

- Závazné nařízení o zastavení provozu UL letounů typu Zenair CH-601 XL
- Mimořádné události v provozu ultralehkých letadel
- Mimořádné události v provozu motorových padákových kluzáků
- Mimořádné události v provozu padákových kluzáků
- Formulář prodloužení platnosti pilotního průkazu

Bulletin LAA ČR  
je přílohou  
časopisu  
Pilot LAA ČR



## Závazné nařízení o zastavení provozu UL letounů typu Zenair CH-601 XL

### Závazné nařízení hlavního technika LAA ČR o zastavení provozu UL letounů typu Zenair CH-601 XL

### na základě dosavadního šetření nehody v Holandsku

Dne 14. 9. 2008 došlo v Holandsku ke smrtelným zraněním po nehodě letounu typu Zenair CH-601 XL. První indikace ukazují, že příčinou nehody bylo zlomení křídla. Nehodu vyšetřuje holandský ústav pro šetření nehod, který vydal předběžnou zprávu. Na základě toho se holandský úřad pro civilní letectví rozhodl prohlásit tato letadla za nezpůsobilá k provozu a bylo vydáno předběžné opatření – zákaz provozu do vyřešení. Podobné nehody byly údajně hlášeny i v USA, Velké Británii a Španělsku.

Z holandského CAA nás žádají, abychom jako organizace schvalující Zenair CH-601 XL informovali držitele certifikátu o této nehodě.

**Vážený majiteli letounu typu Zenair CH-601 XL.**  
**Zastavuji provoz tohoto typu UL letounu do vyšetření příčiny nehody.**  
**Žádám Vás abyste s letounem dále nelétal.**

O dalším postupu Vás budeme informovat po obdržení výsledků šetření od holandského úřadu pro civilní letectví.

*Dne: 27. 10. 2008*

*Ing. Václav Chvála,  
hlavní technik LAA ČR*

## Mimořádné události v provozu ultralehkých letadel

### Informace o nehodě UL letounu ze dne 21. 10. 2008

V úterý 21. 10. 2008 v odpoledních hodinách došlo k tragické nehodě UL letounu Alegro 2000 cca 10 km západně od Blanska, při které obě osoby na palubě utrpěly smrtelná zranění.

Z dosud zjištěných okolností lze uvést:

- Letoun odstartoval z letiště Bohuňovice v cca 13:15 SELČ s největší pravděpodobností k letu na domovskou plochu „Lysice“.
- V místě vzletu bylo jasno, bez oblačnosti.
- V prostoru místa nehody se vyskytovala přízemní oblačnost.
- Podle dosavadních zjištění nebyl nikdo svědkem události a havarovaný stroj byl objeven „náhodným kolemjdoucím“.
- Podle prvotních zkoumání na místě nehody nebyla zjištěna technická závada, která by mohla mít na vznik události vliv.
- Nehodu šetří komise UZPLN.

#### Komentář LAA:

Jestli mohla mít přízemní oblačnost vliv na vznik události, bude předmětem dalšího zkoumání, stejně jako další případné okolnosti. Bez ohledu na výsledek šetření je potřeba v této souvislosti upozornit na charakteristický jev podzimního počasí, tedy na nízkou přízemní oblačnost. Resp. na období, kdy velmi často v ranních hodinách (v některých oblastech do odpoledních hodin a někdy

a někde dokonce po celý den) dochází k výskytu přízemní oblačnosti. Kromě dotazu k případnému „pozorovateli“ na místě lze tento jev, anebo možnost jeho vzniku, relativně jednoduše zjistit získáním informací z meteorologických stanic. Kromě „dotazu“ je podle mne nejjednodušší a nejspolehlivější zjistit teplotu a rosný bod (teplotu rosného bodu).

Jsou-li v prostoru předpokládaného letu jejich hodnoty blízko u sebe (anebo dokonce shodné), bude v tomto prostoru s největší pravděpodobností problém s oblačností (anebo s deštěm) – nějakou formou obsahu vody ve vzduchu.

