



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

---

Č.j.: 020/06/ZZ  
Výtisk č. 1

# **ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA**

**o odborném zjišťování příčin letecké nehody letounu typu  
Piper Malibu Mirage – PA 46, poznávací značky OE – KEU,  
dne 27.01.2006, letiště Praha Ruzyně, RWY 06.**

Praha  
červen 2006

## A) Úvod

|                         |                                     |
|-------------------------|-------------------------------------|
| Provozovatel            | Enconet Consulting g.m.b.h.         |
| Výrobce a model letadla | PIPER PA46-350P MALIBU MIRAGE       |
| Poznávací značka        | OE - KEU                            |
| Místo                   | Letiště Praha Ruzyně – RWY 06       |
| Datum                   | 27.01.2006                          |
| Čas                     | 08:26 UTC (všechny časy jsou v UTC) |

## B) Informační přehled

Dne 27.01.2006 v čase 09:00 obdržel ÚZPLN oznámení o letecké nehodě na letišti Praha Ruzyně.

Letoun Piper PA 46-350, poznávací značky OE-KEU těsně po přistání vyjel z RWY 06 do leva a došlo k jeho značnému poškození. Pilot ani posádka nebyli při nehodě zraněni.

Příčinu události zjišťovala komise ÚZPLN ve složení:

|                  |                     |
|------------------|---------------------|
| Předseda komise: | Jiří Kadet          |
| Člen komise:     | Ing. František Šmíd |

Závěrečnou zprávu vydal :

ÚSTAV PRO ODBORNĚ TECHNICKÉ ZJIŠŤOVÁNÍ PŘÍČIN LETECKÝCH NEHOD  
Beranových 130  
199 01 PRAHA 99  
dne 14.06.2006.

## 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

Letoun Piper PA46 Malibu, poznávací značky OE – KEU prováděl řízený let VFR z Vídně do Prahy. Let probíhal normálně až do přistání, kdy ve fázi výběhu letoun vybočil doleva, projel cca 40 cm vysokou sněhovou bariéru a vyjel mimo RWY 06 na záložní travnatý pás, kde došlo dle výpovědi pilota k vybočení letounu vlevo ihned po dosednutí. Po ujetí vzdálenosti 177 metrů došlo k ulomení levého kola hlavního podvozku. Letoun pokračoval ještě dalších 16 metrů a zůstal stát natočen do kurzu 300°.

### 1.2 Zranění osob

| Zranění           | Posádka | Cestující | Ostatní osoby<br>(obyvatelstvo apod.) |
|-------------------|---------|-----------|---------------------------------------|
| Smrtelné          | 0       | 0         | 0                                     |
| Těžké             | 0       | 0         | 0                                     |
| Lehké/bez zranění | 0/1     | 0/2       | 0/0                                   |

### 1.3 Poškození letadla

Odborná komise zjistila při ohledání letounu na místě nehody, že byla poškozena vrtule (oba listy ohnuty), zvlněný potah křídla, poškozena levá noha hlavního podvozku, ulomeno levé kolo podvozku a ohnuta přední podvozková noha.

### 1.4 Ostatní škody

Další škody na majetku třetích osob nevznikly.

### 1.5 Informace o osobách

|                           |                              |
|---------------------------|------------------------------|
| PIC věk:                  | 47 let;                      |
| Typ průkazu:              | PPL;                         |
| Průkaz způsobilosti:      | platný;                      |
| Letecká zkušenost celkem: | 610 hod (ke dni 23.01.2006); |
| Z toho jako PIC:          | 467 hod 30 min;              |
| Dual:                     | 142 hod 30 min;              |
| IFR:                      | 347 hod 22 min;              |
| Zdravotní způsobilost:    | platná;                      |
| Průkaz radiotelefonisty:  | platný.                      |

## **1.6 Informace o letadle**

### **1.6.1**

|                |                                  |
|----------------|----------------------------------|
| Provozovatel:  | Enconet Consulting g.m.b.h.;     |
| Typ:           | Piper Malibu PA 46-350 P;        |
| Výrobce:       | The New Piper Aircraft inc. USA; |
| Výrobní číslo: | 4636110;                         |
| Rok výroby:    | 1997;                            |
| Celkový nálet: | 1334 hod 45 min.                 |

