



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

---

Č.j.: 243/04/ZZ

## ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

**o odborně technickém zjišťování příčin letecké nehody**

**letounu M-18 Dromader, pozn.zn. OK-TGR**

**2 km NW Lomnice nad Popelkou**

**dne 29.06. 2004**

Praha  
září 2004

## A. Úvod

Provozovatel:	Vladimír Pavlata – BETA-AIR
Výrobce:	WSK – PZL Mielec, PLR
Typ letadla:	PZL M 18A DROMADER
Poznávací značka:	OK – TGR
Místo letecké nehody:	plocha pro SLZ , 2 km NW Lomnice nad Popelkou
Zeměpisné souřadnice:	N 50° 32' 25" / E 15° 23' 15"
Datum letecké nehody:	29.06.2004
Čas letecké nehody:	15:15 UTC

## B. Informační přehled

V průběhu rozjezdu ke vzletu z omezené vzletové dráhy vyjel letoun doleva do vysokého řepkového porostu a přes vrtuli a levé křídlo se převrátil záda. Letoun byl poškozen, pilot zraněn.

Zjištění příčin události zajišťovala odborná komise ÚZPLN ve spolupráci s Policií ČR ve složení:

předseda komise:	Jiří Kadet
členové komise:	Ing. František Šmíd

Závěrečnou zprávu vydal ÚZPLN dne: 20.9.2004

## C. Hlavní část zprávy obsahuje

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

## 1. FAKTICKÉ INFORMACE

### 1.1 Průběh letu:

Dne 29.06.2004 v odpoledních hodinách přelétl pilot s letounem DROMADER

i s mechanikem na palubě z letiště Mnichovo Hradiště na neověřenou plochu pro SLZ u Lomnice nad Popelkou, aby se zde zúčastnil součinnostního cvičení s HZS Semily, které spočívalo v ukázce provedení hasebního zásahu letadlem a instruktáže příslušníků HZS při obsluze letadla a jeho plnění vodou.

Vzhledem k tomu, že vymezený pás pro vzlet a přistání neměl předepsanou šířku 35 metrů, rozhodl se pilot, že po provedené ukázce hasebního zásahu nebude přistávat zpět a vrátí se na letiště Mnichovo Hradiště. Po naplnění cca 1 300 litrů vody do nádrže letadla pojížděl pilot na opačný konec vzletového pásu, aby provedl vzlet ve směru 320°. Krátce po zahájení rozjezdu, po ujetí cca 30 metrů zjistil, že letoun uhýbá doleva. Rozjezd proto přerušil a vrátil se zpět na místo vzletu. Po zjištění, že brzdy letounu jsou v pořádku, zahájil opakovaný rozjezd. Během tohoto rozjezdu, po odpoutání ostruhového kolečka od země, po ujetí cca 150 – 170 m, začal letoun opět uhýbat doleva při současném naklánění na levou stranu. Protože snaha pilota o udržení letounu na vzletovém pásu byla neúčinná, přerušil pilot vzlet stažením přípusti motoru na volnoběh. Letoun v tomto okamžiku při rychlosti cca 60 – 70 km/h zachytil v levém náklonu o vysoký porost řepky a po zbrždění se přes levé křídlo a vrtuli převrátil na záda.

### 1.2 Zranění osob

Zranění	Posádka	Cestující	Ostatní osoby
Smrtelné	0	0	0
Těžké	0	0	0
Lehké/bez zranění	1	0	

### 1.3 Poškození letadla

Rozsah poškození byl provozovatelem odhadnut na cca 1,000 000 CZK.

### 1.4 Ostatní škody

Škody na porostu řepky nebyly vyčísleny.

.

### 1.5 Informace o osobách

Věk pilota:

60 let

Průkaz obchodního pilota letounů: platný  
Zdravotní způsobilost pilota: platná  
Nálet na letounech celkem: 8 389 hodin  
Za poslední měsíc: 10 hodin

### **1.6 Informace o letadle:**

#### Letoun:

Poznávací značka: OK – TGR  
Typ: M-18A Dromader,  
Výrobní číslo: 12-019-16.  
Výrobce: WSK-PZL Mielec, PLR  
Rok výroby: 1988  
Poslední provedená prohlídka: 100 h / roční, dne 13.04.2004  
Při náletu: 1664 h 45 min.  
Celkový nálet do vzniku události: 1666 h 25 min.  
Osvědčení letové způsobilosti: platné  
Zákonné pojištění: platné  
Údržba letounu byla prováděna podle platných směrnic..