Vlivem podcenění meteorologických podmínek došlo v historii letectví už k mnoha leteckým nehodám. V době „všudypřítomných“ mobilních telefonů, internetu, množství met. stanic a další techniky a dalších možností považují za nejméně zatěžující dostupné informace zjistit.

I když může být případné rozhodnutí o odložení, nebo zrušení jednoho letu kvůli počasí omezující, vždy mi to přijde vhodnější, než případná „sázka“ na štěstí.

S podzimní (často šedivou) oblohou

Jiří Koubík,  
inspektor provozu UL

## Mimořádné události v provozu motorových padákových kluzáků

### Informace o nehodě motorového padákového kluzáku ze dne 11. 10. 2008

Dne 11. října 2008 došlo v obci Vejprnice k nehodě motorového padákového kluzáku. Pilot na krosně s tříkolým podvozkem prováděl nízké průlety v zástavbě rodinných domků v obci s cílem předvést motorový padák svým příbuzným, u kterých byl na návštěvě.

Při druhém nízkém průletu vletěl do turbulence, která mohla být způsobena prouděním mezi budovami anebo vlastním úplavem, přičemž došlo k prosednutí a změně směru jeho letu. Pilot ihned zareagoval přidáním plynu a ve snaze vyhnout se překážce ve směru letu zatočil vlevo. Zde se však nacházel plot poskládaný z betonových dílů. Protože pilot nadržel v té chvíli pravou řidičku v ruce, nebyl schopen rychle přitáhnout řízení a přestoupat překážku, a nepodařilo se mu tak již zabránit srážce s ní. Ke kontaktu došlo podvozkem PPG v horní části plotu. O velikosti energie PPG během srážky svědčí rozsah poškození plotu patrný z obrázku. Pilot dále pokračoval cca 3 metry širokým, prostorem, kde narazil do hranice naskládaného palivového dříví a za ní dopadl na zem. K dopadu došlo na ochranný koš vrtule. Pilot při nárazu utrpěl četná zranění a byl přepraven k ošetření do nemocnice.

K nehodě je možné uvést, že se jedná o pilota, který s dlouholetou intenzívní praxí s létáním na PPG, má dostatek zkušeností a v minulosti vždy projevoval značnou opatrnost a odsuzoval předvádění se v nízké výšce, které považoval za vysoce nebezpečné. Přesto se podobnému jednání sám nevyhнул. Ať to již nazveme nekázní nebo „selháním situačního vědomí“, je zřejmé, že přítomnost pozorovatelů, zejména z řad rodinných příslušníků, může vést, ve snaze se předvést, k porušení bezprostředního vnímání zásad

bezpečného letu a tím ke vzniku situace ohrožující život svůj, ale i nezúčastněných osob.

Pro nás, ostatní piloty, tato nehoda může být varováním, že se taková věc nevyhýbá opravdu nikomu, bez ohledu na zkušenosti, a občas se s nutkáním předvést se setká opravdu každý. V tu chvíli by nám měl v mysli začít blikat výstražný vykřičník s varováním: „Pozor, může jít o život!“.

Vzpomeňme si, že v minulosti se v podobných souvislostech před zraky svých nejbližších již několik pilotů zabilo. Mějte to, prosím, na paměti, pokud budete cítit, že se vám před přihlížejícími právě chystají „bouchnout saze“.

Miroslav Huml,  
hlavní inspektor techniky MPL



## Mimořádné události v provozu padákových kluzáků

### Informace o nehodě PK ze dne 13. 9. 2008

Dne 13. 9. 2008 došlo při soutěži na Javorovém vrchu k nehodě padákového kluzáku, při které byl zraněn pilot.

Podle výpovědi svědků události pilot přiletěl nad přistávací plochu ve výšce asi 150 m nad terénem a provedl akrobatickou figuru SAT. V průběhu figury a po jejím vypuštění byl větrem snesen mezi vodiče vysokého napětí. Pilot letěl mezi vodiči, až narazil do sloupu VN. Zdeformovaný padák se nad zemí stačil částečně nafouknout. Pilot si nárazem způsobil těžké zranění. V danou chvíli foukal SV vítr až do 8 m/s.

