



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

---

**Č.j.: 124/06/ZZ**

Výtisk č. 1

# **ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA**

**o odborném zjišťování příčin incidentu  
letounu C 172 S, pozn. zn. OK – COK na LKPR  
dne 25.4.2006.**

Praha  
říjen 2007

## A) Úvod

Provozovatel letounu :           MINIB, s.r.o. Praha  
Výrobce a model letounu:       Cessna Aircraft Company, USA / C 172 S  
Poznávací značka:               OK- COK  
Místo události:                   Letiště Praha - Ruzyně – dále LKPR  
Datum:                               25.4.2006  
Čas:                                  15:15 UTC (dále všechny časy v UTC)

## B) Informační přehled

Dne 25.4.2006 obdržel ÚZPLN oznámení o požáru na levém podvozku letounu letounu Cessna C 172 S na TWY C letiště LKPR.

Příčinu události zjišťovala komise ÚZPLN ve složení:

Předseda komise	Milan Pecník
Člen komise	Ing. Lubomír Stříhavka

Závěrečnou zprávu vydal :

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

dne 8. října 2007

## 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

Dne 25. dubna 2006 pojížděl pilot s letounem C 172 S, pozn. zn. OK – COK po pojezdové „CHARLIE“ ze stojánky LKPR „JIH“ na místo vzletu. V 15:15 hod zpozorovali pracovníci letiště Praha dým a oheň na levém podvozku tohoto letounu. ATS letiště LKPR byl vyhlášen stupeň pohotovosti „LETECKÁ NEHODA“. Letounu byl vydán příkaz k okamžitému zastavení a na místo se dostavili pracovníci HZS, kteří požár podvozku uhasili.

## 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 letounu

Na koncích stojin hlavního podvozku byly stopy po tepelném působení přehřátých brzd. Aerodynamické kryty kol podvozku byly násilně sejmuty při hašení požáru a byly degradovány tepelným účinkem. Pneumatiky kol podvozku byly ve vnitřní části přiléhající k brzdě zuhelnatělé, ale celistvé. Konzoly brzdících elementů levé a pravé brzdy byly zasaženy tepelnými účinky.

Sestava předního podvozku nebyla poškozena.

Podle rozsahu poškození je událost hodnocena jako incident.

## 1.4 Ostatní škody

NIL

## 1.5 Informace o osobách

Pilot : věk 50 let.

Celkem nalétal na letounech 2 500 hod, z toho na typu C 172 nalétal 200 hod.

V době incidentu měl platný průkaz způsobilosti obchodního pilota letounů, platnou kvalifikací SEP a platné Osvědčení o zdravotní způsobilosti.

## 1.6 Informace o letounu

Poznávací značka : OK - COK

Výrobní číslo : 172S8400

Rok výroby : 2000

Celkový nálet hodin : 1641 hod.

Dne 19.7.2005 byla provedena „roční“ prohlídka při nalétání 1581 hod.

Komise provedla odborné ohledání letounu o kterém vypracovala „Zápis z technického nálezu letounu OK- COK po incidentu“ (viz. příloha č. 4) se závěrem : „Příčinou tepelné degradace brzd hlavního podvozku byla pravděpodobně přibržděná parkovací brzda v důsledku nepravdivé funkce při jejím odjištění a dlouhá vzdálenost při pojíždění na LKPR“.

## **1.7 Meteorologická situace**

Vítr : 320° / 6 kt.  
Dohlednost : 15 km.  
Oblačnost : 3/8 Cu / 2 500 ft AMSL.  
Světelné podmínky – den.

## **1.8 Radionavigační a vizuální prostředky**

NIL

## **1.9 Spojovací služba**

Pilot letounu byl na spojení s ATS „RUZYNĚ GROUND“ letiště LKPR na frekvenci 121,900 MHz.

## **1.10 Informace o letišti**

Letiště LKPR je veřejné mezinárodní letiště. Na vznik incidentu nemělo vliv.

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

Letoun nebyl vybaven zapisovačem letových údajů.

## **1.12 Popis místa nehody**

Letoun byl zastaven a nacházel se na křížení TWY C a L letiště LKPR. Po zemi pilot s letounem projel vzdálenost asi 2,8 km.

## **1.13 Lékařské a patologické nálezy**

NIL

## **1.14 Požár**

Pracovníci HZS letiště LKPR požár uhasili.

## **1.15 Pátrání a záchrana**

Pátrání nebylo organizováno.

## **1.16 Testy a výzkum**

NIL

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

NIL

### **1.18 Doplnkové informace**

NIL

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

Odborné zjišťování příčin incidentu probíhalo podle předpisu L 13.

## **2. Rozbory**

- pilot byl způsobilý k provedení letu, měl platný průkaz CPL(A) a platnou kvalifikaci SEP;
- letoun měl platné Osvědčení o letové způsobilosti;
- letoun měl platné pojištění;
- stav počasí vyhovoval prováděné činnosti;
- letiště LKPR nemělo vliv na vznik incidentu;
- člen komise provedl odborné posouzení stavu letounu a vypracoval „Zápis z technického nálezu letounu OK - COK po incidentu“, viz. příloha č. 2.

## **3. Závěry**

Komise na základě rozboru zjištěných skutečností a provedeného technického nálezu stanovila, že pravděpodobnou příčinou incidentu byla přibržděná parkovací brzda v důsledku její nepravdivé funkce po odjištění a dlouhá vzdálenost pojíždění na letišti LKPR.

## **4. Bezpečnostní doporučení**

Ponechávám bez doporučení.