



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

Č.j.: 113/06/ZZ

Výtisk č. 1

ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

**o odborném zjišťování příčin letecké nehody
letounu Piper Pa - 44, poznávací značky OK- MLR
na letišti Benešov
dne 20.4.2006**

Praha
Srpen 2006

A) Úvod

Provozovatel letounu: F AIR, s.r.o., Benešov
Výrobce a model letadla: Piper Aircraft Corporation, USA, Pa – 44 - 180
Poznávací značka: OK- MLR
Místo události: Letiště Benešov (LKBE)
Datum: 20.4.2006
Čas: 15:44 UTC (dále všechny časy v UTC)

B) Informační přehled

Dne 20.4.2006 v 19:04 obdržel ÚZPLN oznámení o letecké nehodě letounu Piper PA - 44, pozn. zn. OK - MLR na letišti Benešov (LKBE). Při přistání letounu došlo k jeho poškození po destrukci předové nohy podvozku. Pilot a cestující nebyli zraněni.

Příčinu události zjišťovala komise ÚZPLN ve složení:

Předseda komise	Milan Pecník
Člen komise	Ing. Lubomír Střihavka

Závěrečnou zprávu vydal :

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

dne 29. srpna 2006

C) Hlavní část zprávy obsahuje odstavce:

1. Faktické informace
2. Rozbory
3. Závěry
4. Bezpečnostní doporučení
5. Přílohy (uloženy u výtisku č. 1 v archivu ÚZPLN)

1. Faktické informace

1.1 Průběh letu

Pilot letounu prováděl přelet VFR z letiště Příbram (LKPM) na letiště Benešov (LKBE). Při přistání v LKBE došlo k prvnímu kontaktu podvozku se zemí 22 metrů před prahem VPD 24 s následným odskokem a dalším kontaktem předového podvozku se zemí, již na travnatém povrchu VPD 24. V tomto místě, 7,6 metrů za prahem VPD 24, došlo po nárazu na povrch země k destrukci předové nohy podvozku a následkem toho k poškození přídě letounu, levého motoru a listů obou

vrtulí. V této poloze letoun ještě projel po zemi 46 metrů. Po zastavení byla osa letounu odkloněna o 75° vlevo od osy VPD 24.



1.2 Zranění osob

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

1.3 Poškození letadla

Při prohlídce letounu na místě letecké nehody bylo zřejmé, že po zlomení vzpěry došlo k násilnému zasunutí přídové nohy podvozku do šachty. Přední část trupu letounu byla pohybem po travnatém povrchu VPD významně poškozena. Zničeny byly listy obou vrtulí.

1.4 Ostatní škody

NIL

1.5 Informace o osobách

PIC : věk 50 let; celkový nálet 232 hod, na typu PA - 44 nalétal 59 hod.

V době letecké nehody měl platný průkaz způsobilosti PPL s platnou kvalifikací MEP a platné Osvědčení o zdravotní způsobilosti.

Jeden cestující na palubě neměl letecké kvalifikace.

1.6 Informace o letadle

Letoun : Piper PA - 44 -180

Poznávací značka : OK - MLR

Výrobní číslo : 44-8095018

Rok výroby : 1980

Celkový nálet hodin : 3687 hod.

Dne 26.7.2005 byla provedena údržba letounu v rozsahu 500 hod prohlídky a roční prohlídka při celkovém náletu 3 499 hod.

1.7 Meteorologická situace

Vítr : VRB (proměnlivý) 2 m/sec.

Dohlednost : 10 km.

QNH (letištní) : 1017 hPa; QNH (regional) : 1013 hPa.

1.8 Radionavigační a vizuální prostředky

Nebyly použity. VPD 24 byla vytýčena předepsaným způsobem.

1.9 Spojovací služba

Spojení pilota letounu s AFIS LKBE probíhalo na frekvenci 118,00 MHz.

1.10 Informace o letišti

Letiště LKBE – veřejné vnitrostátní / neveřejné mezinárodní letiště.

Poloha: 5,6 km SSW od Benešova.

Nadmořská výška: 1322 ft / 403 m.

Dráhy: 06 / 24 (tráva, 730m x 60m); 09 / 27 (tráva, 750m x 60m).

Provozní plochy letiště byly schopny provozu bez omezení.

1.11 Letové zapisovače a ostatní záznamové prostředky

Letoun není vybaven zapisovačem letových dat.

1.12 Popis místa nehody

Letoun se nacházel na travnatém povrchu VPD 24 ve vzdálenosti 53,6 m od jejího prahu, odkloněn o 75° vlevo od osy VPD 24.



Dráha 24 byla po LN uzavřena.

1.13 Lékařské a patologické nálezy

NIL

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

Odborné zjišťování příčin letecké nehody probíhalo podle předpisu L 13.

2. Rozbory

2.1 Rozbor faktických informací

- pilot měl platný průkaz PPL s platnou kvalifikací MEP a platné Osvědčení o zdravotní způsobilosti;
- letoun měl platné Osvědčení o letové způsobilosti;
- letoun měl platné pojištění;
- letoun byl ošetřován podle platných zásad a byl před letem bez závad;
- technický stav letounu neměl vliv na vznik letecké nehody;
- stav počasí vyhovoval prováděné činnosti a neměl vliv na vznik letecké nehody;
- letiště vzletu a přistání neměla vliv na vznik letecké nehody.

3. Závěry

Příčinou letecké nehody byl chybný rozpočet na přistání a následné nezvládnutí opravy vadného přistání pilotem po odskoku, s dosednutím na příďový podvozek.

4. Bezpečnostní doporučení

Ponechávám na rozhodnutí provozovatele letounu.

V Praze dne 29. srpna 2006