#### Motor:

Typ: ASZ-62-IR-M18,  
Výrobní číslo: KAA 709020.  
Výrobce: WSK KALISZ,  
Rok výroby: 1987  
Poslední provedená prohlídka: 100 hodin, dne 13.04.2004  
Při náletu: 630 hod 09 min  
Celkový nálet do vzniku události: 631 hod 49 min

## Vrtule:

Typ: AW-2-30  
Výrobní číslo: W 488010.  
Výrobce: PZL Okecia,  
Rok výroby: 1988  
Poslední provedená prohlídka: 100 hodin, dne 13.04.2004  
Při náletu: 1 664 hodin 45 min  
Celkový nálet do vzniku události: 1 666 hodin 25 min

### **1.7 Meteorologická situace:**

#### Odhad stavu počasí dle ČHMÚ

Dohlednost: nad 10 km  
Oblačnost: BKN/SCT Cu base 3500-4500 FT AGL  
TOP 6000-8000 AGL  
Přízemní vítr: 300°- 330° / 10 -15 KT, nárazy 20 - 25 KT  
Turbulence: slabá až mírná  
Stav počasí: oblačno, s možností přeháněk

### **1.8 Radionavigační a vizuální prostředky**

Nebyly využity.

### **1.9 Spojovací služba**

NIL

### **1.10 Informace o letišti**

Vzletový a přistávací pás nemá charakter letiště ani ověřené plochy pro SLZ. Na poli s travnatým povrchem byl vytvořen posečený pás o šířce 20,5 m a délce cca 450 m mezi vzrostlým porostem řepky o výšce cca 1,5 m na jižní straně a porostem ječmene o výšce cca 0,5 m na straně severní. Poloha posečeného pásu přitom nebyla totožná s polohou neověřené plochy SLZ o rozměrech 450x25 m. Nadmořská výška je 510 m. Příčný sklon vysekaného pásu použitého pro vzlet je 4,6 % na levou stranu ve směru vzletu.

### **1.11 Letové zapisovače a ostatní záznamové prostředky**

Nebyly ve vybavení letounu.

### **1.12 Popis místa nehody a trosk**

Místo nehody se nacházelo 12,6 m od levého okraje vzletového pásu. Na letounu převráceném na záda byly poškozeny:

- okrajový oblouk a část náběžné hrany levého křídla
- horní část kýlové plochy a směrovky
- zadní část trupu v prostoru před ocasními plochami
- překryt kabiny a částečně prostor kabiny
- přístroje avioniky
- vrtule

### **1.13 Lékařské a patologické nálezy**

Pilot byl ošetřen v nemocnici Semily a propuštěn do domácího léčení. Zkouška na alkohol negativní.

### **1.14 Požár**

NIL

### **1.15 Pátrání a záchrana**

Pátrání nebylo zahájeno, záchrana byla poskytnuta přítomným hasičským sborem a přivolanou lékařskou záchrannou službou

### **1.16 Testy a výzkum**

NIL

### **1.17 Informace o provozních organizacích:**

NIL

### **1.18 Doplnkové informace:**

NIL

### **1.19 Způsoby odborného zjišťování příčin**

Postupováno v souladu s předpisem L 13.

## 2. ROZBORY

- pilot měl pro let odpovídající kvalifikaci a platné osvědčení o zdravotní způsobilosti
- letoun byl ošetřován podle platných norem a při kontrole před letem byl technikem provozovatele uznán jako způsobilý
- před vzletem byl stlačen tlumič levé podvozkové nohy o 8,5 cm více než tlumič pravé podvozkové nohy
- počasí pro let vyhovovalo
- šířka ani délka využití plochy nesplňovala podmínky pro vzlet dle typové příručky letounu
- příčný sklon využití plochy nesplňoval podmínky pro vzlet dle typové příručky letounu (max. povolený příčný sklon je 4 % pro daný typ)
- příručka provozovatele neobsahovala údaje platné pro typ Dromader

## 3. ZÁVĚRY

- pilot nedodržel ustanovení Provozní příručky a Směrnic pro letecké práce provozovatele podle HL 8 Letecké práce v zemědělství, lesním a vodním hospodářství z hlediska rozměrů pracovního letiště
- letoun měl před vzletem viditelně stlačený tlumič levé podvozkové nohy
- k opakovanému vzletu se pilot rozhodl bez ověření příčiny náklonu na letounu

Příčina letecké nehody:

- příčinou nehody bylo nesprávné rozhodnutí pilota ke vzletu na nevyhovujícím vzletovém a přistávacím pásu
- rozhodnutí pilota pro opakovaný vzlet bez dodatečného zjištění příčiny vybočení letounu ze směru vzletu
- překážky po stranách vzletového pásu, tvořené řepkou a obilím
- promáčknutí tlumiče levé podvozkové nohy před vzletem
- překročení povoleného příčného sklonu vzletového pásu

#### **4. DOPORUČENÍ KE ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI**

Přijetí opatření ponechávám na rozhodnutí ÚCL.