



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

---

Č.j.: 275/07/ZZ  
Výtisk č. 5

# ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

**o odborném zjišťování příčin letecké nehody letounu typu  
Cessna 150, poznávací značky OK- MRK,  
dne 20.07.2007, letiště Sazená.**

Praha  
Srpen 2007

## A) Úvod

Provozovatel:	FLY FOR FUN s.r.o.
Výrobce a model letadla:	Cessna Aircraft Compagny, Wichita/Kansas, USA C 150 L
Poznávací značka:	OK – MRK
Místo:	letišťe Sazená
Datum:	20.07.2007
Čas:	18:06 UTC

## B) Informační přehled

Dne 20.07.2007 obdržel ÚZPLN informaci o vzniku letecké nehody letounu Cessna 150, na letišti Sazená. Při této nehodě došlo k poškození letounu, nikdo nebyl zraněn.

Nehodu nahlásil instruktor letecké školy provozovatele.

### Komise pro odborné zjišťování příčin incidentu

Předseda komise:	Jiří Kadet
Člen komise:	Ing. Lubomír Střihavka

Závěrečnou zprávu vydal :

ÚSTAV PRO ODBORNÉ ZJIŠŤOVÁNÍ PŘÍČIN LETECKÝCH NEHOD

Beranových 130

199 01 PRAHA 99

Závěrečnou zprávu vydal dne xx.xx.2007

## C) Hlavní část zprávy obsahuje :

- 1) Faktické informace
- 2) Rozbory
- 3) Závěry
- 4) Bezpečnostní doporučení
- 5) Přílohy (uloženy u výtisku č. 1 v archivu UZPLN)

## 1 Faktické informace

### 1.1 Průběh letu

Pilotní žák s instruktorem prováděli cvičení 18 - schválené výcvikové osnovy. Po absolvování tří kontrolních letů prováděl žák samostatné lety po okruhu - cvičení 18, na RWY 15. V průběhu posledního šestého letu došlo, dle tvrzení instruktora, k výraznému zesílení větru a k výrazné změně jeho směru. Dle snímače směru a rychlosti větru na LKSZ byly jeho hodnoty 290°/20 kt, nárazy 25 kt. Instruktor se proto rozhodl vydat žákovi pokyn k ukončení samostatných letů po okruhu a s ohledem na změnu směru větru doporučil pro přistání použít RWY 33. Pilotní žák provedl na jeho radu průlet ve směru RWY 15, zatáčku o 180° a následně přiblížení na RWY 33. Přiblížení na přistání žák provedl s klapkami, na rychlosti 80 MPH. (Uživatelská příručka - OWNER'S MANUAL pro model Cessna 150 doporučuje hodnotu 60-70 MPH). Letoun dosedl na všechna kola podvozku. Ihned po dotyku se zemí došlo k odskoku, který inicioval další, zvětšující se odskoky. Tuto situaci pilotní žák nezvládl a došlo k dopadu na kolo předního podvozku a vylomení přední podvozkové nohy. Letoun zůstal na dráze opřen o přední část. Pilotní žák nebyl při nehodě zraněn.

Policií ČR byla u pilotního žáka provedena orientační dechová zkouška na přítomnost alkoholu s negativním výsledkem.

### 1.2 Zranění osob

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

### 1.3 Poškození letadla

Při ohledání místa LN bylo konstatováno, že došlo k poškození motoru, motorové prepážky, zničení vrtule, poškození křídla a ocasních ploch. Dále byla vylomena přední podvozková noha, od které se oddělilo kolo.



Poškození motorového prostoru a vrtule.

#### 1.4 Ostatní škody

Nebyly hlášeny.

#### 1.5 Informace o osobách

Pilotní žák věk:	27 let;
Průkaz žáka:	platný;
Zdravotní způsobilost:	platná;
Všeobecný průkaz radiotelefonisty	platný;
Letecká zkušenost:	nalétáno 20 výcvikových hodin.

#### 1.6 Informace o letounu

Letoun:	Cessna 150;
Výrobce:	Cessna Aircraft Compagny - Wichita Kansas, USA;
Výrobní číslo:	15073601;
Počet vzletů ke dni LN:	7188;
Celkový nálet ke dni LN:	5243 hodin, 14 minut;
OLZ :	platné;
Zákonné pojištění:	platné;
Potvrzení o údržbě a uvolnění do provozu:	platné;
Povolení k provozování leteckých prací:	platné;
Osvědčení o zápisu do leteckého rejstříku:	platné;
Oprávnění letadlové stanice:	platné.

#### 1.7 Meteorologická situace

Rozbor meteorologické situace (odborný odhad pravděpodobného počasí v místě LN), den a čas: 20.7. 2007, 1831 UTC (2031 SELČ) – zdroj ČHMÚ:

Přízemní vítr:	300-330/15-20 kt, nárazy 30-35 kt;
Výškový vítr:	2000 ft: 320/07 kt, 5000 ft: VRB 04 kt;
Dohlednost:	nad 10 km;
Stav počasí:	slabá studená fronta postupovala přes západní Čechy;
Oblačnost [ft AGL]:	FEW/SCT CB base 5000 ft AGL, top 25000 ft AGL;

METAR LKPR:

2007 1830 METAR LKPR 201830Z 32020G31KT 9999 SCT050CB 26/14 Q1013  
TEMPO 7000 TSRA RMK REG QNH 1008=

2007 1900 METAR LKPR 201900Z 32020KT 9999 -SHRA SCT046TCU 22/14  
Q1015 NOSIG RMK REG QNH 1008=

#### 1.8 Radionavigační a vizuální prostředky

NIL

## **1.9 Spojovací služba**

NIL

## **1.10 Informace o letišti**

Letiště Sazená je veřejné vnitrostátní letiště. Stav letiště neměl na vznik nehody vliv.

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

NIL

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

Letoun se nacházel na RWY 33, v poloze na nose - stál na kolech hlavního podvozku, opřen o vrtuli a motor. Vpravo za letounem ve vzdálenosti 2 metry od kořene křídla leželo ulomené přední podvozkové kolo. Na trupu letadla nebyly viditelné deformace. Byla poškozena levá polovina křídla, přední motorová část a zničena vrtule. Z poškozeného palivového potrubí v levé polovině křídla vytékalo palivo, které však bylo jímáno do podložené nádoby.

Škody na majetku třetích osob nebyly hlášeny.

## **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**

Letoun Cessna 150 L, poznávací značky OK – MRK je provozován leteckou školou, která působí na letišti Sazená.

## **1.18 Doplňkové informace**

NIL

## 1.19 Způsoby odborného zjišťování příčin

Odborná komise postupovala v souladu s předpisem L 13.

## 2 Rozbory

- pilotní žák byl k provedení letu způsobilý;
- letoun měl platné OLZ a k provedení letu byl způsobilý;
- zákonné pojištění bylo platné;
- stav letiště neměl vliv na vznik LN;
- náhlá změna meteorologické situace měla vliv na vznik LN.

## 3 Závěry

Příčinou letecké nehody bylo nezvládnutí techniky pilotáže pilotem–žákem, při přistání ve ztížených meteorologických podmínkách.

Spolupůsobící příčinou vzniku LN byla malá zkušenost pilotního žáka.

Svou úlohu mohla sehrát i skutečnost, že jeho instruktor včas nezareagoval na změnu počasí. Jeho doporučení, aby pilotní žák ukončil cvičení, tak přišlo pozdě.

.....  
předseda komise

#### **4 Bezpečnostní doporučení**

Opatření ke zvýšení bezpečnosti při výcviku ponechávám na provozovateli.