

- 



Dočasně rezervovaný prostor LKTRA48 – Plasy

S platností od 28. 4. do 1. 5. 2016 bude pro letecké veřejné vystoupení v rámci leteckého dne Plasy vyhrazen dočasně rezervovaný prostor LKTRA48 v tomto rozsahu:

Prostorové vymezení:

Název prostoru	Horizontální hranice prostoru	Vertikální hranice prostoru
LKTRA48	Kruh se středem v poloze 49 55 13 N a 013 22 37 E (ARP LKPS) o poloměru 5,5 km vyjma TMA VI Praha	GND – FL 95

Časové vymezení:

Datum	Čas (v UTC)	Prostor
28. – 29. 4. 2016	1000 - 1400	LKTRA48
30. 4. – 1. 5. 2016	0600 - SS	LKTRA48

Plánování a změny ve využití toho prostoru budou zveřejněny cestou AUP/UUP.

Uživatel tohoto dočasně rezervovaného prostoru je povinen využívat tento prostor v souladu s AIP ČR (ENR 1. 1. 9. 5. 3).

Informaci o aktivaci a možnosti prùletu dočasñ rezervova-
ným prostorem poskytnø PLASY RADIO 123,600 MHz, telefon
+420 373 322 029.

Ve dnech 28. 4. a 29. 4. 2016 nebude do prostorů LKTRA 48 Plasy v době od 11.30 do 15.00 UTC povolen vstup nikoho jiného než účinků leteckého dne a v naléhavých případech letadel Policie ČR, LZS bezprostředně související se záchrannou lidského života, hotovostních letadel AČR, letadel provádějící pátrání a záchranu a letů provádějících hasičskou činnost.



Nehody v provozu ULL



Incident ULL, Břeclav

Letecký incident UL letounu TL 2000 Sting RG, dne 29. 8. 2015 v 18:10 hod. SELČ, RWY 26 letiště Břeclav

Pilot s druhou osobou na palubě provedl přelet z letiště Břeclav na letiště Sliač. Při návratu zpět na letiště Břeclav zvolil pilot pro přistání v Břeclavi RWY 26. UL letoun se v závěru sestupu pohyboval na velkém úhlu náběhu. Po přeletu prahu RWY 26 došlo ve výšce cca 3 m k prosedání UL letounu. Vzhledem k velmi nízké rychlosti UL letoun tvrdě dosedl. Po dotyku příďového kola se zemí se příďový podvozek zborstil směrem dozadu pod UL letoun. Následně došlo ke kontaktu vrtulových listů se zemí. UL letoun zůstal stát na hlavním podvozku a přídí ve vzdálenosti cca 200 m od místa dosednutí, mírně pootočen vlevo od osy původního přistání. UL letoun neměl vysunutě vztlakové klapky.

Zranění osob: Bez zranění.

Meteorologická situace: Vítr z 080°, 4 m/sec., QNH 1020 hPa, 1/8 Cu, teplota vzduchu + 31 °C.

Poškození UL letounu: Ulomená zalamovací vzpěra příďového podvozku, utržený pryžový tlumič odpružení příďového podvozku, zlomeny všechny vrtulové listy, poškozený spodní díl krytu motoru a dvířka příďového podvozku.

Hlavní příčina: Prosednutí UL letounu na malé rychlosti.

Spolupůsobící příčiny:

Přistání UL letounu bez vysunutí vztlakových klapek.

Malá rychlost při přiblížení na přistání.

Přistání po větru.

Komentář: Pilot chybně zvolil přistání po větru, bez vztlakových klapek a malou rychlostí na přiblížení. Na prosednutí měla vliv i vyšší teplota vzduchu.

Incident ULL, TRA 36, 34, 35, 42, 31

Letecký incident UL letounu JA 600 Skyleader 600, dne 17. 9. 2015 v 10:37:32 + 11:08:32 UTC, narušení prostorů TRA 36, TRA 34, TRA 35, TRA 42 a TRA 31

Pilot prováděl přelet z letiště Jihlava na letiště Zábřeh. Při tomto letu narušil TRA 36 kurzem 070° v 10:37:32 UTC v hladině 3900 ft AMSL, TRA 34 narušil v 10:38:52 UTC v hladině 3800 ft AMSL, TRA 35 narušil v 10:41:08 UTC v hladině 3900 ft AMSL, TRA 42 narušil v 10:59:48 UTC v hladině 3800 ft AMSL a TRA 31 narušil v 11:08:32 UTC v hladině 3900 ft AMSL. Prostory TRA 36, 34, 35, 42 byly aktivní od 1000 ft AMSL do FL 85, TRA 31 od GND do FL 245. Pilot nebyl na spojení s FIC. Let byl s odpovídačem „S“ a kódem SSR A3:7000. Tento let byl ukončen přistáním na letišti Zábřeh.

Zranění osob: Bez zranění

Meteorologická situace: CAVOK

Poškození UL letounu: Bez poškození

Hlavní příčina: Pilot se před letem neseznámil s aktivovanými prostory na plánované trase letu Jihlava – Zábřeh.

Spolupůsobící příčiny: Žádné nebyly.

Komentář: V uvedený den probíhalo mezinárodní vojenské cvičení. V rámci tohoto cvičení byly vyhlášeny dočasně rezervované prostory – TRA. Tyto prostory byly publikovány v NOTAM, AUP, AIP a AISVIEW, což si pilot nezjistil. Je důležité, aby si pilot před letem řádně prostudoval informace o aktivovaných vzdušných prostorech i těch, které nejsou trvale publikované v letecké mapě.



Incident ULL, u obce Úherčice

Letecký incident UL letounu Alto TG, dne 28. 9. 2015 v 15:35 hod. SELČ, pole 3 km jihovýchodně od Heřmanova Městce, u obce Úherčice

Pilot odstartoval z letiště Chrudim RWY 06. Po vzletu změnil směr letu na Prachovice. U obce Úherčice nad lesem ve výšce cca 250 m nad terénem motor ztratil výkon a nereagoval na pohyby páky ovládání výkonu. Pilot se snažil pravou zatáčkou přistát na pole u obce Úherčice. Plochu křížují dvě silnice a po levé straně jsou vodiče elektrické energie. Plocha se svažuje, proto nebyl pilot schopen přistát na místo, které si vybral. První silnici přelétl, podlétl vodiče elektrické energie a dosedl na pole za silnicí. Po dosednutí před druhou silnicí začal intenzivně brzdit. Zlomila se noha příďového podvozku, UL letoun se sklopil přední částí na zem a vjel do příkopu u druhé silnice. Po opuštění letounu pilot mobilním telefonem informoval dispečera letiště Pardubice o nouzovém přistání.

Zranění osob: Bez zranění.

Meteorologická situace:

Vítr z 315°, 5 ÷ 10 m/s, dohlednost nad 10 km.

Poškození UL letounu: Zlomená vrtule, přední podvozková noha, vylomená levá podvozková noha.

Hlavní příčina: Nezvládnuté přistání do terénu, dlouhý rozpočet.

Spolupůsobící příčiny: Snížený výkon motoru.

Komentář: Prohlídkou motoru Suzuki 1600 bylo zjištěno, že pokles výkonu motoru způsobila porucha jednoho ze dvou snímačů polohy klikového hřídele. Pokud je snímač studený, tak pracuje normálně, ale po ohřátí se jeho obvod přeruší. Po opětovném vychladnutí opět pracuje normálně. S jedním funkčním snímačem tedy motor pracoval pouze na dva válce, a proto taky nedošlo k jeho úplnému zastavení.



Incident ULL, Jaroměř

Letecký incident UL letounu FM 250 Vampire, dne 7. 10. 2015 v 08:42 hod. SELČ, RWY 14 letiště Jaroměř

Žák prováděl samostatné lety po okruhu na letišti Jaroměř z RWY 14. Instruktor sledoval lety žáka z plochy letiště a byli v radiovém spojení. Po čtvrtém okruhu při přistání a opakovaném vzletu žák po zvýšení výkonu motoru přesouval vztlačové klapky z polohy pro přistání do polohy pro vzlet. V tomto okamžiku došlo k dotyku kola předového podvozku se zemí. Vzhledem k tomu, že žák měl vyšlápnutý levý pedál směrového kormidla, letoun vybočil doleva a došlo ke zlomení přední podvozkové nohy a poškození vrtule.

Zranění osob: Bez zranění.

Meteorologická situace: Vítr klid, dohlednost nad 10 km.

Poškození UL letounu:

Poškozená vrtule, přední podvozková noha.

Hlavní příčina:

Nesprávné pořadí úkonů prováděných při letmém vzletu.

Spolupůsobící příčiny:

Nezvládnutá technika pilotáže při letmém vzletu.

Komentář: Správný postup je takovýto: po přistání, s motorem na volnoběh nejprve přesunout vztlačové klapky do polohy pro vzlet. Dívat se před sebe, udržovat přímý směr a zvýšit výkon motoru na maximum. Po odpoutání provést rozlet v horizontu a po kontrole rychlosti převést UL letoun do stoupání.

Pokud pilot po přistání nejprve zvýší výkon motoru na maximum a pak upravuje polohu vztlačových klapek, není soustředěný na udržování přímého směru a také může dojít k odskočení UL letounu, nebo odpoutání na malé rychlosti a k jeho opětovnému dosednutí i na předový podvozek.



Incident ULL, Jihlava

Letecký incident UL letounu J 03 Yetti, dne 11. 10. 2015 v 09:25 hod. SELČ, za koncem RWY 28 letiště Jihlava

Žák prováděl samostatné lety po okruhu dle osnovy UL 3 cv. č. 18. Při přistání na RWY 28 byl dlouhý, UL letoun měl zvýšený volnoběh, dosedl v cca polovině RWY na vyšší rychlosti. Po přejetí konce

RWY použil intenzivně brzdy, tím došlo při zvýšených volnoběžných otáčkách k překlopení UL letounu na před a jeho poškození.

Zranění osob: Bez zranění.

Meteorologická situace:

Vítr z 340°, 4 ÷ 5 m/s, dohlednost nad 10 km.

Poškození UL letounu:

Poškozená vrtule, kryt motoru, chladič vody.

Hlavní příčina: Dlouhý rozpočet na přistání, přistání se zvýšeným volnoběhem, ve výběhu intenzivní zabrzdění.

Spolupůsobící příčiny: Žádné nebyly.

Komentář: V případě dlouhého rozpočtu žáka, když v polovině letiště nedojde k přistání, je nutné opakovat okruh. Opakování okruhu není pro žáka, ani pro pilota ostuda. V tomto případě neměl žák snížen výkon motoru na volnoběh. Zvýšený volnoběh v obsazení sólo umožňuje v kombinaci s přízemním efektem plavání UL letounu na větší vzdálenosti.



Incident ULL, Zábřeh

Pozemní nehoda UL letounu SKYLEADER GP 7, dne 22. 11. 2015 v 15:05 hod. SEČ, letiště Zábřeh

Pilot UL letounu pojížděl před hangárem a koncem levé poloviny křídla narazil ze zadu do točící se vrtule stojícího vírníku. To způsobilo poškození koncové části levé poloviny křídla UL letounu a vrtule vírníku.

Zranění osob: Bez zranění.

Meteorologická situace:

Vítr ze 150°, 3 ÷ 6 m/s., dohlednost nad 10 km.

Poškození UL letounu:

Poškozená koncová část levé poloviny křídla.

Ostatní škody: Vírník ZEN 1, OK – TWA 37, poškozená vrtule, násilně zastaven motor.

Hlavní příčina: Pilot UL letounu při pojíždění špatně odhadl vzdálenost od stojícího vírníku.

Spolupůsobící příčiny: Žádné nebyly.

Komentář: Po vyndání letadel z hangáru na stojánku by měly být stroje postaveny tak, aby bylo umožněno bezpečné pojíždění. V tomto případě nepomohlo ani to, že vírník má jasně červenou barvu.

Zdeněk Doubek
Hlavní inspektor provozu ULL a ULK

Bezpečnostní upozornění: spona AustriAlpin COBRA®

Vážení zákazníci,

Na velmi malém procentu (0,00005% = 1 kus ze 2 milionů) spon COBRA® byla zjištěna závada. Během výroby mohlo dojít k tomu, že nýt na sponě nebyl zajištěn rozlisováním. U takto závadných kusů by mohlo dojít k uvolnění nýtu a tím i k uvolnění úchyty spony. Tato vada se může objevit u všech verzí a velikostí spon COBRA®.

Jelikož slibujeme 100% funkčnost, výkon, kvalitu a bezpečnost všech našich výrobků, prosíme zákazníky, aby si zkontrolovali své zakoupené spony.

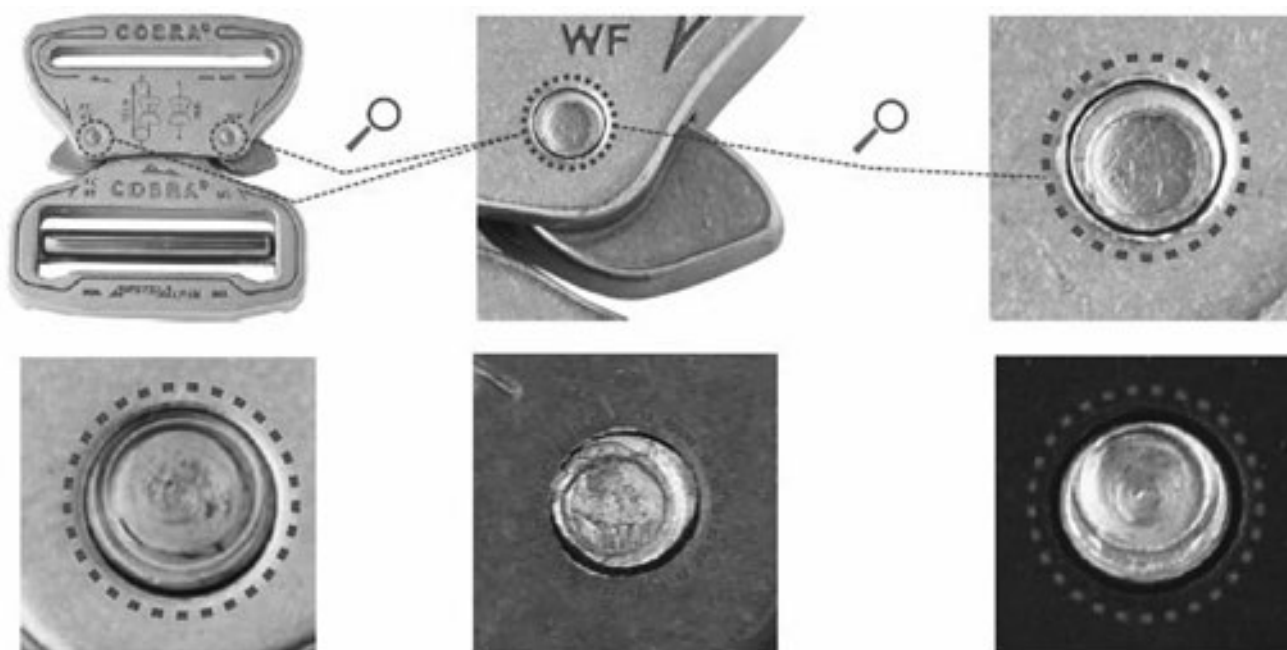
Pokud zjistíte, že se tato závada týká právě vaší spony, ihned ji přestaňte používat. V tom případě i v případě jakýchkoli pochybností nás neváhejte kontaktovat emailem office@austrialpin.at nebo na telefonu +430 522 565 248.

Prosíme o pochopení a omlouváme se za případné nepříjemnosti.

Správně zajištěný nýt

Na obou stranách nýtu je kruhový otisk razidla. Vše v pořádku.

S nýtem nemanipulujte



Vadný kus

Na nýtech není otisk razidla, ihned přestaňte sponu používat.

