



ÚSTAV PRO ODBORNÉ ZJIŠŤOVÁNÍ
PŘÍČIN LETECKÝCH NEHOD
Beranových 130
199 00 Praha 9 - Letňany

CZ-24-0123

ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

**o odborném zjišťování příčin vážného incidentu
letadla Z-37A, poznávací značky OK-KJB,
severně obce Prasek, v okrese Hradec Králové,
dne 4. března 2024**

Praha
Březen 2025

Toto šetření bylo prováděno v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010, zákonem č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a Přílohou č. 13 k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví. Jediným účelem je prevence budoucích nehod a incidentů bez určování viny či odpovědnosti. 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.

Obsah

Použité zkratky	4
A) Úvod.....	5
B) Informační přehled	5
1 Faktické informace	6
1.1 Průběh kritického letu	6
1.2 Zranění osob.....	7
1.3 Poškození letadla	7
1.4 Ostatní škody.....	7
1.5 Informace o osobách	7
1.6 Informace o letadle	7
1.6.1 Technické údaje	7
1.6.2 Dokumentace	8
1.6.3 Výpis z deníku letadla, rok 2024.....	8
1.6.4 Technický popis rozmetadla	9
1.6.5 Informace o údržbě	10
1.7 Meteorologická situace	11
1.7.1 Stav počasí, archiv ČHMÚ	11
1.7.2 METAR/SPECI LKPD, veřejné mezinárodní letiště Pardubice	11
1.7.3 METAR LKHK, veřejné vnitrostátní letiště Hradec Králové	11
1.7.4 Výpověď pilota.....	11
1.8 Radionavigační a vizuální prostředky	12
1.9 Spojovací služba.....	12
1.10 Informace o letišti.....	12
1.11 Letové zapisovače a ostatní záznamové prostředky	12
1.12 Popis místa události a trosk	12
1.12.1 Místo dopadu rozmetadla.....	12
1.12.2 Ohledání rozmetadla	13
1.13 Lékařské a patologické nálezy.....	14
1.14 Požár	14
1.15 Pátrání a záchrana	14
1.16 Testy a výzkum.....	14
1.17 Informace o provozovateli.....	14
1.17.1 Provoz letadla.....	14
1.17.2 SOP provozovatele	14
1.18 Doplnkové informace.....	15
1.18.1 Činnost provozovatele v uvedeném prostoru	15
1.18.2 Hlášené události.....	15
2 Rozbory.....	15
2.1 Pilot.....	15

2.2	Letadlo.....	16
2.3	Počasí.....	16
2.4	Provozovatel.....	16
3	Závěry.....	16
3.1	Zjištění.....	16
3.1.1	Pilot.....	16
3.1.2	Letadlo.....	16
3.1.3	Počasí.....	16
3.1.4	Provozovatel.....	16
3.2	Příčina vážného incidentu.....	17
4	Bezpečnostní doporučení.....	17
4.1	Bezpečnostní doporučení pro provozovatele.....	17
4.2	Bezpečnostní doporučení pro ÚCL.....	17

Použité zkratky

AGL	Nad úrovní země
BECMG	Změna
BKN	Oblačno až skoro zataženo
BR	Kouřmo
CAVOK	Dohlednost, oblačnost a stav počasí jsou lepší než stanovené hodnoty nebo podmínky
ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav
FEW	Skoro jasno
FG	Mlha
LCHČ	Letecká chemická činnost
LPP	Letecká pracovní plocha
METAR	Pravidelná hlášení aktuálních meteorologických informací
N	Sever
NIL	Žádný
NOSIG	Bez význačné změny
PČR	Policie České republiky
RMK	Poznámka
RWY/R	Dráha, R ve zprávě METAR
QNH/Q	Atmosférický tlak redukovaný na střední hladinu moře podle podmínek standardní atmosféry, Q ve zprávě METAR
SCT	Polojasno
SOP	Standardní operační postupy
TAF	Kódovaná, pravidelná, meteorologická předpověď počasí pro letiště
UTC	Světový koordinovaný čas
VRB	Proměnlivý
WRK	Oprávnění letecké práce

