

ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

**o odborném zjišťování příčin vážného incidentu motorizovaného
kluzáku L-13SW poznávací značky OK-6114
u obce Lískovice dne 15.10.2011**

Praha
Březen 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

AGL	Nad úrovní země
AK	Aeroklub
AeČR	Aeroklub České republiky o.s.
JV	Jihovýchod
h	Hodina
km	Kilometr
LCHČ	Letecká chemická činnost
LKHC	Vnitrostátní veřejné letiště Hořice v Podkrkonoší
m	Metr
min	Minuta
RWY	Dráha
UTC	Světový koordinovaný čas
ÚZPLN	Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod

A) Úvod

Vlastník a provozovatel:	Aeroklub České republiky o.s.
Nájemce:	Aeroklub Hořice v Podkrkonoší
Výrobce a model letadla:	Aerotechnik, L-13SW Vivat
Poznávací značka:	OK-6114
Místo:	plocha LCHČ u obce Lískovec
Datum a čas:	15.10. 2011, 08:27 (všechny časy jsou UTC)

B) Informační přehled

Pilot během letu zaznamenal ránu z přední části letounu a následné vysazení motoru. Letoun převedl do klouzavého letu a nouzově přistál na ploše LCHČ u obce Lískovice. Při přistání nedošlo k poškození letounu a zranění posádky. Informace významné pro stanovení příčin vzniku události byly shromážděny provozovatelem a zaslány ÚZPLN.

Příčinu události zjišťoval odpovědný inspektor ÚZPLN Ing. Lubomír Stříhavka.

Závěrečnou zprávu vydal:

ÚSTAV PRO ODBORNÉ ZJIŠŤOVÁNÍ PŘÍČIN LETECKÝCH NEHOD
Beranových 130
199 01 PRAHA 99
dne 19. března 2012

C) Hlavní část zprávy obsahuje:

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

1 Faktické informace

Pilot uvedl, že asi pět minut po vzletu z RWY 30 LKHC a po nastoupání do výšky asi 300 m AGL došlo k vysazení motoru. Těsně před vysazením zaznamenal ránu v motorovém prostoru. Dále uvedl, že s letounem nouzově přistál na ploše LCHČ jižně u obce Lískovice. Při nouzovém přistání dosedl na vysunutý podvozek a motor v tu dobu již nepracoval. V letounu byl sám a po přistání vystoupil z letounu a událost ohlásil na letišti Hořice.

Zranění osob

Při přistání nedošlo ke zranění pilota.

Letoun

Letoun L-13SW Vivat je motorizovaný kluzák určený pro rekreační létání a navigační lety. Letoun poznávací značky OK-6114 byl provozován u AK Hořice na základě pronájmu od AeČR o.s.

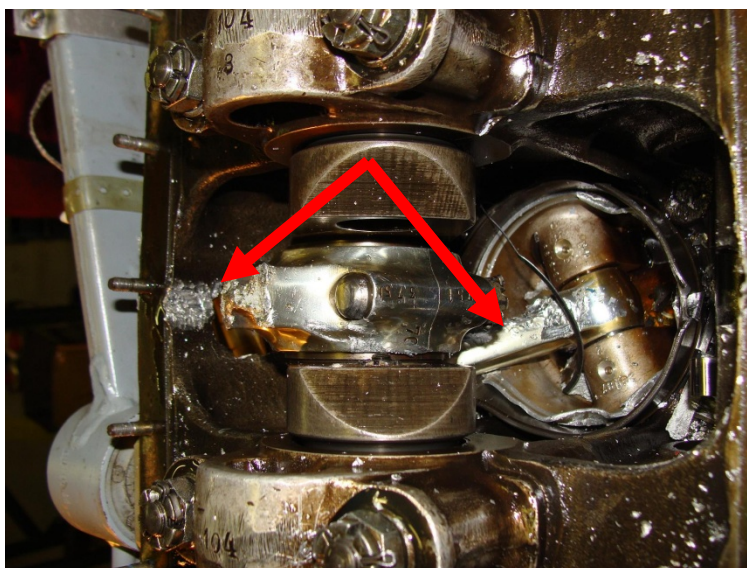
Výrobce:	Aerotechnik Kunovice
Rok výroby:	1986
Výrobní číslo:	860124
Osvědčení kontroly letové způsobilosti:	platné
Potvrzení o údržbě a uvolnění do provozu:	platné
Celkový nálet:	1775 h 46 min
Pojištění odpovědnosti za škodu:	platné
Motor:	
Typ:	Mikron III S
Výrobní číslo:	36087
Celkový nálet:	2068 h 25 min
Od poslední revize:	292 h 39 min

K pohonu motoru byl použit automobilový benzín Ba 95. Celkové množství benzínu v letounu bylo 20 l, množství oleje v motoru 8 l.

Na palubě nebylo žádné zařízení, jehož záznam by bylo možné využít k rozboru letu. Při technické prohlídce bylo zjištěno proražení skříně motoru Mikron III S a dalším zkoumáním bylo zjištěno, že došlo k prasknutí ojnice a utržení pístu druhého válce motoru. Došlo také k poškození vačkového hřídele. Vnitřní prostor motoru byl pokryt olejovým filmem a v záhybech skříně se nacházely úlomky materiálu ojnice. Kontrolou dokumentace bylo zjištěno, že defektní ojnice nepodléhala režimu defektoskopické kontroly rentgenem (motor série „S“). Vzhledem k rozsahu poškození motoru je událost kvalifikována jako vážný incident.



Proražení skříně motoru



Poškození ojnice a utržený píst 2. válce motoru

Místo incidentu

Místo nouzového přistání se nacházelo na bývalé ploše pro LCHČ jižně u obce Lískovice. Povrch plochy byl travnatý a bez překážek. Pilot uvedl, že plochu LCHČ znal.

2 Rozbory

Pilot byl způsobilý k letu a měl dostatečné zkušenosti. Jednalo se o jeho první let v uvedený den. Letoun měl platné osvědčení o letové způsobilosti a v předchozím provozu nebyly posádkami hlášeny žádné závady. Pilot uplatnil nouzové postupy pro přistání do terénu a po vysazení motoru dle letové příručky pro daný typ. Při přistání nedošlo ke zranění posádky a poškození letounu.

3 Závěry

Zjištění:

- pilot byl způsobilý k letu,
- letoun měl platné OLZ a během předchozího provozu se na něm nevyskytly žádné závady,
- pilot po vysazení motoru přistál bez poškození letounu,
- poškození motoru vzniklo v důsledku rozvoje skryté vady ojnice v provozu,
- motor nepodléhal režimu defektoskopické kontroly.

Příčiny

Příčinou vážného incidentu bylo vysazení motoru v důsledku poruchy ojnice motoru.

4 Bezpečnostní doporučení

ÚZPLN bezpečnostní doporučení nevydává.