



ÚSTAV PRO ODBORNĚ TECHNICKÉ ZJIŠŤOVÁNÍ
PŘÍČIN LETECKÝCH NEHOD
Beranových 130
199 01 PRAHA 99

Č.j.:535/04/ZZ

Výtisk č. 1

ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

o odborném zjišťování příčin letecké nehody

letadla L 410 MA

poznávací značky OM - SAB

v místě LKPM

dne 4.12.2004

Praha
březen 2005

A) Úvod

Provozovatel	DUBNICA AIR, s.r.o.
Výrobce a model letadla	LETECKÉ ZÁVODY, a.s. Kunovice; L 410 MA
Poznávací značka	OM - SAB
Místo	LKPM
Datum	4.12.2004
Čas	12:45 UTC

B) Informační přehled

Dne 4.12.2004 ve 13:15 UTC obdržel ÚZPLN oznámení o letecké nehodě letounu L 410 MA, pozn. zn. OM – SAB na letišti Příbram - Dlouhá Lhota (LKPM). Letoun přistál se zasunutým podvozkem na asfaltový povrch RWY 060.

Komise pro odborné zjišťování příčin letecké nehody

Předseda komise	Milan Pecník
Člen komise	Ing. Jan Zelinka

Závěrečnou zprávu vydal :

ÚSTAV PRO ODBORNĚ TECHNICKÉ ZJIŠŤOVÁNÍ PŘÍČIN LETECKÝCH NEHOD
Beranových 130
199 01 PRAHA 99

dne xx.3.2005

C) Hlavní část zprávy obsahuje :

- 1) Faktické informace
- 2) Rozbory
- 3) Závěry
- 4) Bezpečnostní doporučení
- 5) Přílohy (uloženy u výtisku č. 1 v archivu UZPLN)

1 Faktické informace

1.1 Průběh letu

Dne 4.12.2004 prováděla posádka letounu L 410, pozn. zn. OM – SAB výsadkový let pro zkušební shozy padáků s figurínami z průletů podél RWY 060 ve výšce 200 a 350 metrů. Po druhém průletu pokračovala posádka letounu levým okruhem na finále RWY 24. Dispečerem AFIS byli piloti letounu rádiem upozorněni na osoby, přebíhající přes RWY. Vysílání z pozemní RDST bylo značně rušeno šumem. Příjem této informace si piloti vzájemně potvrdili interkomem. Následující komunikace mezi piloty po interkomu o řešení vzniklé situace však potlačila příjem informace dispečera AFIS, který je upozorňoval na zavřený podvozek jejich letounu. Piloti letounu se soustředili na řešení situace s osobami na RWY a podvozek nevysunuli. Další vysílání z pozemní radiostanice dispečera AFIS, které piloty upozorňovalo na zavřený podvozek, bylo přemodulované, proto nesrozumitelné a nebylo piloty letounu přijato. Varovný tón signalizace zavřeného podvozku piloti letounu zaslechli až krátce před dotykem letounu s povrchem RWY, když ve výdrži přesunuli páky výkonu motorů do polohy volnoběhu. Své pochybení si pak uvědomili, avšak na jeho nápravu bylo již příliš pozdě. Letoun se po doběhu zastavil na ose RWY 24. Ke zranění osob v letounu, ani na zemi nedošlo.

1.2 Zranění osob

Zranění	Posádka	Cestující	Ostatní osoby (obyvatelstvo apod.)
Smrtelné	0	0	0
Těžké	0	0	0
Lehké/bez zranění	0	0	0

1.3 Poškození letadla

Malého rozsahu. Došlo k poškození brzd a disků kol hlavního podvozku a krytů předního podvozku.

1.4 Ostatní škody

Nevznikly.

1.5 Informace o osobách

Piloti posádky letounu měli platné a pro let odpovídající kvalifikace, i zdravotní způsobilost.

PIC nalétal celkem 13 500 hod / 44 000 přist.

Na letounu L 410 nalétal celkem 5 000 hod / 4 800 přist.

F/O nalétal celkem 837hod./ 2254 přist.

Na letounu L 410 nalétal celkem 150hod./ 386 přist.

Orientační dechovou zkouškou nebylo u pilotů zjištěno ovlivnění alkoholem.

Technici na palubě letounu, obsluhující zkušební shozy, neměli vliv na vznik letecké nehody.

1.6 Informace o letadle

Letoun L 410, výrobní číslo 750405, výrobce - LETECKÉ ZÁVODY, a.s. Kunovice, rok výroby 1975, poznávací značka OM - SAB, provozovatel DUBNICA AIR, s.r.o. V době vzniku události měl letoun nalétáno 4 432 hodin / 9819 přistání.

Letoun měl platné provozní doklady a jeho technický stav neměl vliv na vznik letecké nehody.

Údržba letounu byla prováděna podle platných postupů stanovených výrobcem letounu.

1.7 Meteorologická situace

CAVOK, vítr 240°/ 4-5 m/sec.

Meteorologická situace vyhovovala pro danou činnost.

1.8 Radionavigační a vizuální prostředky

Nebyly využívány.

1.9 Spojovací služba

Na letišti LKPM poskytoval informace o provozu v ATZ dispečer AFIS.

1.10 Informace o letišti

Stav letiště LKPM neměl vliv na vznik letecké nehody.

1.11 Letové zapisovače a ostatní záznamové prostředky

NIL

1.12 Popis místa nehody a trosek

Přistání letounu bez vysunutého podvozku bylo ukončeno na ose asfaltového povrchu RWY 24.

1.13 Lékařské a patologické nálezy

NIL

1.14 Požár

NIL

1.15 Pátrání a záchrana

NIL

1.16 Testy a výzkumy

NIL

1.17 Informace o provozních organizacích

Provozovatel letounu měl v době letecké nehody platné povolení k provozování leteckých prací.

1.18 Doplňkové informace

NIL

1.19 Způsoby odborného zjišťování příčin

Odborné zjišťování příčin letecké nehody probíhalo podle předpisu L 13 (Předpis o odborném zjišťování příčin leteckých nehod v civilním letectví).

Ve smyslu ustanovení 6.8 předpisu L 13 byla vydána a na Letecký úřad Slovenské republiky odeslána dne 15.12.2004 předběžná zpráva s návrhem doporučení ke zvýšení bezpečnosti.

2 Rozbory

- piloti měli platné kvalifikace pro daný let a platnou zdravotní způsobilost;
- letoun byl ošetřován podle platného předpisu pro údržbu
a byl způsobilý k provedení letu;
- letiště vzletu a přistání nemělo vliv na vznik události;
- počasí pro let vyhovovalo a nemělo vliv na vznik nehody;
- v pilotní kabině neměla posádka letounu k dispozici kontrolní listy (Check lists);
- posádka letounu neprovedla důsledně úkony před přistáním.

3 Závěry

Příčinou letecké nehody bylo opomenutí posádky vysunout podvozek.

Z důvodu absence kontrolních listů (Check lists) v prostoru pilotní kabiny letounu neměla posádka možnost provést úplnou kontrolu připravenosti letounu před přistáním.

4 Bezpečnostní doporučení

- dodat na palubu letounu Kontrolní listy (Check lists) pro letovou posádku;
- další opatření ponechávám na rozhodnutí provozovatele letounu.