### **1.6.2**

|                   |                |
|-------------------|----------------|
| Pohonná jednotka: | pístový motor; |
| Výrobce:          | LYCOMING;      |
| Typ:              | TIO – 540;     |
| Výrobní číslo.    | L-9838-61A;    |

### **1.6.3**

|                |                 |
|----------------|-----------------|
| Vrtule:        | Constant speed; |
| Výrobce:       | HARTZEL;        |
| Typ:           | HC-12YR-1BF;    |
| Výrobní číslo: | HA331A.         |

## **1.7 Meteorologická situace**

|                     |                                                             |
|---------------------|-------------------------------------------------------------|
| Situace:            | rozsáhlá oblast vysokého tlaku vzduchu nad střední Evropou; |
| Přízemní vítr:      | 100-150°/4-8 kt;                                            |
| Dohlednost:         | 7-10 km;                                                    |
| Stav počasí:        | jasno;                                                      |
| Oblačnost [FT AGL]: | SKC;                                                        |
| Turbulence:         | NIL;                                                        |
| Námraza:            | NIL.                                                        |

## **1.8 Radionavigační a vizuální prostředky**

NIL

## **1.9 Spojovací služba**

PIC byl na spojení se službou ŘLP, stanoviště Ruzyně TWR

### 1.10 Informace o letišti

Letiště Praha Ruzyně bylo provozuschopné (viz. vyjádření Řízení provozu letiště Praha) a na vznik nehody nemělo vliv.

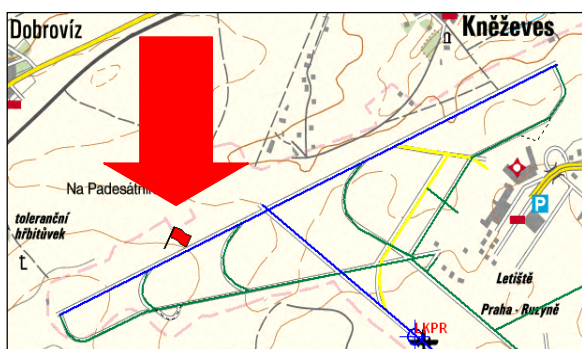
### 1.11 Letové zapisovače a ostatní záznamové prostředky

NIL

### 1.12 Popis místa nehody a trosek

Místo letecké nehody se nachází na záložním travnatém pásu RWY, 830 metrů od prahu RWY 06 a 50 metrů od levého okraje RWY 06. Souřadnice místa nehody dle GPS: N 50°06'19,8" E 14°14'10,2".

Letoun ležel na travnatém záložním pásu nakloněn na levou stranu a opíral se přední částí a levou polovinou křídla o zem. Levá noha hlavního podvozku byla poškozena a levé kolo hlavního podvozku leželo cca 20 metrů od letounu. Přední podvozková noha byla vpáčena pod břicho letounu. Dvoulistá vrtule měla oba listy ohnuty vzad a potah křídla, ocasu a trupu byl zvltněný.