A) Úvod

Provozovatel: právnícká osoba
Výrobce letadla: LET, n. p. Kunovice
Typ letadla: Z-37A Čmelák, výrobní číslo 802328
Poznávací značka: OK-KJB
Místo události: pole cca 300 m severně obce Prasek, v okrese Hradec Králové
Datum a čas události: 4. 3. 2024, 9:50 UTC (dále časy v UTC)

B) Informační přehled

Dne 5. 3. 2024 ÚZPLN obdržel oznámení od pilota letadla Z-37A o jeho vážném incidentu u obce Prasek. Dne 4. 3. 2024, při prvním pracovním letu LCHČ, pilot z důvodu možné závady na aplikačním zařízení, dále rozmetadle, provedl jeho odhoz. Rozmetadlo při pádu poškodilo elektrické vodiče vysokého napětí. Pilot bez zranění přistál zpět na letecké pracovní ploše odkud startoval. Letadlo nebylo poškozeno. Rozmetadlo bylo nárazem na zem poškozeno.

Příčinu události zjišťovala komise ÚZPLN:

Předseda: Ing. Josef Procházka
Členové: Ing. Klára Rejlková
Karel Burger

Závěrečnou zprávu vydal:

ÚSTAV PRO ODBORNÉ ZJIŠŤOVÁNÍ PŘÍČIN LETECKÝCH NEHOD
Beranových 130
199 00 Praha 9 - Letňany

Dne 24. března 2025

Hlavní část zprávy obsahuje:

- 1 Faktické informace
- 2 Rozbory
- 3 Závěry
- 4 Bezpečnostní doporučení

1 Faktické informace

Pilot prováděl LCHČ v blízkosti místa vážného incidentu již dne 1. 3. 2024 se stejným typem letadla. V jeho zápisníku letů bylo v tento den a v tomto prostoru zapsáno 14 letů, celkem v trvání 2 hod 40 min. Dne 4. 3. 2024 provedl pilot na letišti Chrudim předletovou přípravu. Následně v čase 9:08–9:33 hod uskutečnil přelet z letiště Chrudim na leteckou pracovní plochu Králíky/Kobylice. Během přípravy a přeletu se na letadle neprojevila žádná závada. Plocha ošetřovaná dne 4. 3. 2024 byla východně od plochy, která byla ošetřována dne 1. 3. 2024. Obě plochy spolu téměř sousedily. Byly situované svými delšími stranami ve směru severoseverovýchod – jihojihozápad.

Pilot uvedl:

„Při přiletu do Kobylic prohlídka ošetřované plochy (kontrola podle map, neboť práce byly zahájeny v pátek 01.03.2024).“

Následně bylo do letadla v čase 9:35 – 9:45 hod naplněno 500 kg aplikační kultury.

1.1 Průběh kritického letu

Výpověď pilota:

„9:45 – 9:56 – pracovní let po naplnění letounu vzlet na dráze 27, po vzletu levou zatáčkou s náklonem 5°, kolem lesíka při současném stoupání do 30m nad terén. Při přiletu k ošetřované ploše zařazení do osy prvního pracovního průletu, sklesání do cca 15 – 20m. Aktivace aplikačního zařízení a jeho sepnutí při dosažení polohy nad ošetřovanou plochou. V průběhu pracovního průletu se projeví nestandardní zvuky ze spodní části letounu z prostoru rozmetadla. Následovalo vypnutí aplikačního zařízení, změna režimu chodu motoru do režimu stoupání, přerušení pracovního průletu a pravou zatáčkou s náklonem 5 - 7° mimo zastavěnou oblast obce Prasek, návrat na LPP Kobylice. Během této pracovní zatáčky, pro neustávající silný kovový zvuk, jsem se rozhodl pro nouzový odhoz rozmetadla. Ve chvíli odhozu jsem si neuvědomil riziko střetu odhozeného rozmetadla s vedením NN. Ve chvíli odhozu jsem byl přesvědčen o bezpečné poloze nad zemědělskou plochou bez překážek či pohybu osob. Po odhozu rozmetadla jsem se vrátil na LPP Kobylice a přistál na dráhu 09. Po odstavení letounu a kontrole nebylo zjištěno žádné poškození letadla a s mechanikem jsme odjeli pro rozmetadlo.“

Při doplnění výpovědi pilot dále uvedl, že kritický let byl toho dne jeho první. Nevěděl, zda prováděl již v minulosti ošetřování této plochy. Ve svých výpovědích neuvedl, že by před letem provedl kontrolu rozmetadla. Dále neuvedl, jakým způsobem provedl jeho vypnutí, zda jen přerušil rozmetání aplikační kultury nebo zda zařízení úplně vypnul odpojením náhonu pomocí lamelové spojky.

