



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

CZ-23-0571

# ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

**o odborném zjišťování příčin letecké nehody  
letounu Pilatus PC-6/B2-H4  
poznávací značky EC-LQH,  
na LKPM  
dne 28. 6. 2023**

Praha  
listopad 2023

---

Toto šetření bylo prováděno v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010, zákonem č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a Přílohou č. 13 k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví. Jediným účelem je prevence budoucích nehod a incidentů bez určování viny či odpovědnosti. Závěrečná zpráva, zjištění a závěry v ní uvedené, týkající se leteckých nehod a incidentů, eventuálně systémových nedostatků ohrožujících provozní bezpečnost, mají pouze informativní charakter a nemohou být použity jinak než jako doporučení pro realizaci opatření, která by zabránila vzniku dalších leteckých nehod a incidentů s obdobnými příčinami. Zhotovitel Závěrečné zprávy výslovně prohlašuje, že Závěrečná zpráva nemůže být použita pro stanovení viny či odpovědnosti v souvislosti s určením příčin letecké nehody či incidentu a nemůže být použita ani pro uplatnění nároků v případě vzniku pojistné události.

## Obsah

Použité zkratky .....	3
A) Úvod.....	4
B) Informační přehled .....	4
1 Faktické informace .....	5
1.1 Průběh letu .....	5
1.1.1 Okolnosti, které předcházely kritickému letu .....	5
1.1.2 Kritický let.....	5
1.2 Zranění osob.....	6
1.3 Poškození letadla .....	6
1.4 Ostatní škody.....	6
1.5 Informace o osobách .....	6
1.6 Informace o letadle .....	7
1.6.1 Všeobecné informace .....	7
1.6.2 Informace o letounu PC-6/B2-H4 poznávací značky EC-LQH .....	7
1.6.3 Provoz letounu .....	7
1.7 Meteorologická situace .....	7
1.8 Radionavigační a vizuální prostředky .....	7
1.9 Spojovací služba.....	7
1.10 Informace o letišti.....	7
1.11 Letové zapisovače a ostatní záznamové prostředky .....	8
1.11.1 Letové zapisovače .....	8
1.11.2 Videozáznam .....	8
1.12 Popis místa letecké nehody a letounu .....	8
1.13 Lékařské a patologické nálezy.....	9
1.14 Informace o provozních organizacích .....	9
1.15 Doplnkové informace .....	9
1.15.1 Letová příručka .....	9
1.15.2 Systém řízení ostruhového kola PC-6.....	9
1.16 Způsoby odborného zjišťování příčin.....	10
2 Rozbory.....	10
2.1 Pilot.....	10
2.2 Letoun.....	10
2.3 Podmínky letu .....	10
2.4 Kritický let .....	10
3 Závěry .....	10
3.1 Zjištění .....	10
3.2 Příčina letecké nehody .....	11
4 Bezpečnostní doporučení.....	11
5 Přílohy .....	11

## Použité zkratky

AGL	Nad úrovní země
ARP	Vztažný bod letiště
CAVOK	Dohlednost, oblačnost a současné počasí lepší než předepsané hodnoty nebo podmínky
CPL (A)	Průkaz obchodního pilota letounů
FL	Letová hladina
IR	Přístrojová kvalifikace
LKPM	Veřejné vnitrostátní letiště Příbram
MEP land	Vícemotorový pístový pozemní (kvalifikace)
NE	Severovýchod
RWY	Dráha
SCT	Polojasno
SEP land	Jednomotorový pístový pozemní (kvalifikace)
STOL	Krátký vzlet a přistání
UTC	Světový koordinovaný čas
ÚZPLN	Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod
V	Odchyly od převažujícího směru větru
VNL	Kód provozního omezení zdravotní způsobilosti

## Použité jednotky nepatřící do mezinárodní soustavy

°C	Stupeň Celsia
ft	Stopa (jednotka délky – 0,3048 m)
h	Hodina
kt	Uzel (jednotka rychlosti – 1,852 km·h <sup>-1</sup> )
min	Minuta

