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

ÚZPLN

Č.j.: 544/06/ZZ

Výtisk č.

ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

**o odborném zjišťování příčin incidentu - nouzového přistání
letadla Cessna C 150J,
poznávací značky OK-XKH
dne 15.10.2006**

Praha
Listopad 2006

A) Úvod

Provozovatel:	Soukromá osoba
Výrobce a model letadla:	Cessna Aircraft Company, USA, typ Cessna C 150J
Poznávací značka:	OK-XKH
Místo události:	pole u obce Žichlice-Nadryby
Datum:	16.10. 2006
Čas:	16:30 SELČ (dále všechny časy v SELČ)

B) Informační přehled

Dne 16.10.2006 došlo u obce Žichlice-Nadryby k nouzovému přistání letounu Cessna C 150J. Důvodem přistání bylo vysazení motoru za letu. Při přistání nedošlo ke zranění posádky, letoun nebyl poškozen. Událost byla na ÚZPLN ohlášena posádkou letounu.

Příčinu události zjišťovala komise ÚZPLN ve složení:

Předseda komise:	Ing. Lubomír Střihavka
Člen komise:	Milan Pecník

Závěrečnou zprávu vydal :

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

dne 7. listopadu 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 16. 10. 2006 pilot prováděl let v prostoru SV od Plzně. K letu odstartoval z letiště Plzeň Letkov (LKPL) v 16.00. Asi po třiceti minutách letu pilot zaznamenal nepravidelný chod motoru a snižování otáček. Na tuto situaci pilot reagoval přidáním plynu. Ke zvýšení otáček motoru nedošlo, naopak motor po několika vteřinách vysadil úplně. V okamžiku příznaku nepravidelného chodu motoru se pilot nacházel nad rozlehlou zemědělskou plochou, na kterou po úplném vysazení motoru provedl nouzové přistání. Po přistání se pilot opakovaně pokusil spustit motor, který se mu však spustit nepodařilo.

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	0/0

1.3 Poškození letadla

Bez poškození.

1.4 Ostatní škody

NIL

1.5 Informace o osobách

Velitel letadla: muž, věk 60 let, držitel platného pilotního průkazu PPL s kvalifikací SEP. V době události měl pilot nalétáno celkem 572 h, na typu Cessna cca 400 hodin.

1.6 Informace o letounu

Letoun/typ: Cessna C 150J;
poznávací značka: OK-XKH;
výrobní číslo: 15069891;
výrobce: Cessna Aircraft Company, USA;
rok výroby: 1969;
Motor/typ: Continental O-200-A;
výrobní číslo: 69652-8-A.

Celkový nálet letounu v době události byl 5966 h. Celková doba chodu motoru od GO byla 21 hodin. Poslední prohlídka byla provedená dne 10.7.2006 v rozsahu roční prohlídky a prohlídky po 200 hodinách podle D971-3-13AF při náletu hodin 5945:04 hodin.
Osvědčení letové způsobilosti a pojištění letounu bylo platné.
Chod motoru byl indikován na ručičkovém otáčkoměru, teploměru a tlakoměru oleje a ukazatelem plnění (podtlaku) motoru.

1.6.1 Komisionelní prohlídka motoru.

Dne 17.10.2006 byla za účasti člena odborné komise a technika údržbové organizace provedena prohlídka letounu a motoru. Prohlídkou bylo zjištěno, že obě nádrže obsahují celkem cca 35 l benzínu Avgas 100. Množství motorového oleje v nádrži motoru bylo 6 Qt. Prohlídkou motoru nebyl zjištěn významný únik provozních kapalin ani zjevné poškození instalací motoru. Po prohlídce motoru bylo provedeno jeho úspěšné spuštění a provedena motorová zkouška, během zkoušky motor vykazoval normální provozní hodnoty.

1.7 Meteorologická situace

Meteorologické situace - odborný odhad pravděpodobného počasí poskytnutý ČHMÚ v místě kde došlo k vysazení motoru a nouzovému přistání dne 16.10. 2006 v 16:30:

Situace: kolem rozsáhlé tlakové výše proudil do střední Evropy chladnější kontinentální vzduch od východu.
Přízemní vítr: 030-090°/4-6 kt
Výškový vítr: 2000ft: +08°C 070°/08 kt, 5000 ft: +02°C, 080°/12 kt
Dohlednost: nad 10 km
Stav počasí: skoro jasno
Oblačnost [ft AGL]: NIL
Turbulence: NIL
Výška nulové izotermy: 5500 ft AMSL
Námraza: NIL

1.7.1 Výpis zpráv SYNOP

Vypis ze zprav SYNOP stanice 11450-Plzeň Mikulka

N=celkove pokryti MAX=naraz vetru v prubehu A=automaticka stanice

DDHH	*N*	*VITR/NAR. ST.*	*KT*	*DOHL. M/KM*	*STAV POCASI*	*OBLACNOST FT AGL*	*TEPL. ST.C*	*R.BOD ST.C*	*MAX MPS*
---------- *Zpracovano 25.10.2006 06:15:42 UTC* ----------									
1613	*4*	*030*	*6*	*30km*	*4 SC*	*1110*	*12.9*	*5.0*	
1614	***2***	***050***	***6***	***35km***	***2 SC***	***4200***	***13.6***	***4.3***	
1615	***1***	***090***	***4***	***35km***	***1 SC***	***4000***	***14.0***	***4.0***	
1616	*1*	*050*	*6*	*40km*	*1 SC*	*4000*	*11.2*	*4.3*	

1.8 Radionavigační a vizuální prostředky

NIL

1.9 Spojovací služba

NIL

1.10 Informace o letišti

Vzlet a plánované přistání bylo na LKPL, letiště nemělo vliv na vznik události.

1.11 Letové zapisovače a ostatní záznamové prostředky

Nejsou ve vybavení letounu daného typu.

1.12 Popis místa incidentu

Nouzové přistání bylo provedeno na pole pokryté ozimým porostem o výšce cca do 10-ti cm. Pole bylo dostatečně únosné a suché. V blízkosti místa přistání bylo vedení VN. Místo přistání se nacházelo u obce Žichlice-Nadryby na Rokycansku.
Po zastavení se letoun se nacházel na souřadnicích N49°49´a E13°29´.

Místo přistání

1.13 Lékařské a patologické nálezy

NIL

1.14 Požár

NIL

1.15 Pátrání a záchrana

Nebylo organizováno.

1.16 Testy a výzkum

NIL

1.17 Informace o provozních organizacích

NIL

1.18 Doplňkové informace

Dne 17.10.2006 v 13:00 h letoun přelétl z místa nouzového přistání na letitě LKPL. Let trval 13 minut. Během tohoto letu motor pracoval bez závad.

1.19 Způsoby odborného zjišťování příčin

Odborné zjišťování příčin incidentu bylo vedeno v souladu s předpisem L 13.

2. Rozbory

2.1. Rozbor faktických informací
- velitel letadla měl odpovídající kvalifikaci pro plánovaný let,
- v době vzletu byl letoun provozuschopný a bez závad,
- stav letiště neměl vliv na vznik události,
- teplota vzduchu měla vliv na vznik námrazových podmínek v karburátoru motoru.

2.2. Rozbor činnosti velitele letadla
- velitel letadla nesprávně reagoval na nepravidelný chod motoru a který nevyhodnotil jako zamrzání karburátoru,
- velitel letadla nepoužil systém vyhřívání karburátoru.

3 . Závěr

Pravděpodobnou příčinou vysazení motoru byla chybná reakce pilota na vznik námrazy v difuzoru karburátoru motoru.

4 Bezpečnostní doporučení

Událost nevyžaduje přijetí bezpečnostních doporučení.

V Praze dne 7. listopadu 2006