provádění navigačního letu došlo v blízkosti plochy SLZ Zlín – Štípa k náhlému poklesu výkonu motoru a jeho následnému úplnému zastavení. Při nouzovém přistání přistál UL letoun do kukuřičného pole, kde se zastavil. Při přistání došlo k poškození UL letounu. Posádka opustila UL letoun bez zranění.

Zdeněk Doubek,
hlavní inspektor provozu ULLa

Mimořádné události v provozu ULLt

Dne 17. 7. 2007 ve večerních hodinách došlo ke dvěma událostem na jižní Moravě:

V prvním případě došlo k přistání MZK do vody. Dle výpovědi pilota došlo při letu z oblasti Pálavy přes východní část nádrže Nové Mlýny ke ztrátě výkonu pohonné jednotky a situaci nešlo řešit jinak než nouzovým přistáním na vodní hladinu. Pilot i spolucestující vyvázli bez zranění. Šetření této události inspektory LAA teprve probíhá, a tak nelze vyvozovat nějaké předčasné závěry. Možno říci jen to, že pilot neměl co dělat nad rozsáhlou hladinou vodní nádrže v pozici, která mu neumožňovala nouzové přistání na pevné zemi.

Druhý případ nehody MZK se stal opět na Břeclavsku v půl osmé večer. Nehodu šetří inspektoři LAA. Pilot (pokud ho lze vůbec takto nazývat) se svým strojem havaroval v prostoru západního konce břeclavského letiště a utrpěl smrtelná zranění. Dle dosavadních výsledků šetření bylo v nádrži pouze malé množství paliva a při prudkém stoupání v malé výšce nad zemí došlo zřejmě k přerušení dodávky paliva vedoucí k vysazení motoru. Už teď jsou jasná i některá další fakta: Pilot neměl průkaz způsobilosti ke své činnosti a létal na stroji bez platného technického průkazu a bez povinného ručení. Podle místních letců se prý už v minulosti rád „předváděl" na hranici bezpečnosti. Při pitvě byla zjištěna přítomnost značné promile alkoholu v krvi. V tomto případě šlo o leteckou nekázeň pilota, která vyvrcholila v krizové situaci nezvládnutím pilotáže s ovlivněním alkoholem.

Třetí červencová událost se stala 20. 7. ve večerních hodinách na letišti Mělník – Hořín. Zkušený pilot létal se svým strojem v okolí letiště a zaznamenal horšící se povětrnostní situaci. Rozhodl se let ukončit, ale při přiblížení na přistání byl zasažen náhlým silným poryvem větru, stroj přestal být ovladatelný a prosedl se až na zem. Došlo k poškození podvozku a následně k požáru MZK. Pilot se marně pokoušel oheň uhasit, sám byl při tom popálen. Požár uhasili teprve přivolaní hasiči a pilota s popáleninami 2. a 3. stupně odvezla rychlá záchranná služba. Nehodu šetří inspektoři LAA. Nepotvrdila se žádná technická závada ani jiná příčina kromě již zmíněné náhlé nepříznivé změny počasí.

Ještě pár slov k předešlým řádkům:
Ve zmíněných třech případech je vidět, že na průběh letu má vliv mnoho věcí, např. funkčnost techniky, meteorologické podmínky a především tzv. lidský faktor (ale ten se promítá i do té techniky a respektování počasí). A také je bohužel vidět, že když člověk v pozici pilota porušuje všechny zásady bezpečného létání, jsou následky nejvážnější. Pokud byste se chtěli chovat jako ten „pilot" z Břeclavi, tak snad raději běžte rovnou skočit ze skály a nekažte pověst nám všem ostatním.

S modrou oblohou inspektor LAA ČR
Petr Chvojka

Mimořádné události v provozu paraglidingu

17. 6. 2007, Viničné Šumice

Dne 17. 6. 2007 při letu letadla v CTR Brno Tuřany pilot ohlásil v prostoru Viničné Šumice provoz padákových kluzáků do výšky 2200 ft. (670 m.n.m). Služba řízení letového provozu APP/TWR LKTB nikomu nevydala k této činnosti povolení.
Upozornuji na nutnost toto povolení získat, jinak není možné v CTR letovou činnost provádět. Telefon, kde je možné letovou činnost koordinovat, je: 548 424 870.