## A) Úvod

Provozovatel: právnícká osoba  
Výrobce a model letadla: Pilatus Aircraft Ltd, PC-6/B2-H4  
Poznávací značka: EC-LQH  
Místo: RWY 24R LKPM  
Datum a čas: 28. 6. 2023, 11:34 (časy jsou UTC)

## B) Informační přehled

Dne 28. 6. 2023 pilot letounu PC-6/B2-H4 prováděl na LKPM let za účelem výsadku parašutistů. Po ukončení výsadku 9 parašutistů z FL140 zahájil strmé klesání za účelem zařazení do polohy před poslední zatáčkou a přistání na nebezpečnou RWY 24R. Konečné přiblížení a přistání probíhaly s bočním větrem s dosednutím na travnatý pás před RWY 24R. Po dosednutí letoun začal při dojezdu vybočovat doprava a razantně se naklonil vlevo při současném nadzvednutí pravého kola hlavního podvozku. Statické vyvážení upevněné zesponu na vnější dělené polovině levého křídélka zachytilo o travnatý povrch a došlo k vytržení poloviny levého křídélka ze zavěšení na křídle. Pilot nebyl zraněn. Na letounu došlo k poškození levé poloviny křídla odtržením části levého křídélka.

Příčinu letecké nehody zjišťoval odpovědný inspektor ÚZPLN Ing. Stanislav Suchý.

Závěrečnou zprávu vydal:

ÚSTAV PRO ODBORNÉ ZJIŠŤOVÁNÍ PŘÍČIN LETECKÝCH NEHOD  
Beranových 130  
199 01 PRAHA 9  
Dne 27. 11. 2023

### Hlavní část zprávy obsahuje:

- 1 Faktické informace
- 2 Rozbory
- 3 Závěry
- 4 Bezpečnostní doporučení

## 1 Faktické informace

### 1.1 Průběh letu

#### 1.1.1 Okolnosti, které předcházely kritickému letu

Dne 8. 6. 2023 přelétnul zahraniční pilot letoun PC-6/B2-H4 poznávací značky EC-LQH do České republiky. Od 12. 6. 2023 pak s letounem zahraniční piloti vykonávali na LKPM lety pro účely výcviku pilotů k získání typové kvalifikace a výsadků v rámci provozu společnosti JUMP-TANDEM s.r.o.

Pilot uskutečnil přeškolovací výcvik na letounu PC-6/B2-H4 od 12. 6. do 14. 6. 2023, kdy vykonal zkoušku dovednosti. Následně jako monitorující pilot vykonal 2 lety k výsadkům, aby získal zkušenosti s přihlednutím k odlišnostem typu letounu a povaze letové činnosti.

#### 1.1.2 Kritický let

Dne 28. 6. 2023 pilot prováděl let k výsadku 9 parašutistů z FL140. Před vzletem provedl v rámci checklistu Before Take-off stanovené úkony, včetně přesunutí páky aretace ostruhy do uzamčené (přední) polohy. Vzlet v 11:12 z RWY 24 proběhl normálně, pilot nezpozoroval žádnou anomálii týkající se udržení letounu v přímém směru. Stoupání do požadované hladiny proběhlo bez problémů. Bod vysazení byl vzhledem k směru a rychlosti větru po konzultaci s řídicím seskoků posunut. Výsadek byl proveden v kurzu 240° z FL140. Po výsadku pilot v 11:29:50 ohlásil klesání. Během klesání nedošlo k posunutí výsadkových dveří vpřed z otevřené polohy a jejich zavření. Pilot následně ohlásil přiblížení do polohy před poslední zatáčkou a v 11:33:20 finále na RWY 24R.

Pilot při přistání na travnatý pás před RWY 24R až do dosednutí vylučoval vítr mírným náklonem vpravo. Podle videozáznamu kamery na LKPM cca 5 s po dosednutí letoun v dojezdu vybočoval doprava. Za další cca 3 s se během vybočení razantně naklonil vlevo se současným nadzvednutím pravého kola hlavního podvozku viz obrázek 1.



