BULLETIN LAA ČR 11 listopad 2005

Obsah:

- Omezení provozu na letišti Kroměříž
- Rozbor mimořádných událostí v provozu ULLa
- Usnesení Valné hromady Svazu PG

Bulletin LAA ČR je přílohou časopisu Pilot LAA ČR

Omezení provozu na letišti Kroměříž

Letiště Kroměříž – od 25. 10. 2005 do odvolání je RWY 21/03 zúžena na šířku 25 m. Provádí se práce spojené s úpravou povrchu RWY. Západní okraj RWY bez omezení provozu. Přílety letadel pouze se souhlasem vedoucího letového provozu po telefonické domluvě.

Rozbor mimořádných událostí v provozu ULLa

Letecká nehoda ULLa, typ P-92 Echo Super, 7. 7. 2005, 2,5 km jihovýchodně od plochy SLZ Ostrov

Průběh letu a události:
Po vzletu z VPD 25 plochy SLZ Ostrov létal žák s instruktorem nácvik nouzového přistání. Po druhé zatáčce levého okruhu ve výšce 300 m nad terénem instruktor zahájil stažením plynu na volnoběh nácvik nouzového přistání. Žák provedl dlouhý rozpočet na vyhlédnutou plochu, proto instruktor po nastoupání opakoval manévr znovu a žák provedl opět dlouhý rozpočet. Třetí nácvik na jinou plochu instruktor zahájil ve výšce 200 m nad zemí. Žák provedl krátký rozpočet, instruktor dal žákovi pokyn – plný plyn, žák nereagoval ani na druhou výzvu, tak instruktor přidal plný plyn sám. Potom UL letoun proletěl korunou listnatého stromu na okraji lesa a následně dopadl na zem.
Poškození SLZ:
UL letoun byl při letecké nehodě zničen.
Ostatní škody:
Nebyly hlášeny.
Zranění osob:
Žák a instruktor byli při letecké nehodě těžce zraněni.
Informace o posádce:
Pilot instruktor ULLa, věk 45 let, celkový nálet 410 hodin.
Žák ULLa, věk 37 let, celkový nálet 11,02 hodin.

Meteorologická situace:
Jasno, teplota + 25° C.
Rozbory:
UL letoun měl platný technický průkaz a byl pojištěn zákonným pojištěním.
Instruktor měl platný pilotní průkaz a k provedení letu byl způsobilý.
Žák měl platnou lékařskou prohlídku a byl k provedení letu způsobilý.
Meteorologická situace byla pro let vyhovující a neměla vliv na vznik letecké nehody.
Technickou prohlídkou draku UL letounu a motoru bylo zjištěno, že technický stav UL letounu neměl vliv na vznik letecké nehody.

Závěry:
Hlavní příčina:
Pozdní zahájení stoupání a let v prostoru, který s ohledem na výšku letu neumožňoval bezpečné přistání do terénu v případě vysazení motoru.
Spolupůsobící příčiny:
Střet UL letounu s korunou stromu.

Komentář:
Zde se jednalo o pozdní zásah instruktora. Rozpočet při nouzovém přistání se provádí s dostatečnou rezervou výšky, vždy je možné se zkrátit skluzem nebo vyklesat během zatáčky. Pilot se často při nouzovém přistání dívá na místo, kam chce doletět a ne tam, kam skutečně směřuje podélná osa letounu. Potom se náhle objeví před letounem překážka, které si pilot během sestupu vůbec nevšiml.

Instruktoři, včas převezměte řízení a nenechávejte to až na poslední chvíli. Docílíte tím, aby vaše létání nemělo špatný konec jako v tomto případě - to platí pro každý let.

Zdeněk Doubek,
hlavní inspektor provozu ULLa

Pozemní incident SLZ, typ P-92 Echo Super, 25. 9. 2005, letiště Benešov

Průběh události:
Při pojíždění po přistání a výběhu na dráze 24 před křižováním dráhy 27/09 v LKBE došlo při brzdění k utržení šroubu uchycení levého hlavního podvozku a následnému uvolnění levé podvozkové nohy, což vedlo ke kontaktu ocasních ploch a křídla se zemí.
Poškození SLZ:
Poškozen hlavní podvozek na levé straně a potah trupu v místě uchycení, dále poškozena zadní část trupu včetně uchycení plovoucí výškovky, náběžná hrana levé poloviny křídla.
Ostatní škody:
Nebyly hlášeny.
Informace o posádce:
Pilot ULLa, věk 23 let, pilotní průkaz vydán 29. 6.2005, platný do 4. 11. 2006, nálet cca 100 hodin (kluzáky a UL), nálet na UL cca 16 hodin, nálet na typu P-92 Echo cca 11 hodin.
Rozbory:
Pilot měl platný pilotní průkaz do 4. 11. 2006 a k provedení letu byl způsobilý.
Pilot měl na uvedeném typu dostatečný nálet pro provádění samostatných letů.
Letoun měl platný technický průkaz do 4. 7. 2006.
Letoun byl pojištěn zákonným a havarijním pojištěním.
Meteorologická situace byla pro let vyhovující.

