



ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

**o odborném zjišťování příčin letecké nehody
letounu Cessna 172P
dne 14. 8. 2009 na letišti Letňany**

Praha
listopad 2009

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.

Vysvětlení použitých zkratek

AFIS	Letištní letová informační služba
AGL	Nad úrovní země
PPL(A)	Průkaz soukromého pilota letounů (Private Pilot Licence)
ft	Stopa, měrová jednotka (30,48 cm)
HPa	Hectopascal, (jednotka atmosférického tlaku)
kt	Uzel, jednotka rychlosti ($1,852 \text{ kmh}^{-1}$)
LDA	Použitelná délka pro přistání (Landing distance available)
LKKB	letišťe Praha - Kbely
NE	Severo-východ
PČR	Policie České republiky
RWY	Dráha
SELČ	Středoevropský letní čas = UTC + 2 hod.
SEP land	Jednomotorové pístové letouny pozemní (Single-engine piston aeroplanes, land)
UTC	Světový koordinovaný čas = SELČ - 2 hod.

A) Úvod

Provozovatel letadla:	Flying Academy, s.r.o.
Výrobce a model:	Cessna Aircraft Company, USA, C 172P
Poznávací značka:	OK - LOS
Místo události:	letišťe Letňany (LKLT)
Datum:	14. 8. 2009
Čas:	10:54 UTC

B) Informační přehled

Dne 14. 8. 2009 v 11:00 UTC obdržel Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod oznámení o letecké nehodě letounu Cessna 172, pozn. zn. OK - LOS. Při přistání na letišti LKLT došlo ke zlomení přední nohy podvozku, poškození krytů motoru a vrtule. Pilot i cestující byli lehce zraněni.

Příčinu události zjišťovala komise ve složení:

Předseda komise:	Milan Pecník
Členka komise:	Ing. Ľudmila Pavlíková

Závěrečnou zprávu vydal:

ÚSTAV PRO ODBORNÉ ZJIŠŤOVÁNÍ PŘÍČÍN LETECKÝCH NEHOD
Beranových 130
199 01 Praha 99

dne 9. listopadu 2009

C) Hlavní část zprávy obsahuje:

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

1. Faktické informace

1.1 Průběh události

Letoun C 172, pozn. zn. OK - LOS, odstartoval z letiště Brno – Tuřany (LKTB) k přeletu na letiště LKLT. V závěrečné fázi přistání na RWY 05R LKLT se pilot dotkl hlavním podvozkem země rychlostí vyšší, než přistávací. Letadlo odskočilo a při dalším dotyku se zemí dopadlo na předový podvozek, který se zlomil. Došlo k poškození vrtule, krytů motoru a lehkému zranění pilota a cestujících.

Svědkové, kteří přistání pozorovali z letištního stanoviště AFIS vypověděli, že letoun měl na úrovni prahu RWY 05R výšku asi 70 metrů nad zemí. Přistání proběhlo s odskokem a následným dopadem na přední podvozek, který se zlomil a letoun po několika metrech zastavil na RWY 05R se zdviženou ocasní částí trupu.



Celkový pohled na letoun po přistání.

1.2 Zranění osob

Zranění	Posádka	Cestující	Ostatní osoby (obyvatelstvo apod.)
Smrtelné	0	0	0
Těžké	0	0	0
Lehké/bez zranění	1/0	3/0	0

1.3 Poškození letadla

V průběhu přistání byl ulomen předový podvozek. Dále byla poškozena vrtule, spodní kryty motoru až po požární přepážku a výfuk. Došlo také k násilnému zastavení motoru.



Poškození přední části trupu letounu.

