



Č.j.: 395/03/ZZ

## ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

**o odborném zjišťování příčin incidentu**

**letounu PA-38, LY-IAH**

**na letišti Praha Ruzyně**

**dne 15. září 2003**

Praha  
září 2003

## A) Úvod

Letoun PA-38, pozn. zn. LY-IAH.

Letiště Praha Ruzyně 15.9.2003, 18:13 UTC.

## B) Informační přehled

Po přistání na RWY 24 zůstal letoun stát na TWY C v důsledku poškození pneumatiky kola hlavního podvozku.

Událost šetřila komise ÚZPLN ve složení:

předseda komise Jiří Kadet

člen komise Ing. Václav Kolouch

Závěrečnou zprávu vydal ÚZPLN dne 22.9.2003.

### Hlavní část zprávy obsahuje:

- 1) Faktické informace
- 2) Rozbory
- 3) Závěry
- 4) Doporučení ke zvýšení bezpečnosti
- 5) Přílohy (uložené v archivu ÚZPLN)

## 1. FAKTICKÉ INFORMACE

### 1.1 Průběh letu:

Pilot přistával s letounem na RWY 24. Po dosednutí a ujetí cca 200 až 300 metrů bez použití brzd pocítil nárazy na pravém kole hlavního podvozku se snahou zatáčení doprava. Po opuštění RWY na TWY C pilot zjistil, že je prasklá pravá pneumatika hlavního podvozku.

## **1.2 Zranění osob**

Ke zranění posádky ani cestujících nedošlo.

## **1.3 Poškození letadla**

Na letadle nebylo zjištěno jiné poškození.

## **1.4 Ostatní škody**

K jiným škodám nedošlo.

## **1.5 Informace o osobách**

Pilot, 48 let, je držitelem průkazu způsobilosti dopravního pilota letounů č. AT-107 vydaného litevským leteckým úřadem dne 15.12.1997 s platností do 5.12.2003. Kontrolní lékařskou prohlídku absolvoval dne 19.3.2002 s platností do 19.3.2004.

Pilotní praxe a nálet hodin nebyly zjišťovány.

## **1.6 Informace o letadle**

Letoun PA-38-112, výrobní č. 38-78A0694, výrobce Piper Aircraft Corporation, JAV.

Osvědčení letecké způsobilosti vydáno CAA Litva 26.3.2003 s platností do 25.3.2004

Pojištění odpovědnosti za vzniklé škody bylo sjednáno u pojišťovny Lindra, Vilnius dne 28.3.2003 s platností do 30.3.2004.

## **1.7 Meteorologická situace**

V době přistání na letišti Praha Ruzyně: CAVOK.

## **1.8 Radionavigační a vizuální prostředky**

Nevyužity.

## **1.9 Spojovací služba**

Běžná komunikace s letištěm LKPR.

### **1.10 Informace o letišti**

Letiště bylo provozuschopné.

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

Nejsou ve vybavení letounu.

### **1.12 Popis místa nehody a trosk**

Místem události byla RWY 24 na letišti LKPR, dočasně uzavřena do odstranění překážky. Na povrchu pneumatiky pravého kola hlavního podvozku bylo zjištěno proražení pravděpodobně od najetí na cizí předmět.

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

Nebyly pořizovány.

### **1.14 Požár**

Nebyl indikován.

### **1.15 Pátrání a záchrana**

Nevyužito.

### **1.16 Testy a výzkum**

Nebyly uskutečněny.

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

Nebylo využito.

### **1.18 Doplnkové informace**

Pilot ve své výpovědi uvádí, že dosednutí na RWY bylo měkké. Teprve po ujetí cca 200 až 300 metrů při dojezdu pocítil nárazy na pravé kolo hlavního podvozku, po kterých se letoun stal při pojíždění těžko ovladatelný.

## 1.19 Způsoby odborného zjišťování příčin

Nepoužito.

## 2. ROZBORY

- Pilot měl pro let odpovídající kvalifikaci a platné potvrzení o zdravotní způsobilosti.
- Počasí pro let vyhovovalo.
- Vliv povrchu RWY na vznik události nelze dodatečně zjistit.
- Na letounu nebyly před letem ani v průběhu letu zjištěny žádné závady.
- Po dosednutí na RWY začal být letoun obtížně směrově říditelný. Pilot zastavil letoun po výjezdu z RWY na TWY, kde zjistil poškození pneumatiky pravého kola hlavního podvozku.

## 3. ZÁVĚRY

- K proražení pneumatiky kola podvozku došlo pravděpodobně po dosednutí letounu na RWY najetím na cizí předmět.

Příčina události:

Pravděpodobnou příčinou poškození pneumatiky kola podvozku bylo najetí na cizí předmět v průběhu dojezdu letounu.

## 4. DOPORUČENÍ KE ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI

Pravděpodobný výsledek odborně technického zjišťování příčiny události postupují provozovateli letiště Praha Ruzyně jako informaci pro přijetí vlastních opatření k předcházení obdobných událostí.