



CZ-12-120

Výtisk č. 1

ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

**o odborném zjišťování příčin letecké nehody
motorového kluzáku L-13 SW Vivat,
poznávací značky OK-7104, na letišti LKKO
dne 8. 5. 2012.**

Praha
Říjen 2012

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.

Vysvětlení použitých zkratk

AFIS	Letištní letová informační služba
GLD/TMG	Kluzák/motorový kluzák, pilot kluzáků (kvalifikace)
LKKO	Veřejné vnitrostátní letiště Kolín
RWY	Dráha
TWR	Letištní řídicí věž
UTC	Světový koordinovaný čas
ÚZPLN	Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod
VLP	Vedoucí letového provozu

A) Úvod

Provozovatel:	Aeroklub Kolín
Výrobce a model letadla:	AEROTECHNIK s.r.o., Kunovice, L-13 SW Vivat
Poznávací značka:	OK-7104
Místo:	LKKO
Datum a čas:	8. 5. 2012, v 09:25, (všechny časy jsou UTC)

B) Informační přehled

Dne 8. 5. 2012 ÚZPLN obdržel oznámení o letecké nehodě motorového kluzáku L13 SW Vivat na LKKO. Motorový kluzák se nebyl schopen vlastní silou rozjet z důvodu zaboření jeho kolečka do prohlubně. Pomocník proto roztlačil kluzák za levou stupačku. Nestačil ale toto místo včas opustit a byl zachycen levou polovinou stabilizátoru. Pilot kluzáku odstartoval. Následně od dispečera AFIS obdržel instrukci k návratu a přistání. Přistání proběhlo bez závad.

Příčinu události zjišťoval inspektor ÚZPLN Ing. Josef Procházka.

Závěrečnou zprávu vydal:

ÚSTAV PRO ODBORNÉ ZJIŠŤOVÁNÍ PŘÍČIN LETECKÝCH NEHOD
Beranových 130
199 01 PRAHA 99
Dne 10. říjen 2012

C) Hlavní část zprávy obsahuje:

- 1) Faktické informace
- 2) Rozbory
- 3) Závěry
- 4) Bezpečnostní doporučení

1. Faktické informace

Informace od pilota

Pilot plánoval provést traťový let. Po nahození, ohřátí motoru, nahlášení radiem a úkonech provedl postupně třikrát přidání plynu na maximum pro rozjezd. Kluzák zůstal zabořený podvozkem do nerovnosti na letištní ploše. Pokynem požádal pomocníka u kluzáku, aby mu pomohl pro zahájení rozjezdu zatlačením. Po zatlačení za stupačku se kluzák rozjel. Pilot neubral plyn úplně, aby kluzák znovu nezapadl a zahájil pojíždění. Pomocník se sehnul pod křídlo, aby kluzáku umožnil pojíždění. Během pojíždění pilot zaregistroval bouchnutí. Za zdroj tohoto bouchnutí považoval ostruhu, která zapadla do díry v ploše. Při povolení dotažené řídicí páky na začátku rozjezdu mu síla v řízení připadala trochu nezvyklá, ale po vyvážení se síly dostaly do normálu. Kluzák se rozjel a vzlétl bez pilotem zaznamenaných výraznějších odchylek od normálu.

Pilot provedl úkony po startu a stoupal přímým letem do výšky 300 m AGL. Po pár minutách byl vyzván dispečerem AFIS k návratu. Provedl obrat o 180° a vrátil se zpět na letiště. Provedl úkony a přistál. Během letu jinou abnormálii nezaznamenal.

Vyjádření pomocníka u kluzáku

Asistoval při nahození motoru kluzáku. Po nahození motoru se pilot kluzáku pokusil rozjet s plným plynem, což se mu ani na několik pokusů nezdařilo kvůli podvozku zapadlému do propadliny na ploše. S pilotem na sebe kývli a šel pomoci kluzák vytlačit z propadliny. Pilot dal plný plyn. Pomocníkovi se povedlo za stupačku kluzák rozpohybovat. Pilot ale stáhl nedostatečně plyn a kluzák pokračoval v jízdě. Pomocník se sehnul pod křídlo, aby pohybu kluzáku nepřekážel. Zakopl a svalil se na zem. Kluzák se stále pohyboval a tak se snažil odkulit mimo jeho dosah. Toto nestihl a výškovka ho zasáhla do zad koncovým obloukem. Kluzák pokračoval v pojíždění na RWY. Pilot na RWY dal plný plyn a zahájil start.

Pomocník zpozoroval, jakoby výchytky na obou polovinách výškovky nebyly úplně shodné. Běžel na TWR, aby VLP upozornil pilota na tuto situaci. VLP informoval pilota a vydal mu pokyn k návratu.

Kluzák za několik minut na to přistál.

Pilotem byl muž, věk 49 let, držitel platného průkazu způsobilosti pilota kluzáků a kvalifikacemi GLD a TMG. Měl platné osvědčení zdravotní způsobilosti.

Pilot nalétal celkem na L13, L23, DG1000, MDM1 FOX, ASK21, Jantar, L13 SW 470 hod. Na L13 SW 60 hod.

Ke zranění pilota ani jiné osoby nedošlo.

Letadlo

L13 SW Vivat je dvoumístný celokovový motorový kluzák se sedadly vedle sebe. Křídlo je vybaveno vzdušnými brzdami a vztakovými klapkami. Kluzák má hlavní jednokolový zatahovací podvozek, řiditelné zádřové kolo a opěrné zatahovací podvozky na konci křídla.



Výrobce:	AEROTECHNIK s.r.o., Kunovice
Rok výroby:	1978
Výrobní číslo:	870202
Celkový nálet:	1298 hod, 40 min
OLZ:	Platné

Meteorologické podmínky

Z deníku AFIS:
Variabl do 4 kt, CAVOK, QNH 1016 hPa.

Místo letecké nehody

Plocha letiště LKKO

2. Rozbory

Pomocník u kluzáku po kontaktu s letounem v průběhu vzletu vizuálně zjistil neobvyklé pohyby na výškovce. Toto oznámil VLP na TWR LKKO.

Na základě této informace vydal VLP posádce kluzáku pokyn k návratu na letiště.

Při ohledání kluzáku po přistání byl zjištěn poškozený závěs stabilizátoru výškovky.

3. Závěry

Ze šetření vyplynuly následující závěry:

- pilot byl způsobilý letu,
- kluzák měl platné osvědčení letové způsobilosti a byl způsobilý letu,
- při snaze pomocníka u kluzáku k pomoci rozjezdu kluzáku za stupačku došlo ke kontaktu pomocníka s letounem,
- pilot během rozjezdu zaregistroval bouchnutí, které přičítal vjetí ostruhy do terénní nerovnosti, výraznější odchylky od normálu nezaznamenal,
- pomocník u kluzáku pozoroval jeho pojíždění a vzlet, při kterém zaregistroval neobvyklé pohyby na výškovce. O této skutečnosti informoval VLP na TWR LKKO,
- VLP vydal pokyn k návratu kluzáku na LKKO,
- byl poškozen závěs stabilizátoru výškovky,
- kluzák po opravě v opravárenské firmě byl uvolněn do provozu.

Příčinou letecké nehody byl střet kluzáku s pomocníkem při jeho rozjezdu.

.....
Ing. Josef Procházka

4 Bezpečnostní doporučení

ÚZPLN bezpečnostní doporučení nevydává.

Praxe dne 10. říjen 2012

.....
Ing. Pavel ŠTRŮBL
ředitel

Rozdělovník

Poř.č.	Název organizace	Odesláno
1.	ÚZPLN	
2.	MD - OCL	
3.	ÚCL	
4.	AK LKKO	