20. 6. 2007, Javorový Vrch u Třince

Dne 20. června došlo ke srážce dvou padákových kluzáků. Událost se stala na letovém terénu Javorový Vrch. Bohužel po dlouhé době k této nehodě došlo ve středisku pilotního výcviku. Jeden z účastníků, polské národnosti, plnil úlohu 5.2.7., tj. „výškový let". Druhý měl již výcvik řádně ukončený přezkoušením a v době nehody plnil volitelnou úlohu 5.3.6. v souladu s výcvikovou směrnicí PL3. V okolí se pohybovalo celkem pět padákových kluzáků.

Ke srážce došlo podle výpovědí svědků tak, že polský pilot točil zatáčku doprava a druhý pilot s mírným převýšením do něj téměř čelně narazil. Před tím se sice pokusil vyhnout levou zatáčkou, ale srážce již nedokázal zabránit. Bohužel se vše událo mimo dohlednost instruktora přítomného na startu, který je měl již za horizontem i druhého instruktora ve výcviku, který byl v tu dobu přítomný na místě přistání, takže přestože byli oba žáci vybaveni radiostanicemi, nemohli instruktoři situaci významně ovlivnit. Oba žáci úspěšně použili záchranný systém. Polskému žákovi se však před dopadem poškodil záložní padák o špičku stromu s následným tvrdým dopadem, během kterého u něj došlo ke zranění páteře. Český pilot přistál na záložním padáku bez zranění.

Přestože vyšetřování není ukončeno, je již nyní možné si z této události vzít určitá ponaučení. Na letovém terénu, kde probíhá výcvik pilotních žáků, je potřeba dbát zvýšené opatrnosti a to zejména při vyhýbání. Musíme brát v úvahu především skutečnost, že žák se bude s vysokou mírou pravděpodobnosti dopouštět chyb. My ostatní, kteří se společně se žáky pohybujeme ve vzduchu, musíme předvídat jejich nestandardní jednání. Musíme mít na paměti, že nemají padákový kluzák ještě pevně v rukou a v kritických situacích mohou jednat neočekávaně nebo nejednat vůbec. Druhou věcí je, že nemusí správně uplatňovat pravidla k vyhýbání. Žáka ve vzduchu bychom naštěstí měli bezpečně poznat, protože jeho kluzák musí být opatřen stuhou.

Taktéž se nemůžeme spolehnout na zásah instruktora, který je s žákem na spojení. Jak je patrné z této události, může být v jednou okamžiku žák mimo dohled instruktorů a musí se spolehnout pouze na své znalosti a schopnosti.

Jako pozitivní skutečnost lze v tomto případě hodnotit fakt, že oba žáci neváhali a okamžitě použili záchranný systém.

1. 7. 2007, Velký Lopeník

Dne 1. 7. 2007 došlo k mimořádné události v provozu PL na letovém terénu Velký Lopeník. K nehodě došlo ve fázi přiblížení na přistání.

Pilot, který je jeden rok držitelem kvalifikace PL A, v průběhu letu nad zalesněným terénem postupně vytratil výšku a posléze zjistil, že nedoletí na původně vyhlédnutou přistávací plochu.

Rozhodl se přistát na lesní cestu. Při vyklesání na úroveň stromů zachytil šňůrami vrchlíku o větve, vrchlík se zdeformoval a pilot dopadl z výšky asi 10 metrů na lesní cestu. Při dopadu si poranil páteř. Pilot uvádí, že se při pádu snažil dopadnout na nohy a provést parakotoul, během něhož ke zranění došlo.

Nehoda je stále v šetření, lze však říci, že se pilot nesprávně rozhodl pro přistání na lesní cestu. Vhodnější rozhodnutí v této situaci bylo zvolit přistání do lesa, kde je mnohem větší pravděpodobnost zachycení padáku za větve a snižuje se tak riziko tvrdého propadnutí pilota až na zem. Často sice dojde k poškození padáku, ale újma na zdraví je, jako v tomto případě, mnohem horší než materiální škody. Lze říci, že svoji roli sehrála nízká zkušenost pilota, který nesprávně odhadl okamžik, kdy měl nasadit na přistání. Mějme také na paměti, že pokud jsme vybaveni postrojem s účinným chráničem, zvyšuje se naše šance, že vyvázneme bez vážných zranění.

