



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

---

Č.j.: 320/03/ZZ

## **ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA**

**o odborném zjišťování příčin letecké nehody**

**letounu Piper Malibu PA 46-310 P, pozn.zn. D-EADC**

**na letišti Vysoké Mýto dne 2.8.2003**

Praha

srpen 2003

## **A) Úvod**

Provozovatel: KBH Produktions-Automation BmbH & Vertriebs –  
Kommanditgesellschaft. Max-Planck-Ring 37a D-65205  
Wiesbaden.  
Typ: Piper Malibu PA 46-310 P, pozn. zn. D – EADC.  
Místo LN: RWY 30 LKVM Vysoké Mýto.  
Datum LN: 02. 08. 2003, 12:25 UTC.

## **B) Informační přehled**

Letoun dosedl na letiště s asfaltovou RWY s nevysunutým podvozkem.  
Příčiny letecké nehody zjišťovala odborná komise ÚZPLN ve spolupráci s Policií ČR  
ve složení:  
předseda komise: Jiří Kadet  
člen komise: Ing. František Šmíd  
Odborná komise postupovala v souladu se zněním předpisu L 13.  
Závěrečnou zprávu vydal ÚZPLN dne 8.8.2003

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

- 1) Faktické informace.
- 2) Rozbory.
- 3) Závěry.
- 4) Opatření ke zvýšení bezpečnosti
- 5) Přílohy (uloženy v archivu ÚZPLN)

## **1. FAKTICKÉ INFORMACE**

### **1.1 Průběh letu**

Pilot odstartoval z letiště LKVM s úmyslem provést místní let v délce cca 15 minut.  
Při manévru na přistání nevysunul podvozek a s letounem přistál se zataženým  
podvozkem.

Letoun dosedl na asfaltovou RWY 30 cca 145 m od prahu. Po ujetí 175 m mírně  
vybočil doprava a po ujetí dalších 110 m zastavil na pravém okraji RWY 30, přičemž  
se otočil o cca 120° vpravo a zastavil se na trávě.

Poloha místa v zeměpisných souřadnicích: N 49° 55' 495" / E 16° 10' 527".

Nadmořská výška: 301 m / 092 ft.

Světelné podmínky: denní světlo.

### **1.2 Zranění osob**

Ke zranění osob nedošlo.

### **1.3 Poškození letadla:**

Poškození malého rozsahu. Odhadovaná škoda na letounu je cca 250 000 Euro.

#### **1.4 Ostatní škody :**

NIL.

#### **1.5 Informace o osobách.**

Soukromý pilot letounů, věk 66 roků.

Pilotní průkaz č. 4254 HEDA vydán v SRN dne 20.6.1984, platný do 01.02.2005.

Celkem nalétal 2800 hodin, z toho 1280 hodin na typu Piper PA 46-310 P.

#### **1.6 Informace o letadle**

Letoun:

Typ: Piper PA 46-310 P, výrobní č. 46-8508005, rok výroby 1984.

Výrobce: Piper Aircraft Corporation.

Letová způsobilost platná do „Dezember 2003“, letoun udržován dle předpisu.

Pojištění odpovědnosti za škody uzavřeno u pojišťovny Allianz od 31.5.2003 do 31.5.2004.

Hmotnost a vyvážení byly během kritické fáze letu v limitech, v letounu v době LN seděl pouze pilot a cestující.

Druh použitého paliva: JET A -1.

Motor: Pratt & Whitney PT6A-34.

Vrtule: Hartzell HC-E4N-31/E8501B-3.5.

Další údaje neměla komise k dispozici.

#### **1.7 Meteorologická situace**

CAVOK, vítr 3 m/s 300°, 3/8 Cu, QNH 1013.

#### **1.8 Radionavigační a vizuální prostředky**

Nepoužity.

#### **1.9 Spojovací služba**

Letoun byl po celou dobu letu na spojení s LKVM INFO.

#### **1.10 Informace o letišti**

Letiště LKVM: elev 301 m, RWY 14/32 tráva, 12/30 tráva, 12/30 asfalt.

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

NIL.

#### **1.12 Popis místa nehody:**

RWY 30 asfalt. Letoun se zastavil na pravém okraji RWY, cca 450 m od prahu, na rozhraní mezi asfaltem a travnatým povrchem, otočen o cca 120° doprava. Při dojezdu po asfaltové ploše RWY byla poškozena vrtule, nasávací hrdlo (*Cowling*), spodní část trupu, výfuky a antény.

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

NIL.

#### **1.14 Požár**

NIL.

#### **1.15 Pátrání a záchrana**

Nebyly organizovány.

#### **1.16 Testy a výzkum**

NIL.

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

NIL.

#### **1.18 Doplnkové informace**

Pilot ve své výpovědi uvádí, že jej v kabině ve fázi na finále obtěžovala vosa, čímž rozptýlil svou pozornost natolik, že zapomněl vysunout podvozek. Tuto skutečnost si uvědomil až v okamžiku, kdy letoun dosedl „na břicho“.

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

Odborná komise postupovala v souladu se zněním předpisu L 13.

## **2. ROZBORY**

- Pilot měl platný pilotní průkaz, k provedení letu byl způsobilý.
- Letoun měl platnou provozní způsobilost do prosince 2003.
- Meteorologická situace neměla vliv na vznik LN.
- Stav a vybavení letiště nemělo vliv na vznik LN.
- Při přiblížení na přistání pilot v důsledku rozptýlení pozornosti nevysunul podvozek, letoun dosedl na asfaltový povrch RWY se zasunutým podvozkem.

## **3. ZÁVĚRY**

Hlavní příčinou LN bylo snížení pozornosti pilota při provádění důležitých úkonů ve fázi přiblížení na přistání.

#### **4. OPATŘENÍ KE ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI**

Přijetí opatření ponechávám na rozhodnutí leteckého úřadu Státu provozovatele.