

- Upozornění pro uživatele motorů Rotax řady 912
- Mimořádné události UL
- Mimořádné události PG
- Omezení v prostoru letiště Klatovy



Upozornění pro uživatele motorů Rotax řady 912

Výrobce motorů Rotax změnil **maximální povolený tlak paliva** pro motory 912 UL, 912 ULS 912 A, 912 F a 912 S z 0,4 na **0,5 baru**. Tato změna platí pouze pro motory, které jsou opatřeny palivovými čerpadly kat. č. 893 110 nebo 893 114 – viz obrázek.

Více informací najdete na webových stránkách výrobce
<http://www.flyrotax.com/portaldata/5/dokus/d04987.pdf>

Někteří majitelé motorů mají přístroje nastavené na starý limit 0,4 baru, a protože čerpadlo dává vyšší tlak, přístroj jim neustále hlásí poruchu.

Ing. Jiří Šámal,
Teveso s.r.o.



Mimořádné události UL

Nehoda ULL u obce Stěbořice

Letecký incident UL letounu Zenair Ch 601, dne 17. 6. 2012 v 15.10 hod. SELČ, severozápadně obce Stěbořice, okr. Opava.

Pilot instruktor se žákem letěli navigační let. Když se vraceli na letiště vzletu, došlo v blízkosti obce Stěbořice (okres Opava) k náhlému vysazení motoru ve výšce 300 m nad zemí. Posádka provedla levou zatáčku do směru přistání na vybranou plochu, kterou bylo pole s porostem řepky vysokého asi 1 m. V průběhu přistání došlo k zachycení podvozku vysokým porostem řepky a k následnému poškození UL letounu.

Komentář LAA:

V UL letounu je zamontován motor BMW R 1100 s nízkotlakým vstřikováním před ventily, řízeným počítačem. Důvodem vysazení motoru bylo nasátí vzduchu a benzinových par do palivového potrubí, ke kterému došlo při poloze palivového kohoutu pro čerpání paliva z obou nádrží. Palivo bylo odčerpáno z pravé nádrže dříve než z levé. Tuto okolnost posádka zjistila podle palivoměrů. Po vyčerpání paliva z pravé nádrže, přepnul instruktor palivový kohout do polohy pro čerpání paliva z levé nádrže. Podle výpovědi posádky došlo za 15 sekund od přepnutí palivového kohoutu k zastavení motoru. Motor se zastavil proto, že už před přepnutím palivového kohoutu se do palivového potrubí dostal vzduch z prázdné levé nádrže, spolu s benzinem z levé nádrže. Když se tato směs paliva, benzinových par a vzduchu dostala ke vstřikovacímu čerpadlu, počítačová jednotka situaci vyhodnotila a motor zastavila. Posádka se opakovaně pokoušela motor nastartovat ještě v průběhu nouzového přistání, ale neúspěšně. Takto zavzdušněný motor s popsanou výbavou je možno znovu uvést do chodu až po odvzdušnění celé palivové instalace.

Nehoda ULL u plochy Kotvrdovice

Letecká nehoda UL letounu Samba UFM 10, dne 23. 6. 2012 v 13.10 hod. SELČ, severně od plochy SLZ Kotvrdovice

Pilot po prolétnutí trati soutěžního letu nasadil na přistání na RWY 10 SLZ Kotvrdovice do vytyčeného prostoru. Ve výšce 2 až 3 m nad zemí zjistil, že by do vytyčeného prostoru nepřistál, protože udělal rozpočet na přistání dlouhý. Proto se rozhodl pro opakovaný vzlet. Zvýšil otáčky motoru na plný výkon, zavřel vztlačkové klapky a začal provádět mírnou levou zatáčku. Po vybočení o cca 120 m od okraje RWY UL letoun sklouzl po křídle do obilí, kde došlo k jeho poškození.

Komentář LAA:

Nezvládnutá pilotáž při opakovaném vzletu, zatáčka prováděná na malé rychlosti. Vítr foukal zprava do zad, zatáčka prováděná po větru. Správně by bylo nechat otevřené vztlačkové klapky v poloze pro vzlet, pokračovat rovným letem až do doby získání potřebné rychlosti, zavřít klapky a potom teprve začít točit zatáčku.