Jan Hájek
hlavní inspektor provozu paraglidingu LAA ČR

ATEC bulletin - Úprava uchycení VOP

ATEC bulletin č. 1/2007
Úprava uchycení VOP

Vztahuje se na: UL letadla vyrobená firmou ATEC v.o.s., typ ZEPHYR, ZEPHYR 2000 a jejich stavebnice.

Příčina:
Vyloučení možnosti poškození zadního kování VOP neodborným zásahem nebo nesprávnou montáží (ztráta nebo záměna polyamidových rozpěrek), což může vést k enormnímu zvýšení montážního předpětí v zadním kování VOP, vzniku nežádoucích vůlí mezi VOP a SOP nebo k nesprávnému úhlu nastavení.

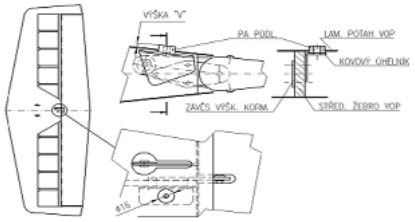
Požadovaná činnost:
Úprava zadního závěsu VOP vyplněním mezery mezi duralovým úhelníkem a spodním tuhým potahem VOP, lokálním sesílením spodního tuhého potahu VOP a nerozebiratelným spojením dist. podložky s tuhým potahem VOP. Podrobný postup úpravy je v příloze tohoto bulletinu.

Činnost provede:
Provozovatel (majitel) letounu s použitím přiložených dílů a dle návodu v příloze.

Termín provedení:
Ihned po obdržení tohoto bulletinu
Správnost provedení úpravy zkontroluje inspektor – technik, který má příslušné letadlo v evidenci.
V případě jakýchkoliv nejasností firma poskytne osobní konzultace, doplňující fotodokumentaci, nebo úpravu provede po dohodě ve vlastní provozovně. Kontakty naleznete v zápatí bulletinu.

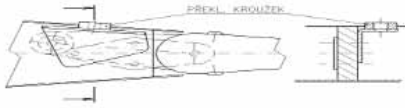
Příloha bulletinu č. 1/2007

1. Položte VOP dolní stranou nahoru. Do příslušného otvoru vložte polyamidovou dist. podložku. Změřte výšku přesahu PA podložky nad tuhý potah VOP (na obr. 1 označena jako „V“). Tato výška je nezbytně důležitá pro zachování úhlu nastavení VOP po úpravě.



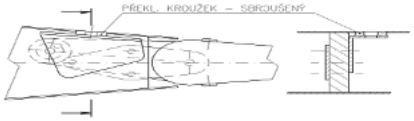
Obr. 1

2. Zdrsněte okolní kompositový potah VOP v rozměrech dle překližkového obdélníčku (20x40 mm – viz násl. kroky).



Obr. 2

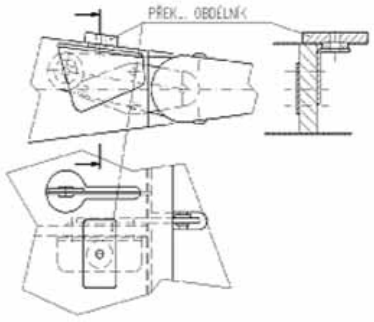
3. Vložte překližkový kroužek tl. 6 mm do díry d16 pro PA dist. podložku, a zabrušte jej do roviny s tuhým potahem VOP. Viz obr. 2 a obr. 3.



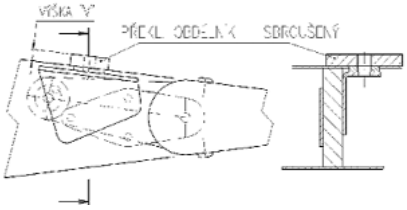
Obr. 3

1. Vlepte překl. kroužek do otvoru d16. Musí být přilepen jak ke kovovému závěsu, tak k okolnímu kompositovému potahu. Použijte epoxydové lepidlo EPOXY CHS 371 nebo ARALDITE AW 106.

