

Č.j.: 407/03/ZZ

ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

o odborně technickém zjišťování příčin letecké nehody

ULLa Piper Cub 3, pozn.zn. OK- DUO 04,

Česká Lípa dne 21.9.2003

Praha
říjen 2003

A) Úvod

Provozovatel: uživatel SLZ – soukromá osoba.

Typ: Piper, pozn. zn. OK-DUO 04.

Místo LN: letiště Česká Lípa

Datum LN: 21.9.2003, 12:34 UTC.

B) Informační přehled

Po nízkém průletu nad letištěm s přechodem do mírného stoupání zachytil letoun ve vzdálenosti cca 500 m od prahu RWY 13 o koruny stromů a narazil do země. Pilot utrpěl těžké zranění, cestující byla zraněna smrtelně. Odborně technické zjišťování příčin události prováděla odborná komise ustanovená ředitelem ÚZPLN ve spolupráci s Policií ČR ve složení:

Předseda komise: Jiří Kadet

Člen komise: Milan Pecník

Závěrečnou zprávu vydal ÚZPLN dne 21.10. 2003.

C) Hlavní část zprávy

1. Faktické informace
2. Rozbory
3. Závěry
4. Opatření ke zvýšení bezpečnosti
5. Přílohy (uložené v archivu ÚZPLN)

1. FAKTICKÉ INFORMACE

1.1 Průběh letu

Na pozvání pilota se na letiště dostavili jeho dva známí, muž se ženou. S nimi se pilot domluvil o postupném svezení v ultralehkém letadle Piper. Nejprve odstartoval s přítomným mužem do prostoru mimo letiště na let v trvání cca 45 minut. Po přistání se v rozhovoru a krátké instruktáži s přítomnou ženou dohodl na dalším letu.

V cca 12:30 UTC odstartoval letoun s další osobou na palubě z RWY 13. Teplota okolního vzduchu na letišti dosahovala v té době 30 – 32°C. Vzlet proběhl bez závad. Podle vyjádření očitých svědků přítomných při vzletu a během dalšího letu na letišti vystoupal letoun do výšky cca 20 metrů nad zemí. V této výšce začal pilot zatáčet doleva. Po otočení o cca 15° přešel letoun do pravé zatáčky, kterou ukončil ve směru do prostoru mezi stavbami na letišti. V malé výšce pod úrovní výšky vzrostlých stromů pokračoval v letu před provozní budovu letiště, kde začal při rychlosti 90 km/h pozvolna stoupat směrem do zalesněného prostoru na okraji letiště. Vzhledem k nedostatečnému náboru výšky před překážkami zachytil letoun nejprve podvozkem a následně křídlem o vrcholky stromů a dopadl na zem.

1.2 Zranění osob

Zranění	Posádka	Cestující	Ostatní osoby (obyvatelstvo apod.)
Smrtelné	0	1	0
Těžké	1	0	0
Lehké/bez zranění	0	0	

1.3 Poškození letadla

Letoun byl zcela zničen.

1.4 Ostatní škody

Jiné škody nebyly uplatňovány.

1.5 Informace o osobách

Pilot: věk 56 let, držitel průkazu způsobilosti dopravního pilota letounů č. 001044612 vydaného ÚCL 13.6.2000 a platného do 13.6.2005 a pilotního průkazu pilota ULLa / ŘL VFR č. UAO14119 vydaného LAA ČR 10.4.2003 a platného do 30.9.2003.

Počet nalétaných hodin: cca 8000 h na letounech. Na ULLa je k dispozici pouze záznam o provedení praktického výcviku z 11.3.2003 s počtem 16 letů, 1 h 50 min.

Poslední lékařskou prohlídku absolvoval v ÚLZ Praha dne 17.9.2003.

Druhá osoba na palubě: věk 46 let, bez kvalifikací ve vztahu k SLZ.

1.6 Informace o letadle

SLZ:

Typ: UL PIPER CUB 3, výrobní č. neuvedeno, rok výroby 1999.

Výrobce: Procházka – amatérská stavba.

Údaje o nalétaných hodinách nejsou k dispozici.

Poslední prohlídka byla provedena dne 30.9.2002 s platností do 30.9.2003 inspektorem technikem LAA ČR s výsledným závěrem „vyhovuje“. Technický průkaz na základě této prohlídky byl vystaven se stanovením počtu členů posádky: „**jeden**“.

Pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem SLZ bylo uzavřeno 9.1.2003 s platností do 31.12.2003.

Motor:

Typ: MICRON, výrobní č. neuvedeno, rok výroby 1965.

Výrobce: Walter.

Údaje o nalétaných hodinách nejsou k dispozici.

Vrtule:

Typ: Křemen, výrobní č. neuvedeno, rok výroby 1999.

Výrobce: Křemen.

Předpokládaná maximální vzletová hmotnost letounu:

- hmotnost prázdného letounu376 kg
- hmotnost 2 osob na palubě 170 kg
- hmotnost paliva cca 20 kg
- hmotnost celkem cca **566** kg

Maximální vzletová hmotnost letounu byla překročena o nejméně 116 kg.

Vyvážení letounu a použitý druh paliva nebyly zjišťovány.

