



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

Č.j.: 68/03/ZZ

ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

**o odborně technickém zjišťování příčin letecké nehody
letounu Cessna 182K, pozn.zn. N2448Q**

na letišti Hodkovice nad Mohelkou

dne 19. března 2003

PRAHA

duben 2003

A) Úvod

Majitel: Martin Flight Service, INC
Provozovatel: Jaroslav Karel Dohnal
Model letadla: C182K
Poznávací značka: N2448Q
Místo a datum: HODKOVICE, 19.3.2003, 13:00 UTC

B) Informační přehled

Při přistávacím manévru narazil letoun předovým podvozkem do země a přes před se převrátil na záda. Pilot s cestujícími nebyli při nehodě zraněni. Po opuštění letounu oznámil pilot nehodu na centrální dispečink Záchrané služby v Liberci.

ÚZPLN byl informován o události prostřednictvím RCC a po příjezdu na místo nehody zahájil ve spolupráci s Policií ČR odborné zjišťování jejich příčin komisí ve složení :

Předseda komise : Milan Pecník
Členové komise : Ing. František Šmíd
Ing. Václav Kolouch

Závěrečnou zprávu vydal ÚZPLN, Beranových 130, 199 01 Praha 9, dne 7.července 2003.

C) Hlavní část zprávy obsahuje odstavce:

- 1) Faktické informace
- 2) Rozbory
- 3) Závěry
- 4) Opatření ke zvýšení bezpečnosti (případně i nápravná opatření)
- 5) Přílohy (uložené v archivu ÚZPLN)

1. FAKTICKÉ INFORMACE

1.1 Průběh letu.

Pilot odstartoval v 11:18 UTC z letiště Praha – Letňany na vyhlídkový let do prostoru severních Čech s přítelkyní jako cestující na palubě letadla. Po přijetí informací o směru a rychlosti větru a QNH od služby AFIS přeladil radiostanici na ŘLP letiště Praha – Kbely a pokračoval v letu v turbulentním prostředí nad hornatým terénem. Pilot ve své výpovědi uvedl, že asi po 1 hodině letu se domluvil s cestující na tom, že si udělají přestávku na odpočinek a rozhodl se za tím účelem přistát na letišti Hodkovice nad Mohelkou. Při přiletu na neobsazené letiště se zařadil do okruhu dráhy 19 a prováděl přiblížení na přistání. Bezprostředně před dosednutím letounu nad prahem dráhy zaznamenal pilot náhlý poryv větru, při kterém se letoun dostal do větší výšky. Pilot se snažil vzniklou chybu opravit, ale letoun v konečné fázi letu narazil předovým podvozkem do země a po jeho ulomení se přes před převrátil na záda.

1.2 Zranění osob

Při nehodě nebyl nikdo zraněn.

1.3 Poškození letadla

Na letounu vzniklo v důsledku nárazu do země poškození velkého rozsahu.

1.4 Ostatní škody

Došlo k mírnému poškození travnatého povrchu přistávací plochy letiště od dopadu letounu a pojížděním záchranné a vyprošťovací techniky v prostoru dopadu.

1.5 Informace o osobách

Pilot Jaroslav Karel Dohnal, věk 60 let, je držitelem průkazu soukromého pilota č. 568783866 vydaného dne 28.10.1991 FAA s platností do 6.7.2003.

Od roku 1991 nalétal na jednomotorových letounech celkem 1.778,8 hodin, z toho od počátku roku 2003 7,6 hodiny.

1.6 Informace o letadle

1.6.1 Letoun :
Typ : Cessna 182K
Výrobní číslo : 182 – 57648
Rok výroby : 1967
Celkový nálet : 4.854h 52min

Na základě roční prohlídky provedené inspektorem FAA dne 30.9.2000 nebylo schváleno uvedení do provozu do doby, než budou odstraněny zjištěné závady. Po odstranění závad a provedené roční prohlídce dne 10.5.2001 byl letoun povolen do provozu. Záznam poslední roční prohlídky je ze dne 4.6.2002.

1.6.2 Motor :
Typ : TCM 0 - 470R
Výrobní číslo : 133045-6-R
Rok výroby : neveden
Celkový nálet : 1353 h 52 min

1.6.3 Vrtule :
Typ : Mc Cauley 2A34C66 – N/S 90 AT – 8
Výrobní číslo : 703458 Prop – TT
Rok výroby : neveden
Celkový nálet : 1026 h 52 min

Druh použitého paliva a oleje nebyl zjišťován. Letoun byl obsazen dvěma osobami. Vzletová hmotnost nebyla překročena. U letounu byla demontována zadní sedadla, centráž nebyla porušena.

Letoun byl provozován bez vydaného povolení platného v době od 30.9.2000 do 10.5.2001.

1.7 Meteorologická situace

Situace : Po předním okraji tlakové výše nad Britskými ostrovy začal do ČR přechodně proudit teplejší a vlhčí vzduch od severozápadu.
Okamžitý stav počasí na meteorologické stanici Liberec v 13:00 UTC dne 19.3.2003 : vítr - 300°, 13KT, dohlednost 10 km, teplota 8°C.