Obrázek 1 – Snímek z videozáznamu přistání, naklonění letounu při vybočování.

Při značném naklonění vlevo statické vyvážení upevněné zesponu na vnější dělené polovině levého křídélka zachytilo o travnatý povrch a došlo k vytržení vnější poloviny křídélka ze zavěšení a poškození levé poloviny křídla. Letoun se pak zastavil na pravém okraji travnatého pásu.

K průběhu letu pilot uvedl: „Před vzletem jsem provedl přesun páky aretace ostruhy z polohy "FREE" dopředu do polohy "LOCK", v tom okamžiku, ale nebylo zřejmě ostruhové kolo srovnáno s osou letounu, a tak ještě nedošlo k fyzické aretaci, k té mělo dojít proslápnutím pedálů směrovky. Skutečná aretace ostruhy je pak "potvrzena" pocitem, kdy už není cítit odpor pružin, tedy "RUDDER FREE", bohužel jsem velikost ztráty odporu po střídavém vyšlápnutí směrovky nevyhodnotil správně, a tak došlo ke vzletu s nezaaretovaným ostruhovým kolem. V letadle není žádná indikace aretace ostruhového kola.

Následkem toho pak bylo, že se letoun po přistání začal razantně stáčet doprava kolem nezaaretované ostruhy, následně pak vlivem odstředivé síly došlo ke stlačení levé podvozkové nohy a tím pádem zvednutí pravé poloviny křídla. Hlavním faktorem zvyšujícího se levého náklonu bylo, že do zvedající se pravé poloviny křídla se "opřel" silný boční vítr (na návětrné straně). Konečným důsledkem bylo zachycení špičky statického vyvážení (je upevněno zesponu na vnější dělené polovině levého křídélka) o travnatý povrch dráhy."

Dále pilot upřesnil, že: „K vybočení po přistání mohl ještě přispět faktor plného otevření pravých výsadekových dveří, které se mně během sestupu nepodařilo zavřít. Zavírají se dopředu vlastní vahou během strmého klesání."

## 1.2 Zranění osob

Pilot nebyl zraněn.

## 1.3 Poškození letadla

Na levé polovině křídla došlo k poškození velkého rozsahu.

## 1.4 Ostatní škody

NIL

## 1.5 Informace o osobách

Pilot letounu

Muž, věk: 63 let  
Průkaz způsobilosti CPL (A): platný

Přehled kvalifikací a osvědčení:

- Pilatus PC6 SET: platná
- L 410/IR: platná
- MEP land/IR: platná
- SEP land: platnost do 31. 5. 2023
- AEROBATICS: platná

Osvědčení zdravotní způsobilosti 1. třídy: platné; VNL  
Všeobecný průkaz radiotelefonisty: platný

Letová zkušenost – počet nalétaných hodin:  
Celkově na všech typech letadel: 2 867 h 32 min  
Za posledních 90 dnů: 89 h 55 min  
Na typu PC-6/B2-H4: 6 h 49 min  
Na PC-6/B2-H4 za posledních 90 dnů: 6 h 49 min

## 1.6 Informace o letadle

### 1.6.1 Všeobecné informace

Pilatus PC-6/B2-H4 je jednomotorový turbovrtulový STOL letoun, hornokřídový celokovový jednoplošník s pevným podvozkem ostruhového typu. Má konvenční řízení s mechanickým přenosem sil na řídicí plochy, mechanicky ovládané vztlakové klapky a vyvažovací plochy. Maximální vzletová hmotnost je 2 800 kg. Kabina umožňuje přepravovat 10 cestujících.

### 1.6.2 Informace o letounu PC-6/B2-H4 poznávací značky EC-LQH

Výrobce:	Pilatus Aircraft Ltd
Vyroben:	1992
Výrobní číslo:	882
Celkový nálet:	9 461 h 58 min
Pojištění odpovědnosti za škodu:	platné
Motor:	PT6A-34
Vrtule:	Hartzell HC-B3TN-3D

### 1.6.3 Provoz letounu

Na letounu byla poslední prohlídka (100 h) dokončena dne 11. 5. 2023 při náletu 9 390 h a bylo vydáno Osvědčení kontroly letové způsobilosti. Letoun byl od 12. 6. 2023 provozován k přeškolovacímu výcviku a výsadkovým letům společností JUMP-TANDEM, s.r.o.

