



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

CZ-09-96

Výtisk č.4

ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

**o odborném zjišťování příčin letecké nehody
letounu AN-2 poznávací značky OK – JID
dne 26.4.2009
na letišti Zábřeh.**

Praha
Srpen 2009

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.

Seznam použitých zkratk

AGL	Nad úrovní země
AMSL	Nad střední hladinou moře
ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav
FEW	Skoro jasno, (kategorie množství oblačnosti, 1-2/8)
HPa	Hectopascal, (jednotka atmosférického tlaku)
KT (kt)	Uzel, jednotka rychlosti ($1,852 \text{ kmh}^{-1}$)
LKOL	Indikativ letiště Olomouc
LN	Letecká nehoda
METAR	Pravidelná letecká meteorologická zpráva
MTOW	Maximální vzletová hmotnost
N	Sever
PČR	Policie České republiky
PIC	Velitel letadla
SELČ	Středoevropský letní čas
T	Teplota
TWR	Letištní služba řízení letového provozu
UTC	Světový koordinovaný čas

A) Úvod

Provozovatel:	Vlastník letadla – Aeroklub Ostrava Aircraft, s.r.o.
Výrobce a model letadla:	PZL Mielec, Polsko
Poznávací značka:	OK-JID
Volací znak:	OK-JID
Místo události:	Letiště Zábřeh (LKZA)
Datum:	26.4.2009
Čas:	12:05 SELČ (10:05 UTC, dále všechny časy v UTC)

B) Informační přehled

Dne 26.4. 2009 obdržel ÚZPLN od PČR oznámení o letecké nehodě letounu výše uvedené poznávací značky. Na základě oznámení bylo zahájeno odborné zjišťování příčin letecké nehody.

Příčinu události zjišťovala komise ÚZPLN ve složení:

Předseda komise: Ing. Josef Procházka, ÚZPLN
Člen komise: Ing. Viktor Hodaň, ÚZPLN

Závěrečnou zprávu vydal:
ÚSTAV PRO ODBORNÉ ZJIŠŤOVÁNÍ PŘÍČIN LETECKÝCH NEHOD
Beranových 130
199 01 PRAHA 99
dne 17. srpna 2009

C) Hlavní část zprávy obsahuje odstavce:

1. Faktické informace
2. Rozbory
3. Závěry
4. Bezpečnostní doporučení
5. Přílohy (uloženy u výtisku č. 1 v archivu ÚZPLN)

1. Faktické informace

1.1 Průběh letu

Posádka prováděla přelet z letiště LKOL na letiště LKZA bez cestujících.

Při přiblížení na letiště LKZA provedla minimálně jeden kontrolní okruh nad letištěm pro zjištění přesného směru větru. Vítr měl směr 160°, což bylo 60° na osu VPD.

Z tohoto důvodu se pilot rozhodl provádět přistání co možná nejvíce proti větru.

Přiblížení probíhalo na rychlosti 120-140 kmh⁻¹. Předpokládaný bod dotyku pilot přeletěl a letoun dosedl dále. Přes brzdění zahájené po dosednutí se pilotovi nepodařilo letoun ubrzdít na VPD a vyjel mimo plochu letiště.

Při vjetí na měkký terén došlo k překlopení na před. Došlo k zachycení terénu vrtulí následně levými polovinami obou křídel. Následně letoun dopadl zpět na ostruhové kolo.



1.2 Zranění osob

Zranění	Posádka	Cestující	Ostatní osoby
Smrtelné	0	0	0
Těžké	0	0	0
Lehké/bez zranění	0/2	0	0

1.3 Poškození letadla

Poškozeny levé poloviny obou křídel a vrtule.

1.4 Ostatní škody

Nebyly hlášeny.

