

Předběžná informace k letecké nehodě letadla Bristell NG5 – OK BUI 78 a bezpečnostní opatření

Toto bezpečnostní opatření rozebírá událost, ke které došlo 7. září 2025 při vzletu z dráhy 05 pravé na letišti Letňany. Nehoda je stále šetřena orgány ÚZPLN a informace zde uvedené vychází z informací provozovatele z dostupných informací k datu 9.9.2025.

Číslo:	03/2025
Typ události	Letecká nehoda UL letadla
Událost ze dne	7.9.2025
Letoun	Bristell NG5 OK-BUI78
Místo události:	Letiště Letňany
Datum vydání opatření:	9.9.2025

Popis události

Pilot s pronajatým letadlem letecké školy a s druhou osobou na palubě, prováděl vzlet z dráhy 05 pravé na letišti v Letňanech. Počáteční fáze vzletu byla prováděna plynule a v ose dráhy. Po vzletu a přechodu do mírného stoupání letadlo dosedlo zpět na dráhu s mírným odrazem a po tomto odskoku následoval ještě jeden, mnohem tvrdší a z větší výšky. Pilot stále pokračoval ve vzletu kurzem dráhy a opustil dráhový systém.

Pilot službě RADIO po dotazu, zda je vše v pořádku hlásil „Mám potíže s krytem kabiny, potřebuji se co nejrychleji vrátit“ a pokračoval ve stoupání kurzem dráhy do odhadované výšky 100 metrů nad terénem, kde se začal otáčet doleva pravděpodobně se záměrem přistát zpět na dráhu 23. V průběhu zatáčení zpět k letišti v důsledku náklonu a malé rychlosti přešlo letadlo do levé vývrtky. Letadlo provedlo odhadem jednu a čtvrt otočky, než dopadlo na zem.

Letadlo bylo zcela zničeno a obě osoby na palubě utrpěly zranění neslučitelná se životem.

Meteorologické podmínky s velkou pravděpodobností neměly na let žádný vliv.

Dle zjištění na místě nehody, motor pracoval až do nárazu do země.

Padákový záchranný systém byl odjištěn a nebyl použit.

Pilot měl celkový nálet cca 130 letových hodin z toho 40 hodin jako velitel. Všechny doklady potřebné k letu byly v pořádku.

Svědék, který vzlet pozoroval z letištní věže vypověděl, že si všiml, že kabina při vzletu byla pootevřena cca o 5 cm vůči zavřené poloze.

Předběžná příčina nehody

Jako první předběžná příčina nehody byla stanovena nezajištěná kabina před vzletem. Pilot v průběhu vzletu zjistil, že je kabina otevřená a pravděpodobně ještě ve fázi vzletu se přestal věnovat řízení letadla a snažil se kabinu zavřít. Pravděpodobně v důsledku tohoto došlo k opětovnému dotyku s dráhou a poté ještě jednou.

Poté svůj let stabilizoval ve stoupání a ve výšce přibližně 100 metrů nad terénem se pilot rozhodl provést levou zatáčku ve stálém stoupání a s velkým náklonem na malé rychlosti, které vedlo k pádu letadla do vývrtky. Jako významnou další příčinou byl pravděpodobně velký stres pilota, který vedl k rozhodnutí o okamžitém návratu na dráhu letiště a nezvládnutí tohoto manévru.

Pilot se s velkou pravděpodobností v důsledku situace s otevřením kabiny, následnými dvěma odskoky od dráhy způsobenými velmi pravděpodobně snahou kabinu zavřít, přítomností druhé osoby na palubě a rozhodnutím pokračovat v letu dostal do velmi stresující situace, která vyústila v tunelové vidění. Přestal sledovat rychlost, náklon a další parametry letu a tato situace dále eskalovala unáhleným záměrem otočit se v malé výšce a zejména na malé rychlosti zpět na dráhu.

