



Č.j.: 409/03/ZZ

ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

o odborně technickém zjišťování příčin incidentu

vrtulníku AS-355 F2, pozn. zn. OK-MIA

v prostoru obce Soseň, okr. Rakovník

dne 29. září 2003

Praha
říjen 2003

A. Úvod

Vrtulník AS-355 F2 Ecureuil, pozn. zn. OK-MIA

Katastr obce Soseň u Rakovníka dne 20.9.2003

B. Informační přehled

Při letu na geofyzikální měření se sondou zavěšenou na podvěsu došlo ke střetu sondy s překážkou a k jejímu poškození.

Událost šetřila komise ÚZPLN ve spolupráci s Policií ČR ve složení:

Předseda komise Jiří Kadet

Člen komise Ing. Václav Kolouch

Závěrečnou zprávu vydal ÚZPLN dne 21.10.2003.

C. Hlavní část zprávy obsahuje:

- 1) Faktické informace
- 2) Rozbory
- 3) Závěry
- 4) Doporučení ke zvýšení bezpečnosti
- 5) Přílohy (založené v archivu ÚZPLN)

1. FAKTICKÉ INFORMACE

1.1 Průběh letu

Pilot vzlétl s vrtulníkem a operátorem na palubě se sondou zavěšenou na podvěsu z letiště Rakovník. Letěl směrem na západ, na úrovni Zdeslavi se otočil na sever, poté opět na západ, na úrovni obce Soseň opět na východ směrem na Rakovník. Asi 5 km před letištěm zatáčel na západ k obci Soseň. Udržoval stanovenou výšku 200 ft nad terénem, tzn., že

sonda se pohybovala ve výšce cca 30 – 40 m nad zemí. Na úrovni obce Soseň začal zalesněný terén stoupat. Pilot se snažil kopírovat terén tak, aby dodržel stanovenou výšku. Téměř na konci lesa na nejvyšším bodě terénu pocítil šubnutí od cargo háku. Pohledem do zrcátek zjistil, že sondu ztratil. Otočil se zpět, aby zaznamenal polohu pomocí GPS. Poté se vrátil na letiště Rakovník.

1.2 Zranění osob

Ke zranění posádky nedošlo.

1.3 Poškození letadla

Na letadle nebylo zjištěno žádné poškození.

1.4 Ostatní škody

K jiným škodám nedošlo.

1.5 Informace o osobách

Pilot, 59 let, je držitelem průkazu způsobilosti obchodního pilota vrtulníků č. 001225837 vydaného ÚCL s platností do 20.3.2004.

Na letounech a vrtulnicích nalétal celkem 5.650 hodin, z toho na typu AS-355 F2 350 hodin. Poslední přezkoušení na typu absolvoval dne 14.4.2003.

Před nástupem do služby měl pětidenní volno, byl odpočatý a způsobilý k letu.

Operátor, 58 let, kanadské národnosti, plnil funkci obsluhy měřícího zařízení. Byl k letu způsobilý a kvalifikovaný pro svou funkci na palubě.

1.6 Informace o letadle

Vrtulník AS-355 F2, S/N 5187, výrobce AEROSPATIALE EUROCOPTER FRANCE.

Osvědčení letové způsobilosti vydáno dne 6.10 1998.

V dokumentaci letadla nebyly zjištěny nedostatky.

1.7 Meteorologická situace

Polojasno, CAVOK, vítr 240°, 10 kts, teplota 27°C.

1.8 Radionavigační a vizuální prostředky

Nevyužity.

1.9 Spojovací služba

NIL.

1.10 Informace o letišti

Letiště vzletu a přistání Rakovník – k incidentu nemá vztah.

1.11 Letové zapisovače a ostatní záznamové prostředky

Nejsou ve vybavení letounu.

1.12 Popis místa nehody a trosk

Místem události byl zalesněný svah 2 km obce Soseň západně Rakovníka. Nárazem do kmene stromu byla poškozena přední část sondy. Výši škody nebylo možné na místě určit, bude určena dodatečně.

1.13 Lékařské a patologické nálezy

Nebyly pořizovány.

1.14 Požár

Nebyl indikován.

1.15 Pátrání a záchrana

Nevyužito.

1.16 Testy a výzkum

Nebyly uskutečněny.

1.17 Informace o provozních organizacích

Nebylo využito.

1.18 Doplnkové informace

K příčinám události pilot uvádí, že ve chvíli šubnutí si všiml údaje výškoměru, který ukazoval výšku 180 ft. Dále pilot uvádí, že všechny navigační přístroje byly v pořádku, vrtulník byl schopen letu. Dodává, že v době stoupaní podél lesa byl částečně oslněn sluncem.

Pro přesné určování výšky letu nad terénem byl využíván palubní radiovýškoměr, který však vzhledem k členitosti terénu a rychlosti pohybu ukazuje výšku v daném okamžiku pod vrtulníkem se zpožděním.

1.19 Způsoby odborného zjišťování příčin

Postupováno v souladu s předpisem L 13.

2. ROZBORY

- Pilot měl pro let odpovídající kvalifikaci a platné potvrzení o zdravotní způsobilosti.
- Počasí pro let vyhovovalo, poloha slunce nízko nad obzorem mohla nepříznivě ovlivnit viditelnost země při letu proti slunci.
- Letiště vzletu nemělo na vznik události vliv.
- Na letounu nebyly před letem ani v průběhu letu zjištěny žádné závady.
- Výšku letu nad terénem udržoval pilot pomocí palubního radiovýškoměru. Při letu v členitém terénu se stoupaním došlo ke snížení minimální výšky nad překážkami a ke střetu podvěšené sondy s překážkou.

3. ZÁVĚRY

- Krátkodobě snížená pozornost pilota při letu proti stoupajícímu zalesněnému terénu ve směru na západ proti slunci nacházejícímu se nízko nad obzorem negativně ovlivnily pilotův odhad výšky letu nad překážkami. V důsledku zpožděné indikace okamžité výšky palubním radiovýškoměrem byla snížena možnost reagovat s předstihem na změny výšky překážek ve směru letu.

Příčina události:

Hlavní příčinou incidentu bylo nedodržení výšky letu s podvěšeným břemenem nad překážkami ve členitém terénu.

Spolupůsobícími příčinami byly: pravděpodobné oslnění pilota sluncem a zpožděná indikace výšky letu palubním radiovýškoměrem.

4. DOPORUČENÍ KE ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI

Přijetí opatření na základě zjištěných skutečností ponechávám na rozhodnutí provozovatele.