



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

Č.j.: 412/06/ZZ

Výtisk č. 1

ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

**o odborném zjišťování příčin letecké nehody
kluzáku ASW 19B, poznávací značky OK- 6601,
mezi obcemi Útěchov a Dlouhá Loučka,
dne 16.8.2006**

Praha
Říjen 2006

A) Úvod

Provozovatel letounu: Aeroklub Mladá Boleslav, o.s.
Výrobce a model letadla: A. Schleicher OHG, Germany
Poznávací značka: OK- 6601
Místo události: les mezi obcemi Útěchov – Dlouhá Loučka
Datum: 16.8.2006
Čas: 15:03 UTC (dále všechny časy v UTC)

B) Informační přehled

Dne 16.8.2006 v 19:04 obdržel inspektor ÚZPLN telefonem hotovosti oznámení o pohřešování kluzáku ASW 19 B, pozn. zn. OK - 6601, který neukončil soutěžní úlohu prolétnutím příletové pásky do západu slunce na plachtařském mistrovství republiky 2006 v Moravské Třebové, letiště Staré Město.

Místo letecké nehody bylo nalezeno vrtulníkem SAR dne 17.8.2006 v 04:15 hod na okraji lesního porostu mezi obcemi Útěchov a Dlouhá Loučka.

Pilot kluzáku při letecké nehodě zahynul.

Příčinu události zjišťovala komise ÚZPLN ve složení:

Předseda komise	Milan Pecník
Člen komise	Ing. Josef Procházka

Závěrečnou zprávu vydal :

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

dne . října 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

Dne 16.8.2006 byla na plachtařském mistrovství republiky 2006 vyhlášena soutěžní úloha typu: „Trať přes určené prostory se 3 sektory“ s předpokládaným časem na trati 2,5 hodiny.

K soutěžnímu letu odstartoval pilot s kluzákem ve vleku za letounem v 11:54 hod. Z vyhodnocené paměti přístroje GPS LX 20 havarovaného kluzáku vyplývá, že let probíhal normálně až do závěrečné fáze letu v trvání asi 15-ti minut před leteckou nehodou, kdy pilot při hledání stoupavých proudů postupně ztrácel výšku pod 150 metrů nad zemí.

Při letu v malé výšce došlo ke kontaktu křídla kluzáku s vrcholky vzrostlých stromů lesa, ztrátě rychlosti kluzáku a následnému pádu na zem. Při nárazu na zem v 15:03 hod pilot zahynul.

1.2 Zranění osob

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

1.3 Poškození letadla

Při prohlídce kluzáku na místě letecké nehody bylo zjištěno, že nárazem na zem byl zcela zničen trup v oblasti kabiny až po úroveň odtokové hrany křídla a obě poloviny křídla.

1.4 Ostatní škody

Na místě letecké nehody bylo poškozeno několik stromů nárazem kluzáku o jejich vrcholky a následným pádem kluzáku na zem.

1.5 Informace o osobách

PIC : věk 48 let; celkem nalétal 2 165 hod / 1 781 startů, z toho 485 hod jako instruktor kluzáků. Na typu ASW 19 B nalétal 565 hod.

V době letecké nehody měl platný průkaz způsobilosti pilota kluzáků s platnou kvalifikací GLD, FI(G) a TMG. Osvědčení o zdravotní způsobilosti měl platné.

Při soutěžním letu na VIII. otevřeném mistrovství ČR v bezmotorovém létání, dne 23.5.2001, při doletu na letiště Jihlava (LKJI), způsobil zahynulý pilot leteckou

nehodu kluzáku VSO 10, pozn. zn. OK – 8508. Kluzák byl při této letecké nehodě zničen.

V závěrečné zprávě je jako příčina této letecké nehody uvedeno : „Chybné rozhodnutí pilota pro dolet na VPD, při možnosti přistání před AD “.

1.6 Informace o letadle

Kluzák : ASW 19 B

Poznávací značka : OK - 6601

Výrobní číslo : 19051

Rok výroby : 1976

Celkový nálet hodin : 1 680 hod.

Dne 24.2.2006 byla provedena roční prohlídka kluzáku při celkovém náletu 1 519 hod.

1.7 Meteorologická situace

Situace : V týlu tlakové výše nad Ukrajinou proudil do střední Evropy teplý vzduch od jihu-jihozápadu.

Přízemní vítr : 130-160°/8-12 kt s možností nárazů 20 kt.

Výškový vítr : 2000 ft: +19°C 160/22 kt; 5000 ft: +14°C, 190/30 kt.

Dohlednost : nad 10 km.

Oblačnost [ft AGL] : FEW CU 4500-5000/8000.

Turbulence : slabá termická.

1.8 Radionavigační a vizuální prostředky

Nebyly použity.

1.9 Spojovací služba

Komisi nebylo zjištěno použití radiotelefonního spojení pilotem kluzáku v době letecké nehody.

Na místě letecké nehody byl nalezen na radiostanici kluzáku nastavený kmitočet 126,750 MHz.

1.10 Informace o letišti

NIL

1.11 Letové zapisovače a ostatní záznamové prostředky

Údaje o průběhu letu jsou zaznamenány v paměti přístroje GPS LX 20.

