



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

Č.j.: 377/03/ZZ

ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

o odborném zjišťování příčin incidentu

letounu C-207, OK-DIB

na letišti Praha Ruzyně

dne 31. srpna 2003

Praha
září 2003

A) Úvod

C-207, poznávací značka OK-DIB

Letiště Praha Ruzyně 31.8.2003

B) Informační přehled

Po přistání z vyhlídkového letu byl letoun zastaven na RWY 31 z důvodu prasklé pneumatiky pravého kola podvozku.

Událost šetřila komise ÚZPLN ve složení:

předseda komise Ing. Lubomír Střihavka

člen komise Ing. Václav Kolouch

Závěrečnou zprávu vydal ÚZPLN dne 19.9.2003.

Hlavní část zprávy obsahuje:

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

1. FAKTICKÉ INFORMACE

1.1 Průběh letu:

Pilot přistával s letounem z vyhlídkového letu se 6 cestujícími na palubě na RWY 31. Po dosednutí na RWY začal být letoun směrově obtížně říditelný. Po zastavení v levé části RWY 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, 33 let, je držitelem průkazu způsobilosti obchodního pilota letounů č. 001025336 vydaného ÚCL dne 8.1.2003 s platností pro jednomotorové letouny do 30.6.2005 a dvumotorové letouny do 31.7.2004. Kontrolní lékařská prohlídka provedená ÚLZ s platností do 4.2004.

Na letounech nalétal celkem 269 h 06 min., z toho v posledním měsíci 4 h 41 min.

1.6 Informace o letadle

Letoun C-207, výrobní č. 20700165, výrobce Cessna Aircraft Company.

Do vzniku události nalétal celkem 2648 h 36 min., z toho do poslední 200 h prohlídky provedené dne 30.6.2003 2621 h 24 min.

Pojištění odpovědnosti za vzniklé škody bylo sjednáno u pojišťovny Allianz, a.s. dne 8.8.2003 s platností do 8.8.2004.

1.7 Meteorologická situace

V době přistání na letišti Praha Ruzyně: polojasno, vítr 260°, 11 kt.

1.8 Radionavigační a vizuální prostředky

Nevyužity.

1.9 Spojovací služba

Běžná komunikace s letištem 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 31 na letišti LKPR, dočasně uzavřena do odstranění překážky. Na povrchu pneumatiky pravého kola hlavního podvozku byla zjištěna stopa od jednorázového prodření při styku s povrchem RWY.

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 připouští možnost, že mohlo dojít během přistávacího manévru při vylučování vlivu bočního větru k neúmyslnému přibrzdění pravého kola podvozku, které se při dotyku s povrchem RWY prodřelo a tím způsobilo obtížnou směrovou říditelnost při dojezdu.

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.
- Letiště nemělo na vznik události vliv.
- 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 na okraji RWY, kde zjistil poškození pneumatiky pravého kola hlavního podvozku.

3. ZÁVĚRY

- K prodření pneumatiky kola podvozku došlo pravděpodobně při dosednutí letounu na RWY se zabrzděným pravým kolem podvozku. Zabrždění mohl způsobit pilot nevědomky při vylučování vlivu bočního větru před dosednutím letounu na RWY.

Příčina události:

Pravděpodobnou příčinou poškození pneumatiky kola podvozku bylo zabrždění pravého kola podvozku při dosednutí letounu na RWY.

4. DOPORUČENÍ KE ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI

Přijetí opatření na základě zjištěných skutečností ponechávám na rozhodnutí provozovatele.