



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

---

Č.j.: 44 /05/ZZ

Výtisk č. 1

# **ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA**

**o odborném zjišťování příčin letecké nehody  
letadla BE 35 Beechcraft  
poznávací značky D-EEOL  
na letišti Hosín  
dne 20.2.2005**

Praha  
Duben 2005

## A) Úvod

|                         |                               |
|-------------------------|-------------------------------|
| Provozovatel            | Franz Krauz / Germany         |
| Výrobce a model letadla | Beech Aircraft comp., BE V35B |
| Poznávací značka        | D-EEOL                        |
| Místo události          | Letiště HOSÍN (LKHS)          |
| Datum                   | 20.2.2005                     |
| Čas                     | 12:08 UTC                     |

## B) Informační přehled

Příčinu události zjišťovala komise ÚZPLN ve složení:

|                 |                  |
|-----------------|------------------|
| Předseda komise | Ing. Karel Mařík |
| Člen komise     | Milan Pecník     |
|                 |                  |

Závěrečnou zprávu vydal :

ÚSTAV PRO ODBORNĚ TECHNICKÉ ZJIŠŤOVÁNÍ PŘÍČIN LETECKÝCH NEHOD

Beranových 130

199 01 PRAHA 99

dne 12. dubna 2005

## 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

Pilot a cestující nastoupili do letadla před hangárem na letišti Hosín, kde byl letoun přechodně uložen. Před nástupem do letounu byl pilot letounu upozorněn provozovatelem letiště, že letiště je uzavřené pro letový provoz a případný vzlet tedy provede dle vlastního uvážení ("airport is out of service and take-off at own discretion"). Po ohřevu motoru pojížděl pilot na místo vzletu dráhy 06L. Následně projížděl celou délku RWY 06L se vzletovým výkonem motoru a podle výpovědi spolucestujícího se pokoušel o vzlet. V důsledku nedostatečné rychlosti však byly všechny pokusy o vzlet neúspěšné. Při třetím pokusu o vzlet vyjel letoun doleva, mimo zpevněný povrch RWY 06L až na jejím konci, mimo sněhový val. Při čtvrtém pokusu o vzlet došlo k několikanásobnému zvednutí a položení příďového kola bez viditelného zvyšování rychlosti letounu. Krátce po posledním zvednutí příďového kola letadlo náhle změnilo směr cca o 30°doleva, opustilo zpevněný povrch RWY 06L a při najetí na sněhový val se převrátilo na příď. V průběhu toho došlo k poškození konců křídla a zlomení přední nohy podvozku, což vedlo k deformaci listů vrtule a vytržení závěsů motoru z konstrukce draku.

### 1.2 Zranění osob

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

### 1.3 Poškození letadla

Uražena přední podvozková noha, zničena vrtule letadla, poškozeno motorové lože a přední část letadla včetně krytů motoru, poškozeny okrajové oblouky levé i pravé části křídla.

### 1.4 Ostatní škody

NIL

### 1.5 Informace o osobách

- a) velitel letadla - věk 47 let, občan SRN  
nálet hodin celkem 1200 hodin, z toho na daném typu 1000 hodin  
pilotní kvalifikace PPL a zdravotní způsobilost platná
- b) spolucestující - bez vlivu na událost

### 1.6 Informace o letadle

Letoun Beech Aircraft comp. BE V35B, výr. číslo D-10294, rok výroby 1979, pozn. zn. D-EEOL.

Provozovatel a vlastník Franz Krauz/ Germany.

### **1.7 Meteorologická situace**

Z důvodu uzavřeného letiště nebyla aktivována služba AFIS a proto ani počasí nebylo sledováno a zaznamenáno. Během posledního pokusu o vzlet, podle výpovědi odpovědného pracovníka provozovatele letiště LKHS, vál vítr z 240°/ 3 kt .

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

NIL

### **1.9 Spojovací služba**

NIL

### **1.10 Informace o letišti**

Letiště bylo uzavřeno pro všechny vzlety a přistání letadel.