Nehoda ULL v Příbrami

**Letecká nehoda UL letounu Fox, dne 28. 4. 2012
ve 13.34 hod. SEČ, letiště Příbram**

Při rozjezdu UL letounu z RWY 06 pravá a po jeho převedení na hlavní podvozek, při náhlém poryvu větru došlo ke kontaktu okrajového oblouku levé poloviny křídla se zpevněnou RWY s následnou levou rotací. UL letoun dále pokračoval v levé rotaci až do okamžiku, kdy došlo ke kontaktu ostruhového kola s RWY a tím k ohnutí ocasní části trupu.

Komentář LAA:

Pilot se rozhodl provést vzlet s UL letounem do nevhodných meteorologických podmínek. Vítr foukal ze 150° rychlostí 6 m/sec s nárazy až 9 m/sec. Při větru 6 m/sec z 90° z boku a pokud došlo i k nárazu větru, pak neměl pilot šanci vzlet zvládnout. Velký vliv mělo i to, že UL letoun startoval z asfaltové dráhy. Ta nedovolí klouznutí kol podvozku.



Nehoda ULL v Hosíně

**Pozemní nehoda UL letounu Skylane, dne 26. 8. 2012
ve 14.20 hod. SELČ, letiště Hosín**

Žák s instruktorem po přistání při poježdění k hangáru v místě mírného klesání při brzdění poškodili stojící UL letoun Piper J3 Cub.

Komentář LAA:

UL letoun po přistání poježděl v příliš malé vzdálenosti od stojícího UL letounu. Instruktore musí být pořád připraven na to, že žák udělá chybu a podle toho volit bezpečné vzdálenosti. Nejen při výcviku, ale i při běžném provozu všichni piloti musí při poježdění neustále dbát na dodržování bezpečných vzdáleností.



Nehoda ULL na Kraví Hoře

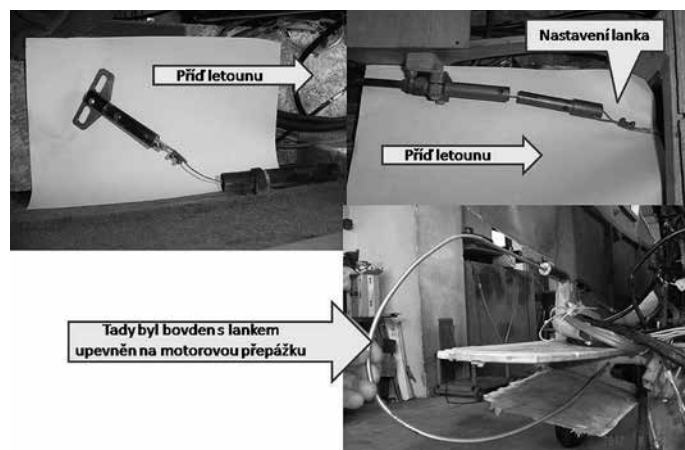
**Letecká nehoda UL letounu TST-7 Junior,
dne 04. 8. 2012 v 14.15 hod. SELČ, plocha SLZ Kraví Hora.**

Pilot prováděl přistání na plochu SLZ Kraví Hora. Při přiblížení na přistání s otevřenými vzdušnými brzdami, při rychlosti 110 km/h provedl ve vzdálenosti cca 150 m od prahu RWY 24 zkrácení pomocí skluzu. Tento vybíral ve výšce cca 10 m nad zemí. Po srovnání UL letounu došlo k jeho prosedání. Pilot zavřel vzdušné brzdy. I přes to se UL letoun dále prosedál a z výšky cca 5 m tvrdě dosednul 15 m před prahem RWY 24 na plochu na všechna 3 podvozková kola. Došlo k poškození UL letounu, který se po velmi krátkém výběhu zastavil těsně za prahem RWY 24. Při tvrdém dosednutí UL letounu na zem se vylomila motorová přepážka i s motorem a v tu chvíli došlo k aktivaci a vystřelení raketového záchranného systému.

