



Omezení letového provozu ULH (ultralehkých vrtulníků) CH 7 Kompres

Platnost: Od okamžiku vydání až do odvolání hlavním inspektorem provozu ULH LAA ČR.

Účinnost: Vztahuje se na všechny ULH typu CH 7 Kompres zapsané v rejstříku LAA ČR.
Pro vrtulníky nezapsané v rejstříku LAA ČR je toto omezení doporučeno.

Důvod:

Dne 14. 11. 2010 došlo k nehodě ULH CH 7 Kompres při níž došlo ke smrtelnému zranění pilota. Vyšetřování stále probíhá, nicméně doposud zjištěné informace nasvědčují tomu, že za letu došlo k oddělení jednoho listu ocasní vrtulky. Další rotace nevyvážené ocasní vrtulky patrně způsobila strukturální selhání draku vrtulníku, oddělení jeho částí a ztrátu říditelnosti.

V provozu byly v minulosti při předletových prohlídkách zjištěny na dvou jiných ULH stejného typu trhliny na listech ocasní vrtulky, a to ve stejném místě, kde při výše uvedené nehodě došlo s velkou pravděpodobností k oddělení listu od tělesa vrtulky. V těchto případech nebyl let proveden a listy vrtulky byly vyměněny bez dalších následků.

Na základě těchto skutečností vydávám v souladu se zákonem 49/1997Sb. za účelem zajištění bezpečnosti následující omezení letového provozu:

Text:

1) S okamžitou platností jsou dočasně a z preventivních důvodů zakázány veškeré lety ULH (ultralehkých vrtulníků) CH 7 Kompres a jeho dalších modifikací, které jsou vybaveny ocasní vrtulkou stejné konstrukce.

- 2) Provoz ULH CH 7 Kompres bude možno obnovit až po zjištění dalších okolností a podrobností souvisejících s předmětnou nehodou, případně po splnění podmínek plynoucích z výsledků šetření.
- 3) Obnovení možnosti provozu ULH CH 7 Kompres, případně podmínky za kterých bude možné provoz znovu obnovit zveřejníme v Bulletinu.

Zveřejnění:

- prostřednictvím webu LAA ČR
- doručení všem majitelům a provozovatelům ULH CH 7 Kompres evidovaným v rejstříku LAA ČR
- doručení dovozci a držitelům typového průkazu ULH CH 7 Kompres

V Plzni 15. 11. 2010.
Ing. Vladimír Kačerovský,
hlavní inspektor provozu ULH LAACR

V Praze 15. 11. 2010
Jiří Koubík,
ředitel správy LAA ČR

Mimořádné události ULL

Letecká nehoda ze dne 19. září 2010, 16.25 hod. SELČ na veřejném vnitrostátním letišti Vyškov, respektive Leteckém muzeu LHS Vyškov

Průběh letu

Pilot prováděl vzlet ke kondičnímu letu z veřejného vnitrostátního letiště Vyškov z dráhy ve směru 020° s bočním větrem zleva. V okamžiku kdy se UL letoun rozjel, došlo k jeho vybočení o cca 90°. Pilot nedokázal včas zareagovat a stáhnout přípuť motoru. UL letoun již na vyšší rychlosti vjel na terénní vlnu 0,5 ÷ 1 m vysokou, která vede souběžně s okrajem letiště. Tím došlo k odražení UL letadla od země do vzduchu a jeho následnému vlietnutí do 10 m vzdáleného plotu muzea, ve výšce cca 1,5 m. O tento plot se UL letoun zabrzdil, vybočil o 30° a dopadl 8 m za plotem na zem. V tuto chvíli se pilotovi podařilo přípuť motoru stáhnout. UL letoun následně pokračoval v jízdě po zemi levou zatáčkou, tím se vyhnul vystaveným exponátům (řada MiGů). Pilot se pokoušel UL letoun srovnat, ale ten přešel do pravé zatáčky a poté se zastavil. Po celou dobu výběhu byl UL letoun ve smyku. Nejdřív vlevo, pak vpravo. Celková délka výběhu byla cca 120 m. Při průletu plotem, dopadu a při dojezdu došlo k poškození UL letounu. Rovněž byl poškozen plot muzea.

Následky

Poškozeny obě poloviny křídla, zprohýbané náběžné hrany křídel, vlny na spodním potahu, obě poloviny křídla hnuty oproti nosníku, drobné

praskliny u křídélek, promáčklá odtoková hrana pravého křídélka, poškozen koncový oblouk levé poloviny křídla. Dále byl poškozen motorový kryt, zničeny aerodynamické kryty příďového a levého hlavního kola. Také byly poškozeny dva vrtulové listy. (Všechna tato poškození jsou od sloupků plotu a pletiva.)

Dopadem letounu na zem a následným výběhem bylo poškozeno uchycení hlavních podvozkových noh do trupu.

Byl také poničen plot Leteckého muzea, které je v blízkosti letiště.

Hlavní příčina

Hlavní příčinou letecké nehody bylo nezvládnutí techniky pilotáže při vzletu s bočním větrem.

Spolupůsobící příčina

Pilot nedokázal rychle stáhnout plyn, protože se dostal do stresu.

Komentář:

V případě, že pilot prudce přidá plyn, projevuje se u UL letounů se silným motorem jako např. Rotax 912 reakční, případně gyroskopický účinek od vrtule. Pak již stačí pokusit se UL letoun brzy odpoutat od země a ještě k tomu boční vítr a pilotovi se nemusí povést vybočení srovnat. Neúčinnější a nejrychlejší je okamžitě vypnout zapalování.

Jan Rýdl
inspektor provozu