



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

---

Č.j.: 254/05/ZZ

Výtisk č. 1

# ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

**o odborném zjišťování příčin letecké nehody  
letadla Piper PA-32  
poznávací značky OK-SIV  
na letišti Praha Ruzyně  
21.6.2005**

Praha  
srpen 2005

## **A) Úvod**

název provozovatele: Piper OK, a.s.  
výrobce a model letadla: The New Piper Aircraft, Inc., PA-32-310FT „Piper 6X“  
poznávací značka: OK-SIV  
místo: letiště Praha Ruzyně  
datum a čas: 21.6. 2005, 17:30 (Všechny časy jsou UTC)

## **B) Informační přehled**

Dne 21.6. 2005 ÚZPLN obdržel od ŘLP ČR oznámení letecké nehody letadla PA-32. Pilot letadla prováděl let VFR z letiště Bratislava (LZIB) na letiště Praha Ruzyně (LKPR). Po přistání na RWY 31, ve fázi brzdění a vyklizení RWY 31, letadlo vyjelo vpravo na travnatý pás navazující na zpevněný povrch místa křížení RWY 04 s RWY 31. Během vyjetí došlo k ohnutí předové podvozkové nohy a střetu okraje levého křídla s terénem. Na základě oznámení bylo zahájeno odborné zjišťování příčin letecké nehody.

Příčinu události zjišťovala společná komise ÚZPLN:

Předseda komise: Ing. Stanislav Suchý  
Člen komise: Ing. František Šmíd

Závěrečnou zprávu vydal :

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

dne 23. srpna 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 letu

Dne 21.6. 2005 prováděl pilot letadla PA-32, OK-SIV (PIC), let VFR z letiště LZIB na letiště LKPR. V 17:19:18 navázal PIC spojení na kmitočtu řídicího letového provozu TWR (TWR EC) a dostal instrukci pokračovat z bodu ECHO na bod TANGO a na přistání na RWY 31.

V 17:21:26 dostal PIC instrukci k vyčkávání nad bodem TANGO a v 17:23:07 instrukci pokračovat levou zatáčkou na finále RWY 31.

V 17:24:55 dostal PIC povolení přistání na RWY 31. V průběhu přiblížení slyšel, že TWR EC dal pilotovi letadla, které právě přistálo na RWY 31 pokyn, je-li schopen, vyklidit na RWY 04. PIC se na základě toho domníval, že TWR EC od něj po přistání také očekává co nejrychlejší uvolnění RWY 31.

V 17:26:15 letadlo OK-SIV přistálo na RWY 31. PIC uvedl, že po dosednutí předového podvozku začal brzdit, a to tak, aby vyjel na RWY 04 a uvolnil RWY 31, ale po sešlápnutí brzdových pedálů mu levá noha sjela mimo pedál a ztratil kontrolu nad směrovým řízením letadla. Letadlo v dojezdu vybočilo vpravo, přešlo křižovatku RWY 31 s RWY 04 a směřovalo vpravo až do travnaté plochy, kde se zastavilo.

V 17:26:31 TWR EC zjistil podle informace na monitoru radarového zobrazení, že letadlo OK-SIV vyjelo z RWY 31 vpravo mimo zobrazení pohybové plochy. TWR EC se na základě toho dotázal pilota OK-SIV, zda vyjel z dráhy. PIC odpověděl TWR EC sdělením, že měl drobný problém. Na dotaz TWR EC, zda je schopen pokračovat a zda nepožaduje pomoc, PIC odpověděl, že je schopen pokračovat. TWR EC mu dal příkaz přejít na kmitočet řídicího Ruzyně Ground (TWR GEC).

V 17:27:02 PIC pojížděl s letadlem z travnaté plochy zpět na zpevněnou plochu, zastavil na RWY 04 a navázal spojení na kmitočtu TWR GEC. Dostal instrukci pojíždět po RWY 04, TWY P, TWY N na stojánek M3. Protože PIC nepotvrdil způsob pojíždění a pojížděl po TWY R, vydal TWR GEC pokyn, aby PIC vyčkal na vozidlo Follow Me, které jej pak navedlo na místo stání.

## 1.2 Zranění osob

Zranění	Posádka	Cestující	Ostatní osoby (obyvatelstvo apod.)
Smrtelné	0	0	0
Těžké	0	0	0
Lehké/bez zranění	0/1	0/2	0

## 1.3 Poškození letadla

Na letadle byla absorpcí rázu poškozena 1/3 levé poloviny křídla na konci rozpětí, přední podvozková noha a motorové lože.

## 1.4 Ostatní škody

Na provozní ploše nevznikly žádné škody.