1.8 Radionavigační a vizuální prostředky

Nebyly využívány.

1.9 Spojovací služba

Služba AFIS nebyla na letišti Hodkovice nad Mohelkou poskytována.

1.10 Informace o letišti

Veřejné vnitrostátní letiště LKHD, 451 m AMSL, VPD 01/19, 1000 x 100 m, travnatý povrch, provozní doba od 1.4. do 31.10.

V době nehody bylo letiště mimo provoz, povrch VPD nerovný.

1.11 Letové zapisovače a ostatní záznamové prostředky

Nebyly ve vybavení letounu.

1.12 Popis místa nehody a troskek

Místo nehody se nacházelo za prahem dráhy 19 ve směru přistání. Ve vzdálenosti 53 m od prahu dráhy byla zaznamenána první stopa od kol podvozku s výrazným zabořením předového kola do hloubky cca 15 až 20 cm, kde současně došlo k vylomení předové nohy podvozku. V rozmezí 78 až 82 m jsou stopy od záseků vrtule a od 84 do 90 m podélná stopa od již neotáčející se vrtule. Ve vzdálenosti 100m byla viditelná stopa od zarytí náboje vrtule do země, přes kterou se letoun začal převracet na záda, aby skončil v obrácené poloze proti směru přistání ve

vzdálenosti 112 m od prahu dráhy. Na letounu byla zjištěna následující poškození : levé křídlo – porušena symetrie a silně deformovaná koncová část, pravé křídlo – prohnuté včetně vzpěry, oba listy vrtule ohnuté, motorové kryty silně deformované, motor násilně zastaven, předový podvozek vytržen ze závěsů, trup deformován před kabinou, za požární stěnou a v prostoru uchycení stabilizátoru, poškozen přední kryt a sloupky kabiny, dveře vytrženy ze závěsů, kýlová plocha v horní části včetně směrového kormidla deformována, stabilizátor mírně ohnutý.

1.13 Lékařské a patologické nálezy

Pilot s cestující nebyli zraněni a nevyžadovali lékařské ošetření. Dechová zkouška pilota na alkohol, provedená vyšetřovatelem Policie ČR, byla negativní.

1.14 Požár

Požár na letounu nevznikl.

1.15 Pátrání a záchrana

Pilot ohlásil vznik nehody na centrální dispečink Záchrané služby, který organizoval výjezd prostředků záchrané služby. Vrtulník Letecké záchrané služby byl po vzletu vzhledem k příznivému výsledku nehody odvolán k plnění závažnějšího úkolu.

1.16 Testy a výzkum

Nebyly prováděny.

1.17

Nepoužito.

1.18 Doplnkové informace

Ze záznamu služby AFIS letiště vzletu (Letňany LKLT) vyplývá, že pilot oznámil plánované letiště přistání LKHD, což je v rozporu s jeho výpovědí, kde uvádí, že k přistání se rozhodl až během letu.

Pilot na místě nehody nepředložil komisí ÚZPLN požadované dokumenty, které mají být na palubě letounu.

1.19

Nepoužito.

2. ROZBORY

- Před vzletem na vyhlídkový let s další osobou na palubě se pilot rozhodl, že přistane na neobsazeném letišti Hodkovice nad Mohelkou za účelem krátkého odpočinku.
- Směr přistání zvolil pilot na dráhu 19, přestože směr větru o rychlosti 13KT v té době byl 300°.
- Služba AFIS nebyla na letišti poskytována.
- Během přistávacího manévru, při vyrovnání, pocítil pilot větrný poryv s následným zvětšením výšky před dosednutím letounu. Při opravě této chyby letoun narazil předovým kolem do země a přes před se převrátil na záda.
- Pilot s cestující nebyli zraněni, letoun byl značně poškozen.
- Při ohledání trosky letounu nebyly zjištěny žádné technické závady.
- Letoun v době od 30.9.2000 do 10.5.2001 byl provozován bez vydaného platného povolení provozuschopnosti.
- Pilot na místě nehody nepředložil požadované dokumenty, které musí být na palubě letounu.

3. ZÁVĚRY

- Pilot měl pro let odpovídající kvalifikaci a platné potvrzení leteckého lékaře o zdravotní způsobilosti.
- Počasí pro let vyhovovalo.
- Přistání na neobsazeném letišti zvolil pilot na dráhu 19 se zadním větrem z boku.
- Letiště nemělo na vznik nehody vliv.
- Letoun byl v kritickém okamžiku způsobilý letu.
- Pilot nezvládl opravu chyby vzniklé vlivem poryvu větru.

Příčiny letecké nehody.

Hlavní příčinou letecké nehody bylo nezvládnutí techniky pilotáže při opravě chyby při přistání s bočním a zadním větrem.

Spolupůsobící příčinou bylo chybné rozhodnutí při volbě směru přistání a vliv bočního a zadního větru na přistávací manévr.