1.7 Meteorologická situace

Stav počasí dne 21.9.2003 v 12:30 UTC na letišti Česká Lípa:
Polojasno, vítr 130 -150°, 2-3 m/s, dohlednost nad 10 km, teplota 30-32°C.

1.8 Radionavigační a vizuální prostředky

Nevyužity.

1.9 Spojovací služba

Nevyužita.

1.10 Informace o letišti

Letiště aeroklubu s dráhou 13 / 31 o rozměrech 700 x 40m s travnatým povrchem, výška 283 m nad hladinou moře.

1.11 Letové zapisovače a ostatní záznamové prostředky

Nebyly ve vybavení letounu.

1.12 Popis místa nehody a trosek

Místo nehody se nacházelo cca 500 m sz. od prahu RWY 13 na mýtině o rozloze cca 50 x 100 m ve vzdálenosti cca 100 m od letištních budov. Letoun při přeletu úzkého pásu lesa postupně zachycoval o koruny vzrostlých stromů až k mýtině. V koruně stromu na okraji mýtiny byla nalezena část křídla a celý letoun se nacházel v poloze postavený na příď a otočený proti směru příletu. Příď letounu s centroplánem a křídly byly po nárazu na zem značně rozrušeny.

1.13 Lékařské a patologické nálezy

Podle protokolu o lékařském vyšetření utrpěl pilot těžké zranění. Vyšetřením hladiny alkoholu v krvi pilota bylo zjištěno celkové množství 0,78 g/kg.
Spolucestující na následky zranění zemřela.

1.14 Požár

Nevznikl.

1.15 Pátrání a záchrana

Záchrana byla organizována bezprostředně po dopadu letounu na zem přihlížejícími osobami na letišti a přivolanou záchrannou službou.

1.16 Testy a výzkum

Dne 8.10 2003 bylo provedeno za přítomnosti hlavního inspektora technika LAA ČR dodatečné vážení trosek ultralehkého letadla s následujícími výsledky:

- hmotnost křídla: 102,2 kg

- hmotnost trupu: 274,0 kg

Celková hmotnost prázdného letadla: 376,2 kg

1.17 Informace o provozních organizacích

Nepoužito.

1.18 Doplnkové informace

Výpověď pilota o průběhu letu se podstatně liší od výpovědi 3 očitých svědků, kteří z prostoru letiště sledovali celý průběh letu od vzletu až do střetu letounu s korunami stromů.

Oproti tvrzení pilota o stoupání po vzletu do výšky 150 metrů s postupným klesáním směrem k letišti po provedení zatáčky v prostoru vesnice Písečná svědkové jednoznačně uvádějí, že letoun po vzletu stoupal do výšky cca 20 metrů a v této výšce po provedení zatáčky pokračoval v letu do prostoru staveb na letišti.

1.19 Způsoby odborného zjišťování příčin

Odborná komise postupovala v souladu s předpisem L 13.

2. ROZBORY

- Pilot měl pro let odpovídající kvalifikaci a platné potvrzením o zdravotní způsobilosti.
- Provedenou zkouškou na alkohol v krvi bylo zjištěno 0,78 g/kg.
- Po vzletu začal pilot ve výšce cca 20 metrů zatáčet doleva s přechodem do pravé zatáčky a v malé výšce pod úrovní výšky vzrostlých stromů pokračoval v letu do prostoru letištních staveb. V bezprostřední vzdálenosti od lesního porostu začal letoun při rychlosti 90 km/h mírně stoupat, přičemž při přeletu stromů zachytil o jejich koruny a dopadl na mýtinu v lese.
- Vzletová hmotnost letounu byla při vzletu překročena minimálně o 116 kg. Platný technický průkaz byl vydán s omezením pro provozování letounu pouze s jedním členem posádky.
- Relativně vysoká teplota vzduchu na letišti měla negativní vliv na stoupavost letounu.
- Plocha letiště pro daný let vyhovovala.

3. ZÁVĚRY

- Pilot nedodržel během letu minimální výšku letu stanovenou předpisem L2 Pravidla létání, ust. 3.1.2.
- Přivedením letounu na pádovou rychlost při překonávání překážky s přetíženým letounem při relativně vysoké teplotě okolního vzduchu nedodržel pilot ust. 3.1.1 o nedbalém a neopatrném zacházení s letadlem tak, aby nebyla ohrožena bezpečnost cestujících a posádky, stanovené předpisem L2 Pravidla létání.
- Přítomnost cestujících na palubě byla v rozporu s vydaným technickým průkazem.

- Vzletová hmotnost letounu byla překročena minimálně o 26%.

Příčiny letecké nehody:

Hlavní příčinou nehody bylo nedodržení minimální výšky letu nad okolními překážkami.

Spolupůsobícími příčinami byly:

- pilotování letounu pod vlivem alkoholu,
- překročení vzletové hmotnosti letounu min. o 26%,
- relativně vysoká teplota vzduchu.

4. DOPORUČENÍ KE ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI

Na základě zjištěných skutečností doporučuji:

s touto leteckou nehodou seznámit uživatele SLZ v bulletinu PILOT s důrazem na porušení příslušných ustanovení leteckých předpisů.