

CZ - 08 - 244

Výtisk č. 1

ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

o odborném zjišťování příčin letecké nehody

ULLa typu ATEC 321 „Faeta“, na neověřené nouzové ploše

u obce Krásno (okr. Sokolov), dne 17.6.2008.

Praha

říjen 2008

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.

Seznam použitých zkratk

AGL	Nad úrovní země
BKN	Oblačno až skoro zataženo (5-7 osmin)
CU	Cumulus, druh oblačnosti
ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav
GPS	Navigační systém
HPa	Hectopascal, (jednotka atmosférického tlaku)
HZS	Hasičský záchranný sbor
kt	Uzel, jednotka rychlosti (1,852 kmh ¹)
LN	Letecká nehoda
MTOM	Maximální vzletová hmotnost
PČR	Policie České republiky
RZS	Rychlá záchranná služba
SC	Stratocumulus, druh oblačnosti
SELČ	Středoevropský letní čas
SLZ	Sportovní létající zařízení
ULLa	Ultra lehké letadlo řízené aerodynamicky
UTC	Světový koordinovaný čas
VÚSL ÚVN	Vojenský ústav soudního lékařství, Ústřední vojenské nemocnice
VFR	Pravidla pro let za viditelnosti
VPD	Vzletová a přistávací dráha

A) Úvod

Provozovatel letounu :	Soukromá osoba
Výrobce a model letounu:	ATEC v.o.s., ATEC 321 „Faeta“
Poznávací značka:	OK – JUG 23
Místo události:	Neověřená nouzová plocha u obce Krásno (okr. Sokolov)
Datum:	17.6.2008
Čas:	14:12 UTC (dále všechny časy v UTC)

B) Informační přehled

Dne 17.6.2008 obdržel ÚZPLN oznámení o letecké nehodě ULLa typu ATEC 321 „Faeta“ na neověřené nouzové ploše u obce Krásno (okr. Sokolov). Při odletu na trať došlo k pádu a následnému požáru ULLa, který byl zcela zničen. Při letecké nehodě zahynuli pilot a cestující.

Příčinu události zjišťovala komise ÚZPLN ve složení:

Předseda komise:	Milan Pecník
Členové komise:	Ing. Viktor Hodaň MUDr. Václav Horák (VÚSL ÚVN)

Závěrečnou zprávu vydal :

ÚSTAV PRO ODBORNÉ ZJIŠŤOVÁNÍ PŘÍČIN LETECKÝCH NEHOD
Beranových 130

199 01 PRAHA 99

dne 21. října 2008

C) Hlavní část zprávy obsahuje odstavce:

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

Svědék letecké nehody vypověděl, že přivezl pilota a cestujícího osobním vozem dne 17.6. 2008 na neověřenou nouzovou plochu u obce Krásno (okr. Sokolov).

Po příjezdu na plochu si pilot prohlédl ULLa. Po prohlídce nastoupili pilot a cestující do ULLa, připoutali se a pilot spustil motor. Asi po pěti minutách vstoupil ULLa na VPD, kde pilot prohříval motor dalších asi pět minut. Pak ULLa odstartoval ve směru VPD 11. Ve 2/3 délky VPD se ULLa odpoutal od země. Ve výšce asi 30 metrů nad zemí začal ULLa zatáčet vlevo a mírně stoupat do levého okruhu. Na úrovni místa pozorování svědka měl ULLa výšku asi 70 metrů nad zemí. Následovala levá zatáčka nad svědkem, bez dalšího stoupání. Zatáčku ULLa ukončil a pokračoval v kurzu odletu na trať, tj. asi 90°. ULLa se opět vrátil nad stanoviště svědka další levou zatáčkou. Dokončil tuto zatáčku a v kurzu odletu, stále ve stejné výšce nad zemí, zamával pilot křídlem. Svědek se otočil a odcházel ke svému vozu. K odlétávajícímu ULLa byl otočen zády. U svého vozu se ještě jednou otočil směrem k odlétávajícímu ULLa a uviděl ho v poloze s podélnou osou směřující ve strmém úhlu vzhůru. Následovaly neuspořádané pohyby ULLa kolem všech tří os ukončené velkým levým náklonem, po kterém následoval střemhlavý let a náraz ULLa kolmo na zem. Po nárazu na zem vznikl ihned na místě letecké nehody požár. Svědek běžel k místu letecké nehody. Pro záchranu posádky ULLa však nemohl svědek nic udělat z důvodu silného požáru. Při odchodu od místa letecké nehody uslyšel slabý výbuch.

Po celou dobu svědkova pozorování pracoval motor ULLa normálně, žádný předmět se od něj neoddělil a před nárazem na zem nezaznamenal svědek na pozorovaném ULLa žádný požár ani výbuch.

Pilot neaktivoval padákový záchranný systém.

1.2 Zranění osob

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

1.3 Poškození letounu



Nárazem na zem a následným požárem byl ULLa zcela zničen.

1.4 Ostatní škody

NIL

1.5 Informace o osobách

Pilot : věk 54 let.

Celkem nalétal na ULLa 250 hod.

Celkem nalétal na typu ATEC 321 „Faeta“ 5,5 hod.

V době letecké nehody měl platný průkaz pilota ULLa a platné osvědčení o zdravotní způsobilosti 2. třídy.

1.6 Informace o ULLa

Poznávací značka: OK – JUG 23.

Výrobní číslo: F100904 A .

Rok výroby: 2004.

Celkem nalétal: nezjištěno, dokumenty byly zničeny požárem.

Motor: Rotax 912 ULS.

Výr.číslo: 5645740.

Vrtule: FITIECO stavitelná za letu.

Výr. číslo: 3LR-160 EL.002/2004.

MTOM 472,5 kg.

Byl vybaven padákovým záchranným systémem.

Pojištění bylo platné.

1.7 Meteorologická situace

Výpis z rozboru meteorologické situace ČHMÚ.

Vítr : 100° až 150° / 2 až 6 kt.

Dohlednost / oblačnost: nad 10 km / BKN CU, SC 4500 – 5500 ft.

Světelné podmínky: den.

Teplota: 16 °C.

Stav počasí vyhovoval prováděné činnosti.

1.8 Radionavigační a vizuální prostředky

NIL

1.9 Spojovací služba

NIL

1.10 Informace o letišti

Neověřená nouzová plocha u obce Krásno (okr. Sokolov) má asfaltový povrch VPD o délce 600 metrů. V době události byl povrch suchý.

1.11 Letové zapisovače a ostatní záznamové prostředky

ULLa nebyl vybaven zapisovačem letových údajů.

1.12 Popis místa nehody



Trosky ULLa se nacházely asi 120 m od severního okraje VPD.

GPS souřadnice místa letecké nehody: N 50°06' 18,8"; E 012°48' 06,0".

1.13 Lékařské a patologické nálezy

Bezprostřední příčinou smrti pilota a cestujícího ULLa bylo polytrauma – mnohočetná poranění více orgánových systémů, neslučitelná se životem. Oba zemřeli prakticky okamžitě po nárazu ULLa do země. Toxikologickým vyšetřením bylo zjištěno v krvi pilota 1,19 g/kg etanolu. Při této hladině etanolu v krvi nebyl pilot schopen ULLa bezpečně řídit.

1.14 Požár

Po dopadu na zem začal ULLa hořet. Příčinou požáru bylo vznícení benzínu, uniklého z roztržené nádrže paliva. Požár uhasila přivolaná jednotka HZS.

1.15 Pátrání a záchrana

Pátrání nebylo organizováno. Na místo letecké nehody se dostavila RZS, Policie ČR a jednotka HZS, které přivolali svědkové telefonem.

1.16 Testy a výzkum

NIL

1.17 Informace o provozních organizacích

NIL

1.18 Doplnkové informace

Technická prohlídka motoru Rotax 912 ULS konstatovala, že motor v okamžiku nárazu pracoval, viz Příloha č. 6.

1.19 Způsoby odborného zjišťování příčin

Odborné zjišťování příčin letecké nehody probíhalo podle předpisu L 13.

2. Rozbory

2.1 Fakta

- pilot měl platnou odpovídající kvalifikaci pro uvedený let;
- ULLa měl platný technický průkaz;
- počasí v místě LN vyhovovalo pro daný let;
- závěry soudně-lékařské expertízy potvrzují, že pilot byl ovlivněn alkoholem, což negativně působilo na jeho schopnost bezpečně řídit ULLa.
- Pilot neaktivoval padákový záchranný systém.

2.2 Odhad hmotnosti ULLa v době letecké nehody.

Vstupní údaje pro výpočet hmotností:

- prázdná hmotnost ULLa	320	kg
- hmotnost pilota	127	kg
- hmotnost cestujícího	80	kg
- odhadnuté množství paliva	25	kg = 35 litrů
- odhadnutá hmotnost ULLa v době vzniku LN	552	kg
Překročení MTOM o cca.	79,5	kg = 16,8%

Překročení MTOM ovlivnilo letové vlastnosti ULLa.

3. Závěry

- v době vzniku LN byl ULLa přetížen;
- pilot byl ovlivněn alkoholem, což negativně působilo na jeho schopnost bezpečně řídit ULLa.

Příčinou letecké nehody bylo nezvládnutí techniky pilotáže přetíženého ULLa pilotem, který byl negativně ovlivněn alkoholem.

4. Bezpečnostní doporučení

Ponechávám bez doporučení.

.....
Ing. Pavel ŠTRŮBL

ředitel

V Praze dne 21.října 2008