



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

Č.j.: 457/03/ZZ

ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

o odborně technickém zjišťování příčin letecké nehody

letounu Z-142, OK-ONR

v katastru obce Mokrá Lhota

dne 18. října 2003

Praha
listopad 2003

A. Úvod

Z-142, poznávací značka OK-ONR

Mokrá Lhota, okr. Benešov, 18.10.2003, 11:35 UTC

B. Informační přehled

Při přeletu k výchozímu bodu tratě navigačního letu přešel letoun do pádu a narazil do země.

Zjištění příčin události zajišťovala odborná komise ÚZPLN ve spolupráci s Policií ČR ve složení:

předseda komise: Jiří Kadet

členové komise: Milan Pecník, Ing. Václav Kolouch

Závěrečnou zprávu vydal ÚZPLN dne 16.12. 2003.

C. Hlavní část zprávy obsahuje:

- 1) Faktické informace
- 2) Rozbory
- 3) Závěry
- 4) Doporučení ke zvýšení bezpečnosti
- 5) Přílohy (uložené v archivu ÚZPLN)

1. FAKTICKÉ INFORMACE

1.1 Průběh letu:

Velitel letadla měl za úkol provést navigační let po stanovené trati pro zdokonalení v přesné navigaci. Spolu s dalším členem posádky na palubě odstartoval v 11:30 UTC z letiště Benešov a pokračoval v letu směrem na určené místo výchozího bodu tratě. Aby dodržel stanovený čas průletu výchozího bodu tratě, rozhodl se přebytek času vyloučit manévrováním letounu při sníženém výkonu motoru s vysunutými vztlakovými klapkami na

15°. V e výšce 100 až 150 metrů nad terénem prováděl ostrou zatáčku doprava. V průběhu druhé zatáčky před dosažením výchozího bodu tratě letoun začal prudce klesat a narazil do země.

1.2 Zranění osob

Zranění	Posádka	Cestující	Ostatní osoby
Smrtelné	2	0	0
Těžké	0	0	0
Lehké/bez zranění	0	0	

1.3 Poškození letadla

Letoun byl zcela zničen.

1.4 Ostatní škody

Nebyly způsobeny.

1.5 Informace o osobách

Velitel letadla, 48 let, byl držitelem průkazu způsobilosti soukromého pilota letounů č. 001015159 vydaného ÚCL 5.10.2001 a platného do 5.10.2006.

Poslední lékařské vyšetření v ÚLZ Praha absolvoval dne 11.9.2003 s platností do 11.9.2005.

Na letounech dosud nalétal 158 h 28 min., z toho za poslední rok cca 8 hodin.

Druhý člen posádky, (navigátor), 18 let, absolvoval vstupní vyšetření v ÚLZ Praha dne 16.10.2003 s přiznáním způsobilosti 2. třídy leteckého personálu – soukromý pilot.

1.6 Informace o letadle

Letoun:

Typ: Z-142, výrobní č. 0381.

Výrobce: Moravan n.p. Otrokovice, rok výroby 1984.

Poslední provedená prohlídka: 100 h / roční dne 18.9.2003 při náletu 1141 h 34 min.

Celkový nálet do vzniku události: 2408 h 26 min., od poslední revize 1158 h 26 min.

Osvědčení letové způsobilosti vydané 30.3.2001 je platné do 31.3.2004.

Údržba letounu byla prováděna podle platných směrnic..

Pojistná smlouva č. 805-87892-13 uzavřená s Českou pojišťovnou a.s. dne 7.1.2003 s platností do 31.12.2003.

Motor:

Typ: M337AK, výrobní č. 9041096.

Výrobce: Avia, n.p., rok výroby 1990.

Poslední provedená prohlídka: 50 h dne 18.9.2003 při náletu 201 h 18 min.

Celkový nálet do vzniku události: 1818 h 32 min., od poslední GO 218 h 22 min.