1.2 Zranění osob

Tab. 1 – Zranění osob

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

1.3 Poškození letadla

Letadlo nebylo poškozeno. Poškozeno bylo pouze rozmetadlo.

1.4 Ostatní škody

Odhozeným rozmetadlem byly strženy dva ze tří vodičů vysokého napětí. Další škody nebyly na ÚZPLN do vydání této závěrečné zprávy nahlášený.

1.5 Informace o osobách

Pilot - muž:	věk 49 let
Kvalifikace:	CPL(A) SEP land, ZLIN SET, Antonov AN-2
Osvědčení zdravotní způsobilosti 1. třídy:	platné
Omezený průkaz radiotelefonisty:	platný
Celkový nálet:	385 hodin
Celkový nálet na typu Z-37A:	250 hodin včetně kritického letu
Oprávnění „WRK“:	5. 5. 2023
Dechová zkouška na přítomnost alkoholu:	negativní výsledek

Pilot byl účastníkem letecké nehody dne 8. 7. 2023 (závěrečná zpráva ÚZPLN CZ-23-0615). K tomuto datu měl nalétáno přibližně 7 hodin při LCHČ. Od této doby k tomuto vážnému incidentu nalétal celkem 11 hodin.

1.6 Informace o letadle

Let Z-37 Čmelák je československý jednomotorový dolnoplošník původně vyvinutý jako zemědělské letadlo. Jde o samonosný dolnoplošník s celokovovým křídlem, trupem svařeným z ocelových trubek potaženým tesilovou tkaninou s polyuretanem. Podvozek je ostruhového typu s širokým rozchodem a velkou výškou hlavních noh.

1.6.1 Technické údaje

Posádka:	1
Kapacita:	mechanik (volitelné) nebo 650 l chemikálií
Rozpětí:	12,22 m
Délka:	8,55 m
Výška:	2,90 m
Hmotnost vzletová:	1 850 kg
Pohonná jednotka:	hvězdicový devítiválec M-462RF s reduktorem
Vrtule:	Avia V-520, dvoulistá, hydraulicky ovládaná
Výkon motoru:	232 kW

Výkony

Maximální rychlost:	237 km·h ⁻¹
Cestovní rychlost:	180 km·h ⁻¹
Pádová rychlost:	71 km·h ⁻¹
Minimální rychlost:	81 km·h ⁻¹

1.6.2 Dokumentace

Osvědčení letové způsobilosti:	platné do 9. 11. 2024
Pojištění odpovědnosti:	platné do 12. 2. 2025
Oprávnění letadlové stanice:	platné do 30. 6. 2025
Osvědčení o volnění do provozu:	ze dne 29. 2. 2024
Potvrzení o údržbě č.2/2024/PÚ:	ze dne 29. 2. 2024



Obr. 1: Z-37A, ilustrační foto

1.6.3 Výpis z deníku letadla, rok 2024

Datum	Pilot	Lety	Hodin, minut	Bez závad
15.2.	Pilot A	1	15 min	ano
1.3.	Pilot B	23	1 hod, 40 min	ano
2.3.	Pilot C	50	3 hod, 20 min	ano
4.3.	Pilot v odst. 1.5	1	20 min	ano
4.3.	Pilot v odst. 1.5	1	6 min	odhoz rozmetadla

Ke dni 4. 3. 2024 byl celkový nálet letadla 7 452 hodin.

1.6.4 Technický popis rozmetadla

Rozmetací zařízení je určeno k aplikaci granulovaných, krystalických a práškových hnojiv. Lze jej použít i k setí obilovin a semen do velikosti částic max. 30 mm.