Rozbor nehody

V případě, že kabina není před vzletem zajištěna, pak u tohoto typu letadla může v průběhu vzletu a dalšího letu dojít v důsledku náporových sil na kabinu k pootevření kabiny v rozmezí odhadem 0 – 20 cm měřeno v její zadní části oproti jejím dorazům a k oscilacím této vzdálenosti na základě úhlu náběhu a rychlosti obtékání. Nemůže však dojít k jejímu většímu otevření a významnějšímu ovlivnění říditelnosti letadla. V tu chvíli do kabiny proudí nepříjemný náporový vzduch a zvyšuje se i hluk v kabině. Jedná se tedy o stresový faktor, který u pilota může vyvolat urgentní pocit, co nejdříve danou situaci vyřešit zavřením kabiny.

Ze zkušenosti s tímto typem zamykání kabiny již víme, že zavření kabiny za letu pilotem je poměrně málo pravděpodobné vzhledem k potřebné síle pro zavření a změně geometrie kabiny, která pod náporem vzduchu nezapadne do zámků.

Let s pootevřenou kabinou nemá významný vliv na říditelnost letadla a pilot by se tomuto problému měl věnovat až ve chvíli, kdy je v bezpečné výšce a pod stálou kontrolou řízení letadla.

Správný postup pro řešení tohoto problému je v následujícím pořadí:

1. Vždy provést úkony před vzletem nejen z paměti, ale i kontrolou přečtení checklistu letadla. V případě kabiny nejen kontrolou příslušného ovladače, ale i tlakem na kabinu, že pevně drží.
2. Ve chvíli, kdy pilot zjistí při vzletu (ještě nad dráhou), že má nezajištěnou kabinu, měl by okamžitě stáhnout přípusť plynu na volnoběh a zabrzdít na dráze nebo přistát na zbývajících částech vzletové dráhy před sebou.
3. Pokud již nelze přistát nebo dobrzdít, pak pokračovat ve standardním vzletu, plně se věnovat řízení letadla až do bezpečné výšky, informovat službu letiště o dané situaci, odletět do bezpečného prostoru, kde je vhodné si zapnout autopilota, zklidnit se, pokusit se o zavření kabiny a naplánovat návrat na letiště. Provést standardní přiblížení okružem a přistát na dráhu letiště.
4. Pokud by se letadlo stalo neovladatelné, nereagovalo by na výchylky kormidel, pak okamžitě bez ohledu na výšku aktivovat záchranný padákový systém.

Nebezpečný postup v tomto případě je, pokud pilot v průběhu rozletu nebo v malé výšce začne situaci okamžitě řešit a přestane letadlo řídit.

Nápravná opatření

1. V souvislosti s touto leteckou nehodou **je povinností každého velitele letadla** s platností od dne vydání této předběžné zprávy, seznámit se s příčinou této nehody a doporučeným postupem, který musí pilot dodržet v případě vzletu s nezajištěnou kabinou.
2. Letecká škola nejpozději do 30 dnů **zařadí do osnov** pilotního výcviku a pro přeškolení na inkriminované typy letadel nácvik postupu v případě vzletu s nezajištěnou kabinou.
3. Letecká škola do 30 dnů **doplní do všech checklistů** inkriminovaných letadel správný postup pro řešení problému s nezajištěnou kabinou za letu a informuje výrobce letadla, aby tento postup do checklistů zavedl.

Pro koho je toto opatření určeno a jakých letadel se týká

1. Všichni velitelé letadel a instruktoři
2. Typy letadel, kterých se toto opatření týká
 - Bristell NG5
 - VL3 evolution
 - Cruiser PS-28
 - Bristell B23
 - Diamond DA40

Způsob distribuce

Zveřejněno na klientském portálu dne 9.9.2025 a rozesláno emailem členům leteckého personálu a velitelům letadel.

Tato letecká nehoda je aktuálně v šetření orgány ÚZPLN a ve chvíli, kdy bude dokončena závěrečná zpráva z této letecké nehody, bude distribuována také podle výše uvedených pravidel.

9.9.2025

Martin Kuba / AM / HT

Letecká škola AeroPrague

