

ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

**o odborném zjišťování příčin letecké nehody
letounu Z-226MS, poznávací značky OK-KNI,
na letišti Liberec, dne 28. května 2016**

Praha
září 2016

Toto šetření bylo prováděno v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010, zákonem č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a Přílohou č. 13 k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví. Jediným účelem je prevence budoucích nehod a incidentů bez určování viny či odpovědnosti. 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 zkratek

°C	Stupeň Celsia
AK	Aeroklub
CAVOK	Dohlednost, oblačnost a současné počasí lepší než, než předepsané hodnoty nebo podmínky
Cu	Cumulus
Ci	Cirrus
hod	Hodina
hPa	Hektopascal
km	Kilometr
LKLB	Neveřejné mezinárodní letiště Liberec
LKPR	Veřejné mezinárodní letiště PRAHA/Ruzyně
METAR	Pravidelná letecká meteorologická zpráva
m	Metr
mm	Milimetr
NE	Severovýchod
NIGHT	Pilotní klasifikace pro lety v noci
NOSIG	Bez význačné změny
Q	Ve zprávě METAR symbol pro QNH
QNH	Atmosférický tlak redukováný na střední hladinu moře podle podmínek standardní atmosféry, používaný pro nastavení tlakové stupnice výškoměru k zobrazení nadmořské výšky
RWY	Dráha
s	Sekunda
SEP	Pilotní klasifikace pro jednomotorové letouny
THR	Prah dráhy
TOW-S	Pilotní klasifikace pro vleky kluzáků
UTC	Světový koordinovaný čas
ÚZPLN	Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod
V	Ve zprávě METAR proměnlivý
Z	Světový koordinovaný čas (v meteorologických zprávách)

A) Úvod

Vlastník:	Fyzické osoby
Provozovatel:	Jeden z vlastníků letounu
Výrobce a model letadla:	Moravan Otrokovice
Poznávací značka:	OK-KNI
Místo:	Na pojezdovém pásu E RWY 13/34 cca 150 m NE od THR RWY 34
Datum a čas:	28. května 2016, v 09:00 UTC

B) Informační přehled

Dne 28. května 2016 ÚZPLN obdržel oznámení od provozovatele letiště o letecké nehodě letounu Z-226MS na LKLB. Během pojíždění po pojezdovém pásu na vyčkávací místo RWY 34 došlo ke střetu tohoto letounu s odstaveným traktorem. Pilot nebyl zraněn. Letoun byl poškozen.

Příčinu události zjišťoval odpovědný inspektor Ing. Josef Procházka.

Závěrečnou zprávu vydal:

ÚSTAV PRO ODBORNÉ ZJIŠŤOVÁNÍ PŘÍČIN LETECKÝCH NEHOD

Beranových 130

199 01 PRAHA 99

Dne 12. září 2016

C) Hlavní část zprávy obsahuje:

- 1) Faktické informace
- 2) Rozbory
- 3) Závěry

1 Faktické informace

Informace o průběhu vzniku letecké nehody

Situaci popsal pilot letounu OK-KNI.

Pilot nahodil motor a pojížděl na vyčkávací místo RWY 34. Zařadil se za další letoun Z-226, který před ním pojížděl po pravé straně pojížděcího pásu pro kluzák stojící na THR RWY 34, pro připojení k aerovleku.

Pilot OK-KNI pojížděl po levé straně pojížděcího pásu, aby měl před ním pojíždějící Z-226 v dohledu a aby se vyhnul lanu, které za sebou tento letoun táhnul. Pojíždění prováděl hadovitě, aby měl výhled před sebe.

Letoun, před ním pojíždějící, zatočil pro kluzák 50 m před THR na RWY 34. Pozemní personál šel pro lano.

Pilot přenesl svou pozornost na pozemní personál a letoun, který měl po pravé straně. Následně zamýšlel pokračovat dále v pojíždění na THR RWY 34. Z důvodu pozorování provozu po jeho pravé straně nezaregistroval traktor odstavený na pojezdovém pásu. Dále pilot uvedl, že traktor nebyl přes nos letounu vidět.

Příslušníci PČR provedli fotodokumentaci poškození letounu a stop na místě letecké nehody. Dále u pilota provedli dechovou zkoušku na alkohol s negativním výsledkem.

Pilot

Pilot, muž, věk 21 let, držitel platného PPL, kvalifikace SEP, TOW-S, NIGHT. Měl platné osvědčení zdravotní způsobilosti. Celkem nalétal 223 hodin, 870 letů, na typu 75 hodin, 515 letů.

Letoun

Letoun Zlín Z-226 MS je jednomotorový dvoumístný dolnoplošník se sedadly za sebou, určený zejména pro vlečení kluzáků a výcvik aeroklubových pilotů. Pohonnou jednotkou je motor M 137 o výkonu 180 HP.

Výrobce:	Moravan Otrokovice
Výrobní číslo:	36
Osvědčení kontroly letové způsobilosti:	Platné
Pojistný certifikát:	Platný

Meteorologické podmínky

Stav počasí

Polojasno až oblačno. Ojedinele, postupně místy přeháňky a bouřky. V bouřkách se ojedinele vyskytnou srážkové úhrny kolem 30 mm, nárazy větru kolem 20 m/s (72 km/h) a i kroupy. Nejvyšší teploty 22 až 26 °C, na východě až 28 °C, v 1000 m na horách kolem 17 °C. Slabý proměnlivý nebo jihovýchodní vítr 1 až 4 m/s, v bouřkách přechodně zesílí. Tlaková tendence: slabý nebo mírný pokles.

METAR LKPR 280830Z 06004KT 010V090 CAVOK 19/14 Q1014 NOSIG
METAR LKPR 280900Z 06004KT 360V100 CAVOK 20/14 Q1014 NOSIG

Počasí z deníku Liberec RADIO

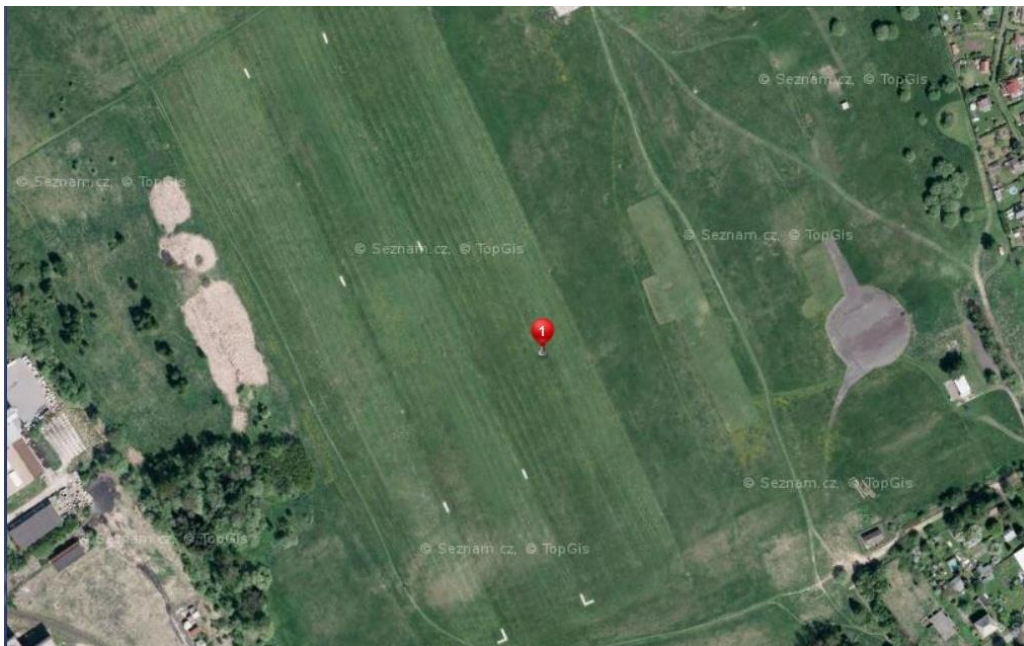
Vítr, směr, rychlost: 140°, do 6 kt
Oblačnost: 2/8 Cu, 7/8 Ci
Dohlednost: > 20 km

Letiště

Letiště Liberec je neveřejné mezinárodní letiště. Nadmořská výška 1329ft / 405m. Na letišti probíhal provoz letounů a kluzáků.

Místo letecké nehody a zjištěná poškození letounu

Místem LN byla pohybová plocha LKLB cca 150 N THR RWY 34.
Na letounu byla poškozena náběžná hrana pravé poloviny křídla a vrtule.



Obr. č. 1: Místo LN.



Obr. č. 2: Situace po střetu.

2 Rozbor

Pilot prováděl pojíždění po pojížděcím pásu ke vzletu z RWY 34. Pojíždění prováděl hadovitě na druhé straně tohoto pásu, než před ním pojíždějící letoun, který zatočil na RWY 34 pro připnutí kluzáku k aerovleku. Pilot věnoval pozornost této situaci a nezaregistroval traktor, který byl odstavený na pojížděcím pásu. Do tohoto traktoru narazil.

Veškerá poškození letounu byla způsobena jeho kontaktem s traktorem.

3 Závěry

- Pilot byl způsobilý letu,
- letoun měl platné osvědčení kontroly letové způsobilosti a byl způsobilý letu,
- počasí odpovídalo pro plnění daného letu,
- během pojíždění letounu na místo vzletu došlo na pojížděcím pásu k jeho střetu s odstaveným traktorem,
- veškerá poškození letounu byla způsobena jeho kontaktem s traktorem.

Příčinou letecké nehody bylo vražení letounu během pojíždění do překážky na pojížděcím pásu letiště v důsledku rozptýlení pozornosti pilota.

4 Bezpečnostní doporučení

ÚZPLN bezpečnostní doporučení nevydává.