



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

Č.j.: 539/05/ZZ
Výtisk č. 1

ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

**o odborném zjišťování příčin letecké nehody
letounu Mitsubishi MU-2B-25
poznávací značky OK-ATX
dne 23.10. 2005**

Praha
Leden 2006

A) Úvod

Provozovatel	AEROTAXI, s.r.o.
Výrobce a model letadla	Mitsubishi Heavy Industries, Inc., USA, MU-2B-25
Poznávací značka	OK-ATX
Místo	jižní okraj obce Úvaly
Datum	23.10. 2005
Čas	10:45 UTC

B) Informační přehled

Dne 23.10. 2005 prováděl velitel letadla (PIC) VFR let podle letového plánu z letiště Praha – Kbely (LKKB) na letiště Kolín (LKKO). Po vzletu z letiště LKKB došlo nad jižním okrajem obce Úvaly (výstupní VFR bod MCTR LKKB) ke střetnutí letounu s ptáky.

Leteckou nehodu oznámil PIC telefonicky ÚZPLN.

Komise pro odborné zjišťování příčin letecké nehody

Předseda komise	Milan Pecník
Člen komise	Ing. Jan Zelinka

Závěrečnou zprávu vydal :

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

Závěrečnou zprávu vydal dne 24.01.2006

C) Hlavní část zprávy obsahuje :

- 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

Po vzletu ze záložního pásu RWY 24, probíhal let standardně, podle odletového povolení vydaného řídicím letového provozu TWR LKKB (dále jen TWR EC).

PIC točil levou zatáčkou směrem na obec Úvaly - výstupní VFR bod MCTR LKKB.

V 10:45 UTC v ALT 2100 ft ucítil PIC trhnutí letounu a ve stejném okamžiku zaregistroval prudkou ránu do přední části trupu. Vzápětí se čelní sklo letounu stalo

téměř neprůhledným, bylo pokryto krví a ptačím peřím. PIC vyhodnotil situaci tak, že došlo ke střetu s ptáky.

Při kontrole kabiny zjistil PIC, že levý motor vykazuje teploty na hranici kritických hodnot. Snížil proto výkon obou motorů a vzniklou situaci ohlásil TWR EC se žádostí o přednostní přistání letounu. Nabídku TWR EC o zásah záchranné a požární služby a technickou asistenci odmítl, protože teploty levého motoru se stabilizovaly na maximálních přípustných hodnotách a nevykazovaly žádné změny k nadkritickým hodnotám.

Přistání na záložním pásu RWY 24 letiště LKKB bylo tvrdé vzhledem ke zhoršenému výhledu PIC z kabiny.

Po přistání (v 10:49 UTC) pojížděl PIC s letounem podle pokynů TWR EC na stojánku před hangár provozovatele.

1.2 Zranění osob

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

1.3 Poškození letadla

Po přistání bylo zjištěno poškození levého motoru, levé vrtule a levého čelního okna pilotní kabiny.

1.4 Ostatní škody

NIL

1.5 Informace o osobách

PIC: věk 46 let.

Celkem nalétal 1360 hodin, z toho na MU-2 jako PIC 67hod 37 min.

Průkaz způsobilosti PPL s kvalifikací MU-2, IR - v době letecké nehody platné.

Další osoba na palubě s průkazem CPL nebyla členem posádky.

1.6 Informace o letadle

Výrobce a model letadla Mitsubishi Heavy Industries, Inc., USA, MU-2B-25

Celkový nálet: 5123 hod 07 min.

Roční prohlídka /100/200/600hod, provedena dne 8.9. 2005 při celkovém náletu 5091 hod 30 min.

OLZ platné.

1.7 Meteorologická situace

Vítr z 250°/ 10-12 kt, CAVOK.

1.8 Radionavigační a vizuální prostředky

NIL

1.9 Spojovací služba

PIC letounu udržoval po celou dobu letu radiotelefonické spojení se stanovištěm TWR služby RLP letiště LKKB.

1.10 Informace o letišti

Na letišti LKKB byla prováděna oprava betonového povrchu východní části RWY 24 / 06. Proto byla tato RWY uzavřena a letový provoz probíhal ze záložního pásu s travnatým povrchem.
Letiště nemělo vliv na vznik předmětné letecké nehody.

1.11 Letové zapisovače a ostatní záznamové prostředky

NIL

1.12 Popis místa nehody a trosek

Ke střetu letounu s ptáky došlo nad jižním okrajem obce Úvaly.

1.13 Lékařské a patologické nálezy

Orientační dechovou zkouškou nebylo zjištěno ovlivnění PIC alkoholem.

1.14 Požár

NIL

1.15 Pátrání a záchrana

NIL

1.16 Testy a výzkumy

NIL

1.17 Informace o provozních organizacích

NIL

1.18 Doplnkové informace

Podle přílohy č. 12 (Ornitologická situace CTR / TMA letiště Kbely) k MIL AIP LKKB nebyl předpoklad pro výskyt ptactva v předmětném vzdušném prostoru.

1.19 Způsoby odborného zjišťování příčin

Odborné zjišťování příčin letecké nehody probíhalo podle předpisu L 13.

2 Rozbory

- PIC postupoval podle standardních odletových postupů pro lety VFR a podle odletového povolení TWR EC.
- Podle přílohy č. 12 (Ornitologická situace CTR / TMA letiště Kbely) k MIL AIP LKKB nebyl předpoklad pro výskyt ptactva v předmětném vzdušném prostoru.

3 Závěry

3.1 Komise dospěla k následujícím závěrům:

- PIC měl pro let odpovídající kvalifikaci a platné osvědčení o zdravotní způsobilosti;
- vzlet z letiště LKKB proběhl bez závad;
- výskyt ptactva v předmětném vzdušném prostoru nemohl PIC předpokládat;
- letiště vzletu a přistání nemělo vliv na vznik letecké nehody;
- počasí v místě letecké nehody vyhovovalo pro daný let;
- letoun byl ošetřován podle platných zásad a byl před letem bez závad;
- technický stav letounu neměl vliv na vznik letecké nehody;
- PIC neměl vliv na vznik letecké nehody.

3.2 Příčinou letecké nehody byl střet letounu s hejnem ptáků.

4 Bezpečnostní doporučení

Ponechávám na rozhodnutí provozovatele letounu.

V Praze dne 24.01.2006