

CZ - 11- 476
Výtisk č. 1
Počet listů: 8

ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

**o odborném zjišťování příčin letecké nehody
padákového kluzáku NOVA
v místě Třinec – Oldřichovice, dne 2.října 2011**

Praha
Leden 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

LAA ČR	Letecká amatérská asociace
km	Kilometr
NIL	Žádný
RLP	Rychlá lékařská pomoc
SLZ	Sportovní létající zařízení
UTC	Světový koordinovaný čas
ÚZPLN	Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod
LZS	Letecká záchranná služba
PG	Paragliding
PL	Padákové létání
PK	Padákový kluzák
NN	Nízké napětí
VVN	Velmi vysoké napětí

A) Úvod

Majitel:	nezjištěn
Výrobce a model letadla:	Nova, typ Phelix 23/S
Poznávací značka:	bez poznávací značky
Místo:	přistávací plocha PG pod lanovkou Javorový vrch, Třinec - Oldřichovice
Datum a čas:	2.10.2011, ve 12.45 (všechny časy jsou UTC)

B) Informační přehled

Dne 2.10.2011 došlo k letecké nehodě padákového kluzáku v místě přistávací plochy pro PG na území Třinec – Oldřichovice. Pilotka polské národnosti prováděla přiblížení na přistání proti větru a v poslední fázi přistávání ve směru k přistávací ploše zavadila o dráty nadzemního elektrického vedení NN. To zbrzdilo let natolik, že kluzák ztratil vztlak a pilotka dopadla na zem jen lehce brzděna zkolabovaným vrchlíkem. Pilotka utrpěla lehká zranění, padákový kluzák nebyl poškozen, nebyly zjištěny žádné škody na elektrickém vedení.

Leteckou nehodu svědci ohlásili na linku tísňového volání. Na místo letecké nehody se téhož dne dostavil inspektor provozu PL a zahájil odborné zjišťování příčin.

Příčinu události zjišťovala komise ve složení:

Předseda komise: Ing. Josef Veselý

Členové komise: Klára Beranová, hlavní inspektorka provozu PL LAA ČR
Mgr. Slavomír Tmej, inspektor provozu PL LAA ČR

Závěrečnou zprávu vydal:

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

dne 10.ledna 2012

C) Hlavní část zprávy obsahuje:

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

1 Faktické informace

1.1 Průběh letu

1.1.1 Skutečnosti předcházející kritickému letu

Pilotka nevlastnila pilotní průkaz a neměla u sebe další, zákonem o civilním letectví stanovené dokumenty - technický průkaz padákového kluzáku a pojištění zodpovědnosti vůči škodám způsobeným třetí osobě.

1.1.2 Kritický let

Podle výpovědi svědků, přítomných na přistávací ploše, pilotka zaletěla při provádění rozpočtu na přistání za překážky (stromy, budovy, elektrické vedení) na závětrném okraji přistávací plochy. Vlivem turbulentního proudění za těmito překážkami se náhle s padákovým kluzákem propadla o několik metrů a zavadila dolní končetinou o elektrické vedení NN. Po záblesku elektrického oblouku nekoordinovaně dopadla s padákovým kluzákem z výšky cca 12m ve vzdálenosti cca 20m od sloupu elektrického vedení na okraj přistávací plochy a následně na levý bok.

1.2 Zranění osob

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

1.3 Poškození letadla

Padákový kluzák nebyl při dopadu na zem poškozen.

1.4 Ostatní škody

Na místě letecké nehody nebyly zjištěny žádné další škody .

1.5 Informace o osobách

1.5.1 Pilot

Osobní údaje:

- žena, občanka Polska, věk 45 let
- bez pilotní licence

Letecké zkušenosti:

- ke svým leteckým zkušenostem uvedla, že dokončila „druhý stupeň“ pilota PL dle platných pravidel v Polsku.

1.6 Informace o letadle

1.6.1 Všeobecné informace

Typ:	Phlelix 23/S
Poznávací značka:	bez poznávací značky
Výrobce:	NOVA
Rok výroby:	nezjištěn
Výrobní číslo:	24379
Technický průkaz:	nepředložen
Pojištění odpovědnosti za škodu:	nepředloženo

1.6.2 Provoz letadla

Na základě provedené technické prohlídky padákového kluzáku na místě nehody bylo inspektorem provozu PL zjištěno, že technický stav padákového kluzáku neměl na nehodu vliv.

1.7 Meteorologická situace

Přízemní vítr:	270°-300° / 3m/s
Nárazy:	bez nárazů
Stav počasí:	polojasno, beze srážek
Dohlednost:	nad 10 km

1.8 Radionavigační a vizuální prostředky

NIL

1.9 Spojovací služba

NIL

1.10 Informace o letišti

Přistávací plocha využívaná pro PL. V době nehody byl na přistání malý provoz.

1.11 Letové zapisovače a ostatní záznamové prostředky

PK nebyl vybaven žádným záznamovým zařízením.

1.12 Popis místa nehody a trosk

Na západním okraji plochy využívané pro přistávání PL se nachází elektrické vedení NN, jihovýchodní okraj je ohraničen elektrickým vedením VVN. Místo dopadu se nachází v bezprostřední blízkosti elektrického vedení NN (viz obrázek číslo 1).



1.13 Lékařské a patologické nálezy

NIL

1.14 Požár

Bez požáru

1.15 Pátrání a záchrana

Zprávu o letecké nehodě oznámili svědci na linku tísňového volání. Na místo se dostavila RZS Nemocnice Třinec a poté LZS Ostrava, pilotka byla odvezena vrtulníkem LZS Ostrava do Fakultní nemocnice v Ostravě.

1.16 Testy a výzkum

NIL

1.17 Informace o provozních organizacích

Padákový kluzák byl nezjištěným majitelem svěřen do užívání pilotce. Pro jeho provoz platil Výklad pravidel létání a provozu civilních letadel s odchylkami pro jednotlivé druhy SLZ – ZL 1, a další provozní předpisy vydané LAA ČR.

1.18 Doplnkové informace

NIL

1.19 Způsoby odborného zjišťování příčin

Při odborném zjišťování příčin letecké nehody bylo postupováno v souladu s předpisem L13.

2 Rozbory

2.1 Vznik kritické situace

V průběhu odborného zjišťování příčiny, komise nezískala údaje o průběhu letu, ze kterých by bylo možné určit způsob pilotáže padákového kluzáku. Určení vzniku kritické situace bylo založeno na rozboru informací, značně shodných svědeckých výpovědí a zjištění na místě letecké nehody.

Dle výpovědi svědků lze konstatovat, že pilotka zalétla při provádění rozpočtu na přistání do míst, kde lze očekávat turbulentní proudění. Důsledkem toho se pilotka nečekaně propadla a zavadila tak o nadzemní vedení NN.

3 Závěry

3.1 Komise dospěla k následujícím závěrům:

3.1.1 Posádka letadla

Pilotka:

- neměla pilotní průkaz,
- neměla sjednané platné pojištění vůči škodám způsobeným třetí osobě,
- pilotka zvolila špatný způsob přiblížení na přistání bez dostatečné výškové rezervy,
- neměla dostatečné zkušenosti pro samostatné létání.

3.1.2 Letadlo

- nebyl předložen platný Technický průkaz,
- technický stav neměl na nehodu vliv.

3.2 Příčiny

S velkou pravděpodobností kritickou situaci způsobil souběh následujících příčin:

- pilotka neměla dostatečné zkušenosti pro samostatné provedení přiblížení na přistání,

- pilotka zalétla do turbulentní oblasti bez dostatečné výškové rezervy,
- pilotka nezvládla řízení padákového kluzáku v turbulentním prostředí.

.....
Ing. Josef Veselý
předseda komise v.r.

4 Bezpečnostní doporučení

4.1 Vzhledem k okolnostem letecké nehody ÚZPLN bezpečnostní doporučení nevydává.

Praze dne 10. ledna 2012

.....
Ing Pavel Štrůbl
ředitel v.r.

Rozdělovník

Poř.č.	Název organizace	Odesláno
1.	ÚZPLN	
2.	MD - OCL	
3.	LAA ČR	
4.	Policie ČR	
5.	MT Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych	