



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

Č.j.: 135/03/ZZ

ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

o odborném zjišťování příčin letecké nehody

letounu L-200D MORAVA

letišť BRNO - TUŘANY

dne 9.května 2003

Praha
září 2003

A) Úvod

Model letadla: L –200D

Poznávací značka: OK – PLV

Místo a datum: Brno - Tuřany, 9.5.2003, 12:30 UTC

B) Informační přehled

Po přistání na RWY 28 došlo ve fázi dojezdu k postupnému zasouvání podvozku a následnému dosednutí na břicho. Pilot ani cestující při přistání nebyli zraněni. Pilot okamžitě oznámil nehodu na ŘLP s vyžádáním o výjezd hasičského záchranného sboru.

ÚZPLN byl informován o události pilotem prostřednictvím hotovostního telefonu a po přiletu na místo zahájil odborné zjišťování příčin komisí ve složení:

Předseda komise : Ing. Karel Mařík
Člen komise : Milan Pecník

Závěrečnou zprávu vydal ÚZPLN, Beranových 130, 199 01 Praha 9, dne 30.9.2003.

C) Hlavní část zprávy obsahuje odstavce:

- 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

Pilot prováděl vyhlídkový let s cestujícími v letištním prostoru Brno - Tuřany (LKTb) na základě podaného letového plánu od 11:40 UTC. Při přistání po dosednutí a snížení rychlosti na cca 60 km/hod se začal letoun prosedat. Pilot zjistil, že se postupně zavírá podvozek a snažil se tuto situaci řešit přepnutím ovladače podvozku do polohy „vysunuto“. Tlak v hydraulické instalaci však nezabránil postupnému zasouvání podvozku s následným zachycením vrtulemi o RWY. Podvozek se zcela zasunul, letoun dosedl na břicho a následně se na dráze zastavil.

1.2 Zranění osob

Při nehodě nebyl nikdo zraněn

1.3 Poškození letadla

Odhadované poškození letounu činí cca 500 000,- Kč.

1.4 Ostatní škody

Před násilným zastavením motorů došlo k částečnému poškození přistávací plochy letiště od záseků pravé vrtule do RWY 28.

1.5 Informace o osobách

Pilot, věk 47 let, je držitelem průkazu obchodního pilota letounů č. 001026319 vydaného dne 09.09.2002 ÚCL s platností do 09.09.2007. Kvalifikace MEP land platná do 31.10.2003.

Celkový nálet pilota k 9.5.2003 je 475 h 20 min., na letounu L-200 165 hod. 10 minut.

1.6 Informace o letadle

Letoun:

Typ: L – 200D

Výrobní číslo: 170815

Rok výroby: 1961

Celkový nálet: 5 913 h 19 min.

Poslední provedené práce v rozsahu revize typu A byly na letounu provedeny 03.03.2003 s platností do 31.3.2004. Omezující hodnoty náletu a přistání stanovené v potvrzení o údržbě nebyly překročeny.

Osvědčení letové způsobilosti letounu č. 4805/1 vydané ÚCL je platné do 30.4.2004.

Druh použitého paliva a oleje nebyl zjišťován. Letoun byl obsazen pilotem a třemi cestujícími. Vzletová hmotnost a centráž letounu nebyly narušeny.

1.7 Meteorologická situace

Stav počasí v době přistání: jasno, dohlednost nad 10 km, CAVOK.

1.8 Radionavigační a vizuální prostředky

Nebyly využívány.

1.9 Spojovací služba

Na letišti LKTB a pracovišti Tuřany TOWER na frekvenci 119,60 MHz byla v činnosti a bez závad. Spojení mezi pracovištěm TWR LKTB a letounem probíhalo bez nedostatků.

1.10 Informace o letišti

Letiště LKTB s nepřetržitou provozní dobou, RWY 28, betonový povrch. V době nehody bylo letiště schopné bez omezení provozu.

1.11 Letové zapisovače a ostatní záznamové prostředky

Nebyly ve vybavení letounu.

1.12 Popis místa nehody

Místo nehody se nacházelo na RWY 28. Při ohledání letounu po přiletu komise ÚZPLN byl letoun na stojánce mimo RWY.

Na letounu došlo k násilnému zastavení obou motorů. Byly poškozeny obě vrtule, pravá hlavní nádrž, poškozeny kryty hlavního podvozku, levá a pravá stupačka, obě směrovky a koncová podpěra trupu.

1.13 Lékařské a patologické nálezy

Pilot, ani cestující nebyli zraněni a nevyžadovali lékařské ošetření.

1.14 Požár

Požár na letounu nevznikl.

1.15 Pátrání a záchrana

Pilot při vzniklé nehodě před zastavením letounu na RWY vyžádal cestou ŘLP TWR LKTB o výjezd záchranné hasičské letištní služby, která dorazila na místo nehody do dvou minut. Po provedení nezbytně nutných úkonů na letounu okamžitě pomocí mobilního telefonu oznámil nehodu na hotovostní telefon ÚZPLN.

1.16 Testy a výzkum

Nebyly prováděny

1.17 Informace o provozních organizacích

Nepoužito

1.18 Doplnkové informace

Po ohledání místa nehody byl letoun pomocí vaků nadzvednut a pilotem vysunut podvozek. Po kontrole zajištění podvozkových noh byl letoun odtažen na stojánku, kde setrval až do příjezdu komise ÚZPLN.

Pilot ve své výpovědi uvedl, že k zasunutí podvozku došlo jeho nepozorností záměnou ovladače vztlakových klapek a ovladače podvozku.

V knize řídicího létání byl uveden nesprávně čas vzletu 13.40 SELČ namísto správného 11.40 UTC.

1.19 Způsoby odborného zjišťování příčin

Nepoužito

2. ROZBORY

- Pilot prováděl vyhlídkový let v letištním prostoru LKTB.
- Během letu nebyly zjištěny závady a nesrovnalosti parametrů na palubě letounu.
- Mechanické signalizátory vysunutí podvozku pracovaly před nehodou a po ní bez závad.
- Letoun byl v provozuschopném stavu s platnými doklady o údržbě.
- Po dosednutí letounu na RWY 28 letiště LKTB se začal postupně zasouvat podvozek a letoun dosedl na RWY na břicho s následným poškozením.
- Stav počasí a provozuschopnost letiště pro let a přistání plně vyhovovaly.
- Letiště bylo během letu v provozuschopném stavu.

3. ZÁVĚRY

- Pilot měl pro let odpovídající kvalifikaci a platné potvrzení leteckého lékaře o zdravotní způsobilosti.
- Počasí a stav RWY neměly na vznik nehody vliv .
- Orgány řízení neměly na vznik nehody vliv.
- Letoun byl v době nehody způsobilý letu.
- Pilot vlastní nepozorností způsobil odemknutí zámků vysunuté polohy podvozku, které mělo za následek zasunutí podvozku po přistání na RWY.

Příčina letecké nehody

Hlavní příčinou letecké nehody byla nepozornost pilota při manipulaci s ovladačem podvozku.

4. DOPORUČENÍ KE ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI

Vzhledem ke zjištěným skutečnostem při odborně technickém zjišťování příčiny letecké nehody ponechávám přijetí opatření na rozhodnutí ÚCL.