



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

---

Č.j.: 334/05/ZZ

Výtisk č. 1

# ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

**o odborném zjišťování příčin letecké nehody  
letounu BO-208, D-EGZL,  
na LKLT 27.7.2005**

Praha  
srpen 2005

## **A) Úvod**

název provozovatele: AERO CLUB DE MULHAUSE  
výrobce: Waggon- und Maschinenbau AG Donauwörth,  
Bundesrepublik – Deutschland  
model letadla: Bölkow BO 208 C Junior  
poznávací značka: D-EGZL  
místo: Letiště Praha/Letňany (LKLT)  
datum a čas: 27.7.2005, 18:30 SELČ

## **B) Informační přehled**

Dne 27.7.2005 obdržel ÚZPLN od člena aeroklubu Letňany oznámení o letecké nehodě letounu BO 208 Na základě oznámení bylo zahájeno odborné zjišťování příčin letecké nehody.

Příčinu události zjišťovala komise ÚZPLN ve složení:  
Předseda komise: Ing. Josef Procházka

Závěrečnou zprávu vydal:

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

dne xx. srpna 2005

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

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

## **1 Faktické informace**

### **1.1 Průběh letecké nehody**

Dne 23.7.2005 prováděl pilot letounu přistání na RWY 23L na LKLT. Letoun dosedl v polovině RWY najednou na všechna kola podvozku. Po UJETÍ cca 15 m se odpoutal od země. Druhý dotek se zemí byl ve vzdálenosti 25 m od prvního na předové kolo, vzápětí na pravé a naposledy na levé kolo. Po dotyku předového kola se zemí letoun zachytil vrtulí několikrát o zem. V průběhu dalšího výběhu došlo k postupné destrukci předového podvozku směrem dozadu pod trup a do něj. Letoun zůstal stát na RWY vybočen cca 15° doleva.

## 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

Byla poškozena vrtule a příďový podvozek.

## 1.4 Ostatní škody

NIL

## 1.5 Informace o osobách – pilot

věk: 69  
kvalifikace: PPL  
platnost průkazu: 29.11.2006  
počet nalétaných hodin celkově: 1300  
počet nalétaných hodin na typu: 800  
osvědčení zdravotní způsobilosti: platné

## 1.6 Informace o letadle

typ: Bölkov BO 208  
registrační značka: D-EGZL  
výrobce: Waggon- und Maschinenbau AG  
Donauwerth, Werk Laupheim  
celkový nálet do 20.7.2005: 4795 letů, 3380 hodin 10 minut  
osvědčení o letové způsobilosti: platné  
osvědčení o registraci: platné

## 1.7 Meteorologická situace

Přízemní vítr: 270-300°/5 - 7 ms<sup>-1</sup>  
Stav počasí: CAVOK

## 1.8 Radionavigační a vizuální prostředky

NIL

## 1.9 Spojovací služba

Neměla na událost vliv.

### **1.10 Informace o letišti**

Letiště Letňany je veřejné vnitrostátní letiště s travnatým povrchem o rozměrech 814 x 150 m. Provozovatelem je Aeroklub Praha - Letňany.

### **1.11 Letové zapisovače a ostatní záznamové prostředky**

Letoun nebyl vybaven zapisovačem letových údajů.

### **1.12 Popis místa nehody a trosk**

Nehoda se stala v druhé polovině RWY 23L. Po prvním doteku se zemí všemi koly najednou, letoun jel cca 15 m. Poté se odpoutal. Délka letu po odpoutání byla cca 25 m. Potom letoun dosedl na předový podvozek, následně na pravé kolo a nakonec na levé kolo. Ihned po dotyku předového podvozku se zemí došlo k několikanásobnému dotyku vrtule s povrchem RWY v délce 4 m. Po ujetí 10 – 12 m začala pozvolná destrukce předového podvozku. Délka stop druhého dotyku se zemí byla 20 m. Od prvního dotyku letounu se zemí do zastavení byla vzdálenost cca 60 m. Letoun po zastavení zůstal stát na RWY.

### **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**

Pilot prováděl přistání v LKLT na neobsazené letišti.

### **1.18 Doplnkové informace**

NIL

### **1.19 Způsoby odborného zjišťování příčin**

Při odborném zjišťování příčin incidentu bylo postupováno standardně v souladu s předpisem L13.

## **2 Rozbory**

Pilot měl platný průkaz způsobilosti.

Letoun měl platnou dokumentaci.

Letiště bylo schopné, upravené. Tráva byla posekaná.

Počasí pro přistání vyhovovalo.

Výpověď pilota neodpovídá stopám letounu po přistání;

- v délce prvního dotyku se zemí ( pilot uvádí 100 m, podle stop 15 m );

- v počtu odskoků ( pilot uvádí 2, podle stop jeden );

- v uvádění terénních vln na RWY a jejich neoznačení ( při ohledání místa nehody nebyly zjištěny terénní vlny uváděné pilotem jako příčiny odskoku letounu );

- v hodnocení celkové délky přistání ( pilot uvádí po prvním doteku pohyb po zemi v délce 100 m a následně dva odskoky a po dopadu letounu po druhém odskoku pohyb letounu po zemi cca 10 m. Měřením celkové délky přistání byla zjištěna vzdálenost cca 60 m );

## **3 Závěry**

Příčinou letecké nehody bylo nezvládnutí techniky pilotáže přistání.

## **4 Bezpečnostní doporučení**

Ponechávám na rozhodnutí provozovatele.