



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

CZ-09-185

Výtisk č.1

ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

**o odborném zjišťování příčin letecké nehody
letounu Bellanca 7 GCBC, pozn. značky D-EGPC,
dne 4. 6. 2009
na letišti České Budějovice.**

Praha
Prosinec 2009

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.

Seznam použitých zkratek

AFIS	Letištní letová informační služba
AGL	Nad úrovní země
AMSL	Nad střední hladinou moře
ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav
EDGK	Indikativ letiště Korbach, Germany
FEW	Skoro jasno, (kategorie množství oblačnosti, 1-2/8)
HPa	Hectopascal, (jednotka atmosférického tlaku)
KT (kt)	Uzel, jednotka rychlosti ($1,852 \text{ kmh}^{-1}$)
LKCS	Indikativ letiště České Budějovice
LN	Letecká nehoda
METAR	Pravidelná letecká meteorologická zpráva
MTOW	Maximální vzletová hmotnost
N	Sever
PČR	Policie České republiky
PIC	Velitel letadla
RWY	Vzletová a přistávací dráha
SELČ	Středoevropský letní čas
T	Teplota ($^{\circ}\text{C}$)
T_{RB}	Teplota rosného bodu ($^{\circ}\text{C}$)
TWR	Letištní služba řízení letového provozu
UTC	Světový koordinovaný čas

A) Úvod

Provozovatel:	Vlastník letadla, soukromá osoba
Výrobce a model letadla:	Champion Aircraft Corporation Osceola/Wisconsin, U.S.A., Bellanca 7 GCBC
Poznávací značka:	D-EGPC
Volací znak:	DEGPC
Místo události:	LKCS
Datum:	4. 6. 2009
Čas:	13:00 SELČ (11:00 UTC, dále všechny časy v UTC)

B) Informační přehled

Dne 4. 6. 2009 obdržel ÚZPLN od dispečera AFIS na letišti LKCS oznámení o letecké nehodě letounu výše uvedené poznávací značky. Po přistání, v průběhu dojezdu letounu došlo k jeho vyjetí z RWY. Na základě oznámení bylo zahájeno odborné zjišťování příčin letecké nehody.

Příčinu události zjišťovala komise ÚZPLN ve složení:

Předseda komise: Ing. Josef Procházka
Člen komise: Jan Rychnovský

Závěrečnou zprávu vydal:
ÚSTAV PRO ODBORNÉ ZJIŠŤOVÁNÍ PŘÍČIN LETECKÝCH NEHOD
Beranových 130
199 01 PRAHA 99
dne 7. prosince 2009

C) Hlavní část zprávy obsahuje odstavce:

1. Faktické informace
2. Rozbory
3. Závěry
4. Bezpečnostní doporučení

1. Faktické informace

1.1 Průběh letu

Posádka prováděla přelet z letiště EDGK na letiště LKCS.

Přiblížení a přistání prováděla na letišti LKCS na RWY 27. Vítr měl směr 240-300°, 1 – 8 kt.

Dispečer AFIS nepozoroval v průběhu přiblížení odchylky od normálního profilu. První bod dotyku byl cca 150 m od THR RWY 27 v ose RWY. Po tomto dotyku následoval odskok dlouhý cca 12 m.

Hned po druhém doteku se zemí se letoun začal stáčet k levému okraji RWY. Vyosení letounu se v průběhu jeho dojezdu neustále zvětšovalo doleva. Ze stop, které zanechaly pneumatiky kol je zřejmé, že letoun vybočil tak, že stopa ostruhového kola byla vně stopy pneumatiky kola pravého podvozku a byla směrově rozkmitaná. Při opuštění RWY před letounu směřovala do kurzu cca opačnému přistání. První dotek s nezpevněnou plochou při výjezdu z RWY byl pravým podvozkem, který se při tomto pohybu vylomil. Následně se letoun „opřel“ o pravé křídlo a potom dopadl na zem na levý podvozek, ostruhové kolo a trup.

Konečná poloha letounu byla cca 10 m od levého okraje RWY 27, cca 300 m od THR RWY 27. Letoun zůstal stát ve směru cca opačném přistání.

Z výpovědi pilota letounu vyplynulo, že během dojezdu po přistání nebyl schopen korigovat odchylku letounu a vyjel na levé straně z RWY 27.



Pohled souběžně s RWY 27.

1.2 Zranění osob

Zranění	Posádka	Cestující	Ostatní osoby
Smrtelné	0	0	0
Těžké	0	0	0
Lehké/bez zranění	0/2	0	0

1.3 Poškození letadla

Viditelně poškozena pravá polovina křídla, vylomena pravá podvozková noha, poškozena spodní část trupu.

1.4 Ostatní škody

Nebyly hlášeny.

1.5 Informace o osobách

PIC (muž) - věk: 65, maďarské národnosti
Licence CPL: Platná (dále motorové letouny, kluzáky a motorové kluzáky)
Počet nalétaných hodin : 13300 na proudových letounech
2200 na pístových letounech
2500 na kluzácích
47 minut na typu
Osvědčení zdrav. způsobilosti: Platné

Druhý člen posádky (muž) - věk: 21, maďarské národnosti
Licence PPL: Platná
Počet nalétaných hodin: 500 na kluzácích
Počet nalétaných hodin: 75 na pístových letounech
Osvědčení zdrav. způsobilosti: Platné

1.6 Informace o letadle

Typ: Bellanca 7 GCBC
Rok výroby: 1969
Nálet k 26. 4. 2009: 2640 hod, 6370 letů
OLZ: Platné
Potvrzení o údržbě a uvolnění do provozu: Platné
Pojistný certifikát: Platný
MTOW: 748 kg
Motor: Lycoming O-320-A2B
Vrtule: McCauley1C172 AGM72

1.7 Meteorologická situace

1.7.1 Záznam z deníku dispečera AFIS

Přízemní vítr: 240-300°, 1-8 kt
Dohlednost: Nad 10 km
Stav počasí: Oblačno, beze srážek
Oblačnost: ABV 5000 ft, odhad dispečera AFIS
Turbulence: NIL
Námraza: NIL

1.7.2 Z výpovědi posádky letounu

Všechny podmínky, počasí, vítr, povrch RWY, byly dobré.

1.8 Radionavigační a vizuální prostředky

Radionavigační prostředky na letišti NIL.

Vizuální prostředky odpovídaly třídě letiště podle předpisu L-14.

1.9 Spojovací služba

Spojení bylo vedeno na frekvenci AFIS LKCS.

1.10 Informace o letišti

LKCS je veřejné vnitrostátní letiště a neveřejné mezinárodní letiště s betonovým povrchem.

Bez vlivu na průběh LN.

1.11 Letové zapisovače a ostatní záznamové prostředky

Letoun nebyl vybaven zapisovačem letových údajů.

1.12 Popis místa nehody a trosek

Místem LN byl travnatý pás jižně RWY na letišti v LKCS.

1.13 Lékařské a patologické nálezy

Posádka nezraněna.

1.14 Požár

NIL

1.15 Pátrání a záchrana

NIL

1.16 Testy a výzkum

NIL

1.17 Informace o provozních organizacích

NIL

1.18 Doplnkové informace

NIL

1.19 Způsoby odborného zjišťování příčin

Při odborném zjišťování příčin letecké nehody bylo postupováno v souladu s předpisem L 13.

2. Rozbory

2.1 Posádka

- Oba členové posádky měli platné průkazy způsobilosti člena letové posádky a platné osvědčení o zdravotní způsobilosti.

- Členové posádky nebyli pod vlivem alkoholu.

- Pilot po prvním odskoku neudržel směr letounu v ose RWY, dopadl s levým vybočením, které se neustále zvětšovalo až do nárazu do hrany mezi RWY a nezpevněným povrchem. Toto vybočení pilot nebyl schopen opravit.

2.3 Letoun

- Měl platné OLZ.

- Komise v průběhu prohlídky letounu na místě LN nezískala důkazy, které by potvrdily nebo vyvrátily technickou závadu.

2.3 Počasí

- Pro daný let vyhovovalo.

3. Závěry

Příčinou LN bylo:

- Nezvládnutí techniky pilotáže v průběhu odskoku letounu při přistání, který v důsledku toho začal bočit až podvozkem narazil na přechod mezi betonovou RWY a nezpevněným povrchem letiště.

- Malá zkušenost pilota na tomto typu.

4. Bezpečnostní doporučení

- Ponechávám bez bezpečnostního doporučení.

V Praze dne 7. prosince 2009