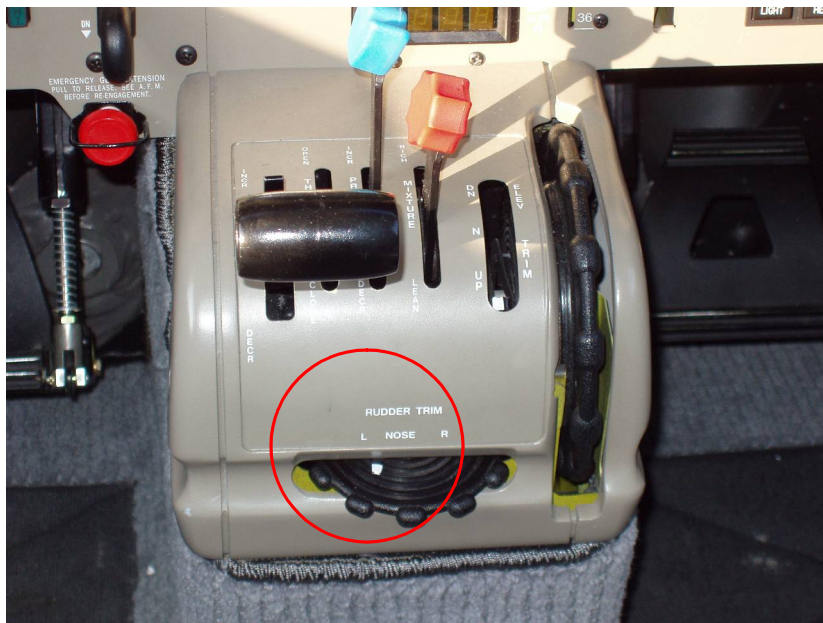


Šipka označuje místo nehody.



Letoun na místě nehody.

Při ohledání pilotního prostoru letounu bylo zjištěno, že ovladač směrového vyvážení byl nastaven do polohy plné levé výchylky.



Směrové vyvážení (rudder trim) bylo nastaveno v poloze plné levé výchylky.

### **1.13 Lékařské a patologické nálezy**

NIL

### **1.14 Požár**

NIL

### **1.15 Pátrání a záchrana**

Na místě nehody zasahoval hasičský sbor letiště Praha Ruzyně.

### **1.16 Testy a výzkum**

NIL

### **1.17 Informace o provozních organizacích**

NIL

### **1.18 Doplnkové informace**

Rozsah poškození mohl být stanoven pouze na základě vizuálního posouzení letounu na letišti Praha Ruzyně ihned po nehodě.

Z důvodu letecké nehody byl zastaven provoz na RWY 06 do doby odstranění letounu a kontroly dráhy.

Odborná komise ÚZPLN souhlasila s umístěním letounu v SRA (Security Restricted Area) prostoru letiště Praha Ruzyně – Jih, dle dohovoru s ŘPL.

Letoun měl být po dohodě s majitelem prohlédnut pracovníky servisu East Compagny s.r.o. Bratislava a inspektorem technikem ÚZPLN, aby mohlo být stanoveno jeho poškození.

Podrobnou prohlídku, a tím stanovení co možná nejpresnějšího rozsahu poškození nebylo možno provést, jelikož majitel letoun odtransportoval na neznámé místo, aniž by o tom odbornou komisi ÚZPLN uvědomil.

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

Odborná komise ÚZPLN postupovala v souladu s předpisem L13.

## **2. Rozbory**

### **2.1**

PIC:

- měl pro provádění let požadovanou kvalifikaci;
- měl platný průkaz pilota letounů (PPL);
- měl platnou zdravotní způsobilost;
- k provedení letu byl způsobilý;
- pilot si vyvážil letoun před přistáním pro eliminaci bočního větru;
- směrové vyvážení-rudder trim bylo v krají levé poloze;

### **2.2**

Piper Malibu-Mirage OE – KEU:

- OLZ bylo v době nehody platné;
- zákonné pojištění v době nehody bylo platné;
- letoun byl udržován v souladu s platnými předpisy;
- letoun byl způsobilý k provedení letu;

### **2.3**

Meteorologická situace:

- boční složka větru pravděpodobně ovlivnila vyjetí letounu mimo dráhu.

### **2.4**

ATC:

- složky řízení letového provozu neměly na vznik nehody vliv;

## 2.5

Stav letiště:

- letiště bylo provozuschopné a jeho stav neměl na vznik nehody vliv.

Letoun byl neznámou osobou odtransportován z letiště Praha Ruzyně, kde byl uložen v SRA prostoru.

Odborné komisi ÚZPLN není známo kde se letoun v současné době nachází.

## 3. Závěry

Odborná komise ÚZPLN nemohla jednoznačně stanovit příčinu letecké nehody, neboť nebylo možno odborně posoudit poškození letounu.

Pravděpodobnou příčinou letecké nehody bylo nastavení směrového vyvážení (rudder trim) do plné levé výchylky, a tím po dosednutí letounu došlo k jeho vybočení z důvodu nezvládnutí techniky pilotáže.

## 4. Bezpečnostní doporučení

Ponechávám na rozhodnutí Federal Office of Transport, Austria.

V Praze dne 14.06.2006.