



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

Č.j.: 31/04/ZZ

Výtisk č. 1

ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

o odborném zjišťování příčin vážného incidentu

letounu PIPER PA-28

pozn. zn. OK - MTT

v místě LKBE

dne 31.1.2004

Praha
červenec 2004

A) Úvod

Provozovatel: F AIR s.r.o.
Výrobce a model letadla: PIPER PA-28-181
Poznávací značka: OK - MTT
Místo: letiště Benešov (LKBE)
Datum: 31.1.2004
Čas: 11:56 UTC

B) Informační přehled

ÚZPLN byl o události informován faxem od dispečera AFIS - LKBE. Pilotní žák prováděl vzlet k výcvikovému letu VFR. Při rozjezdu na RWY 27 v LKBE po několika sekundách vzlet přerušil. Letoun zůstal stát na okraji RWY otočen o 90° vlevo.

Komise pro odborné zjišťování příčin vážného incidentu

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

Závěrečnou zprávu vydal:
ÚSTAV PRO ODBORNĚ TECHNICKÉ ZJIŠŤOVÁNÍ PŘÍČIN LETECKÝCH NEHOD
Beranových 130
199 01 Praha 99

Dne 28.7.2004.

C) Hlavní část zprávy obsahuje

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

1.1 Průběh letu

Pilotní žák prováděl vzlet na výcvikový VFR let z RWY 27 letiště LKBE. Po několika sekundách od zahájení rozjezdu na sněhovém povrchu RWY zjistil, že letoun nedosahuje rychlost potřebnou pro vzlet. Rozhodl se pro přerušení vzletu. Při vyjíždění zvýšenou rychlostí z RWY 27 se letoun dostal do smyku. Zůstal stát otočen o 90° vlevo na okraji RWY s poškozeným předovým podvozkem.

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	0/0

1.3 Poškození

Na letoun vzniklo malé poškození.

1.4 Ostatní škody

Žádné jiné škody nevznikly.

1.5 Informace o osobách

Pilotní žák:

- věk 40 let;
- osvědčení o zdravotní způsobilosti 2. třídy měl platné;
- celkem nalétal 104 hod, z toho na typu PA-28 13 hod.

1.6 Informace o letadle

Letoun typu:

- PA-28-181, v.č. 2843566;
- výrobce Piper;
- Osvědčení o zápisu do leteckého rejstříku č. 5091;
- Osvědčení o letové způsobilosti č.5091/1 platné;
- Potvrzení o údržbě a uvolnění do provozu platné;
- pojistný certifikát platný;
- celkový nálet 263 hod;

- hmotnost a vyvážení letounu byly v limitech stanovených výrobcem letounu;
- použité palivo nebylo zjišťováno.

1.7 Meteorologická situace

CAVOK, vítr 200° / 10 kt, QNH 1013 HPa.

1.8 Radionavigační a vizuální prostředky

NIL

1.9 Spojovací služba

Letoun byl na spojení se službou AFIS – LKBE.

1.10 Informace o letišti

RWY 27 letiště LKBE byla pokrytá vrstvou 15 cm mokrého sněhu. Tento sníh měl negativní vliv na pohyb letounu, značně omezoval jeho rozjezd a zvyšoval nároky na zkušenosti pilota – žáka. Stav pohybových ploch letiště nebyl vhodný pro vzlety a pojíždění pilotů s malými zkušenostmi.

1.11 Letové zapisovače a ostatní záznamové prostředky

NIL

1.12 Popis místa nehody a trosek

Letoun se zastavil u levého okraje RWY 27 otočen o cca 90° vlevo. Na předovém podvozku byla ohnuta vidlice a poškozen laminátový kryt.

1.13 Lékařské a patologické nálezy

Pilotní žák nebyl zraněn a nevyžadoval lékařské ošetření.

1.14 Požár

NIL

1.15 Pátrání a záchrana

NIL

1.16 Testy a výzkum

NIL

1.17 Informace o provozních organizacích

Letoun PA-28, pozn. zn. OK – MTT pronajal provozovatel letounu instruktorovi registrovaného zařízení k výcviku soukromých pilotů letounů.

1.18 Doplnkové informace

NIL

1.19 Způsoby odborného zjišťování příčin

Odborné zjišťování příčin vážného incidentu probíhalo podle předpisu L 13.

2 ROZBORY

- pilotní žák byl pro VFR let řádně vycvičen a byl zdravotně způsobilý k jeho provedení;
- počasí pro daný let vyhovovalo;
- letoun byl způsobilý k letu;
- plocha RWY 27 byla pokryta 15 cm vrstvou mokrého sněhu;
- zkušenosti pilotního žáka neodpovídaly stavu RWY;
- pilotní žák se rozhodl během rozjezdu vzlet přerušit;
- při výjezdu z RWY byl vlivem působení bočních sil mírně poškozen předový podvozek.

3 Závěry

- stav povrchu RWY nebyl vhodný pro vzlety a přistání pilotního žáka s malými letovými zkušenostmi;
- při přípravě letu instruktor nevzal, s ohledem na malé zkušenosti pilotního žáka, v úvahu skutečný stav plochy letiště;

- příčinou vážného incidentu bylo nezvládnutí techniky pojíždění pilotním žákem při výjezdu z RWY po přerušení vzletu v podmínkách ztížených vrstvou mokrého sněhu na RWY.

4 Bezpečnostní doporučení

- během výcviku pilotních žáků věnovat při jejich samostatných letech zvýšenou pozornost vlivu stavu pohybových ploch letiště na bezpečné provedení letu.