



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

Č.j.: CZ-08-216

Výtisk č.

ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

**o odborném zjišťování příčin incidentu
letounu Cirrus SR22, poz. značky OK-OKO
dne 8.6.2008**

Praha
červen 2008

A) Úvod

Název provozovatele: Alpin Praha divize speciálních prací s.r.o
Výrobce a model letadla: Cirrus Design Corporation, USA, typ SR22
Poznávací značka: OK-OKO
Místo: Letiště Hořovice
Datum a čas: 8.6.2008, 11:05 (všechny časy jsou UTC)

B) Informační přehled

Dne 8.6.2008 v 19:51(SELČ) obdržel ÚZPLN oznámení provozovatele o vzniku události, při které došlo k poškození vrtule letounu. K dalšímu poškození majetku a zdraví osob nedošlo.

Příčinu události zjišťovala komise ÚZPLN ve složení:

Předseda komise: Ing. Lubomír Stříhavka
Členové komise: Milan Pecník

Závěrečnou zprávu vydal :

ÚSTAV PRO ODBORNÉ ZJIŠŤOVÁNÍ PŘÍČIN LETECKÝCH NEHOD
Beranových 130
199 01 PRAHA 99
dne 23. června 2008

C) Hlavní část zprávy obsahuje:

- 1) Faktické informace
- 2) Rozbory
- 3) Závěry
- 4) Bezpečnostní doporučení
- 5) Přílohy (uloženy u výtisku č.1)

1 Faktické informace

1.1 Průběh vzniku události

Průběh vzniku události byl sestaven na základě výpovědi pilota. Jak pilot uvádí, dne 8.6.2008 osobně prováděl předletovou prohlídku letounu Cirrus SR22 se kterým chtěl uskutečnit let. Letoun vytáhl z hangáru pomocí manipulační oje. Potom zahájil předletovou prohlídku letounu, během níž byl vyrušen vyzváněním mobilního telefonu a uskutečnil přijetí hovoru. Předletovou prohlídku již nedokončil, nasedl do letounu a spustil motor. V 11:00 zahájil s letounem pojíždění a vzlet. V průběhu vzletu uslyšel neobvyklý zvuk z prostoru předního podvozku. Požádal službu dispečera AFIS o vizuální kontrolu předního podvozku s výsledkem, že je vše v pořádku. Pilot dokončil okruh a přistál zpět na letišti. Po přistání provedl kontrolu letounu a zjistil poškození všech listů vrtule. Pilot potvrdil, že zapomněl sejmout oj před letem.

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

1.3 Poškození letadla

Při kontaktu listů vrtule s konstrukcí oje došlo k oddělení materiálu na listu č. 1 a 2 cca 10-15 mm od jejich vnějšího konce a k hlubokému záseku na listu č.3. ve vzdálenosti 70 a 200 mm od vnějšího konce.

Poškození vrtulových listů bylo nad povolené deformace a limity stanovené výrobcem vrtule.

Poškozena byla manipulační oj, ze které zbyla pouze připojovací část, ostatní části se nepodařilo dohledat.

Ostatní části letounu nebyly poškozeny.



č.1



č.2



č.3

Poškození vrtulových listů

1.4 Ostatní škody

NIL

1.5 Informace o osobách

pilot věk/pohlaví:	60 let/muž
průkaz způsobilosti:	CZ/CPL(A)
kvalifikace:	SEP land, MEP land, FI(A), IR(SE)
platnost průkazu způsobilosti:	platný
zdravotní způsobilost:	platná, bez omezení;
počet nalétaných hodin celkově:	936:17 h.

1.6 Informace o letadle

Letoun Cirrus SR22 je jednomotorový dolnoplošník smíšené konstrukce, vybavený pevným podvozkem s předovým kolem.

