



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

Č.j. : CZ - 07- 456

Výtisk č. 1

ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

**o odborném zjišťování příčin letecké nehody
motorového závěsného kluzáku
MW 155, pozn. zn. OK - DZG 03
na letišti Šumperk
dne 13.10.2007.**

Praha
březen 2008

A) Úvod

Název provozovatele:	fyzická osoba
Výrobce a model letadla:	MW 155
Poznávací značka letadla:	OK - DZG 03
Místo:	letišť Šumperk (LKSU)
Datum a čas:	13.10.2007, 9:05 UTC

B) Informační přehled

Dne 13. října 2007 obdržel ÚZPLN hlášení o letecké nehodě motorového závěsného kluzáku na letišti LKSU. Při nehodě zahynul na místě jeden člen posádky, druhý byl těžce zraněn.

Příčinu události zjišťovala komise ÚZPLN ve složení:

Předseda : Milan Pecník
Člen : Ing. Jan Zelinka

Odborné zjišťování příčin letecké nehody probíhalo v souladu s předpisem L 13.

Závěrečnou zprávu vydal: Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod
Beranových 130 199 01 Praha 9.

dne 17. března 2008

C) Hlavní část zprávy

- 1) Faktické informace
- 2) Rozbory
- 3) Závěry
- 4) Bezpečnostní doporučení
- 5) Přílohy (uloženy u výtisku č.1 ve spisovně ÚZPLN)

1.1 Průběh letu

Posádku motorového závěsného kluzáku (MZK) při výcvikovém letu tvořili instruktor a žák. Úkolem výcviku byl let po okruhu letiště.

Svědčyně letecké nehody (s kvalifikací pilot MZK) ve své výpovědi uvedla: „Instruktor provedl nejdříve, jako vždy, zkušební let sólo. Podmínky byly takové, že vítr foukal přímo na dráhu 360 stupňů o síle - dle informace z věže 3-5 m/s. Motor pracoval bezchybně. Poté šel na start se svým žákem. Po rozjezdu a odpoutání se od země ve výšce cca 30 metrů se rogal viditelně vychýlilo do strany, došlo k poklesu výšky, dále přešlo do náklonu na opačnou stranu a po čtvrtém náklonu přešlo do souvratu s nárazem do země.“

Po nárazu do země začal MZK ihned hořet. K iniciaci zachranného raketového systému MZK nedošlo.

1.2 Zranění osob

Zranění	Posádka	Cestující	Ostatní osoby (obyvatelstvo apod.)
Smrtelné	2	0	0
Těžké	0	0	0
Lehké	0	0	0
Bez zranění	0	0	0
Neznámé	0	0	0

1.3 Poškození letadla

MZK byl zcela zničen pádem a následným požárem.

1.4 Ostatní škody

Poškození letiště: spálená tráva (asi 10m²).

1.5 Informace o osobách

1.5.1 Instruktor MZK

Věk:	46 let
Pohlaví:	muž
Nálet na ULLt celkem:	617 hod
Průkaz způsobilosti, kvalifikace:	pilot ULLt, ULLt instruktor
Platnost průkazu způsobilosti:	platný

1.5.2 Pilotní žák MZK

Věk:	46 let
Pohlaví:	muž
Nálet na ULLt ve výcviku:	nebylo zjištěno kolik hodin, nebo letů ve výcviku nalétal

1.6 Informace o letadle

Poznávací značka letadla:	OK-DZG 03
Kategorie letadla / druh pohonu:	ULLt / pístový motor
Model letadla:	MW 155
Technický průkaz:	platný

1.7 Meteorologická situace

Výpis z deníku AFIS LKSU.

Směr větru:	360 °
Maximální poryv větru:	5 m/s
Dohlednost:	nad 10 km
Světelné podmínky:	den

1.8 Radionavigační a vizuální prostředky

NIL

1.9 Spojovací služba

NIL

1.10 Informace o letišti

ICAO značka letiště:	LKSU
Zeměpisná šířka / délka:	N 49° 57' E 17° 01'
Nadmořská výška letiště (MSL):	353 m
Druh letiště:	veřejné vnitrostátní
Povolen je provoz letounů, vrtulníků, kluzáku a ultralehkých letadel.	