Rozmetací zařízení pracuje na principu odstředivé síly, kterou je hnojivo padající ze zásobníku na rotační disk opatřený lopatkami vhnáno do štěrbiny po obvodě zařízení a odtud je odstředivou silou rozmetáno. Zařízení je poháněno přes třecí lamelovou spojku hnacím hřídelem přímo od motoru letadla. Spojka je ovládána pracovním válcem. V případě odpojení náhonu rozmetadla se zastaví i rotor rozmetadla. Hnací hřídel je poháněn prostřednictvím převodové skříně, která redukuje otáčky hnacího hřídele na otáčky rozmetacího disku. Pneumatický válec ovládá posuv dávkovacího disku ze zavřené polohy (kuličkový zámek) až do maximální otevřené polohy (štěrbina 70 mm). Velikost štěrbiny se nastavuje ovládacím kolem v kabině pilota.

Celé rozmetadlo je možné nouzově odhodit pomocí dvou vzduchových pracovních válců, které uvolní přípevňovací třmen rozmetadla, a to se vlastní hmotností oddělí od letadla. Nouzové odhození rozmetadla se provádí ovládací pákou v kabině pilota.

- Typ zařízení: M 64–1100
- Určení: Rotační rozmetadlo pevných hnojiv
- Hmotnost zařízení: 90 kg
- Max. příkon rozmetadla: 30kW
- Smysl otáčení rozmetacího disku: vlevo
- Max. přípustná štěrbina pro krystalická hnojiva 45 mm
- Doba vyprázdnění zásobníku chemikálií při nouzovém odhození rozmetadla jsou 3 sekundy

Násypné koše nakladačů musí být opatřeny sítím nebo roštem, který zabrání vniknutí větších částí do zásobníku na chemikálie.

V každém případě, kdy letová situace nemůže být zvládnutá bez odlehčení letadla, je pilot povinen odhodit náklad!

Rozmetadlo se má kontrolovat na zemi:

- Otáčky motoru: 2000 ot·min⁻¹
- Tlak vzduchu: Minimálně 30 kPa·cm⁻²
- Jistič aplikačního zařízení–rozmetadla: Zapnout (AZS-10 Zemědělské zařízení)
- Hmotnost rozmetaného média: Nastavit na 0 kg
- Mechanický náhon – několikrát zapnout a vypnout (tlačítkem na plynové páce)
- Dávkovací disk – několikrát zapnout a vypnout (tlačítkem na řídicí páce)

Kontrola před vzletem:

- Rozmetadlo vypnuté (odpojený náhon prostřednictvím spojky)
- Naplnění zásobníku max. 600 kg (nebo podle výpočtu max. vzletové hmotnosti)

Obr. 2: Metodika výcviku a leteckých a polnohospodářských prací Z-37 vydaná organizací Slovair 1985

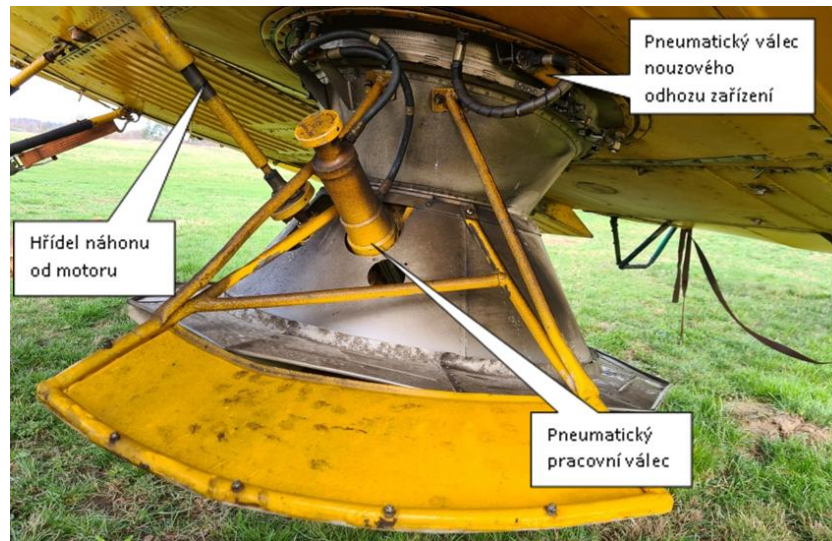
1.6.5 Informace o údržbě

Rozmetadlo bylo udržováno a kontrolováno v intervalech stanovených pro údržbu letadla.