## 1.5 Informace o osobách

1.5.1. PIC, věk 59 let, držitel průkazu způsobilosti PPL SEP land, vydaného v květnu 2005. Měl platnou zdravotní způsobilost. Celkem nalétal 158 h. Na typu PA-32 nalétal 48 h.

1.5.2 Na palubě letadla se nacházeli 2 cestující, kteří do průběhu letu nezasahovali.

## 1.6 Informace o letadle

Typ a model:	PA-32-310FT „Piper 6X“
Poznávací značka:	OK-SIV
Výrobce:	The New piper Aircraft, Inc.
Výrobní číslo:	3232027
Osvědčení o letové způsobilosti:	platné do 31.10. 2005
Potvrzení o údržbě a uvolnění do provozu:	platné do 30.10. 2005
Celkový nálet:	203 h 30 min
Motor:	Textron Lycoming IO-540 – K1G5
Vrtule:	Hartzell

## 1.7 Meteorologická situace

Podle sdělení letecké meteorologické služby ČHMÚ byly dne 21.6.2005 v době přistání na letišti LKPR následující podmínky:

Přízemní vítr: 090° - 110° / 3 - 6 kt

Stav počasí: CAVOK

## 1.8 Radionavigační a vizuální prostředky

Radionavigační a vizuální prostředky neměly na vznik letecké nehody vliv.

## 1.9 Spojovací služba

Spojení mezi PIC a letištní řídicí věží Praha Ruzyně probíhalo na kmitočtu TWR EC 118,1 MHz a TWR GEC 121,9 MHz.

## 1.10 Informace o letišti

Letadlo přistálo na RWY 31, jejíž povrch na celé použitelné délce pro přistání byl suchý. Rozšířené místo křížení RWY 04 s RWY 31 umožňuje bezpečné a plynulé odbočení z RWY 31 na RWY 04 a TWY R.

Travnatá plocha navazující na zpevněnou plochu v místě křížení měla dostatečnou únosnost a suchý povrch.

## 1.11 Letové zapisovače a ostatní záznamové prostředky

Letoun není vybaven letovým zapisovačem. Rozbor průběhu události byl proveden na základě záznamu komunikace a radarové informace ATS.

## 1.12 Popis místa nehody a trosek

Na povrchu zpevněné plochy v místě křížení RWY 04 s RWY 31 byla zřetelná stopa pneumatik kol hlavního podvozku stáječící se od okraje RWY 31 vpravo. Navazující stopy kol hlavního podvozku a předového podvozku pokračovaly do vzdálenosti 37 m i v travnaté ploše. Zakřivení stop podvozku směřovalo vně oblouku značení osového vedení odbočení na RWY 04.

## 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 bylo postupováno v souladu s předpisem L13.

## **2 Rozbory**

### **2.1 Letová činnost pilota letadla**

2.1.1 Průběh letu byl až do dosednutí na RWY 31 normální, podle záznamu letadlo dosedlo přibližně v ose, v rozmezí značení dotykové zóny. Brždění zahájil PIC později a letadlo se při dosažení místa křížení RWY 04 s RWY 31 pohybovalo velkou rychlostí pro bezpečné odbočení vpravo na RWY 04.

2.1.2 PIC při řízení dojezdu a snaze vyklidit RWY ztratil kontrolu nad směrovým řízením letadla, které se dostalo do smyku se zatáčením směrem doprava, mimo zpevněnou plochu v místě křížení RWY 04 s RWY 31.

2.1.3 PIC neobnovil kontrolu nad pohybem letadla a jeho vyjetím mimo zpevněnou plochu. Během vyjetí do travnaté plochy došlo k nárazu okraje levé poloviny křídla do země a poškození přední podvozkové nohy. Letadlo se zastavilo ve vzdálenosti 37 m od okraje zpevněné plochy.

2.1.4 PIC pojížděl s letadlem z travnaté plochy zpět na zpevněnou plochu, aniž znal stupeň poškození podvozku.

**2.2** Letadlo bylo způsobilé k letu.

**2.3** TWR EC podle radarové informace vyhodnotil vyjetí letadla, ale na základě informace PIC další pomoc neposkytoval.

## **3 Závěry**

**3.1** Komise dospěla k následujícím závěrům:

- PIC měl odpovídající kvalifikaci a způsobilost;
- Stav letadla neměl vliv na vznik letecké nehody;

- PIC při brždění letadla během dojezdu a současně snaze vyklidit RWY ztratil kontrolu nad směrovým řízením a letadlo ve smyku se zatáčením směrem doprava vyjelo mimo zpevněnou plochu.

**3.2** Příčinou bylo nedostatečné snížení rychlosti po přistání letadla bržděním před zahájením odbočování na RWY 04.

## **4 Bezpečnostní doporučení**

**4.1** Opatření ponechávám na rozhodnutí provozovatele letadla.

V Praze dne . srpna 2005