## 1.7 Meteorologická situace

Pilot hodnotil meteorologické podmínky jako vyhovující, boční vítr byl s nárazy.

Z dokumentace stanoviště poskytování informací známému provozu na LKPM vyplývají zaznamenané informace o meteorologických podmínkách, zejména o přízemním větru (směru, rychlosti a nárazech) dne 28. 6. 2023, uvedené v tabulce 1.

Tabulka 1 – Zprávy o podmínkách na LKPM

Čas [h:min]	Dohlednost [km]	Směr větru	Rychlost větru [kt]	Rozmezí větru	Oblačnost [osminy/m AGL]	Teplota [°C]
10:00	9999	300°	11	260V340	SCT 045	19
10:30	9999	300°	11	260V330	SCT 046	19
11:00	CAVOK	310°	11	270V350	–	20
11:30	CAVOK	300°	10	–	–	21
12:00	CAVOK	290°	10	–	–	20

## 1.8 Radionavigační a vizuální prostředky

Na LKPM je standardní vizuální dráhové značení, ukazatele a návěsti.

## 1.9 Spojovací služba

Během výsadkového letu bylo prováděno radiotelefonní spojení se stanovištěm Příbram RADIO na kmitočtu 118,755. Byl pořizován záznam komunikace.

## 1.10 Informace o letišti

Letiště Příbram je veřejné vnitrostátní letiště. Nachází se 6 km NE Příbram. Má RWY 06R/24L o rozměrech 1380 × 30 m s asfaltovým povrchem a nezpevněnou RWY 06L/24R o rozměrech 1 000 × 18 m. Nadmořská výška ARP je 1 529 ft / 466 m.



Prahové značení je na prahu nezpevněné RWY 24R/06L provedeno dle leteckého předpisu L14 značkami tvaru písmene „L“ umístěnými v rozích prahu dráhy se základnou směřující ven a doplněnými třemi kužely podél vnitřní strany základny. Vzdálenost trvale posunutého prahu nezpevněné RWY 24R od prahu RWY 24L je cca 420 metrů, přičemž kvalita travnatého pásu před prahem RWY 24R je srovnatelná s kvalitou nezpevněné RWY 24R.

## 1.11 Letové zapisovače a ostatní záznamové prostředky

### 1.11.1 Letové zapisovače

Na palubě nebylo instalováno žádné navigační vybavení umožňující záznam dat o letu.

### 1.11.2 Videozáznam

Na LKPM byl pořizován videozáznam kamerou, která snímá prostor provozní plochy. Záznam byl využit k analýze průběhu kritického přistání letounu PC-6/B2-H4 poznávací značky EC-LQH. V příloze 1 jsou snímky z fáze přistání.

## 1.12 Popis místa letecké nehody a letounu

K letecké nehodě došlo v travnatém pásu před nezpevněnou RWY 24R. Travnatý povrch byl posečený, suchý a únosný. Po zastavení letounu na pravém okraji travnatého pásu bylo zjištěno, že vnější polovina křídélka byla vytržená ze zavěšení viz obrázek 3.



Stopa kol  
během  
vybočení

Obrázek 2 – Letoun PC-6/B2-H4 na místě události, po zastavení.

Funkce aretace ostruhy byla po přemístění letounu do hangáru přezkoušena technikem a nevykazovala žádnou závadu ani poškození.





Obrázek 3 – Poškození levé poloviny křídla vytržením vnější poloviny křídélka.

### 1.13 Lékařské a patologické nálezy

Pilot nebyl zraněn. Hlídka Policie ČR provedla pilotovi orientační dechovou zkoušku přístrojem Dräger s negativním výsledkem.

### 1.14 Informace o provozních organizacích

Provozovatel letounu se zabývá provozováním zvláštního provozu (SPO) dle nařízení (EU) č. 965/2012, bod SPO.GEN.005 c) 2), na základě prohlášení číslo DEC CZ SPO 1078/003. Jedná se zejména o výsadkové lety.

### 1.15 Doplnkové informace

#### 1.15.1 Letová příručka

Letová příručka Airplane Flight Manual PC-6/B2-H4 stanoví v:

- Section 2 Operating Procedures / Pilots Operating Instructions v bodu F Normal Procedures / Before Take-Off:

When Aligned on the Runway:

.....

14. Tail Wheel	LOCK				
15. Rudder Pedals	FREE				
16. Tail Wheel Lock Check	CONFIRM	AIRCRAFT	ROLLS	STRAIGHT	WHEN
	ASYMMETRIC	BRAKING			

- Section 3 Performance Information v bodu E Maximum demonstrated crosswind:

Maximum demonstrated crosswind velocity is 20 kts (not a limitation).

#### 1.15.2 Systém řízení ostruhového kola PC-6

Systém řízení ostruhového kola PC-6 popisuje návod k údržbě letounu PC-6 v části Tail Landing Gear – Description and Operation. Popis je uveden v příloze č. 2.

## 1.16 Způsoby odborného zjišťování příčin

Při odborném zjišťování příčin letecké nehody bylo využito záznamů na LKPM, dokumentace provozovatele letounu, vysvětlení pilota a nálezu organizace oprávněné k údržbě.

## 2 Rozbory

Letecká nehoda se stala při přistání ve fázi po dosednutí letounu na RWY 24R, když letoun při dojezdu vybočil na travnatém pásu a značně se naklonil vlevo. Statické vyvážení na levém křídélku zachytilo o travnatý porost a došlo k vytržení vnější poloviny křídélka.

### 2.1 Pilot

Pilot měl platný průkaz způsobilosti, odpovídající třídní a typovou kvalifikaci a zkušenosti s prováděním výsadkových letů. Na dotčeném letounu Pilatus PC-6/B2-H4 uskutečnil přeškolovací výcvik a seznámil se s odlišnostmi typu letounu s ohledem na povahu letové činnosti – výsadkové lety. Měl platné osvědčení zdravotní způsobilosti. V uvedený den se jednalo o první let. Nebyl si vědom jakéhokoli snížení své zdravotní způsobilosti.

### 2.2 Letoun

Letoun měl platné osvědčení kontroly letové způsobilosti a platné pojištění zákonné odpovědnosti. Byl provozován v rámci povolených omezení hmotnosti a těžiště pro zamýšlený let. V průběhu vzletu pilot nezaznamenal žádný problém se směrovou říditelností a udržením v přímém směru. Při vzletu vrtulový proud u výkonného motoru dostatečně působí na ocasní plochy a směrové kormidlo je od počátku vzletu účinné.

### 2.3 Podmínky letu

Z výpovědi pilota vyplynulo, že meteorologické podmínky vyhovovaly pro provedení výsadkového letu. Během přistání reagoval na vliv silného bočního větru s nárazy.

Podle záznamu podmínek na LKPM přízemní vítr byl z 300°/10 kt a tomu při přistání na RWY 24R odpovídala kolmá složka bočního větru cca 8,5 kt.

### 2.4 Kritický let

Pilot přistál na travnatý pás před RWY 24R. Podle vysvětlení pilota při přistání se silným bočním větrem došlo po dosednutí na tři body k vybočování letounu doprava. Z důkazů a popisu okolností ve vysvětlení pilota lze dovodit, že důvodem pravděpodobně bylo nezaaretování a možná výchylka ostruhy. V důsledku zatáčení došlo ke stlačení levé podvozkové nohy a při zvyšujícím se levém náklonu ke zvednutí "návětrné" pravé poloviny křídla. Pilot nedokázal eliminovat nepříznivé klonění a zatáčení letounu protizásahy a zabránit zvětšení náklonu vlevo do té míry, že konec statického vyvážení na levém křídélku zachytil travnatý povrch a došlo k vytržení vnější poloviny levého křídélka.