Všechny práce předepsané technickými bulletinými byly na letadle a rozmetadle provedeny.



Obr. 3: Rozmetadlo granulovaných a sypkých hnojiv



Obr. 4: Rozmetadlo upevněné na letadle Z-37A

1.7 Meteorologická situace

1.7.1 Stav počasí, archiv ČHMÚ

Skoro jasno až polojasno, k večeru až oblačno a v Čechách později ojediněle přeháňky. Zpočátku v Čechách místy mlhy nebo nízká oblačnost, která se během dne rozpouštěla. Nejvyšší denní teploty 10–15 °C, na Moravě a ve Slezsku a na severozápadě Čech až 16 °C.

1.7.2 METAR/SPECI LKPD, veřejné mezinárodní letiště Pardubice

Time interval: from 03/04/2024 06:00 to 03/04/2024 09:59 UTC

```
040600Z VRB01KT 0500 R27/P0800D FG BKN003 00/00 Q1006 NOSIG=
040630Z 25002KT 0300 R27/0500D FG BKN003 00/00 Q1006 NOSIG RMK RED RED=
040700Z 25002KT 0300 R27/0400D FG BKN003 00/00 Q1006 NOSIG=
040730Z VRB02KT 0300 R27/0600U FG BKN003 02/02 Q1006 NOSIG RMK RED RED=
040800Z 24003KT 0300 R27/0600N FG BKN002 03/03 Q1007 NOSIG=
040830Z VRB02KT 0200 R27/0300D FG BKN002 04/04 Q1007 NOSIG RMK RED RED=
SPECI LKPD 040851Z VRB02KT 2000 BR SCT003 06/06 Q1007 RMK YLO=
040900Z VRB02KT 4000 BR SCT004 06/06 Q1007 BECMG CAVOK=
SPECI LKPD 040910Z VRB03KT 9999 FEW004 07/06 Q1007 RMK BLU=
040930Z VRB03KT CAVOK 06/06 Q1007 NOSIG RMK BLU BLU=
No short TAF reports from LKPD during solicited interval in the database.
No large TAF reports from LKPD during solicited interval in the database.
```

Pozn.: BLU, RED, YLO – barevné kódy meteorologických podmínek

1.7.3 METAR LKHK, veřejné vnitrostátní letiště Hradec Králové

Time interval: from 03/04/2024 06:00 to 03/04/2024 09:59 UTC

No METAR/SPECI reports from LKHK during solicited interval in the database.
No short TAF reports from LKHK during solicited interval in the database.
No large TAF reports from LKHK during solicited interval in the database.

1.7.4 Výpověď pilota

„Polojasno, vítr 4-6 kt/variable“.

