



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

Č.j.: 132/06/ZZ

Výtisk č. 1

ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

**o odborném zjišťování příčin letecké nehody
letounu GILES G-202
poznávací značky F - PLUG
na letišti Toužim
dne 02.5.2006**

Praha
červen 2006

A) Úvod

Provozovatel letounu: ZIMMERMANN UWE, SRN
Výrobce a model letadla: FAVIER GERARD, AVION AKROTECH,
GILES G-202
Poznávací značka: F - PLUG
Místo události: letiště Toužim (LKTO)
Datum: 02.5.2006
Čas: 09:35 UTC (dále všechny časy v UTC)

B) Informační přehled

Dne 2.5.2006 ve 10:54 obdržel ÚZPLN oznámení o letecké nehodě letounu GILES G-202, pozn. zn. F - PLUG na letišti Toužim (LKTO). Při přistání letounu došlo k jeho poškození po převrácení „na záda“. Pilot letounu byl lehce zraněn.

Příčinu události zjišťovala komise ÚZPLN ve složení:

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 27. června 2006

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

Dne 2.5.2006 prováděl pilot letounu GILES G-202, pozn. zn. F - PLUG přelet VFR (pravidla pro lety za viditelnosti) z letiště Most (LKMO) na letiště Toužim.

Na letišti LKTO probíhala příprava na soutěž „Karlovarský pohár v letecké akrobacii“. V ATZ (okrsek letiště) Toužim létal pouze jeden letoun Z 142. Služba AFIS (letištní letová informační služba) nebyla aktivována. Z výpovědi svědka vyplývá, že pilot letounu GILES G-202 obdržel radiem, na frekvenci 122,60 MHz (TOUŽIM INFO), informace od účastníka soutěže o provozu v ATZ o posunutí prahu VPD 26 z důvodu snížené únosnosti její části po předcházejících deštích.

I když pilot podle svého vyjádření informacím neporozuměl, pokračoval v letu přímým přiblížením na VPD 26. První kontakt ostruhy letounu se zemí byl zaznamenán na úrovni prahu VPD 26. Po celé délce pohybu letounu po zemi byly znatelné stopy podvozku, které se s postupnou ztrátou vztlaku na nosné ploše letounu bořily stále více do rozmoklého povrchu VPD. Po 130 – ti metrech se letoun přes vrtuli převrátil „na záda“.



Poloha letounu na VPD 26 LKTO

1.2 Zranění osob

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

1.3 Poškození letadla

Po prohlídce letounu na místě letecké nehody bylo zřejmé, že byly zničeny listy vrtule a překryt kabiny pilotů. Významně byly poškozeny aerodynamické kryty kol hlavního podvozku, ostruha a klobouk vrtule. Mírně poškozeno bylo směrové kormidlo.

1.4 Ostatní škody

K jiným škodám nedošlo.

1.5 Informace o osobách

Pilot letounu :

- věk 41 let;
- platný průkaz soukromého pilota letounů se zdravotní způsobilostí;
- platná kvalifikace SEP (jednomotorové letouny s pístovým motorem);
- celkem na letounech nalétal 420 hod. Z toho na typu GILES G-202 8 hod. 30 min.

1.6 Informace o letadle

Letoun : GILES G-202

Poznávací zn. : F - PLUG

Výrobní č. : 29

Rok výroby : 2003

Celkový nálet hodin: 103,10 hod;

„CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ“ (Osvědčení o letové způsobilosti – Francie) bylo platné.

Dne 15.11.2005 byla na letounu provedena „Roční prohlídka“.

1.7 Meteorologická situace

Slabá studená fronta postupovala přes Českomoravskou vrchovinu dále k východu. Za ní se do západní části ČR začal rozšiřovat výběžek vyššího tlaku vzduchu.

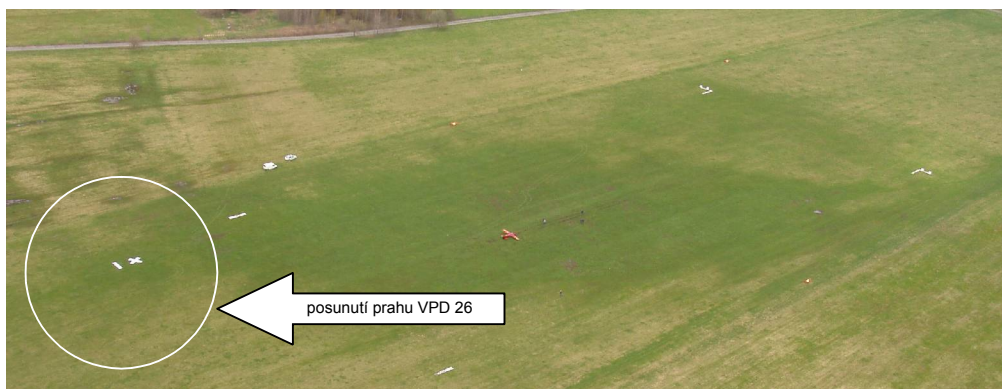
Přízemní vítr : 260-300°/ 4-6 kt.

Dohlednost : nad 10 km.

Oblačnost : SCT CU, základny ve výšce 3500 ft AGL.

1.8 Radionavigační a vizuální prostředky

Označení nepoužitelnosti části VPD 26 (**I X**) posunutím jejího prahu nesplňovalo požadavky předpisu L 14, HLAVA 5, odst. 5.2.4.10 (viz. foto.).



1.9 Spojovací služba

Služba AFIS v ATZ Toužim nebyla zahájena. Aeroklub Toužim neměl zahájen provoz a provozovatel letiště nebyl požádán o službu AFIS (viz. AIP, VOLUME III, „Provozní doba“). Podle výpovědi svědka byl pilot letounu informován osobou na letišti v anglickém jazyce o stavu VPD na frekvenci 122,60 MHz „TOUŽIM INFO“. Členům komise se na místě LN nepodařilo zjistit totožnost této osoby.

1.10 Informace o letišti

Letiště Toužim je veřejné vnitrostátní letiště. Provozovatelem letiště je Aeroklub Toužim. VPD 26 / 08 má travnatý povrch, rozměry 1 290 x 100 m, výšku referenčního bodu 2 136 ft / 651 m QNH.

V době události byl povrch u obou prahů VPD podmáčen po předcházejících deštích a tím provozně nepoužitelný.

1.11 Letové zapisovače a ostatní záznamové prostředky

Letoun není vybaven zapisovačem letových dat.

1.12 Popis místa nehody

Letoun se nacházel na vodou podmáčeném, travnatém povrchu VPD 26, ve vzdálenosti 130 metrů od jejího prahu.

1.13 Lékařské a patologické nálezy

U pilota byla Policií ČR provedena orientační dechová zkouška na alkohol s negativním výsledkem.

1.14 Požár

NIL

1.15 Pátrání a záchrana

K nehodě byla přivolána Rychlá záchranná služba, Policie ČR a jednotka HZS z Toužimi.

1.16 Testy a výzkum

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

2.1 Rozbor faktických informací

- pilot měl pro let odpovídající kvalifikaci a zdravotní způsobilost;
- letoun měl platný „CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ“ (Osvědčení o letové způsobilosti – Francie);
- letoun měl platné pojištění;
- letoun byl ošetřován podle platných zásad a byl před letem bez závad;
- technický stav letounu neměl vliv na vznik letecké nehody;
- stav počasí vyhovoval prováděné činnosti a neměl vliv na vznik nehody;
- označení nepoužitelnosti části VPD 26 posunutím jejího prahu nesplňovalo požadavky předpisu L 14.

2. Závěry

Příčinou této letecké nehody bylo nedodržení postupů pilotem letounu GILES G-202 pro VFR přilet k letišti a přistání na něm bez aktivní služby AFIS.

Spolupůsobící příčinou letecké nehody bylo nesprávné označení nepoužitelnosti části VPD 26, které nesplňovalo požadavky předpisu L 14.

4. Bezpečnostní doporučení

Ponechávám na rozhodnutí provozovatele letounu a osoby odpovědné za provoz na letišti Toužim.