



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

Č.j.: 548/05/ZZ

Výtisk č.1

ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

**o odborném zjišťování příčin incidentu
letounu L-200A, poznávací značky OK-PLG
ze dne 7.10.2005**

Praha
prosinec 2005

A) Úvod

název provozovatele: SECAR MK AIR, s.r.o. , Praha
výrobce a model letadla: SPP n.p. Kunovice, L-200A Morava
poznávací značka: OK-PLG
místo: Letiště Praha/Točná (LKTC)
datum a čas: 7.10.2005, 06:00 (všechny časy jsou UTC)

B) Informační přehled

Dne 7.10.2005 obdržel ÚZPLN od provozovatele letounu oznámení o incidentu letounu L-200A. Po přistání na letišti LKLT bylo zjištěno poškození vrtule letounu. Při události nedošlo ke zranění osob. Na základě oznámení bylo zahájeno odborné zjišťování příčin incidentu.

Příčinu události zjišťovala komise ÚZPLN ve složení:

Předseda komise: Ing. Lubomír Střihavka
Člen komise: Ing. Karel Mařík

Závěrečnou zprávu vydal :

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

dne 7. prosince 2005

C) Hlavní část zprávy obsahuje:

- 1) Faktické informace
- 2) Rozbory
- 3) Závěry
- 4) Bezpečnostní doporučení
- 5) Přílohy (u výtisku č. 1, uloženém v archivu ÚZPLN)

1 Faktické informace

1.1 Průběh incidentu

Dne 7.10.2005 v rámci monitorovacích letů prováděných z letiště LKTC, pilot při třetím vzletu upozoroval, že otáčky pravého motoru nedosahují předepsaných hodnot. Pilot tento nedostatek vyhodnotil jako závadu elektrosystému přestavování vrtule. Vzhledem k tomu, že ostatní systémy letounu pracovaly bez závad rozhodl se pokračovat v letu a přistál na letišti LKLT. Po přistání bylo pozemním personálem zjištěno poškození obou listů vrtule pravého motoru. Pilot ve své výpovědi uvedl, že před vzletem zastavil letoun na ploše u plnicího místa na letišti LKTC. Toto místo

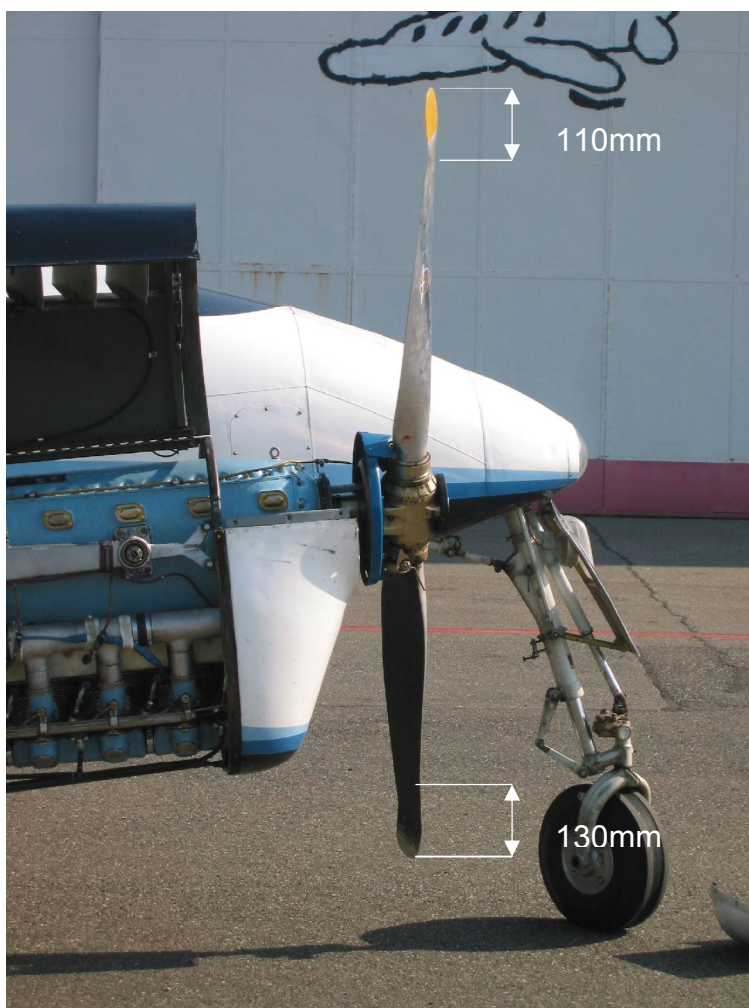
bylo vytýčeno dvojicí plastových kuželů červené barvy. Po této zastávce pilot pojížděl na místo vzletu. Během pojíždění pilot pravděpodobně přehlédl jeden z vytyčovacích kuželů na pravé straně, čímž došlo ke kontaktu listů vrtule pravého motoru s tímto kuželem.