1.8 Radionavigační a vizuální prostředky

NIL

1.9 Spojovací služba

NIL

1.10 Informace o letišti

NIL

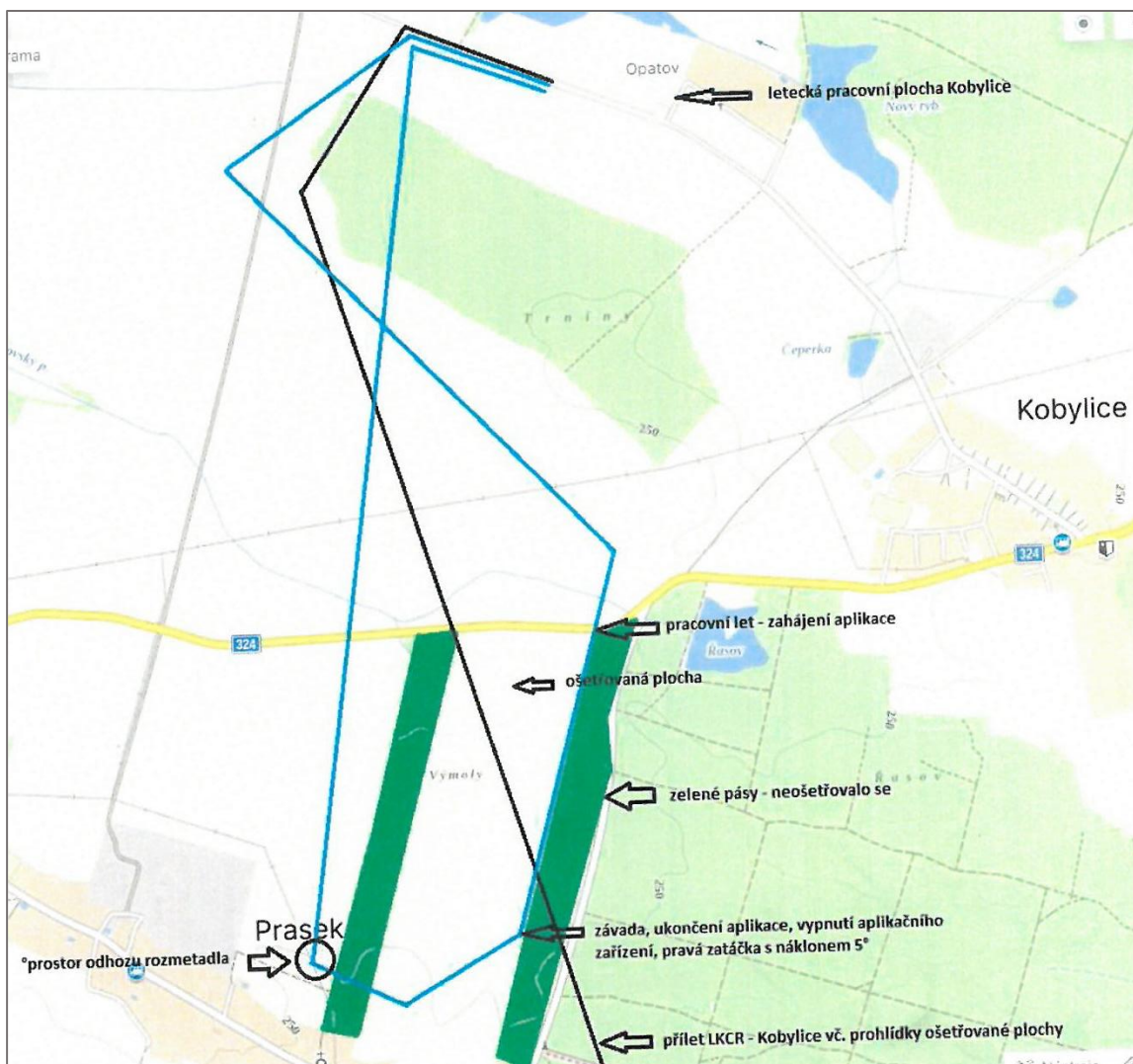
1.11 Letové zapisovače a ostatní záznamové prostředky

Letadlo nebylo vybaveno letovým zapisovačem.

1.12 Popis místa události a trosk

1.12.1 Místo dopadu rozmetadla

Místem dopadu rozmetadla bylo pole se zemědělskou kulturou vzrostlou do výšky 10 cm. Pilot přistál na LPP Králíky/Kobylice bez závad.



Obr. 5: Situační plánec místa vážného incidentu. Autor, pilot uvedený v 1.5

1.12.2 Ohledání rozmetadla

Prvotní ohledání na místě vážného incidentu bylo provedeno v den události zástupci provozovatele a hlídkou Policie ČR.



Obr. 6: Odhozené rozmetadlo na místě jeho dopadu

Komise ÚZPLN dále provedla ohledání trosk odhozeného rozmetadla v hangáru provozovatele letadla na letišti Chrudim. Při ohledání bylo zjištěno, že rozmetadlo bylo poškozeno dopadem na zem. Nepodařilo se zjistit rozsah možné závady před odhozem, vzhledem k rozsahu poškození.



Obr. 7: Trosky odhozeného rozmetadla v hangáru provozovatele

1.13 Lékařské a patologické nálezy

NIL

1.14 Požár

NIL

1.15 Pátrání a záchrana

Pátrání nebylo organizováno. Pilot ohlásil událost dne 4. 3. 2024 na PČR a 5. 3. 2024 i na ÚZPLN.

1.16 Testy a výzkum

NIL

1.17 Informace o provozovateli

1.17.1 Provoz letadla

Letadlo bylo provozováno právníkou osobou, provozní organizací, která měla k této činnosti oprávnění.