Komentář LAA:

Přesto, že si pilot myslel, a v tomto případě zkušený pilot a instruktor, že má dostatečně velkou rychlost při vybírání skluzu, nebyla to pravda. Ten den bylo velké horko, přes 30°C. I to mohlo mít vliv na prosednutí UL letounu. Když je UL letoun ve skluzu, je to stabilní fáze letu i při malé rychlosti. Než se začne skluz vybírat, musí se UL letoun převést do úhlu sestupného letu, odpovídajícího letu při dostatečné rychlosti. Úhel sestupu se musí provést podle polohy horizontu na kabině, který odpovídá správné rychlosti klouzání. Ve skluzu nemusí rychloměr ukazovat správně. Po tvrdém dosednutí byl aktivován záchranný systém. To bylo způsobeno tím, že originální bezpečnostní lanko bylo pod sedačkou pilota nastaveno a k rukojeti do kabiny už pokračovalo lanko v bowdenu bez bezpečnostního lanka. Proto po odlomení motorové přepážky, ke které byl bowden s lankem připevněn, došlo k aktivaci záchranného systému. Upozorňujeme na to, že takovéto úpravy se nesmí provádět. Je to neodborná a nebezpečná úprava.

Jan Rýdl, inspektor provozu ULL



Mimořádné události PG

Nehoda PG na Kozákově

**Informace o nehodě padákového kluzáku
ze dne 9. 5. 2012, Kozákov**

Pilot s kvalifikací Sportovní pilot prováděl běžné přistání na oficiální ploše, když si všiml ocelových kúlů na jejím okraji. S úmyslem se jím bezpečně vyhnout příliš brzdil, přetáhl si vrchlík a spadl do negativky zhruba v pěti metrech nad zemí. V neletovém režimu dopadl na zem a způsobil si vážné zranění páteře.

Meteorologická situace v daném okamžiku byla dobrá se slabým větrem a neměla na nehodu zásadní vliv. Pilot měl platný pilotní průkaz, technický průkaz vrchlíku i sjednané pojištění vůči škodám způsobeným třetí osobě.

Komentář LAA:

Máme – li tu možnost, je vždycky lepší před letem si prohlédnout přistávací plochu. Jako i v tomto případě může dojít ke změnám i na důvěrně známých místech. Pokud vás nečekaná překážka překvapí již v poslední fázi přistání, může být řešením například změna směru letu, třeba i do porostu, není-li vyhnutí. Přetažení padákového kluzáku v nízkých výškách má většinou bez výjimky za následek vážné zranění.

Nehoda PG u obce Zásada

**Informace o nehodě padákového kluzáku
ze dne 29. 6. 2012, Zásada u Jablonce nad Nisou**

Pilot s kvalifikací Sportovní pilot odstartoval do poměrně silných meteorologických podmínek. Ve vzduchu se díky silnému větru necítil dobře a chtěl přistát. Při pokusu o přistání si přetáhl padákový kluzák a v neletovém režimu dopadl na zem. Způsobil si zranění páteře.

Meteorologické podmínky byly silné, foukal JV vítr o rychlosti 6 – 8 m/s s nárazy. Pilot měl platnou pilotní licenci, technický průkaz i pojištění vůči škodám způsobeným třetí osobě.

Komentář LAA:

Před každým letem je potřeba zvážit, jestli vaše schopnosti a zkušenosti odpovídají daným meteorologickým podmínkám. Vážné nehody způsobené létáním v silném větru se neúnavně opakují. Každý by si měl vždy před letem položit otázku, jestli si chce let skutečně bezpečně a s radostí užít, nebo jen přežít, a podle toho volit meteorologické podmínky.

Nehoda PG u terénu Svatobor

**Informace o incidentu padákového kluzáku
ze dne 4. 7. 2012, Svatobor**

Pilot se bez platné kvalifikace a s malým náletem hodin rozhodl provést rekreační let, svůj první na terénu Svatobor u Sušice v jižních Čechách. Před letem se vyptal místních pilotů na specifika daného terénu. Byl ujištěn, že bezpečně přeletí dráty vysokého napětí, které dělí kopec od oficiální přistávací plochy v jeho spodní pětině. I v případě, že by oficiální přistávací plochy nedosáhl, bylo možné v pořádku přistát kdekoli po cestě na obrovských loukách,



kteří právě rozdělují vedení vysokého napětí. Pilot se v malé výšce nad terénem nerozhodl bezpečně přistát před dráty, ale pokračoval přímo do nich. Po nárazu sedačkou o vrchní část vedení padákového kluzáku přepadl na spodnější drát vysokého napětí, pilot se zhoup pod něj a zůstal viset. Pilot nebyl zraněn.

Pilot neměl platnou kvalifikaci pro létání na padákových kluzácích, neměl platný technický průkaz ani sjednané pojištění vůči škodám způsobeným třetí osobě.