1.4 Ostatní škody

NIL

1.5 Informace o osobách

1.5.1 Pilot

Věk/pohlaví:	18/muž
Průkaz PPL:	platný
Kvalifikace SEP land:	platná
Osvědčení o zdravotní způsobilosti:	platné
Celkem na letounech nalétal:	73 hod 42 min
Na typu C 172 nalétal:	15 hod
Na typu C 172 samostatně	10 hod 24 min
Za posledních 30 dnů nalétal:	12 hod

1.5.2 Cestující

S leteckými kvalifikacemi, neměli vliv na vznik letecké nehody

1.6 Informace o letadle

Typ:	Cessna 172P
Poznávací značka:	OK - LOS
Výrobce:	Cessna Aircraft Company, USA
Výrobní číslo:	17275276
Rok výroby:	1982
Nálet celkem:	11 609 hod.

Osvědčení kontroly letové způsobilosti: platné.

1.7 Meteorologická situace

Výpis ze zprávy METAR letiště LKKB v 10:30.

Vítr: VRB 4 kt
Dohlednost: nad 10 km
Oblačnost: BKN ve 4000 ft
Teplota: 20°C
QNH: 1018 HPa

Stav počasí neměl vliv na vznik letecké nehody.

1.8 Radionavigační a vizuální prostředky

NIL

1.9 Spojovací služba

Komunikace mezi letadlem a službou AFIS LKLT byla vedena na kmitočtu 120,325MHz - „Letňany-Info“.

1.10 Informace o letišti

Letiště LKLT je veřejné vnitrostátní letiště 7 km NE centra Prahy s provozní použitelností VFR den pro letouny do MTOW 5700kg.

RWY 05R má travnatý povrch s rozměry 800 x 25 m (LDA 800 m).

1.11 Letové zapisovače a ostatní záznamové prostředky

NIL

1.12 Popis místa události

K události došlo na RWY 05R, v její třetí třetině LDA, na letišti LKLT. K úniku provozních kapalin nedošlo.

1.13 Lékařské a patologické nálezy

Pilot i cestující byli lehce zraněni. Ošetření provedla RZS Praha.

Pilotovi letounu nebyla při ošetření zjištěna v krvi přítomnost alkoholu.

1.14 Požár

NIL

1.15 Pátrání a záchrana

Pátrání a záchrana nebyly organizovány. Pilotovi a cestujícím poskytli nezbytnou pomoc při opuštění letounu svědkové ze stanoviště AFIS letiště LKLT.

1.16 Testy a výzkum

NIL

1.17 Informace o provozních organizacích

Provozovatelem letounu je letecká škola Flying Academy, s.r.o. která poskytuje teoretický i praktický letecký výcvik.

1.18 Doplnkové informace

NIL

1.19 Způsoby odborného zjišťování příčin

Odborné zjišťování příčin letecké nehody probíhalo podle předpisu L 13.

2. Rozbory

2. Rozbory

2.1 Rozbor faktických informací.

2.1.1 Pilot letounu:

- měl platný průkaz PPL (A) s platnou kvalifikací SEP land;
- měl platné osvědčení zdravotní způsobilosti;
- byl způsobilý k provedení letu.

2.1.2 Letoun:

- měl platné osvědčení kontroly letové způsobilosti;
- měl platné pojištění.

2.1.3 Spolupůsobící faktory:

- malá zkušenost pilota na daném typu letounu;
- počasí v místě letecké nehody vyhovovalo pro daný let.

2.2 Průběh přistání:

- svědecky popsaná výška letounu asi 70 metrů nad prahem RWY 05R nepříznivě ovlivnila vzdálenost bodu dotyku letounu ve třetí třetině LDA a tím pravděpodobně i rozhodnutí pilota o urychlení přistání s možností využít účinek brzdění koly hlavního podvozku;
- přistání rychlostí vyšší než přistávací vyvolalo odskok, který řešil pilot nepřiměřeným potlačením řízení výškového kormidla. Tím došlo k prudkému kontaktu předového podvozku s terénem a jeho ulomení.

3. Závěry

Příčinou bylo nezvládnutí přistávacího manévru málo zkušeným pilotem.

4. Bezpečnostní doporučení

Ponechávám bez doporučení.

V Praze dne 9. listopadu 2009