Z vyhodnocení paměti přístroje vyplývá, že let probíhal normálně až do závěrečné fáze letu v trvání asi 15-ti minut před leteckou nehodou, kdy klouzáním kluzák postupně ztrácel výšku pod 150 metrů nad zemí. Pilot se v této fázi letu snažil pravděpodobně nalézt oblast se stoupáním a často směr letu měnil.

Záznam končí v okamžiku nárazu kluzáku na zem.

1.12 Popis místa nehody

GPS souřadnice místa letecké nehody : N 49° 43' 11", E 016° 37' 12,3".



Kluzák se nacházel mezi vzrostlými stromy na okraji lesa.

1.13 Lékařské a patologické nálezy

Soudně – lékařskou expertízou nebyly zjištěny žádné skutečnosti, které by nasvědčovaly pro možnou zdravotní příčinu předmětné letecké nehody.

1.14 Požár

NIL

1.15 Pátrání a záchrana

Po 13:00 hod začalo ředitelství soutěže přijímat první zprávy o přistáních kluzáků mimo LKMK. Krátce před 16:00 hod neměl ředitele soutěže podle jeho výpovědi informace o třech kluzácích. Jejich piloty se pokoušel kontaktovat ředitel soutěže na jejich mobilní telefony. Byli ale nedostupní. Z toho usoudil, že kluzáky stále letí. Zároveň byly pozorovány jižně od Mor. Třebové dva kroužící kluzáky.

V 16:23 hod přistály tyto dva kluzáky na letišti LKMK. Informaci tedy neměl ředitel soutěže pouze o kluzáku ASW 19 B, pozn. zn. OK-6601 (pilot se startovním číslem AH – dále jen AH).

Termika nebyla již v této denní době pravděpodobná. Možným způsobem jak získat výšku mohlo být létání na svahu. Soutěžící byli vyzváni letištním rozhlasem o

poskytnutí informací. Na základě této výzvy ředitelství soutěže zjistilo, že poslední známá poloha AH byla u obce Opatov asi ve 14:30 hod.

Ředitelství soutěže se pokoušelo AH volat radiostanicí a kontaktovat znovu na jeho mobilní telefon - bez úspěchu. Kolem 17:00 hod se ředitel soutěže rozhodl volat linku 158 s dotazem na operačních odděleních okresů Svitavy, Blansko, Šumperk a Ústí nad Orlicí zda nepřijali nějaké hlášení o nouzovém přistání či nehodě kluzáku. Výsledek byl negativní.

Zhruba v 17:45 hod se ředitel soutěže rozhodl oznámit RCC, že pohřešuje kluzák a požádal o zahájení pátrání. Následně tuto informaci předal i na oblastní stanoviště služby ŘLP Brno a kontaktoval vedení AeČR. RCC bylo ředitelství soutěže informováno o zahájení pátrání dvěma vrtulníky, které začaly pátrat ve vytypovaných oblastech. Zároveň do těchto oblastí vyslalo ředitelství soutěže z vlastní iniciativy sedm vozidel s posádkami, k získání informací od místních obyvatel. Výsledek byl ale negativní. Kolem 21:00 hod bylo ředitelství soutěže informováno RCC o ukončení pátrání pro tento den.

Pokračování pátrání začalo druhý den 17.8.2006 s východem slunce. RCC a ředitelství soutěže se dohodly na koordinaci vzdušného pátrání ve předem vytypovaných oblastech. Z letiště Moravská Třebová odstartovaly čtyři letouny za účelem pátrání.

V 04:15 hod byl kluzák s pilotem nalezen posádkou jednoho z vrtulníků SAR, která informovala ředitele soutěže o úmrtí pilota.

1.16 Testy a výzkum

NIL

1.17 Informace o provozních organizacích

NIL

1.18 Doplnkové informace

NIL

1.19 Způsoby odborného zjišťování příčin

Odborné zjišťování příčin letecké nehody probíhalo podle předpisu L 13.

2. Rozbory

2.1 Rozbor faktických informací

- pilot měl platný průkaz způsobilosti pilota kluzáků s platnou kvalifikací GLD, FI(G) a TMG;
- pilot měl platné Osvědčení o zdravotní způsobilosti;
- kluzák měl platné Osvědčení o letové způsobilosti;
- kluzák měl platné pojištění;
- kluzák byl ošetřován podle platných zásad a byl před letem bez závad;

- technický stav kluzáku neměl vliv na vznik letecké nehody;
- stav počasí vyhovoval prováděné činnosti a neměl vliv na vznik letecké nehody;
- letiště vzletu nemělo vliv na vznik letecké nehody;
- pilot kluzáku nedodržel pravidla létání pro let za viditelnosti, Předpis L 2, Hlava 4, odst. 4.6 b) o minimální výšce letu nad zemí = 150 m.
- s velkou pravděpodobností se pilot rozhodl pozdě pro nouzové přistání do terénu. Při letu v malé výšce došlo ke kontaktu křídla kluzáku s vrcholky vzrostlých stromů lesa, ztrátě rychlosti kluzáku a následnému pádu na zem.

3. Závěry

Příčinou letecké nehody bylo nedodržení minimální výšky letu kluzáku nad zemí, pozdní rozhodnutí pilota pro přistání na předem vybranou plochu, vhodnou pro nouzové přistání kluzáku.

4. Bezpečnostní doporučení

Není navrhováno.

V Praze dne 10. října 2006