

Č.j.: 103/04/ZZ

## ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

**o odborném zjišťování příčin letecké nehody**

**letounu L 200 A, pozn. zn. OK - PLG**

**dne 13. 4. 2004**

Praha  
Květen 2004

## **A) Úvod**

Vlastník letounu : SECAR BOHEMIA a.s., Kamenice 550, 251 68 Praha–východ  
Provozovatel letounu : SECAR MK AIR spol. s r.o., Štětínská 355, 181 00 Praha 8  
Letoun typu / výrobce : L 200 A „Morava“ / SPP n.p. Kunovice  
Poznávací značka : OK – PLG  
Datum a čas : 13.4.2004, 0650UTC  
Místo nehody : Letiště Praha – Kbely (LKKB)

## **B) Informační přehled**

Po vzletu letounu L 200A, pozn. zn. OK-PLG z letiště LKKB nedošlo k zajištění levé hlavní nohy podvozku v poloze zasunuto.

Velitel letounu dokončil plánovaný program letu a přistál zpět na letiště LKKB. Technik letounu zjistil poškození závěsu levé hlavní nohy podvozku a nepovolil letounu další provoz do odstranění závady.

ÚZPLN byl o této letecké nehodě informován telefonicky velitelem letounu.

Odborně technické zjišťování příčin nehody prováděla komise ÚZPLN ve složení :

Předseda komise : Milan Pecník

Člen komise : Ing. Lubomír Střihavka

Závěrečnou zprávu vydal ÚZPLN, ul. Beranových 130, 199 01 Praha 99,  
dne 20.5.2004

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

- 1) Faktické informace
- 2) Rozbory
- 3) Závěry
- 4) Bezpečnostní doporučení
- 5) Přílohy (k výtisku č.1 jsou uloženy v archivu ÚZPLN)

## **1. FAKTICKÉ INFORMACE**

### **1.1 Průběh letu**

Dne 13.4.2004 prováděl letoun L 200A pozn. zn. OK-PLG monitorovací lety nad Prahou pro zjištění stavu dopravní situace na území hlavního města. Přistání na dráhu 06 LKKB v 0650UTC po prvním letu bylo tvrdé a se směrovým vybočením podélné osy letounu vzhledem ke směru letu (v „traverzu“), z důvodu bočního poryvu větru s turbulencí v přízemní vrstvě vzduchu.

Po vzletu k dalšímu letu v 0903UTC, nebylo možné, přes opakované pokusy, zajistit levou, hlavní nohu v zavřené poloze. Po přistání letecký technik zjistil mechanické poškození levé hlavní nohy podvozku a jejího závěsu v draku letounu. Vzhledem k

posunutí osy otáčení hlavní nohy podvozku do zavřené polohy se oko závěsu nohy podvozku neseťkávalo se zámkem zavřené polohy.

## 1.2 Zranění osob

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

## 1.3 Poškození letadla

Došlo k poškození letounu, jehož rozsah je uveden v přiložených nálezových listech č. 1 až 6. Cena za opravu je předběžně stanovena na 320 000,- Kč.

## 1.4 Ostatní škody

K žádným dalším škodám nedošlo.

## 1.5 Informace o osobách

Velitel letounu – pilot, věk 52 let, Obchodní pilot letounů, průkaz způsobilosti č. CZ /101024190, platný do 20.06.2008, kvalifikace MEP land platná do 28.02.2005, Osvědčení o zdravotní způsobilosti 1. třídy, platné do 12.6.2004. Celkem nalétal 2 500 hod., na typu L 200 nalétal 1 200 hod.

## 1.6 Informace o letadle

Letoun L 200 A „Morava“ pozn. zn. OK-PLG, v.č. 170 720, má Osvědčení o letové způsobilosti č. 3349 / 4 platné do 31.12.2004. Celkem nalétal 3 626 hod. při 7 111 přistání Od poslední G.O. letoun nalétal 1 149 hod. při 2 193 přistání Potvrzení o údržbě a uvolnění do provozu č. 10 / 2003 bylo vydáno Pracovištěm technických služeb AeČR na letišti Kladno dne 08.12.2003 a je platné do konce května 2004.

Hmotnost a vyvážení letounu bylo v limitech stanovených výrobcem letounu.

Použité palivo BL 78.

## 1.7 Meteorologická situace

V době přistání letounu v LKKB byla dohlednost 15 km., oblačnost 8/8 v 1 500m., vítr 340°/ 2ms<sup>-1</sup>. Světelné podmínky – den, bez slunečního svitu pod zataženou oblohou.

## 1.8 Radionavigační a vizuální prostředky

Nebyly využívány.

### **1.9 Spojovací služba**

Neměla vliv na vznik této letecké nehody.

### **1.10 Informace o letišti**

Vzletová a přistávací plocha s asfaltovým povrchem (RWY 06 / 24) v LKKB byla suchá, schopná provozu a neměla vliv na vznik této letecké nehody.

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

Letoun nebyl vybaven zapisovačem letových údajů ani jinými záznamovými prostředky.

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

K nehodě došlo při přistání na RWY 06 v LKKB ( N 50°07'17'' E 14°32'37'', ELEV 280 m / 939 ft)

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

Nebyly využity.

### **1.14 Požár**

NIL

### **1.15 Pátrání a záchrana**

NIL

### **1.16 Testy a výzkum**

NIL

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

NIL

### **1.18 Doplňkové informace**

NIL

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

Odborné zjišťování příčin této letecké nehody probíhalo podle metodiky Předpisu L 13.

## **2. ROZBORY**

- Pilot měl platnou kvalifikaci pro let
- Letoun měl platné Potvrzení o údržbě a uvolnění do provozu
- Letiště přistání nemělo vliv na vznik letecké nehody

## **3. ZÁVĚRY**

Pilot nezvládl konečnou fázi přistání z prvního letu a na vzniklou situaci po poryvu větru reagoval opožděně. Přistání bylo tvrdé s vybočením podélné osy letounu ke směru letu, což způsobilo destrukci hlavního závěsu levé nohy hlavního podvozku.

## **4. BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ**

Ponechávám na rozhodnutí vlastníka letounu.