



ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

**o odborném zjišťování příčin letecké nehody
letounu CESSNA C-152, poznávací značky OK-HFA,
na letišti Raná, dne 30. března 2017**

Praha
Květen 2017

Toto šetření bylo prováděno v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010, zákonem č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a Přílohou č. 13 k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví. Jediným účelem je prevence budoucích nehod a incidentů bez určování viny či odpovědnosti. Závěrečná zpráva, zjištění a závěry v ní uvedené, týkající se leteckých nehod a incidentů, eventuálně systémových nedostatků ohrožujících provozní bezpečnost, mají pouze informativní charakter a nemohou být použity jinak než jako doporučení pro realizaci opatření, která by zabránila vzniku dalších leteckých nehod a incidentů s obdobnými příčinami. Zhotovitel Závěrečné zprávy výslovně prohlašuje, že Závěrečná zpráva nemůže být použita pro stanovení viny či odpovědnosti v souvislosti s určením příčin letecké nehody či incidentu a nemůže být použita ani pro uplatnění nároků v případě vzniku pojistné události.

Vysvětlení použitých zkratk

°C	Stupeň Celsia
BKN	Oblačno, až skoro zataženo
CAVOK	Dohlednost, oblačnost a současné počasí lepší než, než předepsané hodnoty nebo podmínky
hod	Hodina
hPa	Hektopascal
km	Kilometr
LKPC	Veřejné vnitrostátní letiště Panenský Týnec
LKRO	Veřejné vnitrostátní letiště / Neveřejné mezinárodní letiště Roudnice
LKZD	Neveřejné vnitrostátní letiště Žatec/Macerka
METAR	Pravidelná letecká meteorologická zpráva
m	Metr
min	Minuta
NOSIG	Bez význačné změny
Q	Ve zprávě METAR symbol pro QNH
QNH	Atmosférický tlak redukovaný na střední hladinu moře podle podmínek standardní atmosféry, používaný pro nastavení tlakové stupnice výškoměru k zobrazení nadmořské výšky
RWY	Dráha
THR	Prah dráhy
UTC	Světový koordinovaný čas
ÚZPLN	Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod
VRB	Ve zprávě METAR proměnlivý
Z	Světový koordinovaný čas (v meteorologických zprávách)

A) Úvod

Vlastník:	Fyzické osoby
Provozovatel:	Aviatický klub, s.r.o.
Výrobce a model letadla:	Cessna Aircraft Company, Wichita
Poznávací značka:	OK-HFA
Místo:	LKRA, RWY 29
Datum a čas:	30. března 2017, 15:00 UTC

B) Informační přehled

Dne 30. března 2017 ÚZPLN obdržel oznámení od PIC uvedeného letounu o jeho letecké nehodě na LKRA. Při přistání došlo k několikanásobným odskokům. Při posledním z nich došlo k dosednutí letounu na předový podvozek a jeho následnému vylovení.

Pilot nebyl zraněn. Letoun byl poškozen.

Příčinu události zjišťoval odpovědný inspektor Ing. Josef Procházka.

Závěrečnou zprávu vydal:

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

Dne 29. května 2017

C) Hlavní část zprávy obsahuje:

- 1) Faktické informace
- 2) Rozbory
- 3) Závěry

1 Faktické informace

Informace o průběhu vzniku letecké nehody

Situaci popsal pilot letounu OK-HFA.

Pilot si doma připravil navigační štítek den před leteckou nehodou na let po trati LKRO, LKSZ, LKPC, LKZD (jako otočný bod) a zpět na LKRO. V uvedený den přijel na LKRO, kde si přípravu doplnil o meteorologickou situaci a zbytek paliva. Předletový briefing a prohlídku letounu provedl se svým instruktorem. Na uvedených letištích provedl letmé přistání. Během zpátečního letu se rozhodl, že provede přistání na LKRA z důvodu svých fyziologických potřeb. Po zjištění počasí na LKRA, podle vyjádření pilota byla dohlednost větší než 10 km, směr a síla větru 290°/10 kt, provedl přiblížení na RWY 29. Přistání prováděl s plnými klapkami proti větru.