1.2 Zranění osob

Zranění	Posádka	Cestující	Ostatní osoby (obyvatelstvo apod.)
Smrtelné	0	0	0
Těžké	0	0	0
Lehké/bez zranění	0/1	0/0	0/0

1.3 Poškození letadla

Střetem vrtule a plastového kužele došlo k ohnutí obou listů vrtule pravého motoru. Ohnutí vrtulových listů bylo mimo povolený rozsah poškození pro daný typ vrtule. Ostatní části letounu nebyly poškozeny.



Obr. 1 Poškození konců vrtule

1.4 Ostatní škody

Poškození vytyčovacího kužele.

1.5 Informace o osobách

Pilot letounu – věk 53 let. Držitel průkazu obchodního pilota letounů, průkaz způsobilosti platný. Kvalifikace MEP land - platná. Osvědčení o zdravotní způsobilosti 1. třídy platné.

Celkový počet nalétaných hodin v době vzniku incidentu měl pilot 2 862 h.

1.6 Informace o letadle

Typ:	L-200A Morava
Poznávací značka:	OK-PLG
Výrobce:	SPP n.p. Kunovice
Výrobní číslo:	170720
Osvědčení o letové způsobilosti:	platné
Celkový počet nalétaných hodin:	3 786 h
Počet nalétaných hodin od GO:	1 308 h

Na pravém motoru byla namontovaná dvoulistá kovová vrtule typu VJ3 410A/19000, vyr. číslo 941168 s celkovým počtem odpracovaných hodin 3678 h.

1.7 Meteorologická situace

V uvedený čas byla dostatečná viditelnost pozemních vytyčovacích prostředků.

1.8 Radionavigační a vizuální prostředky

Vizuální prostředky na letišti vzletu byly rozmístěny v souladu s letištním plánem.

1.9 Spojovací služba

NIL

1.10 Informace o letišti

Pojezdové a odstavné plochy letiště LKTC mají travnatý povrch, který byl v době události dostatečně únosný. Na letišti nebylo vyhlášeno žádné omezení.

1.11 Letové zapisovače a ostatní záznamové prostředky

NIL

1.12 Popis místa incidentu

Místem incidentu byla plocha vytyčená pro plnění letounů na letišti LKTC. Na místě se našel převrácený plastový kužel červené barvy, se dvěma záseky od listů vrtule. Další stopy po střetu vrtule s jinými předměty nebo terénem se na místě nevyskytovaly.



Obr. 2 Místo incidentu - LKTC

1.13 Lékařské a patologické nálezy

NIL

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 Doplnkové informace

NIL

1.19 Způsoby odborného zjišťování příčin

Při odborném zjišťování příčin incidentu bylo postupováno v souladu s předpisem L13.

2 Rozbory

- pilot byl způsobilý k plnění letového úkolu;
- stav letounu před incidentem neměl vliv na jeho vznik;
- letiště LKTC bylo způsobilé pro provoz letounu daného typu;
- meteorologické podmínky neměly vliv na vznik incidentu;
- nedostatečný výkon pravého motoru pilot vyhodnotil jako závadu v systému elektrického nastavování listů vrtule;
- pilot během pojíždění nezaznamenal střet vrtule s cizím předmětem;
- rozsah poškození vrtule odpovídá popsanému mechanismu střetu vrtule s plastovým kuželem.

3 Závěry

Komise dospěla k následujícímu závěru:

- ke střetu listů vrtule a plastového vytyčovacího kužele došlo v důsledku jeho přehlednutí pilotem během pojíždění na místo vzletu.

4 Bezpečnostní doporučení

Událost ze strany ÚZPLN nevyžaduje přijetí bezpečnostních doporučení.

V Praze dne 7. prosince 2005