1.11 Letové zapisovače a ostatní záznamové prostředky

NIL

1.12 Poloha trosek

Trosky MZK se nacházely na dráze 36 / 18.
GPS souřadnice : N 49° 57' 45.1'' / E 17° 1' 2,4''.

1.13 Lékařské a patologické nálezy

Bezprostřední příčinou smrti žáka bylo polytrauma, zemřel při převozu do nemocnice.

Instruktor zemřel po 14-ti dnech od LN ve FN Ostrava. Bezprostřední příčinou smrti instruktora byl lalůčkový zánět plic, který vznikl jako komplikace popálenin dýchacích cest a celkově popáleninového stavu.

U obou nebyly zjištěny chorobné změny, které by se na smrti mohly podílet ani úrazové změny, které by nebylo možno vysvětlit mechanismem LN, např. zásah střelou, výbuch atp.

1.14 Požár

Požár MZK vznikl ihned po jeho nárazu na zem. Uhašen byl přivolanou jednotkou HZS Šumperk.

1.15 Pátrání a záchrana

Pátrání nebylo zahájeno. Instruktor se dokázal z trosk MZK uvolnit sám. Žáka vyprostily osoby přítomné na letišti po částečném uhašení MZK.

Instruktor byl převezen vrtulníkem LZS do FN Ostrava.

1.16 Testy a výzkumy

NIL

1.17 Informace o provozních organizacích

NIL

1.18 Doplnkové informace

V průběhu záchranných prací - vyprošťování žáka, došlo k samovolné iniciaci zachranného raketového systému MZK. Požárem byl zničen záchranný padák a jeho šňůry. Ke zranění dalších osob nedošlo.

2. Rozbory

2.1 Kvalifikace posádky

- instruktor měl platný průkaz pilota ULLt a platnou kvalifikaci instruktora ULLt;
- instruktor měl platné Osvědčení o zdravotní způsobilosti;
- instruktor byl způsobilý k provedení letu;
- žák měl platné Osvědčení o zdravotní způsobilosti;
- žák byl způsobilý k provedení letu.

2.2 Provoz MZK

- MZK měl platný technický průkaz;
- MZK měl platné zákonné pojištění;
- u MZK je možnost řízení ze zadní sedačky (instruktora) poněkud omezena, tím, že pilot sedící na předním sedadle může vyvinout větší sílu do řízení, protože jeho síly zaváděné do řídicí hrazdy MZK působí na celém rameni páky, zatím co instruktor sedící na zadní sedačce MZK dosáhne na řídicí hrazdu do poloviny, max. dvou třetin ramene páky. Tím je moment jím zaváděných sil do řízení do jisté míry omezen;
- žák pravděpodobně vyvíjel značné síly do řízení a proto měl instruktor omezenou možnost provedení opravy;
- k nepříznivým vlivům je možno přičíst i ovlivnění větrem, který měl v nárazech rychlost 5 m/s. Tato hodnota je sice pro výcvik přípustná, ale mohla přispět ke vzniku počátečního rozkývání MZK vlivem orografické turbulence a chybě v řízení MZK.

3. Závěry

- posádka MZK byla způsobilá k provedení letu;
- MZK byl způsobilý k provedení letu;
- stav počasí vyhovoval prováděné činnosti;
- letiště vzletu MZK bylo schopné provozu.

Příčinou letecké nehody byla chyba žáka v řízení MKZ, která zapříčinila jeho netlumené kývání. Instruktor nebyl schopen opravit tento režim letu a došlo k následnému pádu.

4. Bezpečnostní doporučení

Seznámit uživatele SLZ s leteckou nehodou v bulletinu LAA ČR „PILOT“.
Další opatření ponechávám na rozhodnutí ředitele správy LAA ČR.

V Praze dne 17. března 2008