



ÚSTAV PRO ODBORNĚ TECHNICKÉ ZJIŠŤOVÁNÍ  
PŘÍČIN LETECKÝCH NEHOD

Beranových 130  
199 01 PRAHA 99

---

**Č.j.: 346/05/ZZ**  
**Výtisk č. 1**

# **ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA**

**o odborném zjišťování příčin letecké nehody  
letounů Z 50 LX  
poznávacích značek OK-XRA a OK-XRB  
v místě Jaroměř  
dne 28.7.2005**

Praha  
srpen 2005

## A) Úvod

|                         |  |
|-------------------------|--|
| Provozovatel            | Aeroklub Chrudim                       |
| Výrobce a model letadel | MORAVAN, a.s. Otrokovice, Zlin Z 50 LX |
| Poznávací značky        | OK-XRA a OK-XRB                        |
| Místo                   | letišť Jaroměř (LKJA)                  |
| Datum                   | 28.7.2005                              |
| Čas                     | 15:15 UTC                              |

## B) Informační přehled

Dne 28.7.2005 v 15:30 UTC obdržel ÚZPLN oznámení o letecké nehodě dvojice letounů Zlin Z 50 LX, pozn. zn. OK – XRA a OK - XRB nad letišť Jaroměř (LKJA).

### Komise pro odborné zjišťování příčin letecké nehody

|                 |              |
|-----------------|--------------|
| Předseda komise | Milan Pecník |
| Člen komise     | Jiří Kadet   |
|                 |              |

Závěrečnou zprávu vydal :

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

dne 09.8.2005

## 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 provedení pozemní přípravy došlo v průběhu praktického výcviku ve skupinové slétanosti dvojice ke střetu letounů Z 50 LX při akrobatickém obratu – obráceném přemetu ze zad. Tento obrat byl nacvičován poprvé.

Na začátku akrobatického obratu se vedený letoun pozn. zn. OK-XRB s pilotem ve výcviku nacházel za letounem vedoucí skupiny pozn. zn. OK-XRA vpravo, mírně vzadu. Na vrcholu přemetu vedoucí skupiny prověřila pohledem správnou polohu vedeného letounu, stáhla plyn a oznámila do radia: „pokračujeme“. Dalším tlačáním přecházela skupina do vertikální polohy v klesání.

V této fázi letu došlo k bočnímu přibližování vedeného letounu k letounu vedoucí. Vyšlápnutí pravé nohy již nebylo účinné, proto se prudkým potlačením pilot rozhodl nácvik obratu přerušit. V této fázi letu došlo ke střetu letounů. Oba letouny byly plně říditelné, piloti výcvikový let přerušili a bezpečně přistáli na letišti vzletu.

## 1.2 Zranění osob

| Zranění           | Posádka | Cestující | Ostatní osoby (obyvatelstvo apod.) |
|-------------------|---------|-----------|------------------------------------|
| Smrtelné          | 0       | 0         | 0                                  |
| Těžké             | 0       | 0         | 0                                  |
| Lehké/bez zranění | 0/2     | 0/0       | 0/0                                |

## 1.3 Poškození letadel

OK-XRA : poškozeno levé křídélko a kryt hmotového vyvážení pravého křídélka.

OK-XRB : poškozena náběžná hrana levé poloviny stabilizátoru, aerodynamické odlehčení levé poloviny výškového kormidla a kryt hmotového vyvážení pravého křídélka.

## 1.4 Ostatní škody

Nevznikly

## 1.5 Informace o osobách

1.5.1 Pilotka letounu pozn. zn. OK – XRA (vedoucí skupiny) :

- věk 56 let;
- platný průkaz CPL;
- platná kvalifikace SEP;
- platné Osvědčení zdravotní způsobilosti 1. třídy;
- celkem na letounech nalétala 730 hod, na typu Z 50 206 hod.

1.5.2 Pilot letounu pozn. zn. OK – XRB (pilot ve výcviku) :

- věk 46 let;
- platný průkaz CPL;
- platná kvalifikace SEP;
- platné Osvědčení zdravotní způsobilosti 1. třídy;
- celkem na letounech nalétal 1 380 hod, na typu Z 50 35 hod.

## 1.6 Informace o letadlech

1.6.1 Letoun Z – 50 LX, poznávací značka OK - XRA, v. č. 0071.

Výrobce – Moravan n.p. Otrokovice, rok výroby 1992.

Generální oprava byla provedena dne 27.6.2004.

Celkový nálet letounu do vzniku události byl 628 hod, celkový počet přistání 1454.

Motor Textron Lycoming AEIO-540-L1-B5D, v. č. L 24914-48A. celkový nálet motoru do vzniku události byl 628 hod.

Na letounu byla prováděna údržba v souladu s návodem pro obsluhu Z 50 LX.

Letoun byl před vzletem plně provozuschopný.

1.6.2 Letoun Z 50 LX poznávací značka OK - XRB, v. č. 0072.

Výrobce – Moravan n.p. Otrokovice, rok výroby 1992.

Poslední roční prohlídka byla provedena dne 17.5.2004.

Celkový nálet letounu do vzniku události byl 555 hod, celkový počet přistání 1 400.

Motor Textron Lycoming AEIO-540-L1-B5D , v. č. L 24841-48A.

Celkový nálet motoru do vzniku události byl 555 hod.

Na letounu byla prováděna údržba v souladu s návodem pro obsluhu Z 50 LX.

Letoun byl před vzletem plně provozuschopný.

### **1.7 Meteorologická situace**

Na letišti LKJA : CAVOK, vítr 170°/ 4 m/sec, QNH 1015 HPa.

Meteorologická situace vyhovovala pro danou činnost.

### **1.8 Radionavigační a vizuální prostředky**

NIL

### **1.9 Spojovací služba**

Na letišti LKJA poskytovala informace o místním provozu služba AFIS.

### **1.10 Informace o letišti**

Letiště Jaroměř (LKJA) je veřejné vnitrostátní letiště. Provozovatelem je Aeroklub Jaroměř.

Stav letiště LKJA neměl vliv na vznik letecké nehody.

### **1.11 Letové zapisovače a ostatní záznamové prostředky**

NIL

### **1.12 Popis místa nehody a trosk**

Prostor nad letišti LKJA

### **1.13 Lékařské a patologické nálezy**

NIL

#### **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 Doplňkové informace**

NIL

#### **1.19 Způsoby odborného zjišťování příčin**

Odborné zjišťování příčin letecké nehody probíhalo podle předpisu L 13.

## **2 Rozbory**

- piloti měli pro let odpovídající kvalifikaci a platné osvědčení o zdravotní způsobilosti;
- před vzletem proběhla pozemní příprava pro daný let;
- vzlet z letiště LKJA proběhl bez závad;
- počasí v místě LN pro daný let vyhovovalo;
- letouny byly ošetřovány podle platných zásad a před letem byly bez závad;
- technický stav letounu neměl vliv na vznik letecké nehody;
- letiště vzletu a přistání nemělo vliv na vznik události;
- na vrcholu přemetu a v přechodu skupiny do klesání vedoucí skupiny stáhla plyn. Cvičený pilot neudržel svoji polohu ve skupině a na nebezpečné boční přiblížení jeho letounu pod letoun vedoucí skupiny reagoval prudkým potlačením.

## **3 Závěry**

Příčinou této letecké nehody bylo neudržení polohy ve skupině vedeným pilotem. S ohledem na vysokou náročnost slétanosti akrobatické skupiny je výcvik spojen se zvýšenou úrovní rizika střetu letounů.

#### **4 Bezpečnostní doporučení**

Ponechávám na rozhodnutí provozovatele letounů.

V Praze dne 09.8.2005