Na RWY 06L byla vrstva sněhu o tloušťce asi 20 cm s několika podélnými stopami po pneumatikách. Ve vzdálenosti cca 10 metrů od levého okraje RWY 06L byl sněhový val rovnoběžný s její osou o šířce 1,5 metru a výšce 1 metr vzniklý předchozím odklizením sněhu z povrchu RWY.

Provoz na letišti je upraven příručkou AIP CZ, VOLUME III, kde je uvedeno:

- v odstavci 3, že provozní doba letiště LKHS je od 15. APR do 15. OCT. Mimo tuto provozní dobu je letiště použitelné na vyžádání před požadovaným provozem;
- v odstavci 13.1, že údaje o tomto letišti se průběžně neaktualizují NOTAMy;
- v odstavci 13.3, že RWY nejsou v zimě udržované.

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

NIL

### **1.12 Popis místa nehody a trosek**

Poškozený letoun se nacházel ve sněhové bariéře cca 11 metrů od levého okraje světelné řady RWY 06 ve vzdálenosti 720 metrů od prahu dráhy 06L. Přední podvozková noha, která se při nárazu do sněhové bariéry oddělila ležela za pravou polovinou křídla ve vzdálenosti 4 metry. Letoun stál na příďové části a hlavních podvozkových kolech bezprostředně za sněhovým valem. Z pohledu pilota byla příďová část letounu vyosena směrem doleva, kryty motoru byly poškozeny. Obě poloviny křídla měly poškozeny okrajové oblouky následkem kontaktu se zemí.

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

Orientační dechová zkouška u pilota na přítomnost alkoholu byla negativní.

### **1.14 Požár**

NIL

### **1.15 Pátrání a záchrana**

NIL

### **1.16 Testy a výzkum**

NIL

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

V důsledku toho, že letiště bylo uzavřeno pro letecký provoz, nebyly aktivovány žádné služby.

### **1.18 Doplnkové informace**

Letecké nehodě předcházelo přistání uvedeného letounu na letišti Hosín dne 18.2.2005, které bylo v té době již uzavřeno a mimo provoz v důsledku vysoké sněhové pokrývky na RWY.

Udalost vyšetřuje obvodní oddělení Policie ČR.

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

Odborné zjišťování příčin letecké nehody probíhalo podle Předpisu o odborně technickém zjišťování příčin leteckých nehod v civilním letectví L 13.

## **2. Rozbory**

- pilot měl platnou kvalifikaci pro daný let
- letoun byl způsobilý k provedení letu
- letiště nebylo způsobilé pro vzlet
- pilot se rozhodl vzlétnout z letiště, které bylo v důsledku velké vrstvy sněhu na RWY oficiálně uzavřeno pro veškerý provoz. O této skutečnosti byl pilot informován provozovatelem letiště. Přesto se rozhodl na vlastní odpovědnost s letounem

vzlétnout. Podle výpovědi cestujícího, který se nacházel na palubě letounu, pilot provedl postupně tři pokusy o vzlet ve směru RWY 06, které se nezdařily v důsledku nedostatečné rychlosti pro odpoutání letounu. Potřebnou rychlost pro vzlet se nepodařilo dosáhnout vzhledem k vysoké vrstvě sněhu na RWY, která kladla odpor plynulému rozběhu letounu. Při čtvrtém pokusu o vzlet letoun po zvednutí příďového kola náhle změnil směr a narazil do sněhové bariéry vlevo od RWY.

### **3. Závěry**

Příčinou letecké nehody byl pokus o vzlet z RWY neschopné pro letecký provoz, která byla uzavřena pro velkou vrstvu neodklizeného sněhu. Určitou roli sehrála i skutečnost, že pilot přistál dva dny před šetřenou událostí na toto uzavřené neschopné letiště a tento fakt nebyl okamžitě řešen kompetentními orgány.

### **4. Bezpečnostní doporučení**

- Vůči pilotovi ponechávám na BFU SRN;
- provozovatele letiště upozornit na nutnost posuzovat situace podobného charakteru, jakým bylo přistání letounu na uzavřené a neschopné letiště, jako incident ve smyslu předpisu L13

V Praze dne 12 dubna 2005