Pilotní průkaz vlastní pilot od 1. 5. 2008. PK měl platný technický průkaz a uzavřené zákonné pojištění.

Pilotovi byla do přezkoušení pozastavena platnost pilotního průkazu

### Informace o smrtelné nehodě pilota PK ze dne 17. 10. 2008

Dne 17. 10. 2008 v odpoledních hodinách došlo ke smrtelnému zranění pilota padákového kluzáku. Pilot ve věku 34 let měl pilotní průkaz vydaný necelý měsíc před nehodou. Vzlet provedl na kopci Kamenáč nedaleko obce Šanov. Vzhledem ke skutečnosti, že pilot byl na kopci sám, je průběh nehody nejasný. Osoba z nedaleké obce zaregistrovala na louce padákový kluzák v nezvyklé poloze a po kontrole dalekohledem si všimla postavy pilota, který ležel vedle padáku. Svědek dojel autem na přistávací louku, kde našel pilota, který mu sdělil, že před přistáním se mu zdeformoval vrchlík. Svědek okamžitě přivolal záchrannou službu, která se na místo nehody neprodleně dostavila i s hlídkou Policie. Pilot bohužel při transportu do nemocnice svému zranění podlehl.

#### Komentář LAA:

Podmínky pro létání v uvedený den nebyly vhodné. Předpověď větru byla 10-15 m/s. Bohužel musím konstatovat a upozornit, že předchozí smrtelná událost v České republice za stala na stejném místě za podobných meteorologických podmínek dne 11. 1. 2007, kdy si pilot také způsobil zranění, kterému podlehl. Nehoda je v šetření, ale je možné konstatovat, že pilot podcenil nebezpečí a nerespektoval obecnou zásadu nelétat sám. Po nehodě byl schopný komunikovat, ale jeho mobilní telefon byl mimo dosah ruky a nebyl schopen se k němu dostat.

Žádám piloty, aby se vyvarovali situacím, při kterých není možnost si pomoc přivolat, nebo poskytnout pomoc další osobou. Nechodte létat sami. Zřídka se stane, že jste na letovém terénu, kde se běžně létá, za vhodného počasí sami. Pokud tomu tak je, zamyslete se, zda tomu tak není právě proto, že podmínky nejsou k létání vhodné.

### Informace o nehodě PK dne 19. 10. 2008

Dne 19. 10. 2008 došlo při letu na kopci Raná k nehodě pilota padákového kluzáku.

Pilot ve věku 29 let bez platného pilotního průkazu, na padákovém kluzáku Addiction 27 bez platné technické prohlídky a bez pojištění odstartoval okolo 17. hodiny. V danou chvíli foukal JZ-Z vítr o síle 3-5 m/s. Pilot po startu točil pravou zatáčku a zaletěl za terénní nerovnost. Zde došlo k deformaci nosné plochy PK a pilot si nárazem do země způsobil těžké zranění.

#### Komentář LAA:

Na startu foukal vítr zleva a pilot po startu točil pravou zatáčku kde v malé výšce nad terénem zaletěl za žebro. V tomto místě se tvoří mechanická turbulence a k podobným nehodám zde již v minulosti došlo.

Sedačka pilota byla lehké, jednoduché konstrukce a neměla žádné pěnové ani jiné chrániče, které mohly náraz ztlumit. Padák byl vyroben v roce 1999 a vykazoval značné opotřebení a propustnost.

Z hlediska legislativy nebyl ani jeden potřebný doklad v pořádku a případ bude předán k řešení na Ministerstvo dopravy.

Jan Hájek,  
hlavní inspektor provozu PL



**Prodloužení platnosti**  
**pilotního průkazu**  
Letecká amatérská asociace ČR

Jméno a příjmení:		
Rodné číslo:		
Adresa:		
Telefon / Mobil:		E-mail:
Druhy a čísla pilotních průkazů	Nálet hodin od posl. prodloužení	Nálet hodin od vystavení
Nálet hodin v <b>jiné kategorii</b> 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: