



# ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

**o odborném zjišťování příčin letecké nehody  
letounu L-200A MORAVA, poznávací značky OK-OGA,  
na letišti Letňany,  
13. prosince 2014**

Praha  
únor 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 zkratk

°C	Teplota ve stupních Celsia
ABV	Nad
AC	Alto cumulus
ACC	Oblastní středisko (služba) řízení
AFIS	Letištní letová informační služba
AGL	Nad úrovní zemského povrchu
AIC	Letecký informační oběžník
AIP	Letecká informační příručka
ALT	Nadmořská výška
AMSL	Nad střední hladinou moře
BASE	Základna oblačnosti
BKN	Oblačno až skoro zataženo
CPL (A)	Průkaz obchodního pilota letounu
CR	Česká republika
E	Východ
FEW	Skoro jasno
FI (A)	Letový instruktor (letouny)
ft	Stopa (měrová jednotka - 0,3048 m)
h	Hodina
hPa	Hektopascal
km	Kilometr
kt	Uzel (jednotka rychlosti - 1,852 km.h <sup>-1</sup> )
LKLT	Veřejné vnitrostátní a neveřejné mezinárodní letiště Praha-Letňany
m	Metr
MEP Land	Více motorový - pozemní
MHz	Megahertz
METAR	Pravidelná letecká meteorologická zpráva
min	Minuta
NIL	Žádný
N	Sever
PAR	Výsadky
POZ	Přezkoušení odborné způsobilosti
QNH	Atmosférický tlak (redukovaný na střední hladinu moře podle podmínek standardní atmosféry, používaný pro nastavení tlakové stupnice výškoměru k zobrazení nadmořské výšky)
R	Pravý
RWY	Dráha
SEP Land	Jedno motorový - pozemní
SYNOP	Zpráva o pozemních meteorologických pozorováních z pozemní stanice
SC	Strato cumulus
SCT	Polojasno
TOW	Aerovleky
UTC	Světový koordinovaný čas
ÚZPLN	Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod

## **A) Úvod**

Provozovatel: SECAR MK AIR,  
Výrobce a model letadla: Strojírny první pětiletky n. p., Kunovice, L-200A  
Poznávací značka: OK-OGA  
Místo: Severovýchodní okraj LKLT  
Datum a čas: 13. prosince 2014, 14:45 (všechny časy jsou UTC)

## **B) Informační přehled**

Dne 13. prosince 2014 ÚZPLN obdržel oznámení letecké nehody letounu L-200A, který po ukončení leteckého snímkování nad Prahou prováděl přistání na LKLT. Ve fázi přiblížení na přistání na RWY 23R, ve vzdálenosti cca 200 m od prahových značek, letoun vletnul do vrcholů náletových dřevin a následně přistál na RWY 23R. Letoun byl nárazem do překážky značně poškozen. Pilot ani další osoba na palubě nebyli zraněni.

Inspektoři ÚZPLN se téhož dne dostavili na místo letecké nehody a shromáždili informace významné pro odborné zjišťování příčin.

Příčinu letecké nehody zjišťovala komise ÚZPLN ve složení:

Předseda komise: Ing. Josef BEJDÁK  
Člen komise: Ing. Zdeněk FORMÁNEK

Závěrečnou zprávu vydal:

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

dne 1. února 2016.

## **C) Hlavní část zprávy obsahuje:**

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

# 1 Faktické informace

## 1.1 Průběh letu

Pilot a další osoby o průběhu letu a kritické situaci uvedli následující informace:

Pilot na základě objednávky České televize prováděl letecké snímkování nad Prahou se zaměřením na parkoviště obchodních center. Letoun odstartoval z RWY 23R LKLT v 14:15 h a na palubě byla kromě pilota další osoba - kameraman, který prováděl záběry požadovaných lokalit.

Po ukončení činnosti nad Centrem Černý Most pilot oznámil dispečerovi AFIS LKLT, že bude pokračovat do 3. zatáčky levého okruhu RWY 23 LKLT. Dispečer AFIS pilota informoval o aktuálním provozu nad letišťem a potvrdil RWY 23R v používání.

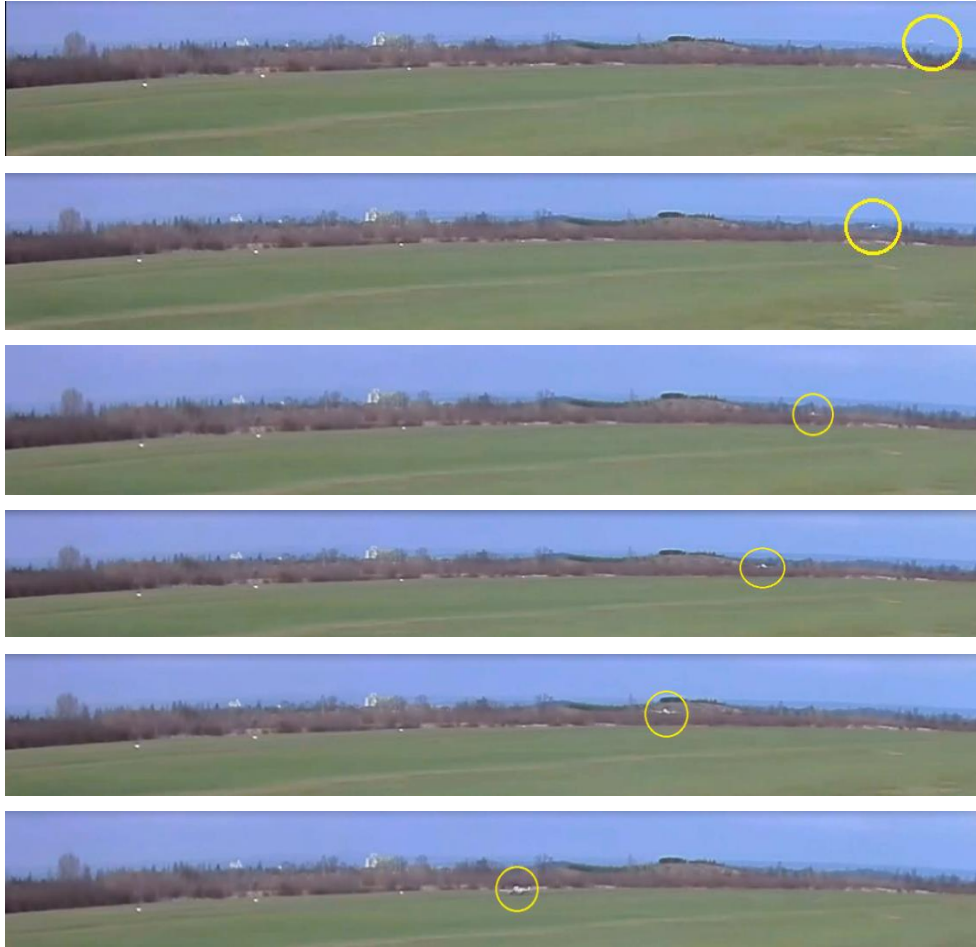
Pilot uvedl, že před ním přistával na stejnou dráhu letoun Z-526 po ukončení aerovleku kluzáku. Po otočení čtvrté zatáčky prováděl rozpočet tak, aby přistál co nejbližší za prahovými značkami RWY 23R, protože letoun před ním právě dokončoval výběh a nacházel se přibližně ve druhé třetině RWY 23R. Pilot dále uvedl, že ve vzdálenosti cca 300 m před plánovaným bodem dotyku byl oslněn zapadajícím sluncem, které se znenadání objevilo mezi mraky. Oslnění bylo tak intenzivní, že ztratil vizuální kontakt se zemí a než přijal opatření k opakování okruhu, vletělo letadlo do vzrostlé vegetace v severovýchodní části letiště. Pilot zaregistroval několik tupých úderů do trupu letounu a následně přistál na RWY 23R. Po zastavení na stojánce před hangárem AK Letňany zjistil značné poškození přední části letounu. Pilot oznámil událost na hotovostní mobilní číslo ÚZPLN a na linku 158 Policie ČR.

Další osoba na palubě - kameraman ve své výpovědi uvedl, že seděl na zadním sedadle za pilotem, díval se doleva, a že se kritická fáze letu nijak nelišila od předešlých letů, které s pilotem absolvoval. Těsně před přistáním zaslechl hluk tupých úderů do trupu letadla. Po přistání pilot s letounem pojížděl na stojánku zcela bez problémů a až po zastavení a vystoupení z letadla byl vidět rozsah poškození.

Dispečer AFIS LKLT ve své výpovědi uvedl, že pilot po ukončení letu nad Prahou oznámil návrat na LKLT a následné zařazení do okruhu v poloze levého „base legu“ RWY 23R. Byla mu podána informace o volnosti dráhy, směru a síle větru. Z důvodu provozu se pilot rozhodl pro zatáčku o 360° v poloze na finále a po jejím ukončení pokračoval v přiblížení na přistání. Letadlo po přistání bez náznaku jakýchkoliv komplikací opustilo dráhu a zajelo na stojánku. Dále dispečer AFIS uvedl, že mu pilot nenahlásil žádnou mimořádnou událost.

Ohledáním místa letecké nehody a jeho bezprostředního okolí byly v prostoru těsně před prahovými značkami, na travnatém povrchu, objeveny stopy od kol hlavního podvozku po tvrdém přistání letounu.

Průmyslová kamera, umístěná na provozní budově v areálu letiště, zaznamenala průběh kritické fáze letu od okamžiku, kdy se letoun nacházel v poloze na krátkém finále RWY 23R až do chvíle, kdy po dráze pojížděl. Ze záznamu bezpečnostní kamery bylo zjevné, že se letoun pohyboval ve fázi přiblížení v příliš malé výšce a po přelétnutí komunikace v ulici Toužimská vletl do vrcholků náletových dřevin. Po jejich prolétnutí pilot pravděpodobně instinktivně přerušil klesání, protože na dalších dřevinách blíže k RWY 23R byly ulámány jen jejich vrcholky. Na záběru kamery je patrné, jak letoun se zvednutou přídílí „vyplaval“ z vrcholků náletových dřevin. Hned poté dosednul na malé rychlosti krátce před prahovými značkami RWY 23R a pokračoval v pojíždění po dráze.



Obr. č. 1: Vybrané sekvence videozáznamu

## 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

## 1.3 Poškození letadla

Letoun byl při nárazu do vzrostlé vegetace značně poškozen.



Obr. č. 2: Poškozený letoun L-200A

## 1.4 Ostatní škody

Nebyly hlášeny.

## 1.5 Informace o osobách

### 1.5.1 Pilot

Osobní údaje:

- muž, věk 63 let,
- měl platný průkaz způsobilosti CPL (A),
- měl platnou kvalifikaci MEP Land,
- měl platné osvědčení zdravotní způsobilosti 1. třídy,
- měl platný všeobecný průkaz radiotelefonisty letecké pohyblivé služby.

Letová praxe a výuka:

Letový výcvik na letounech zahájil v roce 1983 na letounu Z-142. Přeškolení na letoun L-200 absolvoval v roce 1994. Průkaz způsobilosti obchodního pilota letounů získal dne 6. května 1991. Poslední POZ provedl na letounu L-200A dne 12. ledna 2014 s hodnocením „splnil“. V posledním roce kromě několika letů s letounem Z-142 převážně létal s letounem L-200A.

Nálet za:	24 h	90 dní	Celkem
Tento typ:	00:30	09:00	2340:03
Všechny typy:	-	-	4825:56

Další kvalifikace:

Pilot byl držitelem platných kvalifikací SEP Land, FI (A), NIGHT, TOW, PAR.

### 1.5.2 Další osoby na palubě:

Na levé zadní sedačce seděl muž bez letových zkušeností. Na palubě letounu L-200A letěl již několikrát a v rámci monitorovacích letů prováděl s kamerou filmové záběry zájmových prostorů.

## 1.6 Informace o letadle

### 1.6.1 Všeobecné informace

Letadlo L-200A je dvumotorový pětímístný samonosný dolnoplošník celokovové konstrukce a se zatahovacím podvozkem předového typu.

Typ: L-200A  
Poznávací značka: OK-OGA  
Výrobce: Strojírny první pětiletky n. p., Kunovice  
Rok výroby: 1960  
Výrobní číslo: 170318

Osvědčení kontroly letové způsobilosti:	platné
Celkový nálet:	4699 h 20 min
Počet vzletů:	5015
Pojištění odpovědnosti za škodu:	platné

#### 1.6.2 Pohonné jednotky:

Motor č. 1:

Typ:	M 337
Výrobce:	Avia n. p., Praha
Výrobní číslo:	60177
Celkový nálet:	4983 h 35 min

Motor č. 2:

Typ:	M 337
Výrobce:	Avia n. p., Praha
Výrobní číslo:	61112
Celkový nálet:	4876 h 35 min

Vrtule č. 1:

Typ:	V 410
Počet listů:	3
Výrobce:	Avia n. p., Praha
Výrobní číslo:	34250635

Vrtule č. 2:

Typ:	V 410
Počet listů:	3
Výrobce:	Avia n. p., Praha
Výrobní číslo:	34250636

#### 1.6.3 Provoz letounu

Letoun byl provozován na letišti Praha-Letňany a využíván k provádění leteckých prací. Dne 24. března 2014 byla na letounu provedena prohlídka úrovně revize „B“ roční v souladu se schváleným programem údržby číslo TMP-L200A, D-CZ.MG.0022-03 se závěrem „Letadlo je považováno za způsobilé k uvolnění do provozu“. Od této doby letoun nalétal 140 h 35 min.

V den letecké nehody byl na letounu proveden 1 let v trvání 30 min.

### 1.7 Meteorologická situace

Podle zprávy Letecké meteorologické služby Českého hydrometeorologického ústavu se území České republiky nacházelo v týlu tlakové výše nad Ukrajinou. Do střední Evropy proudil před zvlněnou studenou frontou nad Německem a Polskem teplý vzduch od jihozápadu. Podle odborného odhadu byla meteorologická situace v místě letecké nehody následující:

Přízemní vítr:	190° - 220° / 10 - 15 kt
Výškový vítr:	2000 ft AGL 250° / 12 kt, teplota +07°C
Stav počasí:	oblačno, beze srážek
Dohlednost:	nad 10 km

Oblačnost: FEW / SCT SC base / top 4000-4500 / 7000, BKN AC  
 ABV 9000 ft AMSL  
 Turbulence: slabá, mechanická  
 Výška nulové izotermy: 6000 ft AMSL  
 Námraza: NIL  
 Západ slunce: 15:02

Výpis ze zpráv METAR z meteorologické stanice Praha-Ruzyně:

Čas	Celkové pokrytí oblohy oblačností	Směr větru/ Rychlost větru	Dohlednost	Oblačnost/ Výška základny oblačnosti	Teplota	Nárazy větru
14:00	7	200° / 14 kt	75 km	2 SC / 7000 ft AGL, 6 AS 9000 ft AGL	6,8°C	23 kt
15:00	7	210° / 14 kt	70 km	3 SC / 7000 ft AGL, 5 AS 9000 ft AGL	6,8°C	27 kt

Výpis ze zpráv METAR z meteorologické stanice Praha - Kbely:

Čas	Celkové pokrytí oblohy oblačností	Směr větru/ Rychlost větru	Dohlednost	Oblačnost/ Výška základny oblačnosti	Teplota	Nárazy větru
14:00	7	210° / 14 kt	25 km	1 SC / 4000 ft AGL, 5 AC 9000 ft AGL	7,4°C	25 kt
15:00	7	210° / 12 kt	25 km	1 SC / 4300 ft AGL, 5 AC 9000 ft AGL	7,4°C	25 kt

V deníku dispečera AFIS LKLT bylo uvedeno následující počasí:

Čas	Směr větru/ Rychlost větru	Dohlednost	QNH
14:08	230° / 12 kt	Nad 10 km	1011 hPa

## 1.8 Radionavigační a vizuální prostředky

Vizuální prostředky na letišti LKLT odpovídaly třídě letiště podle předpisu L – 14.

## 1.9 Spojovací služba

Letiště Praha-Letňany má pro pozemní rádiovou stanici, určenou pro komunikaci v leteckém pásmu, přidělen kmitočet 120,325 MHz. Záznam komunikace na provozním kmitočtu nebyl pořizován.

V den letecké nehody byla v souladu s AIP AD 4 - LKLT - 1 na letišti poskytována služba AFIS.



### 1.10 Informace o letišti

Letiště Praha-Letňany je veřejné vnitrostátní a neveřejné mezinárodní letiště. Pro provoz letounů se používá travnatá RWY 05L/23R o rozměrech 860 x 23 m a travnatá RWY 05R/23L o rozměrech 800 x 25 m. Na LKLT byl v době letecké nehody slabý letový provoz.

### 1.11 Letové zapisovače a ostatní záznamové prostředky

Na palubě letounu nebylo nainstalováno záznamové zařízení, jehož záznam by bylo možné využít k rozboru letu.

Pilot letounu poskytl komisi grafický záznam letu z aplikace svého mobilního telefonu.

Na záznamu přehledového zobrazení ACC se objevila trasa kritického letu.

### 1.12 Popis místa nehody a trosek

Letoun narazil do vrchních partií náletových dřevin poprvé v prostoru za valem oddělujícím areál letiště od komunikace v ulici Toužimská, spojující městskou část Praha Kbely a Letňany. Tento prostor za valem má vůči komunikaci převýšení cca 4 m. Vrcholky nejvyšších kmenů náletového porostu, vysoké cca 5 m, byly ulámány cca 1 m od vrcholu. V tomto prostoru byly kromě zlomených větví nalezeny i drobné prvky letounu, které se po nárazu do překážky od něj oddělily (aerodynamický kužel pravé vrtule, úlomky plexiskla přistávacího světlometu).

<b>v zeměpisných souřadnicích:</b>	N 50°08'07,25''
	E 014°31'52,08''
<b>nadmořská výška:</b>	276 m



Obr. č. 3: Náletové dřeviny po kontaktu s letounem



Obr. č. 4: Celkový pohled na místo letecké nehody

### 1.13 Lékařské a patologické nálezy

Pilot ani další osoba na palubě neutrpěli žádná zranění. Hlídka Policie ČR provedla u pilota dechovou zkoušku přístrojem Dräger s negativním výsledkem.

### 1.14 Požár

Po nárazu letounu do překážky nedošlo k požáru.

### 1.15 Pátrání a záchrana

Nebyly organizovány.

### 1.16 Testy a výzkum

NIL

### 1.17 Informace o provozních organizacích

Letový provoz na LKLT byl dne 13. prosince 2014 zahájen v 07:48 hodin a ukončen v 15:05. Kromě místního provozu aeroklubu, který prováděl aerovleky kluzáků, bylo v průběhu dne na LKLT provedeno 13 letů cizích letadel, včetně poškozeného.

## 1.18 Doplnkové informace

1.18.1 Příkaz k zachování bezpečnosti civilního letectví dle § 89, písm. x) zákona číslo 49/1997 Sb. Pro všechny velitele/piloty letadel všech kategorií a provozovatele letišť.

NÁPRAVNÉ OPATŘENÍ ÚCL č. 2/2005 publikované v AIC C 2/06.

1. *Všechny přírodní i umělé překážky, včetně osob a zvířat, musí být při vzletu či přistávání přelétávány v minimální výšce 10 m od nejnižší části letadla nebo vlečeného předmětu. Za překážku vysokou 5 m se pro tento účel rozumí i jakékoli neuzavřené komunikace (silnice, cesty, železniční dráhy, vodní toky atd.) či přístupné účelové plochy (parkoviště, hřiště, vodní plochy atd.).*

1.18.2 Popis a rozsah poškození letounu dle nálezkové zprávy, kterou zpracovala opravárenská organizace.

Technická zpráva o rozsahu poškození letadla L 200, výrobní číslo 170318, poznávací značky OK-OGA:

Levá polovina křídla měla poškozený přechodový kryt trup-křídlo, deformovanou náběžnou hranu mezi žebry číslo 2-3-4, dále 8-9-10 a mezi 15-17. Dále byl na levé polovině křídla poškozen přechodový kryt bak-křídlo a bylo poškozeno červené poziční světlo. Na levé vrtuli byl utržen aerodynamický kryt vrtule. Na levé motorové gondole byl deformován přední kryt kapoty a byla poškozena dvířka krytu podvozku.

Pravá polovina křídla měla deformovanou náběžnou hranu mezi žebry číslo 9-17 a byla poškozená vnější přistávací klapka. Na pravé vrtuli byl deformovaný aerodynamický kryt. Pravá motorová gondola měla deformovaný přední kryt kapoty a poškozená dvířka krytu podvozku.

Trup letadla měl poškozený nosový kryt a světlomet, byla deformována dvířka předového podvozku a zničen světlomet. V oblasti pilotní kabiny prasklo pravé přední sklo.

Stabilizátor měl zvlněný potah náběžné hrany v oblasti žeber číslo 1-2 na pravé i levé straně. Na levé straně stabilizátoru došlo k deformaci žebra číslo 9.

## 1.19 Způsoby odborného zjišťování příčin

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

## 2 Rozbory

### 2.1 Kvalifikovanost posádky

Pilot byl způsobilý letu a splnil předepsané požadavky k provádění samostatných letů na typu L-200A a z hlediska dovednosti měl velké zkušenosti nejen s létáním na typu, ale i s prováděním vzletů a přistání na LKLT.

## 2.2 Letoun

Během letu pilot nezaznamenal žádnou abnormálnost v chodu motorů a jejich výkonu. Z technické prohlídky letounu po letecké nehodě a z rozboru zjištěných poškození vyplynulo, že všechna vznikala během přistávacího manévru v důsledku nárazů letounu do pevné překážky. Opotřebenění motorů odpovídalo počtu odpracovaných hodin. Komise nenalezla žádný důkaz o tom, že by říditelnost letounu byla před nárazem do překážek něčím ovlivněna.

## 2.3 Kritická situace

Pilot po ukončení leteckého snímkování nad Prahou, v prostoru nad Centrem Černý Most, navázal spojení s dispečerem AFIS LKLT. Získal informace o provozu nad letištěm a s ohledem na aktuální vzdušnou situaci provedl nad jihovýchodním okrajem obce Satalice levou vyčkávací zatáčku o 360° a po jejím ukončení pokračoval v letu do 4. okružové zatáčky pro RWY 23R. Po jejím dotočení se letoun nacházel ve výšce 1100 ft ALT a ve vzdálenosti cca 1,5 km od prahových značek RWY 23R a mírně vpravo od osy dráhy cca 150 m. Pilot plánoval rozpočet na přistání tak, aby přistál co nejbližší za prahové značky RWY 23R. Přestože se s ohledem na vzdálenost od plánovaného bodu doteku nacházel příliš nízko, pokračoval v klesání a pod plochým úhlem se přibližoval k letišti. Ze záznamu bezpečnostní kamery bylo zjevné, že se letoun pohyboval ve fázi přiblížení v příliš malé výšce a po přelétnutí komunikace v ulici Toužimská vletl do vrcholků náletových dřevin. Po jejich prolétnutí pilot pravděpodobně instinktivně přerušil klesání, protože na dalších dřevinách blíže k RWY 23R byly ulámány jen jejich vrcholky. Na záběru kamery je patrné, jak letoun se zvednutou přídílí „vyplaval“ z vrcholků náletových dřevin. Hned poté dosednul na malé rychlosti krátce před prahovými značkami RWY 23R a pokračoval v pojíždění po dráze. Pilot po zastavení na stojánce a vystoupení z letadla zjistil rozsah škod na letounu.

## 2.4 Vliv povětrnostních podmínek

Meteorologické podmínky byly vyhovující k provedení letu. Směr a rychlost přízemního větru neumožnily provádět přistání do protisměru, které by bylo vhodnější z hlediska možného oslnění paprsky zapadajícího slunce. Náhlá změna světelných podmínek měla vliv na odhad výšky nad terénem v kritické fázi letu. Nečekané oslnění paprsky slunce, které se nacházelo nízko nad obzorem a přímo proti směru letu mohlo způsobit krátkodobou ztrátu prostorové orientace.

## 2.5 Vliv ostatního provozu

Přestože byl na LKLT před leteckou nehodou relativně slabý provoz, pilot provedl přiblížení na RWY 23R tak, aby dosednul co nejbližší za prahové značky, protože se v té době na dráze po přistání pohyboval jiný letoun. Letoun Z-526 přistál dle záznamu z bezpečnostní kamery 30 sekund před letounem L-200A a v čase přistání L-200A byl již mimo RWY 23R. Pilot sledoval pohyb letounu Z-526 po dráze a rozpočet na přistání prováděl s ohledem na tento provoz.

## 3 Závěry

### 3.1 Komise dospěla k následujícím závěrům:

#### 3.1.1 Pilot:

- měl pro požadovaný let platnou kvalifikaci a byl zdravotně způsobilý,
- měl platný průkaz radiotelefonisty letecké pohyblivé služby,
- měl z hlediska dovednosti velké pilotní zkušenosti s létáním na typu L-200A,
- měl ve fázi letu po zařazení se do okruhu aktuální přehled o vzdušné situaci nad letištěm a pro přistání si v danou dobu a s ohledem na své letové zkušenosti zvolil ne zcela vhodný rozpočet na přistání,
- 4. zatáčku ukončil na výšce cca 60 m AGL ve vzdálenosti cca 1500 m od prahových značek a ve snaze přistát co nejbližší za prahové značky RWY 23R pokračoval v klesání,
- pravděpodobně se plně nevěnoval vizuální kontrole výšky v průběhu klesání na přistání, protože část pozornosti věnoval sledování letounu pohybujícímu se na dráze po přistání,
- k letišti se přibližoval pod plochým úhlem a nedodržel bezpečnou výšku nad překážkou,
- komunikaci před letištěm přelétával ve výšce menší než 15 m,
- byl zaskočen náhlou změnou světelných podmínek v kritické fázi letu,
- včas nepřerušil klesání a neprovedl postup nezdařeného přiblížení,
- při prvních úderech porostu do trupu a křídla letounu pravděpodobně instinktivně přerušil klesání,
- s poškozeným letounem dosednul na malé rychlosti mimo dráhu 23R do prostoru před prahovými značkami,
- neinformoval o události dispečera AFIS v průběhu poježdění.

#### 3.1.2 Letoun:

- měl platné Osvědčení kontroly letové způsobilosti a byl způsobilý k letu,
- z informací od pilota a z prohlídky letounu vyplynulo, že před leteckou nehodou byla soustava řízení a pohonné jednotky funkční,
- letoun byl poškozen nárazem do překážky.

### **3.2 Příčiny**

Příčinou letecké nehody byl nesprávně provedený rozpočet na přistání.

## **4 Bezpečnostní doporučení**

S ohledem na příčinu letecké nehody ÚZPLN bezpečnostní doporučení nevydává.

## **5 Přílohy**

NIL

## Rozdělovník

Poř.č.	Název organizace	Odesláno
1.	ÚZPLN	
2.	MD - OCL	
3.	ÚCL	