## 3 Závěry

### 3.1 Zjištění

- Pilot měl pro vykonávaný let platnou třídní a typovou kvalifikaci.
- Pilot se seznámil s odlišnostmi typu letounu s ohledem na povahu letové činnosti.

- Pilot byl zdravotně způsobilý.
- V uvedený den se jednalo o první let pilota.
- Letoun byl způsobilý k letu a při vizuální prohlídce nebyly zjištěny žádné důkazy o poruše říditelnosti.
- Přistání probíhalo při složce bočního větru cca 8,5 kt.
- Pilot přistál do travnatého pásu před nezpevněnou RWY 24R.
- Při dojezdu se pilotovi vzhledem k nezaaretované ostružce nepodařilo udržet směrovou kontrolu nad letounem a eliminovat vliv bočního větru.
- Letoun vybočil vpravo a současně se naklonil vlevo do té míry, že došlo ke střetu konce statického vyvážení na levém křídélku s povrchem travnatého pásu. Náraz způsobil odtržení vnější poloviny levého křídélka a poškození levé poloviny křídla.

### **3.2 Příčina letecké nehody**

Příčinou letecké nehody bylo, že pilot nezvládl udržet kontrolu směru při přistání s bočním větrem s nezaaretovanou ostruhou. Důsledkem bylo, že se letoun při vybočení naklonil vlevo tak, až konec statického vyvážení na levém křídélku zachytil o povrch travnatého pásu.

## **4 Bezpečnostní doporučení**

ÚZPLN nevydává bezpečnostní doporučení.

## **5 Přílohy**

Příloha č. 1: Fotodokumentace z videozáznamu přistání letounu

Příloha č. 2: Systém řízení ostruhového kola PC-6

## Příloha 1

### Fotodokumentace z videozáznamu přistání letounu







## Příloha č. 2

### System řízení ostruhového kola PC-6

System řízení ostruhového kola PC-6 popisuje návod k údržbě letounu PC-6 v části Tail Landing Gear – Description and Operation:

The tail wheel steering systems gives the aircraft change in direction when taxiing and is operated from the rudder controls.

With movement of the rudder controls, steering forces are applied to the tail wheel strut housing by cables. These cables have compression springs attached to the rudder torque tube and transmit the steering forces through the steering lever to the tail wheel strut housing.

When the aircraft is in flight, take-off or landing, the steering system is disengaged and the tail wheel is locked in the center position.

The steering system has these components:

- steering lever with cam follower
- cam plate
- locking lever.

#### Operation

A two position tailwheel handle, located on the left side of the pilots seat, can be set to either STEER or LOCK mode.

When the handle is pulled rearward, STEER mode is set. Tension in the control cable causes the locking lever to lift against a spring loaded pin and to disengage from the slot in the strut housing flange. This releases the tail leg. At the same time, the rear end of the locking lever is moved down to let the steering lever engage with the steering slot in rear of the strut housing flange.

Rudder torque tube movement is now transmitted by the steering cables to the engaged steering lever to rotate the tail leg housing with in its bearing mounting block and cam plate. Movement of the tail leg is limited to 25° either side of center. This is limited by cams installed on the locking lever. These cams will raise the steering lever out of the steering slot to disengage the tail wheel steering from the rudder system. The tail leg can now turn more than 25°.

When the handle is pushed forward, LOCK mode is set. Tension in the control cable is released and the locking lever is pushed down by a sprung pin. The locking lever is then engaged in to the slot in the strut housing and the tail leg is engaged. At the same time, the rear end of the locking lever is moved up to let the steering lever disengage with the steering slot in the strut housing flange. Rudder torque tube movement is transmitted to the disengaged steering lever without movement to the tail leg.

#### Překlad:

Systemy řízení zadního kola umožňují letounu měnit směr při pojíždění a jsou ovládány ovládacími prvky směrového kormidla.

Pohybem ovládacích prvků směrového kormidla jsou řídicí síly přenášeny lanky na kryt vzpěr zadního kola. Tato lanka mají k torzní tyči směrového kormidla připevněné tlačné pružiny a přenášejí řídicí síly přes řídicí páku na kryt vzpěr zadního kola.

Když letoun letí, vzlétá nebo přistává, řídicí systém je odpojený a zadní kolo je uzamčeno ve střední poloze.

Řídicí systém má následující součásti:

- řídicí páka s kladkou vačky
- kulisa řazení
- uzamykací páka.

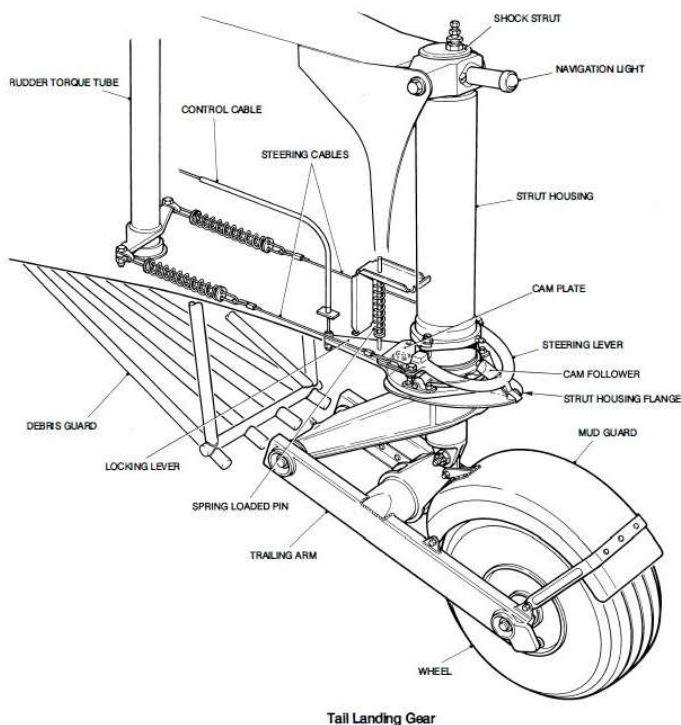
## Obsluha

Páka ovládající zadní kolo umístěná na levé straně sedadla pilota má dvě polohy a lze nastavit buď do režimu STEER (řízení) nebo LOCK (uzamčení).

Když je páka stažena dozadu, je nastaven režim STEER. Napětí ovládacího lanka způsobuje zdvih uzamykací páky proti odpruženému čepu a uvolnění z drážky v přírubě krytu vzpěry. Tím se uvolní zadní noha podvozku. Zadní konec uzamykací páky se zároveň pohne dolů, takže řídicí páka zapadne do řídicí drážky v zadní části příruby krytu vzpěry.

Pohyb torzní tyče směrového kormidla je nyní přenášen ovládacími lanky na zapojenou řídicí páku, takže dochází k otáčení krytu zadní nohy v ložiskovém stojanu a kulise řazení. Pohyb zadní nohy je omezen na 25° od středu na obě strany. Rozsah je omezen vačkami nainstalovanými na uzamykací páce. Tyto vačky zvedají řídicí páku z řídicí drážky, aby došlo k uvolnění řízení zadního kola ze systému směrového kormidla. Zadní noha se nyní může otočit o více než 25°.

Když je páka zatlačena dopředu, je nastaven režim LOCK. Uvolní se napětí ovládacího lanka a uzamykací páka je odpruženým čepem stlačena dolů. Uzamykací páka pak zapadne do drážky v krytu vzpěry a zadní noha je zapojená. Zadní konec uzamykací páky se zároveň pohne nahoru, takže řídicí páka se uvolní z řídicí drážky v přírubě krytu vzpěry. Pohyb torzní tyče směrového kormidla je nyní přenášen na uvolněnou řídicí páku, aniž by došlo k pohybu zadní nohy.



Ostruhové kolo letounu PC-6/B2-H4.