Na RWY bylo několik hrbolů, na kterých letoun několikrát odskočil. Pilot tyto odskoky nezkorigoval. Při posledním odskoku letoun dosedl na přední podvozek, který se prolomil. Motor se zastavil násilně.

Příslušníci PČR provedli u pilota dechovou zkoušku na alkohol s negativním výsledkem.

Pilot

Pilot, muž, věk 20 let, byl ve výcviku. Měl platné osvědčení zdravotní způsobilosti. Celkem nalétal 34 hod, 28 min, 189 letů, z toho 33 sólových v trvání 9 hod 38 min. Provedl 27 navigačních letů, z toho 15 sólových v trvání 6 hod 18 min.

Všechny tyto lety provedl na C-152, z toho 128 na OK-HFA.

Na LKSZ, LKPC a LKRA přistával poprvé.

Letoun

Letoun C-152 je určený pro sportovní létání. Jedná se o dvoumístný jednomotorový celokovový hornoplošník s tříkolovým podvozkem předového typu. Měl platné osvědčení kontroly letové způsobilosti a byl způsobilý letu.

Meteorologické podmínky

Situace: Nad střední Evropu se od jihozápadu rozšířila tlaková výše, teplá fronta se nad územím ČR rozpadala. Oblačno až zataženo, na severovýchodě ojediněle přeháňky nebo slabý déšť. K večeru ustávání srážek a ubývání oblačnosti. Nejvyšší denní teploty 14 až 18 °C. Slabý severozápadní vítr 1 až 4 m.sec⁻¹.

METAR LKPR 301400Z VRB01KT CAVOK 16/06 Q1026 NOSIG

METAR LKPR 301430Z 21003KT 130V260 CAVOK 17/06 Q1025 NOSIG

METAR LKPR 301500Z 18004KT 150V230 CAVOK 17/06 Q1025 NOSIG

Letiště

Letiště Raná je neveřejné mezinárodní letiště. Nadmořská výška 883 ft / 269 m, v uvedenou dobu bez leteckého provozu. Nemělo vliv na vznik letecké nehody.

Místo letecké nehody a zjištěná poškození letounu

Místem LN byla RWY 29 cca 250 m před jejím koncem.

Na místě letecké nehody byla na letounu zjištěna destrukce přední podvozkové nohy a její vpáčení pod trup, poškození obou listů vrtule a poškození krytu spodní části motoru.

Podle výpovědi pilota motor nevypínal, došlo tedy k násilnému zastavení motoru.



Obr. č. 1: Letoun C-152 na místě LN.

2 Rozbor

Pilot prováděl navigační lety po plánovaných tratích. Přípravu provedl samostatně den před kritickým letem. Předletovou přípravu a prohlídku letounu provedl v den letu se svým instruktorem. Lety do kritického přistání proběhly bez problémů. Pro přistání na LKRA, mimo zamýšlený plán, se rozhodl pro odstranění svých fyziologických potíží. Při přistání došlo k několika odskokům letounu, které pilot s malými leteckými zkušenostmi nedokázal eliminovat. Po posledním odskoku letoun dopadl na přední podvozkovou nohu, která náraz nevydržela a zkolabovala.

Veškerá poškození letounu byla způsobena jeho nestandardním kontaktem s terénem.

3 Závěry

3.1 Pilot

- Pilot byl způsobilý letu,
- během jeho původně neplánovaného přistání na LKRA došlo při přistání k několikanásobným odskokům letounu, které pilot nedokázal eliminovat.
- pilot nebyl zraněn.

3.2 Letoun

- Letoun měl platné osvědčení kontroly letové způsobilosti a byl způsobilý letu,
- po posledním odskoku došlo k jeho dopadu na příďový podvozek, přičemž došlo k jeho destrukci,
- veškerá poškození letounu byla způsobena jeho kontaktem letounu s terénem.

3.3 Počasí

- Počasí odpovídalo pro plnění daných letů.

3.4.1 Příčina letecké nehody

- Příčinou letecké nehody bylo nezvládnutí techniky pilotáže pilotem při několikanásobných odskocích letounu na přistání.

4 Bezpečnostní doporučení

ÚZPLN bezpečnostní doporučení nevydává.