



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

---

Č.j.: 147/06/ZZ  
Výtisk č.

# ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

o odborném zjišťování příčin incidentu  
letounu L-200A, poznávací značky OK-PLG  
ze dne 3.5.2006

Praha  
duben 2007

## **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 Kbely (LKKB)
datum a čas:	3.5.2006, 12:45 (všechny časy jsou UTC)

## **B) Informační přehled**

Dne 9.5.2006 obdržel ÚZPLN od provozovatele letounu oznámení o incidentu letounu L-200A, který se stal během letu dne 3.5.2006. Při přistání na letišti LKBE při vysouvání podvozku došlo k nesprávné signalizaci zajištěné polohy předního podvozku. Na základě oznámení bylo zahájeno odborné zjišťování příčin incidentu.

Příčinu události zjišťovala komise ÚZPLN ve složení:

Předseda komise:	Ing. Lubomír Střihavka
Člen komise:	Milan Pecník

Závěrečnou zprávu vydal :

ÚSTAV PRO ODBORNÉ ZJIŠŤOVÁNÍ PŘÍČIN LETECKÝCH NEHOD

Beranových 130  
199 01 PRAHA 99

dne 24. 4. 2007

### **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 3.5.2006 byl prováděn let po trati LKKB-LKBU-LKBE. Let a přistání v LKBU proběhlo bez závad. Před přistáním v LKBE pilot zjistil, že signalizace zajištění přední podvozkové nohy nesvítí a zároveň zjistil pokles tlaku v hydraulickém okruhu. Přistání na LKBE pilot neprovedl a rozhodl se pro návrat na domovské letiště LKKB. Během letu pilot vizuálně pozoroval únik hydraulické kapaliny na krytech pravého motoru a také se několikrát pokusil o nouzové vysunutí předního podvozku, které bylo neúspěšné. Světelná signalizace polohy podvozku stále ukazovala "dvě zelené" a mechanická signalizace byla ve správné poloze. Během průletu kolem TWR LKKB byla vyžádána asistence řídicího letového provozu za účelem vizuální kontroly podvozku s následným pokusem o opětovné nouzové vysunutí předního podvozku. Při tomto pokusu došlo ke správné signalizaci vysunutí a zajištění předního podvozku. Přistání bylo provedeno na záložní travnatý pás RWY06 v LKKB se zvýšenou opatrností a bez závad. Při poletové kontrole byl potvrzen únik kapaliny z místa hydraulického čerpadla v prostoru pravého motoru.

### **1.2 Zranění osob**

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

### **1.3 Poškození letadla**

Letoun nebyl poškozen.

### **1.4 Ostatní škody**

NIL

### **1.5 Informace o osobách**

Pilot letounu – věk 54 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 2 913 h.

### **1.6 Informace o letadle**

Typ:	L-200A Morava
Poznávací značka:	OK-PLG
Výrobce:	SPP n.p. Kunovice
Výrobní číslo:	170720
MTOW:	1950 kg
Osvědčení o letové způsobilosti:	platné
Celkový počet nalétaných hodin:	3 850:14 h a 8014 přistání
Počet nalétaných hodin od GO:	1 372:56 h a 2701 přistání

Dne 13.2.2006 byla provedena roční prohlídka při náletu 1329:56 h a 2616 přistání a byla prodloužena platnost OLZ. Dne 13.2.2006 byla provedena kontrola vzpěr podvozku dle bulletinu L200/128 s výsledkem bez závad.

### **1.7 Meteorologická situace**

CAVOK

### **1.8 Radionavigační a vizuální prostředky**

NIL

### **1.9 Spojovací služba**

NIL

### **1.10 Informace o letišti**

Letiště LKKB je vojenské letiště se smíšeným provozem (civilní a vojenský provoz). Hlavní VPD 24/06 a pojížděcí dráhy mají betonový povrch. Záložní pás má povrch travnatý.

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

NIL

### **1.12 Popis místa incidentu**

NIL

### **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**

V průběhu přistání na letišti LKKB byla vyžádána asistence HZS letiště a vyhlášen byl stav nouze.

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

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

## **2. Rozbory**

### **2.1. Obecné**

- pilot byl způsobilý k plnění letového úkolu;
- letoun byl před letem bez závad a měl platné OLZ;
- meteorologické podmínky neměly vliv na vznik incidentu;
- postup pilota byl v souladu s letovou příručkou L 200.

### **2.2. Technická závada**

- došlo k porušení těsnosti hydraulického čerpadla pravého motoru a následnému úniku hydraulické kapaliny ovládající okruh vysouvání podvozku.

### **3. Závěry**

Komise dospěla k následujícímu závěru:

- incident vznikl v důsledku porušení těsnosti hydraulického čerpadla pravého motoru. Událost je kvalifikována jako incident z technických příčin.

### **4. Bezpečnostní doporučení**

Událost ze strany ÚZPLN nevyžaduje přijetí bezpečnostních doporučení.