1.17.2 SOP provozovatele

Obhlídka pracovní plochy

Lety pro obhlídku terénu pracovní plochy se vykonávají bez nákladu pracovních látek s prázdným letadlem. Tyto lety se provádí v malé výšce, nikdy však níže než 50 m nad zemí. V průběhu tohoto letu by se měl pilot seznámit s překážkami v prostoru a určit si směr průletů a způsob provádění pracovních zatáček. PIC (velitel letadla) může v rámci těchto letů provést jeden nebo více průletů v předpokládané aplikační výšce pouze nad ošetřovaným pracovním prostorem.

Při těchto obhlídkových letech si PIC musí:

Zvolit taktiku aplikace látek

Určit kritická místa v prostoru

Identifikovat překážky

Určit základní směr přeletů a bod zahájení

Promyslet v jakém smyslu budou prováděny pracovní zatáčky

Provést si rozpočet na pracovní přelety

Zemědělské lety v blízkosti nadzemních vedení

Při pracovních letech je ZAKÁZANÉ PODLÉTÁVAT nadzemní vedení. Aplikace přípravků přes nadzemní vedení je zakázána. Pilot je povinen vypnout aplikační zařízení v dostatečné vzdálenosti před přeletem vedení a rovněž v dostatečné vzdálenosti po přeletu vedení.

Výšky letů nad překážkami a vzdálenosti od překážek

Při přeletu ze základního letiště na pracovní letiště a zpět je výška letu min. 150 m AGL. Při pracovních průletech je výška pracovní zatáčky alespoň 30 m nad zemí a je prováděna mimo prostor s překážkami. Minimální výška průletů nad

ošetřovanou kulturou při aktivní části letu (vzdálenost podvozkových kol od vrcholů ošetřovaných kultur):

Při ošetřování lesů a sadů 10 m nad vrcholky stromů

Při ošetřování vodních ploch 5 m nad vodní hladinou

Při ošetřování ostatních kultur 3 m nad vrcholky kultury

Pozn.: V případě, že výška porostu (povrchu) není na celé ošetřované ploše stejná, stanoví se min. výška vůči nejvyššímu bodu v terénu v okruhu 25 m.

V okruhu 25 m od letadla je minimální výška 10 m nad nejvyšší překážkou. V případě přeletů nad nadzemními vedeními při ošetřování přes vedení ve vzdálenosti 50 m na obě strany je min. výška 10 m nad nejvyšším elektrovedením. Vane-li vítr o rychlosti větší 5 m/s (10 kt) směrem k nadzemnímu vedení, prodlužuje se vzdálenost na návětrné straně 100 m. V případě ošetřování souběžně s vedením je povolena boční vzdálenost křídla od vedení min. 25 m.

Obr. 8: SOP provozovatele

1.18 Doplnkové informace

1.18.1 Činnost provozovatele v uvedeném prostoru

Provozovatel prováděl leteckou činnost v uvedeném prostoru dne 1. 3. 2024. Podle Záznamníku letadla Z-37A pozn. značky OK-KJB zde létal pilot B, viz 1.6.3.

1.18.2 Hlášené události

Provozovatel během devíti měsíců oznámil na ÚZPLN tři události v leteckém provozu při provádění LCHČ, které měly negativní vliv na třetí subjekty. Ve všech třech případech se jednalo o poškození nadzemních vodičů elektrického vedení.

Dne 22. 6. 2023 došlo k vážnému incidentu, viz Závěrečná zpráva ÚZPLN CZ-23-0536.

Dne 8. 7. 2023 došlo k letecké nehodě, viz Závěrečná zpráva ÚZPLN CZ-23-0615.

Obě závěrečné zprávy jsou uveřejněny na webových stránkách ÚZPLN.

Dne 4. 3. 2024 došlo k vážnému incidentu, viz tato Závěrečná zpráva CZ-24-0123. Pilot letadla při této události byl i pilotem letadla události zveřejněné v Závěrečné zprávě ÚZPLN CZ-23-0615.

2 Rozbory

Zjišťování příčin vážného incidentu bylo prováděno na základě výpovědi pilota, jeho a letadlové dokumentace, dokumentace provozovatele a ohledání poškozeného rozmetadla u provozovatele.