V podmínkách střediska pilotního výcviku dochází k většímu namáhání podvozku letounu, což může_vést k uvolnění úchytných šroubů a následně až k jejich utržení.

Závěry:
Hlavní příčina:
Utržení šroubu uchycení podvozkové nohy
Spolupůsobící příčiny:
Intenzivní brzdění pilotem, které vedlo ke zvýšenému namáhání v bodě uchycení nohy.
Komentář LAA:
Hlavní podvozkové nohy ultralehkých letounů typu Echo, Golf a Sierra jsou ke spodku trupu uchyceny pomocí třmenu se dvěma šrouby a šroubem na konci nohy. Pokud dojde v provozu k uvolnění těchto šroubů, zvyšuje se jejich únavové namáhání a může dojít k poruše. Stačí pak výraznější impuls, např. přejetí nerovností na ploše, tvrdé přistání či intenzivní zabrzdění, a dojde k utržení těchto šroubů.

Proto pokud provozujete tyto letouny, provádějte důsledně častou kontrolu dotažení všech šroubových spojů podvozku, zvláště pak, jde-li o provádění výcviku s mnoha starty a delším pojížděním. A pokud jste v pozici pilota, pojíždějte rozumnou rychlostí podle stavu plochy a kotoučové brzdy nepoužívejte stylem jako v automobilu, na to není drak letounu stavěný.

Petr Chvojka,
insp. technik ULLa

Usnesení Valné hromady Svazu PG

1. VH ukládá členům konference LAA podporovat J. Brskovského jako kandidáta na prezidenta LAA ČR.
2. VH ukládá předsednictvu dopracovat koncept podpory startovišť navržený na VH, zapracovat do něj kategorizaci startovišť a priority pro dotaci.
3. VH zavazuje účastníky konference LAA ČR:
   a Prosazovat změny stanov LAA ČR ve smyslu návrhu: §9 1)b)člen může uplatnit své právo volit a být volen podle §23 odstavec 2)ve všech svazech, ve kterých je registrován a ke kterým se současně váže jeho platná letecká nebo technická kvalifikace, u právnických osob předmět podnikání, nebo ve svazech, ve kterých je registrován déle než 24 měsíců nepřetržitě.
   b Prosazovat změny stanov LAA ČR ve smyslu návrhu: Stanovit minimální počet účastníků VH, aby tato byla usnášeníschopná.
   c Prosazovat na konferenci, aby uložila prezidentovi LAA ČR povinnost publikovat zápisy jednání Rady LAA ČR, kontrolní a revizní komise v médiích LAA ČR.
4. VH mění Organizační řád Svazu PG LAA ČR. Do bodu 2.3.1 vkládá dodatek: V případě nepřítomnosti kandidáta na VH je nutný jeho písemný souhlas.
5. VH navrhuje předsednictvu oslovit ČHMU ve věci sdílení dat a případnou opravu sond.
6. VH zavazuje předsednictvo zveřejněním struktury členského příspěvku v médiích LAA ČR.
7. VH pověřuje předsednictvo prověřením možnosti vzniku startovacích a přistávacích ploch v souvislosti s plánovaným odlesněním hory Říp
8. VH zavazuje předsednictvo zveřejněním správců meteosond. V případě, že některý správce dlouhodobě nezajišťuje funkčnost sond, pověřuje předsednictvo zahájením kroků k odebrání sondy.
9. VH pověřuje předsednictvo delegováním zástupce svazu PG do redakční rady časopisu Pilot.
10. Složení předsednictva Svazu PG: K. Konečný, M. Brabenec, J. Šembera, M. Porkert, Z. Horáková, R. Seidl, F. Pavloušek (předseda sportovní komise).
11. Složení sportovní komise Svazu PG: F. Pavloušek, K. Vejchodský, M. Stěhula, M. Masařek, P. Dohnálek.
12. Delegáti Konference LAA 19. 11. 2005: K. Konečný, J. Šembera, K. Vrbenský, M. Masařík, F. Pavloušek, K. Janků, Z. Horáková, M. Brabenec.

Ve Světlé nad Sázavou 22. 10. 2005
zapsal Václav Konečný

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 jiné kategorii** 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: