



# UDÁLOSTI V PROVOZU

LETECKÁ ŠKOLA BEMOAIR

V ROCE 2020

# UDÁLOST 1 / 2020

LETECKÁ ŠKOLA  
**BemoAir**

25.6.2020

## PRŮBĚH LETU

Výrobce a model letadla: GROB Aircraft AG	GROB G 115
Poznávací značka:	OK-GRB
Místo:	cca 8 m vlevo od RWY 06 LKBE
Datum a čas:	25. 6. 2020, 13:00 (časy jsou UTC)

PILOT LETOUNU PROVÁDĚL NA LKBE LETOVÝ VÝCVIK V PŘESNÉM PŘISTÁNÍ.

NEJPRVE VYKONAL DVA LETY S INSTRUKTOREM. PŘI PRVNÍM INSTRUKTOR PŘEDVEDL LETMÉ PŘISTÁNÍ A VZLET. PŘI DRUHÉM PILOT PROVEDL PLNÉ PŘISTÁNÍ, KTERÉ BYLO KRATŠÍ, ALE PODLE VYJÁDŘENÍ INSTRUKTORA „DOBŘE“. DALŠÍ LETY PILOT PROVÁDĚL SAMOSTATNĚ POD DOZOREM INSTRUKTORA, KTERÝ SE NACHÁZEL S RADIOSTANICÍ NA MÍSTĚ MIMO RWY 06 V BLÍZKOSTI ZNAČENÍ MÍSTA DOTYKU. INSTRUKTOR K TOMU UVEDL, ŽE PRVNÍ PŘISTÁNÍ BYLO O CCA 30 M KRATŠÍ, NA HLAVNÍ PODVOZEK A LETMÝ VZLET PILOT ZVLÁDL DOBŘE. PŘI DRUHÉM PŘISTÁNÍ BYL DOTYK CCA 10 M PŘED VYZNAČENÝM BODEM S MÍRNÝM ODSKOKEM CCA DO 0,5 M.

# UDÁLOST 1 / 2020

PILOT OPRAVIL ODSKOK MÍRNÝM PŘIDÁNÍM PLYNU A PŘITAŽENÍM. NEDOSTATEČNĚ ALE KORIGOVAL SMĚR NOŽNÍM ŘÍZENÍM A LETOUN ZNOVU DOSEDL V MÍSTĚ PLÁNOVANÉHO PŘISTÁNÍ MÍRNĚ VYBOČEN Z OSY. PO DOSEDNUTÍ PILOT CHTĚL PROVÉST LETMÝ VZLET A PŘIDAL PLNÝ PLYN, ALE LETOUN BYL JEŠTĚ NA MALÉ RYCHLOSTI NATAŽEN A VYBOČEN DOLEVA S VELKÝMI VZTLAKOVÝMI KLAPKAMI (40°). PŘI PŘIDÁNÍ PLNÉHO PLYNU SE ZVĚTŠIL REAKČNÍ MOMENT VRTULE A SPOLU S ÚČINKEM SILNĚJŠÍHO BOČNÍHO VĚTRU DOŠLO K VĚTŠÍMU VYBOČENÍ LETOUNU Z OSY RWY 06 DOLEVA. INSTRUKTOR STAČIL JEN VYDAT INSTRUKCI „*STÁHNI PLYN*“. PILOT VE VYSVĚTLENÍ UVEDL, ŽE VZNIKLÉ VYBOČENÍ NEDOKÁZAL VYKOMPENZOVAT DOSTATEČNÝM VYŠLÁPNUTÍM PRAVÉ NOHY. LETOUN VYJEL PŘES LEVÝ PODÉLNÝ OKRAJ MIMO RWY 06 A PŘI RYCHLOSTI 60 – 65 KT NARAZIL LEVOU POLOVINOU KŘÍDLA DO BALÍKU SENA, KTERÝ SE NACHÁZEL V PROSTORU PÁSU RWY 06. PŘI NÁRAZU SE LETOUN STOČIL DOLEVA A ZASTAVIL. PILOT VYPNUL MOTOR, UZAVŘEL PŘÍVOD PALIVA A VYPNUL PŘÍSTROJE.

# UDÁLOST 1 / 2020

LETECKÁ ŠKOLA  
**BemoAir**

## POŠKOZENÍ LETADLA

NA LETOUNU DOŠLO K POŠKOZENÍ VELKÉHO ROZSAHU. NA LEVÉ POLOVINĚ KŘÍDLA BYLA PRASKLINA NA NÁBĚŽNÉ HRANĚ A OD NÁBĚŽNÉ HRANY DO CCA 60% HLOUBKY KŘÍDLA, BYLY VYTRŽENÉ OBA ZÁVĚSY POLOVINY KŘÍDLA A VYTRŽENÝ SNÍMAČ PÁDOVÉ RYCHLOSTI. NA LEVÉ VZTLAKOVÉ KLAPCE BYLA PRASKLINA A BYLA VYTRŽENA ZE ZÁVĚSU. ZÁVĚSY PRAVÉ POLOVINY KŘÍDLA SE DEFORMACÍ POSUNULY. ČÁST TRUPU V MÍSTĚ CENTROPLÁNU MEZI ZÁVĚSY KŘÍDLA A ROVNĚŽ POD SMĚROVÝM KORMIDLEM V MÍSTĚ OSTRUHY BYLA ROZTRŽENÁ. LEVÁ PODVOZKOVÁ NOHA SE ZBORTILA. DLE SDĚLENÍ VÝROBCE LETOUNU BY OPRAVA LETOUNU BYLA NEEKONOMICKÁ, ŠKODA NA LETADLE BYLA CCA 1 MIL KČ.

# UDÁLOST 1 / 2020

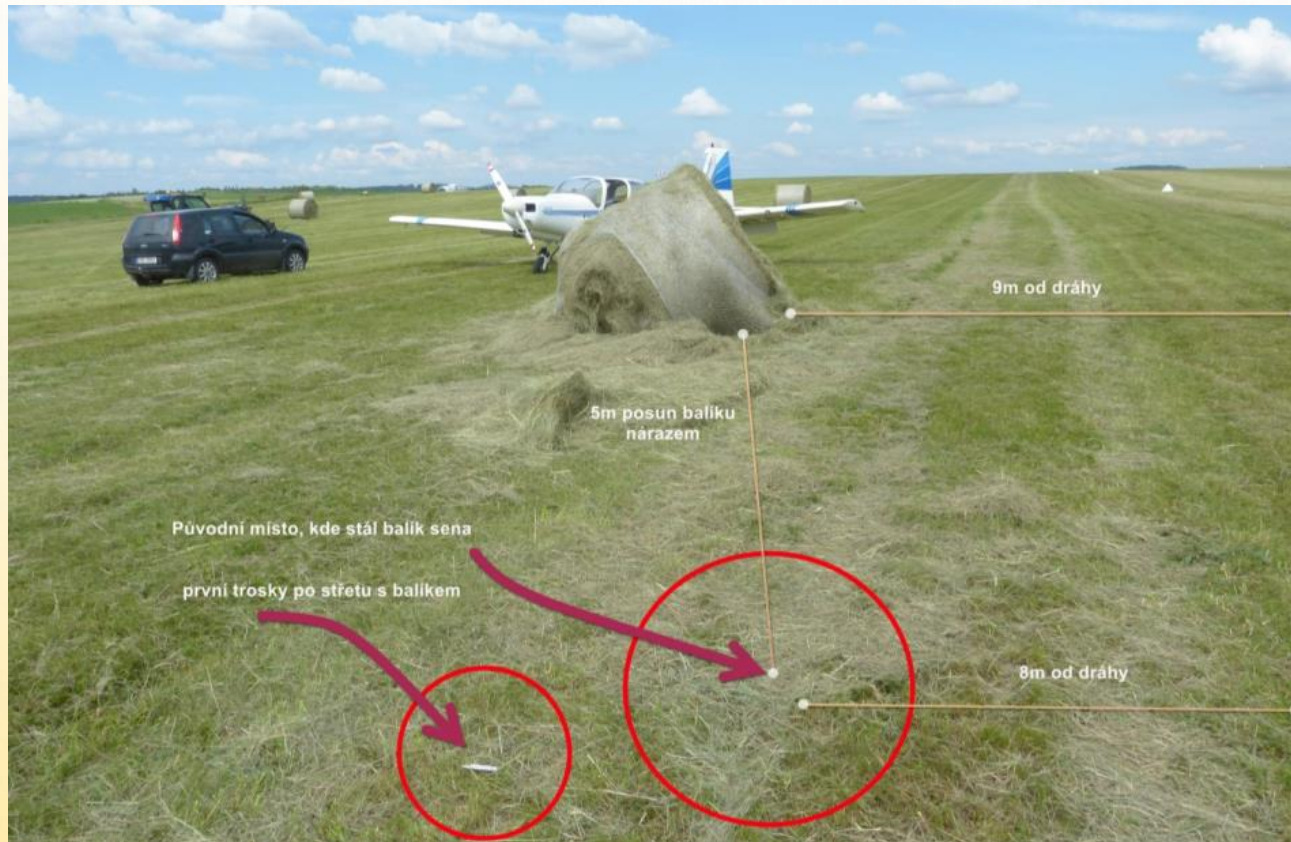
LETECKÁ ŠKOLA  
**BemoAir**

<b>Meteorologická situace</b>	
Automatická informační služba LKBE uváděla dne 25. 6. 2020 ve 13:20 následující	
informace o počasí:	Obrázek. č 1 Stav počasí na LKBE v 13:26 (15:26 SELČ) dne 25. 6. 2020.
Přízemní vítr: Dohlednost: Oblačnost: Tlak QNH: Teplota:	130°/9 kt nad 10 km SCT 1021 hPa 14°C



# UDÁLOST 1 / 2020

LETECKÁ ŠKOLA  
**BemoAir**



V prostoru letiště probíhal sběr sena, jeho balíkování a postupný odvoz. V pásu RWY 06 se nacházely překážky – neodstraněné balíky sena, přičemž nejbližší balík sena se nacházel cca 8 m vlevo od podélného okraje RWY 06. V poznámce předběžné automatické informace LKBE bylo uvedeno provádění zemědělských prací a výskyt zemědělských strojů

# UDÁLOST 1 / 2020

## Závěry ÚZPLN

- Pilot byl způsobilý letu
- Pilot měl menší zkušenosti z pilotní dovednosti a malé zkušenosti s přistáním na přesnost.
- Letoun měl platné osvědčení kontroly letové způsobilosti a byl způsobilý letu.
- Letoun měl platné pojištění odpovědnosti za škodu.
- V pásu RWY 06 se nacházely překážky – balíky sena.
- Meteorologické podmínky v místě události, tzn. směr a rychlost větru, které byly zaznamenány meteorologickou stanicí na LKBE nepřekračovaly omezení.
- Pilot po opravě vadného přistání nezvládl korigovat tendenci letounu k vybočení při akceleraci během letmého vzletu.
- Letoun vybočil vlevo a vyjel až za podélný okraj RWY 06, kde narazil do překážky – balíku sena.
- Poškození letounu bylo způsobeno přímým nárazem levé poloviny křídla do balíku sena s následným přenosem sil do konstrukce trupu a podvozku.

## Příčiny

Příčinou letecké nehody byla chyba při opravě tendence letounu k vybočení a vyjetí mimo RWY, při kterém došlo k nárazu do překážky v pásu RWY.

# UDÁLOST 2/2020

ÚCL obdrželo hlášení o incidentu U7968, kdy dne 15. 9. 2020 v 08:25 UTC velitel letounu **Z-43 pozn. zn. OK-WOA** narušil při letu po trati LKBE – LOWZ aktivovaný prostor ROZ3B.

Jednalo se o soukromý let LKBE - LOWZ na letový plán, na vyžádání pilota, který chtěl naplánovat let jako výcvikový do zahraničí, pro uplatnění své angličtiny ICAO. Velitelem letadla byl FI (A). Let byl den předem naplánován pro seznámení a s ohledem na prostory vojenského cvičení AmpleStrike.

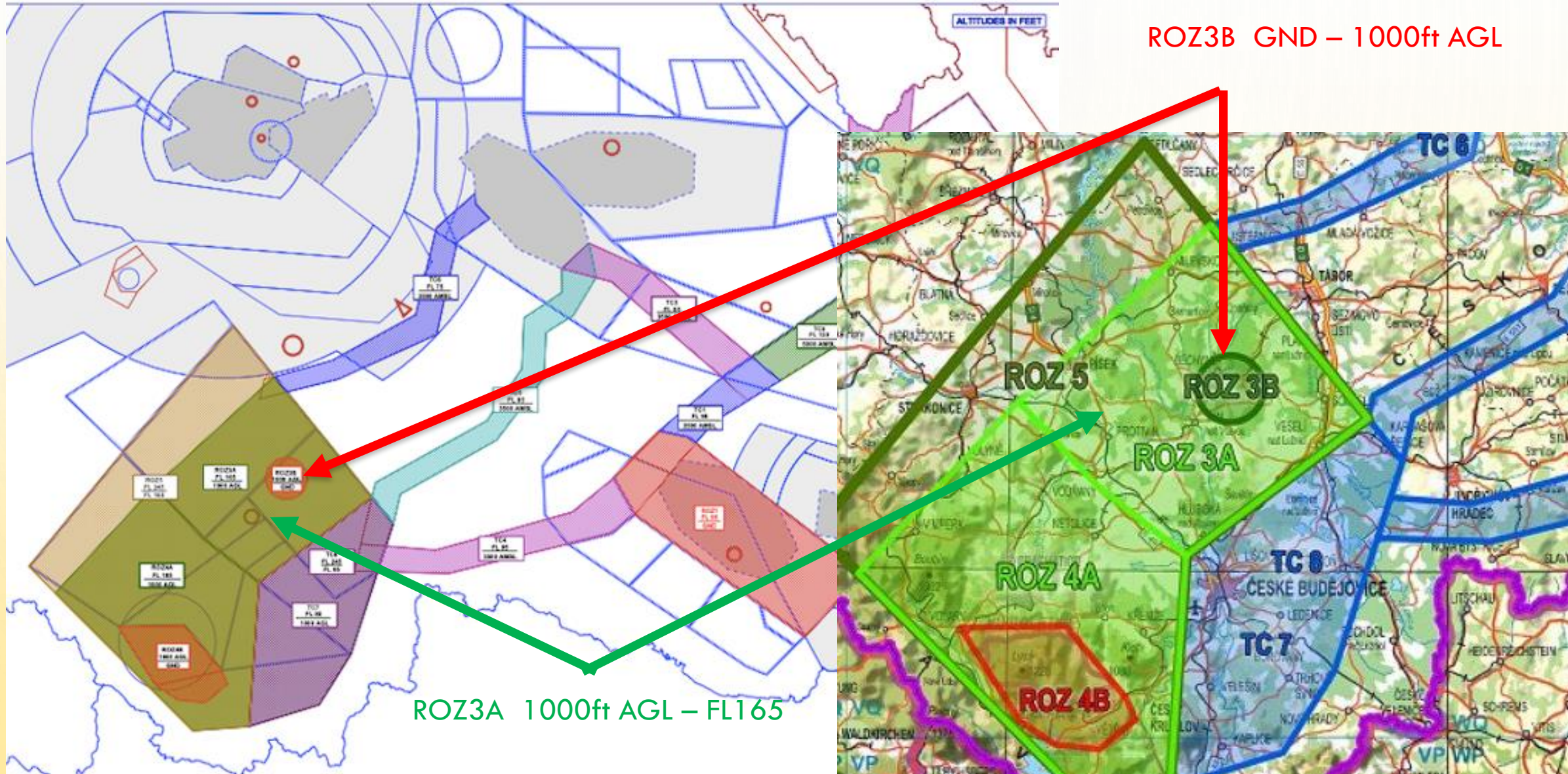
Vzhledem k tomu, že téměř celý jižní prostor FIR byl od výšky 1000ft AGL vyhrazen vojenskému cvičení, let byl prováděn v malé výšce mezi 500ft – 1000ft AGL. Při vyhýbání se zalesněným oblastem v blízkosti letiště Bechyně došlo k vletnutí do prostoru ROZ3B, jehož spodní hranice byla GND. Tím došlo k jeho narušení. posádka byla na spojení s Praha INFORMATION která let monitorovala a vektorovala. Vzhledem k malé výšce letu ale byl letoun občas mimo signál jak RDST tak XPDR. Po navázání spojení Praha Info let vektorovala mimo vyhrazený prostor a trať letu byla podle jejich pokynů upravena.



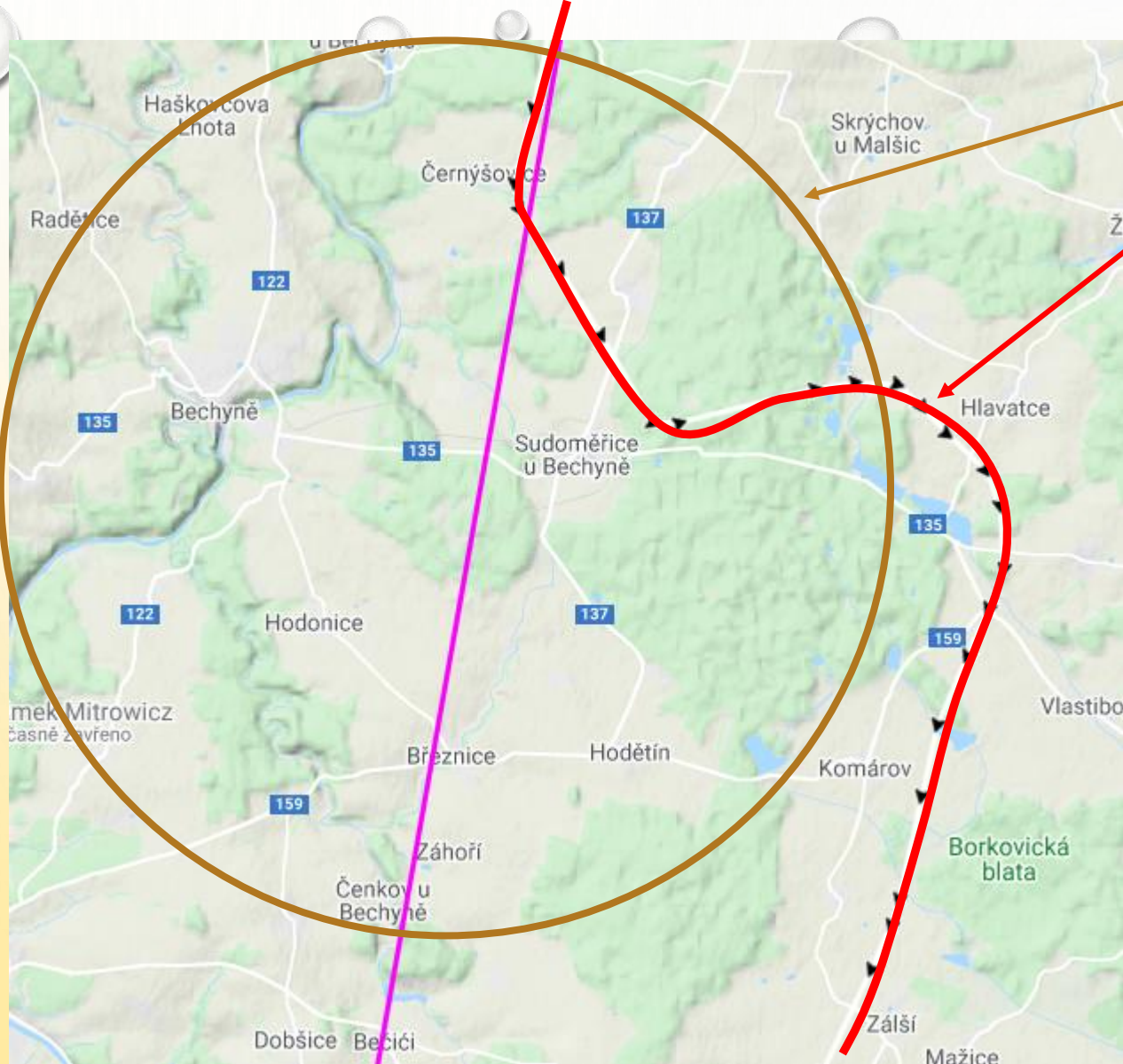
# UDÁLOST 2/2020

LETECKÁ ŠKOLA  
**BemoAir**

AMPLE STRIKE 2020  
06 SEP - 11 SEP 2020  
14 SEP - 18 SEP 2020

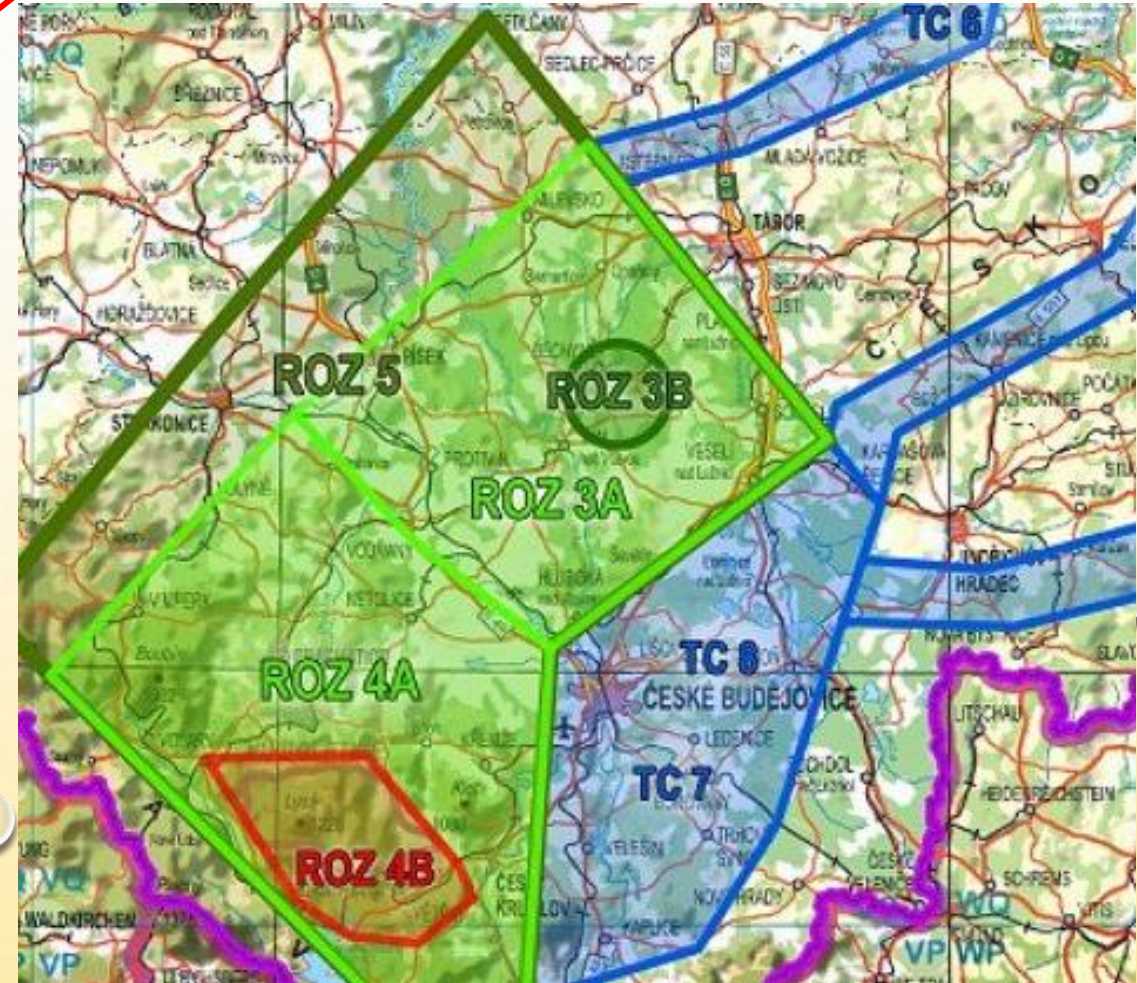


# UDÁLOST 2/2020



Hranice ROZ3B GND – 1000ft AGL

Trať letu Z-43 OK-WOA



# UDÁLOST 2/2020

LETECKÁ ŠKOLA  
**BemoAir**



Hlavní chyba vznikla při zadání trasy do navigace AirNav Pro ve které nebyly uvedeny prostory Ample Strike a navigační čára vedla právě přes vyhrazený prostor ROZ3B.

V souvislosti s malou výškou letu a horšímu pokrytí signálem jak komunikace s Praha Info, tak i pro výpadky signálu sekundárního odpovídače radaru nebyla posádka na stálém spojení a pozdě si uvědomila existenci prostoru, který začínal od země. Přestože byla vektorována, prostor ROZ3B tak narušila a dle radarového záznamu v něm letoun strávil cca 1 minutu . Po zjištění této chyby jej pak nejkratší možnou cestou opustil.

Případ byl klasifikován jako INCIDENT, na ÚCL bylo podáno vysvětlení a řešení ponecháno na provozovateli.

# UDÁLOST 2/2020

LETECKÁ ŠKOLA  
**BemoAir**

S pilotem byl proveden rozbor letu a jako prevence pro další podobné případy je třeba seznámit s incidentem i ostatní piloty. Událost je tak uzavřena.



# UDÁLOST 3/2020



**22.9.2020 plocha SLZ Kramolín – LKKRAM Maule M5-210c Incident při přistání OK-ESM**

Dne 22.9. pilot absolvoval kondiční lety ve dvojím, rozlétání na letounu M5, se kterým neletěl cca dva měsíce. To jsem absolvoval s FI BEMOAIRu v rozsahu 0°30'/6x. Toto proběhlo v normálních mezích a byl puštěn na sólo lety, kdy podle dohody s FI provedl tři malé okruhy na RWY 06 bez závad.

Poté požádal o doplnění LPH a připravil se na přelet na letišti Kramolín. Jelikož absolvoval výcvik pro lety na jiné plochy než letišti již v minulosti a na letišti Kramolín měl několik vývozů ve dvojím i na typu M-5, FI souhlasil s letem na LK Kramolín v sólo. Jelikož FI hodlal provést stejný let, ale s jiným letounem na toto stejné letišti, přiletěl na Kramolín před pilotem Maule a sledoval manévr přistání.

Na letišti Kramolín tou dobou bylo jasno, slunečno a vítr foukal ze směru cca 130° odhadem o síle asi 6 -8 KT . Proto pilot zvolil pro přistání RWY 09.

# UDÁLOST 3/2020



**22.9.2020 plocha SLZ Kramolín – LKKRAM Maule M5-210c Incident při přistání OK-ESM**

Přistávání probíhalo normálním způsobem na malých klapkách až do doby dosednutí na 3 body. Po té v důsledku účinku bočního větru se začal letoun vybočovat ze směru přistání doprava. Toto vybočení se pilot snažil eliminovat ručním řízením, ale v důsledku náhlého termického poryvu větru došlo k podfouknutí pravého křídla tak, že se letoun nekontrolovaně naklonil do levého náklonu a došlo ke kontaktu L koncového oblouku s asfaltovým povrchem RWY.

Po ujetí cca 50 m a zpomalení pak letoun srovnal a vrátil do normální polohy, dokončil výběh a zaparkoval na ploše mimo RWY. Po té, společně s posádkou druhého letounu, která přistání pozorovala, prohlédli koncovou část křídla a její poškození a shledali, že zjevně došlo pouze k poškození laminátového koncového oblouku bez trvalé deformace a není nikterak narušena pevnost ani funkčnost. FI schválil přelet s letounem zpět na domácí letiště LKBE.

# UDÁLOST 3/2020

LETECKÁ ŠKOLA  
**BemoAir**

**Fotografie poškození  
koncového oblouku OK-ESM**



# UDÁLOST 3/2020

LETECKÁ ŠKOLA  
**BemoAir**

## Závěr

## Incident při přistání OK-ESM

Incident byl oznámen ÚZPLN a ten po zaevidování a vyžádání dokumentace k šetření ponechal dořešení události na provozovateli. Letoun byl opraven, škoda na něm byla cca 35tis Kč.

S pilotem byl proveden rozbor události a byl mu před dalšími samostatnými lety s typem M-5 předepsán zdokonalovací výcvik na typu Maule M5 se zaměřením na vzlety a přistání s bočním větrem do maxim povolených letovou příručkou + postupy přiblížení a přistání na krátkých RWY. Toto ve dvojím s FI až do bezpečného zvládnutí, hodinový rozsah přesně není stanoven.

Na pravidelném školení pilotů a instruktorů bude proveden rozbor události s ostatními piloty.