2.1 Pilot

Pilot měl platný průkaz způsobilosti letové posádky, osvědčení zdravotní způsobilosti a omezený průkaz radiotelefonisty. Měl zkušenosti s létáním několika typů letadel všeobecného letectví. Oprávnění „WRK“ obdržel dne 5. 5. 2023. Do letecké nehody dne 8. 7. 2023 nalétal při LCHČ 7 hodin. Od této nehody do vážného incidentu dne 4. 3. 2024 nalétal celkem 11 hodin. Rekognoskaci ošetřované plochy provedl tento den jedním průletem při přeletu z letiště Chrudim na LPP Kobylice a kontrolou podle map. Při prvním pracovním průletu pro neustávající silný kovový zvuk ve spodní části letadla se rozhodl pro

nouzový odhoz rozmetadla. Odhozené rozmetadlo přetřhlo vodiče vysokého napětí. Zda v minulosti prováděl ošetřování plochy, nad kterou započaly příznaky události, nevěděl.

2.2 Letadlo

Před vážným incidentem bylo letadlo schopné k provádění LCHČ. V deníku letadla nebyla v roce 2024 zaznamenána žádná závada při celkovém náletu 75 letů, v trvání 5 hod 35 min bez kritického letu, který trval 6 min. Během přípravy na letišti Chrudim a přeletu se na letadle neprojevila žádná závada. Závada aplikačního zařízení se projevila během prvního pracovního letu po zapnutí rozmetadla. V rámci předletové přípravy letadla nebyla provedena kontrola funkčnosti rozmetadla.

2.3 Počasí

Z vyhodnocení stavu počasí na základě informací z archivu ČHMÚ a zpráv METAR LKPD vyplývá, že stav počasí na tomto letišti i v okolí měl zlepšující se tendenci.

2.4 Provozovatel

Během 9 měsíců provozovatel nahlásil 3 události při LCHČ. U všech událostí byly porušeny postupy uvedené v SOP. Jednalo se o nedostatečnou přípravu na let a rekognoskaci ploch určených k LCHČ. V SOP zvláštní provoz – zemědělské lety provozovatel neměl uvedené postupy pro předletovou kontrolu a provoz aplikačního zařízení.

3 Závěry

3.1 Zjištění

3.1.1 Pilot

- Byl způsobilý k provedení této letecké činnosti.
- Provedl na letišti Chrudim předletovou přípravu se závěrem letadlo bez závad.
- Rekognoskace ošetřované plochy provedená jedním průletem a kontrolou mapy byla nedostatečná.
- Provedl rekognoskaci v rozporu s SOP provozovatele.
- Provedl odhoz rozmetadla, které při pádu poškodilo vedení vysokého napětí.

3.1.2 Letadlo

- Před prováděním LCHČ i po činnosti bylo dle vyjádření pilota letadlo bez závad.
- Komisi se nepodařilo zjistit možnou závadu na rozmetadle před nouzovým odhozením, vzhledem k rozsahu jeho poškození po pádu.

3.1.3 Počasí

- Počasí nemělo vliv na vznik vážného incidentu.

3.1.4 Provozovatel

- Nemá uvedené v SOP postupy pro kontrolu a provoz aplikačního zařízení.

3.2 Příčina vážného incidentu

- Příčinou vážného incidentu byla pravděpodobně technická závada na aplikačním zařízení, na kterou pilot reagoval odhozem rozmetadla.

4 Bezpečnostní doporučení

4.1 Bezpečnostní doporučení pro provozovatele

ÚZPLN vydává bezpečnostní doporučení pro provozovatele:

- seznámit letový personál s touto závěrečnou zprávou,
- doplnit SOP o povinnou pozemní rekognoskaci ošetřovaných ploch, o postupy pro provoz a kontrolu aplikačního zařízení.

4.2 Bezpečnostní doporučení pro ÚCL

ÚZPLN vydává bezpečnostní doporučení ÚCL, aby během své auditní činnosti u všech provozovatelů LCHČ zkontroloval, že obsah SOP zahrnuje činnosti a postupy potřebné pro výkon schváleného provozu.

V Praze dne 24. března 2025