Vrtule:

Typ: V 500 A, výrobní č. 42060113.

Výrobce: Avia, n.p., rok výroby 1974.

Poslední provedená prohlídka: 100 h dne 18.9.2003 při náletu 596 h 14 min. od poslední GO.

Celkový nálet do vzniku události: 2429 h 33 min., od poslední GO 614 h 11 min.

1.7 Meteorologická situace

Aktuální počasí v době události na letišti Benešov:

Jasno, vítr 120°/ 15 kt, dohlednost 10 km.

1.8 Radionavigační a vizuální prostředky

Nebyly využity.

1.9 Spojovací služba

Spojení při vzletu udržováno se službou AFIS.

1.10 Informace o letišti

Letiště vzletu a plánovaného přistání provozuschopné, na vznik události nemělo vliv.

1.11 Letové zapisovače a ostatní záznamové prostředky

Nebyly ve vybavení letounu.

1.12 Popis místa nehody a trosek

Místem nehody bylo pole u osady Mokrá Lhota, 2,7 km vých. LKBE. Letoun byl po nárazu do země na plochu zcela zničený, bez oddělení jednotlivých částí. Charakter jeho destrukce odpovídá nárazu při současném otáčení kolem svislé osy doprava.

1.13 Lékařské a patologické nálezy

Ze závěrů komplexní soudně-lékařské expertízy vyplývá, že bezprostřední příčinou smrti obou členů posádky bylo polytrauma, tedy sdružená poranění životně důležitých orgánů. K jejich smrti došlo ihned po vzniku zranění.

Při pitvě obou těl nebyly zjištěny chorobné změny, které by bylo možné klást do příčinné souvislosti se vznikem předmětné nehody. Oba členové posádky nebyli v době letecké nehody negativně ovlivněni alkoholem, léky či drogami.

Na základě biochemického vyšetření somato-psychického stavu pilota letounu lze usuzovat, že před smrtí došlo v jeho organismu k aktivaci energetického metabolismu, který lze vysvětlit např. zvýšenou duševní a fyzickou námahou, která krátce před smrtí přešla v intenzivní negativní psychickou emoci (stres), nejspíše při uvědomění si rizika náhle vzniklé letové situace.

1.14 Požár

Nebyl indikován.

1.15 Pátrání a záchrana

Po telefonickém oznámení pozorovatelů z místa události byla přivolána rychlá záchranná služba, Policie ČR a hasiči.

1.16 Testy a výzkum

Nebyly prováděny.

1.17 Informace o provozních organizacích

Nebylo využito.

1.18 Doplnkové informace

Průběh kritické situace sledovali 3 očití svědkové, kteří potvrdili, že k pádu letounu došlo v průběhu zatáčky s velkým náklonem doprava před dosažením výchozího bodu tratě letu.

1.19 Způsoby odborného zjišťování příčin

Postupováno v souladu s předpisem L 13.

2. ROZBORY

- Pilot měl pro let odpovídající kvalifikaci a platné osvědčení o zdravotní způsobilosti.
- Letoun byl ošetřován podle platných norem a před letem byl bez závad.
- Počasí pro let vyhovovalo, nemělo na vznik nehody vliv.
- Po vzletu pokračoval pilot v letu do výchozího bodu tratě. Aby dodržel přesný čas průletu, snižoval rychlost s vysunutými vztlakovými klapkami s manévrováním ve směru.
- V průběhu ostré zatáčky přešel letoun náhle do vývrtky a narazil do země.

3. ZÁVĚRY

- Letoun se během manévrování při minimálním výkonu motoru dostal do oblasti pádové rychlosti.

Příčina letecké nehody:

Hlavní příčinou nehody byla chyba pilota v průběhu manévrování před nalétnutím výchozího bodu tratě.

4. DOPORUČENÍ KE ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI

Přijetí opatření k přípravě pilotů na nestandardní lety ponechávám na rozhodnutí provozovatele.