Komentář LAA:

Tento incident zde uvádíme pro jeho potenciální závažnost. Pilot měl dostatečně dlouho dobu na to, aby se rozhodnul, zda letět do drátů nebo změnit dráhu letu do volného prostoru a bezpečně přistát. Naprostou absencí odhadu vytrácení výšky během letu můžeme přičíst jeho nezážitosti. Právě ti, kteří mají ty nejmenší zkušenosti, by si měli nechávat ty největší rezervy.

*Klára Beranová
Hlavní inspektorka provozu PK*

Omezení v prostoru letiště Klatovy

S platností od 18. 9. do 19. 10. 2012 budou pro vojenský výcvik para výsadků příslušníků nizozemských ozbrojených sil dočasně vyhrazeny prostory v rozsahu:

Datum	Čas	Prostor
18. – 20. 9.	denně 06:00 – 16:00 UTC	KLATOVY 1
21. 9.	06:00 – 10:00 a 11:00 – 14:00 UTC	KLATOVY 3,4
22. – 26. 9.	denně 06:00 – 10:00 a 11:00 – 14:00 a 17:00 – 20:00 UTC	KLATOVY 3,4
27. 9.	06:00 – 10:00 UTC	KLATOVY 1
2. – 4. 10.	denně 06:00 – 16:00 UTC	KLATOVY 1
5. 10.	06:00 – 10:00 UTC a 11:00 – 14:00 UTC	KLATOVY 3,4
6. – 10. 10.	denně 06:00 – 10:00, 11:00 – 14:00 a 17:00 – 20:00 UTC	KLATOVY 3,4
11. 10.	06:00 – 10:00 UTC	KLATOVY 1
12. – 15. 10.	denně 06:00 – 20:00 UTC	KLATOVY 2
16. – 18. 10.	denně 06:00 – 22:00 UTC	KLATOVY 2
19. 10.	06:00 – 20:00 UTC	KLATOVY 2

Prostory nad a v okolí letiště Klatovy:

Prostor	vertikální hranice	horizontální hranice
KLATOVY 1	GND – FL 95	Kružnice o poloměru 3 NM (5,5 km) kolem letiště Klatovy
KLATOVY 2	GND – FL 95	Kružnice o poloměru 5 NM (9,2 km) kolem letiště Klatovy
KLATOVY 3	GND – FL 95	Borovy (nádraží), Jarov, Měcholupy (kostel), Nepomuk (střed), Nalžovské Hory (zámek), Kolínek (zámek), 1 km E Janovice nad Úhlavou, Vřeskovice, Borovy (nádraží).
KLATOVY 4	GND – FL 95	Borovy (nádraží), 1 km NE Svátek, 1 km NE Běšiny, Janovice nad Úhlavou, Kdyně, Srbsce, Borovy (nádraží)

V rámci výcviku se v některých případech předpokládá výsadková činnost až z FL 150. Činnost nad FL 95 (v prostoru třídy „C“) bude prováděna na základě letového povolení vyžádaného pilotem výsadkového letadla a vydaného ACC Praha.

Doplňující informace: *typ výsadkového letadla*: SC7 Skyvan, *registrační značka* OE-FDN, *kontakty v době činnosti*: AFIS Klatovy +420 376 570 757 (Klatovy INFO 122,200 MHz), OPS Klatovy: +420 602 488 588, +420 724 290 541, +420 376 319 888, +420 376 319 891 (fax), *piloti*: +420 602 316 776, Pink Aviation Ltd: +436 643 386 666.

Aktivita bezmotorových závěsných kluzáků a bezmotorových padákových kluzáků na startovištích Doubrava (PSN 49°25' 55,81" N, 013°12' 10,62" E) a Švihov (PSN 49°29' 40,01" N 013°16' 00,04" E) bude v době aktivace prostorů bez omezení.

Uživatel vyhrazených prostorů je povinen v závislosti na meteorologických podmínkách využívat vyhrazené prostory v souladu ENR 1.1.9.5.3.

Plánování a změny ve využití prostorů pro toto cvičení budou zveřejněny cestou AUP/UUP.

Informaci o aktivaci prostorů poskytuje FIC Praha (PRAHA INFORMATION 126,100 MHz). Vstup ostatnímu provozu do aktivovaných prostorů KLATOVY 1, 2, 3, 4 nebude povolen.

Zdeněk Doubek
Hlavní inspektor provozu ULL