1.5 Informace o osobách

PIC (muž) - věk:	40
Licence ATPL:	Platná
Počet nalétaných hodin:	8000
Počet nalétaných hodin na typu:	500

Druhý člen posádky (muž) - věk:	61
Licence PPL:	Platná
Počet nalétaných hodin:	800
Počet nalétaných hodin na typu:	85

1.6 Informace o letadle

Typ:	AN-2
Rok výroby:	1979
Nálet k 26. 4. 2009:	4782,05 hod, 24067 letů
OLZ:	platné
Potvrzení o údržbě a uvolnění do provozu:	platné
Pojistný certifikát:	platný
MTOW:	5550 kg
Motor:	AŠ621R
Vrtule:	AV2

1.7 Meteorologická situace

1.7.1 Rozbor meteorologické situace ČHMÚ (odborný odhad pravděpodobného počasí v místě letecké nehody), dne 26.4.2009, 09:30-10:30.

Situace: V týlu tlakové výše nad Ruskem vrcholil do ČR příliv teplého vzduchu od jihu až jihovýchodu.

Přízemní vítr:	160-200/10-15KT v nárazech 20-25KT
Výškový vítr:	2000FT AGL, 170/32 kt, T+15C°, 5000FT AGL, 170/30KT +05°C
Dohlednost:	Nad 10 km
Stav počasí:	Skoro jasno, beze srážek
Oblačnost:	FEW LVR ABV 10000FT
Turbulence:	Mírná, ojediněle až silná mechanická od země do FL070
Námraza:	NIL

1.7.2 Počasí na LKMT dne 26.4.2009 v období od 09:00 – 11:30.

Zpočátku foukal jihovýchodní vítr okolo 5KT, postupně se změnil na severní až severozápadní a zesílil na 14 – 18KT.

Bylo oblačno až skoro zataženo oblačností nad 3000FT bez význačného počasí, dohlednost byla nad 10 km po celou dobu pozorování. Tlak QNH byl v rozmezí 1001 – 1002 HPa.

METAR LKMT

Datum	UTC	Vítr	Počasí	T
2604	0900	180/10	CAVOK	17/3
2604	0930	180/13	CAVOK	18/3
2604	1000	170/10	CAVOK	18/4
2604	1030	170/11	CAVOK	19/5
2604	1100	200/15	CAVOK	19/4
2604	1130	190/14	CAVOK	19/4

1.7.3 Z výpovědi posádky letounu

Dispečerem AFIS mi bylo sděleno, že vítr na letišti vane z jižního směru v síle 18kt. Nad letišťem byla cítit silná turbulence v závětrí kopců, které jsou jižně letiště. Při prohlídce plochy jsem viděl, že vítr má směr aktuálně ze 160°.

1.7.4 Informace posádce o počasí od AFIS

... síla větru 18 knotů ze 170°.

1.8 Radionavigační a vizuální prostředky

NIL

1.9 Spojovací služba

NIL

1.10 Informace o letišti

Bez vlivu na průběh LN.

1.11 Letové zapisovače a ostatní záznamové prostředky

Letoun nebyl vybaven zapisovačem letových údajů.

1.12 Popis místa nehody a trosek

Místem LN bylo pole cca 50m jižně plochy letiště LKZA.

1.13 Lékařské a patologické nálezy

NIL

1.14 Požár

NIL

1.15 Pátrání a záchrana

Nebylo organizováno.

1.16 Testy a výzkum

NIL

1.17 Informace o provozních organizacích

NIL

1.18 Doplnkové informace

Z výpovědi pilota letounu vyplývá, že přeletěl předpokládaný bod dotyku a přes následné brzdění nezastavil letoun na ploše letiště.

1.19 Způsoby odborného zjišťování příčin

Při odborném zjišťování příčin letecké nehody bylo postupováno standardně v souladu s předpisem L-13.

2. Rozbory

2.1 Počasí

- Pro daný let vyhovovalo.

2.2 Pilot

- Pilot nebyl pod vlivem alkoholu.

3. Závěry

- Pilot měl platný průkaz způsobilosti člena letové posádky a platné osvědčení o zdravotní způsobilosti;
- Letoun měl platné OLZ;
- Příčinou LN bylo delší přistání proti větru napříč VPD s následným vyjetím mimo plochu letiště.

4. Bezpečnostní doporučení

- Ponechávám bez bezpečnostního doporučení.

V Praze dne 17. srpna 2009