



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

Č.j.: 143/06/ZZ
Výtisk č. 1

ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

**o odborném zjišťování příčin letecké nehody kluzáku typu
Nimbus 2 M, poznávací značky D- KHKA, dne 06.05.2006,
v katastru obce Zbraslavice.**

Praha
červenec 2006

A) Úvod

Provozovatel	Fyzická osoba
Výrobce a model letadla	Schempp-Hirth Germany Nimbus-2M
Poznávací značka	D-KHKA
Místo	Katastr obce Zbraslavice
Datum	06.05.2006
Čas	13:40 UTC

B) Informační přehled

Dne 06.05.2006 ve 14:05 UTC obdržel ÚZPLN Praha oznámení od VLP letiště Zbraslavice (LKZA) o vzniku letecké nehody v blízkosti letiště Zbraslavice. Kluzák Nimbus 2, poznávací D-KHKA přistál před letištěm do pole. Při tomto manévru narazil ve fázi dojezdu do železničního náspu. Kluzák byl značně poškozen, pilot nezraněn.

Příčinu události zjišťovala komise ÚZPLN ve složení:

Předseda komise:	Jiří Kadet
Člen komise:	Milan Pecník

Závěrečnou zprávu vydal :

ÚSTAV PRO ODBORNÉ ZJIŠŤOVÁNÍ PŘÍČIN LETECKÝCH NEHOD
Beranových 130
199 01 PRAHA 99
dne 18.07.2006.

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

Pilot kluzáku prováděl první samostatný let po přeškolení na tento typ. Vzlet proběhl s využitím pomocného motoru, který se po vypnutí (i s vrtulí) zaklápí do trupu. Vzhledem k tomu, že nebylo možno motorovou jednotku po vypnutí do trupu zasunout (vrtule se nenastavila do vhodné polohy), pokračoval pilot v letu s vysunutou motorovou jednotkou. V průběhu přistání pilot zjistil, že nedoletí na letiště a rozhodl se pro přistání na pole před letištěm. V poslední fázi přistání (při dojezdu) kluzák narazil do náspu železniční tratě a došlo ke značnému poškození kluzáku.

Pilot zůstal nezraněn.

1.2 Zranění osob

Zranění	Posádka	Cestující	Ostatní osoby (obyvatelstvo apod.)
Smrtelné	0	0	0
Těžké	0	0	0
Lehké/bez zranění	0/1	0	0

1.3 Poškození letadla

Při nehodě byla poškozena přední část trupu v prostoru pilotní kabiny, hlavní čepy křídla a narušený nosník. Dále byl poškozen závěs motorové jednotky.



Kluzák po nárazu do náspu železniční trati.

1.4 Ostatní škody

Další škody na majetku třetích osob nevznikly.

1.5 Informace o osobách

PIC věk:	42 let;
Typ průkazu:	pilot kluzáků-instruktor;
Průkaz způsobilosti:	platný;
Zdravotní způsobilost:	platná;
Letecké zkušenosti:	881 hod 19 minut, 1079 startů.

1.6 Informace o letadle

1.6.1	Typ:	Nimbus 2 M;
	Výrobce:	Schempp-Hirth;
	Výrobní číslo:	02;
	Rok výroby:	1975;
	Celkový nálet:	1282 hod 08 min;
	Počet startů:	555;
1.6.2	Pohonná jednotka:	dvoutaktní pístový motor;
	Výrobce:	Hirth-Motor;
	Typ:	SM 1;
	Výrobní číslo:	0-282800R;
	Použité palivo:	benzin s olejem v poměru 1:40;
1.6.3	Vrtule:	dřevěná-dvoulistá ;
	Výrobce:	Hoffman;
	Typ:	HO 11-145 B 80;
	Rok výroby:	II/1980.

1.7 Meteorologická situace

Přízemní vítr:	120° / 8-10 kt ;
Dohlednost:	nad 10 km;
Oblačnost:	SKC;

1.8 Radionavigační a vizuální prostředky

NIL

1.9 Spojovací služba

PIC byl na spojení se službou AFIS, letiště Zbraslavice.

1.10 Informace o letišti

Letiště Zbraslavice je veřejné vnitrostátní letiště. V době nehody byla v používání RWY 15, letiště bylo provozuschopné a na vznik nehody nemělo vliv.

1.11 Letové zapisovače a ostatní záznamové prostředky

NIL

1.12 Popis místa nehody a trosek

Místo letecké nehody se nachází na poli před železničním náspem trati Zruč nad Sázavou-Kutná Hora, v ose RWY 15, letiště Zbraslavice.

Jeho zeměpisné souřadnice jsou: N 49° 49,8' 48"/ E 15° 11' 53,84".

Letoun ležel na poli, přední částí naražen do železničního náspu. Přední část trupu v oblasti pilotní kabiny byla poškozena čelním nárazem, v místě přechodu kabiny do centroplánu byl trup prolomen. Obě poloviny křídla jeví známky poškození potahu následkem dopředného kmitnutí. Dále byl poškozen nosník křídla a závěs motorové pohonné jednotky



Místo LN.

1.13 Lékařské a patologické nálezy

NIL

1.14 Požár

NIL

1.15 Pátrání a záchrana

Nehoda byla oznámena svědky na letišti a VLP letiště Zbraslavice ji neprodleně telefonicky předal na ÚZPLN.

1.16 Testy a výzkum

NIL

1.17 Informace o provozních organizacích

NIL

1.18 Doplnkové informace

NIL

1.19 Způsoby odborného zjišťování příčin

Odborná komise ÚZPLN postupovala v souladu s předpisem L13.

2. Rozbory

2.1 PIC:

- měl pro prováděný let požadovanou kvalifikaci;
- měl platný průkaz pilota instruktora kluzáků;
- měl platnou zdravotní způsobilost;
- k provedení letu byl způsobilý;

2.2 Nimbus - 2 M:

- OLZ bylo v době nehody platné;
- zákonné pojištění v době nehody platné;
- údržba byla prováděna v souladu s platnými předpisy;
- kluzák byl způsobilý k provedení letu;

2.3 METEOROLOGICKÁ SITUACE:

- neměla vliv na vznik nehody;

2.4 služba AFIS:

- neměla vliv na vznik nehody;

2.5 STAV LETIŠTĚ ZBRASLAVICE:

- neměl vliv na vznik nehody;

3. Závěry

Příčinou letecké nehody byl nesprávně provedený rozpočet na přistání, ovlivněný nedostatečnou zkušeností s tímto typem kluzáku.

Pilot před vzletem zjistil, že vrtule se nenastavuje do polohy, kdy je možno pohonnou jednotku zasunout do trupové šachty. Rozhodl se provést vzlet, což letová příručka dovoluje, přičemž nedocenil zhoršené letové vlastnosti kluzáku se zastavenou vysunutou motorovou jednotkou.

4. Bezpečnostní doporučení

Ponechávám na rozhodnutí provozovatele kluzáku.

V Praze dne 18.07.2006