



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

---

**CZ - 08 - 155**

Výtisk č. 1

# **ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA**

**o odborném zjišťování příčin letecké nehody  
letounu SportCruiser na letišti Frýdlant nad Ostravicí,  
dne 7.5.2008.**

Praha  
červenec 2008

---

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.

## A) Úvod

Provozovatel letounu : Soukromá osoba  
Výrobce a model letounu: Czech Aircraft Works, s.r.o., SportCruiser  
Poznávací značka: Bez poznávací značky  
Místo události: Letiště Frýdlant nad Ostravicí – dále LKFR  
Datum: 7.5.2008  
Čas: 13:26 UTC (dále všechny časy v UTC)

## B) Informační přehled

Dne 7.5.2007 obdržel ÚZPLN oznámení o letecké nehodě letounu typu SportCruiser na letišti LKFR. Při vzletu došlo k ohnutí přední nohy podvozku letadla a následně ke zlomení listů vrtule a poškození spodního krytu motoru.

Příčinu události zjišťovala komise ÚZPLN ve složení:

Předseda komise	Milan Pecník
Člen komise	Ing. Jan Zelinka

Závěrečnou zprávu vydal :

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

dne 22. července 2008

## 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

Dne 7.5.2008 došlo na VPD 26 letiště LKFR při rozjezdu ke vzletu letounu kategorie LSA (Light Sport Aircraft) typu SportCruiser k ohnutí přední nohy podvozku vlivem nerovností na povrchu VPD. V důsledku drhnutí kola o spodní kryt motoru letoun snížil rychlost, přední noha podvozku praskla a po kontaktu vrtulových listů se zemí byly dva listy vrtule zlomeny. Letadlo zastavilo na VPD s přídí na zemi.

## 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 letounu

Zlomená přední noha podvozku, zlomené dva listy vrtule a poškozený spodní kryt motoru.

## 1.4 Ostatní škody

NIL

## 1.5 Informace o osobách

Pilot : věk 46 let.

Celkem nalétal na ULLa 250 hod.

Celkem nalétal na typu SportCruiser 5,5 hod.

V době letecké nehody měl platný průkaz pilota ULLa.

## 1.6 Informace o letounu

Poznávací značka : Bez poznávací značky

Výrobní číslo: 08SC134

Rok výroby : 2008

Celkem nalétal: 17 hod.

Motor: Rotax 912 ULS

Výr.číslo: 5 650 430

Vrtule: CLASSIC 170/3/R

Výr. číslo: 8055683R

Pojištění bylo platné do 3.1.2009.

Provozovatelem letounu byla neoprávněně používána přenosná poznávací značka, určená pouze pro zkušební lety u výrobce.

## 1.7 Meteorologická situace

Výpis z předběžné zprávy LAA ČR o mimořádné události.

Vítr : 260° / 2 až 4 kt.

Dohlednost / oblačnost: CAVOK.

Světelné podmínky: den.

Stav počasí vyhovoval prováděné činnosti.

## 1.8 Radionavigační a vizuální prostředky

NIL

## **1.9 Spojovací služba**

NIL

## **1.10 Informace o letišti**

Letiště LKFR je veřejné vnitrostátní letiště.

Povrch VPD byl pokryt travnatým porostem a v době události byl suchý .

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

Letoun nebyl vybaven zapisovačem letových údajů.

## **1.12 Popis místa nehody**

Letoun se nacházel na VPD 26 letiště LKFR.

## **1.13 Lékařské a patologické nálezy**

NIL

## **1.14 Požár**

NIL

## **1.15 Pátrání a záchrana**

Pátrání nebylo organizováno.

## **1.16 Testy a výzkum**

Na základě opatření přijatých hlavním inspektorem techniky LAA ČR, byl výrobcem letounu proveden rozbor možného zatížení předového podvozku. Závěry rozboru jsou uvedeny ve zprávě „Základní ověření zatížení podvozku při jeho poruše na letounu OK-LUU26 v.č. 700522.“ (Příloha č. 4).

Závěr výše uvedeného ověření konstatuje, že porušení přední nohy podvozku je ojedinělý případ způsobený jejím přetížením na silně nerovném terénu. Výrobcem bude provedeno zesílení konstrukce nohy předního podvozku a zvýšení „světlosti“ vidlice vůči terénu.

## **1.17 Informace o provozních organizacích**

NIL

## 1.18 Doplnkové informace

1.18.1 Letoun typu SportCruiser je vyvinut a vyráběn podle stavebních předpisů ASTM F2245 (vydaných v USA) pro kategorii LSA (Light Sport Aircraft):

- MTOW 600 kg,
- pevný podvozek,
- pevná vrtule.

Tento stavební předpis a novou kategorii lehkých letadel do MTOW 600 kg (LSA) státy Evropského společenství zatím neuznávají. V případě kategorie LSA se nejedná pouze o stavební předpis s novým hmotnostním limitem, ale i o zjednodušený certifikační proces, pilotní výcvik i nároky na zdravotní způsobilost. Tyto letouny však létají i v Evropě v kategorii „Experimental“ nebo jako ULLa tam, kde mají ULLa do MTOW do 550 kg.

Pro anglický trh je SportCruiser certifikován také podle CS.VLA do MTOW 600 kg na základě provedeného pevnostního výpočtu, pevnostních zkoušek a letového ověření. LAA ČR přidělila tomuto letounu přenosnou poznávací značku pro potřebu provádění zkušebních letů letadel určených na export v kategorii LSA za účasti pilota a spolumajitele letounu.

Podle vyjádření pilota a spolumajitele letounu byl letoun určen k registraci v Nizozemí v kategorii „experimentál“ a pilot pochybil tím, že provozoval letoun v době před jeho registrací (před vydáním osvědčení o letové způsobilosti).

Výrobce ani zkušební pilot po technickém přeletu k zákazníkovi před předáním letounu nesejmul přenosnou poznávací značku určenou pro zkušební lety v rámci stanovených podmínek.

Provozovatel si koupil výše uvedený SportCruiser s tím, že si zajistí zahraniční certifikaci letounu v kategorii Experimental a přidělení poznávací značky.

S takto získanou poznávací značkou chtěl létat v ČR.

1.18.2 Ve zprávě výrobce letounu, viz. Příloha č. 4, je číslo zakázky („V.č. 700522“) v evidenci výrobce nesprávně uvedeno jako výrobní číslo.

Správné výrobní číslo letounu je uvedeno v bodu 1.6.

## 1.19 Způsoby odborného zjišťování příčin

Odborné zjišťování příčin letecké nehody probíhalo podle předpisu L 13.

## 2. Rozbory

### 2.1 Rozbor stavu letounu

- letoun nebyl certifikován a registrován v žádném evropském leteckém úřadu;
- letoun neměl přidělenou poznávací značku;
- přenosná poznávací značka byla vydána LAA ČR pouze výrobcí pro zkušební lety;
- letoun měl platné pojištění.

### 2.2 Kvalifikace pilota

- pilot měl platný průkaz pilota ULLa.

### **3. Závěry**

- Příčinou letecké nehody bylo zlomení přední nohy podvozku na nerovném povrchu VPD.
- Provozovatel letounu pochybil tím, že se rozhodl provést vzlet letounu ještě před jeho registrací a vydáním osvědčení o letové způsobilosti některým z evropských leteckých úřadů.

### **4. Bezpečnostní doporučení**

Opatření provedená výrobcem letadla SportCruiser považují za dostatečná.  
Ponechávám bez dalších doporučení.

V Praze dne 22. července 2008