Typ:	Cirrus SR22
Poznávací značka:	OK-OKO
Výrobce:	Cirrus Design Corporation, USA
Kategorie:	Normal
Rok výroby:	2007
Výrobní číslo:	2597
Osvědčení kontroly letové způsobilosti:	platné
Celkový nálet:	173:24 h
Celkový počet přistání:	253
Pojištění odpovědnosti za škodu:	platné
Motor - typ:	TCM IO-550N
Výrobce:	Teledyne Continental Motors
Počet hodin:	173:24 h
Vrtule – typ:	Hartzel PHC-P3YF-1RF/F7693DFB
Výr. čísla vrtulových listů:	K56741, K56750, K56748

Poslední údržbové práce byly provedeny v rozsahu periodické prohlídky 100/HR/roční dne 24.7.2007 při náletu 100:06 hodin. V palubním deníku nebyly zapsány žádné závady letounu. Maximální vzletová hmotnost 1542 kg nebyla v době vzletu překročena.

Manipulační oj byla použita ze soupravy provozních pomůcek pro daný letoun. Na povrchu oje byl zřetelný nápis „REMOVE BEFORE FLIGHT“.



Nápis na oji

1.7 Meteorologická situace

CAVOK

1.8 Radionavigační a vizuální

NIL

1.9 Spojovací služba

NIL

1.10 Informace o letišti

Událost se stala na letišti Hořovice.

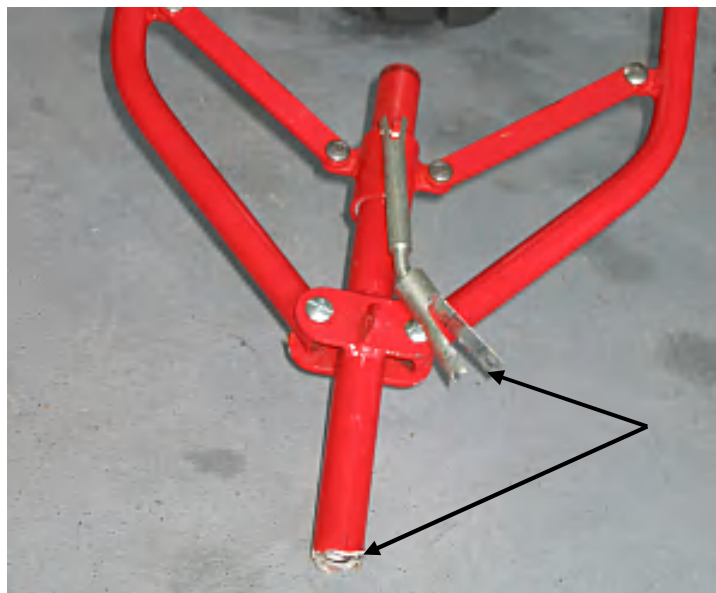
1.11 Letové zapisovače a ostatní záznamové prostředky

NIL

1.12 Popis místa incidentu

Na dráze a v jejím blízkém okolí byly nalezeny zbytky částí manipulační oje. Pojistný mechanismus se vlivem přetnutí listy vrtule poškodil a došlo k odpojení oje od předního podvozku, která dopadla na dráhu.

Výjezd od hangáru je veden po ploše s asfaltovým povrchem, dále betonovou a travnatou plochou vedoucí na vzletovou a přistávací dráhu. Povrch je bez významných nerovností. V tomto prostoru nebyly nalezeny stopy po kontaktu vrtule a oje. Celková vzdálenost pojezdu ke vzletu byla cca 300 m.



Poškození manipulační oje

1.13 Lékařské a patologické nálezy

Pilot se podrobil dechové zkoušce na požití alkoholu s negativním výsledkem.

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

O události byl sepsán protokol PČR OŘ Beroun, OOP Hořovice.

1.19 Způsoby odborného zjišťování příčin

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

2 Rozbory

2.1. Rozbor faktických informací

- pilot měl odpovídající kvalifikaci a platnou zdravotní způsobilost;
- letoun měl platné osvědčení o kontrole letové způsobilosti;
- stav letiště vzletu neměl vliv na vznik incidentu;
- meteorologické podmínky vyhovovaly provedení letu;
- pilot přerušil a nedokončil úkony předletové prohlídky stanovené v Provozní příručce pro letoun Cirrus SR22;
- pilot uznal pochybení při přípravě letounu k letu.

3 Závěry

Příčinou incidentu byl kontakt vrtule s manipulační ojí během vzletu letounu. Oje nebyla sejmuta z letounu v důsledku neúplného provedení úkonů předletové přípravy letounu k letu prováděné pilotem.

4 Bezpečnostní doporučení

Nestanovuji.