2. Nyní přilepte na zdrsněné místo překližkový obdélníček tl. 6 mm (viz obr. 4). Můžete přitom použít šroub M6 jako středicí kolík. Po důkladném vytvrzení upravte výšku



Obr. 4

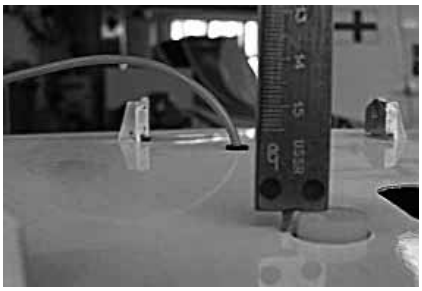


Obr. 5

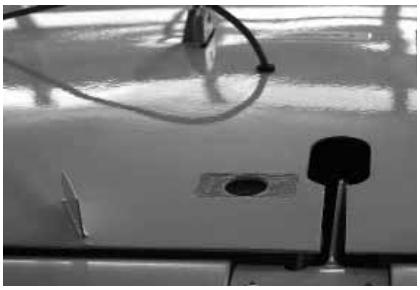
1. Namontujte VOP na trup a zkontrolujte, zda takto vytvořená překližková dist. podložka dosedá na kovový třmen kormidla SOP. Nemělo by dojít k tomu, že hlavy šroubů třmenu SOP brání dokonalému dosednutí. Pokud tomu přesto tak je, opatrně upravte dřevěnou podložku např. ostrým nožem.

2. Nalepenou distanční podložku opatřete odolným venkovním nátěrem.

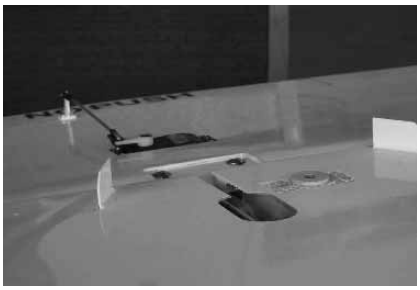
Příloha bulletinu č. 1/2007 - Fotodokumentace



Krok 1. - Měření výšky „V“



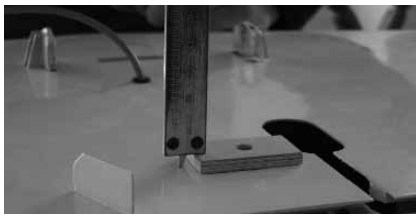
Krok 2. - Zdrsnění kompositového potahu



Krok 3. - Vložení překližkového kroužku

Krok 4. - Vlepení překližkového kroužku do otvoru d16

Krok 5. - Lepení překl. obdélníčku (šroub M6 použit jako středicí kolík)



Krok 5. - Upravování výšky nové dist. podložky

ATEC bulletin - Kontrola svorníků křídla ZEPHYR, ZEPHYR 2000

ATEC bulletin č. 2/2007
Kontrola svorníků křídla ZEPHYR, ZEPHYR 2000

Vztahuje se na: UL letadla vyrobená firmou ATEC v.o.s., typ ZEPHYR, ZEPHYR 2000.

Příčina: Ojedinělý výskyt defektů svorníků křídla.

Situace:
Křídlo je připevněno k ocelovému centroplánu dvěma svislými čepy pr. 20 mm. Zajištění čepů proti vypadnutí se provádí svorníkem M10, který se protáhne čepem horním a našroubuje do čepu spodního. Předepsaný utahovací moment max. 20 Nm. Po utažení se konec svorníku zajistí samojistící maticí M10. Volná část dříku za maticí musí být min. 3 mm. Výrobce obdržel informaci, že při demontáži křídla u letounu ZEPHYR došlo k odpadnutí hlavy svorníku. Příčinou mohl být nedokonalý svar hlavy svorníku, koroze, přetažení svorníku při montáži nebo kombinace uvedených.

Požadovaná činnost:
U všech výše uvedených modelů demontovat svorníky křídel (demontáž čepů křídel není nutná) a zkontrolovat pevnost hlavy svorníku. Pevnost se kontroluje momentovým klíčem nebo vhodným závažím zavěšeným na ráčně utahovacího nářadí. Zkušební moment 30 Nm (3 kpm) oběma směry. Při zkoušce se svorník upne za kontramatky ve svěráku. Kontramatky se umísťují min. 90 mm od konce svorníku, aby funkční část závitu nebyla zkouškou zasažena.

Odstranění nedostatků:
Dojde-li při zkoušce k trvalé deformaci, utržení hlavy svorníku nebo je v sestavě zjištěna nedostatečná délka svorníku, dodá výrobce obratem nový pár svorníků k výměně. Provozovatel letounu zajistí jejich montáž.

Činnost provede: Provozovatel (majitel) letounu.

Termín provedení: Před dalším letem.

Tel. / Fax: +420 325 637 371 e-mail: sales@atecaircraft.eu web: www.atecaircraft.eu