



Č.j.: 110/03/ZZ

ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

o odborném zjišťování příčin vážného incidentu

letounu PIPER Pa 28, pozn. zn. OK- DEV,

Sokolnice dne 8.2.2003

Praha
srpen 2003

A) Úvod

Provozovatel : F AIR s.r.o.
Letoun typu / výrobce : PA-28-181 / PIPER
Poznávací značka : OK - DEV
Datum a čas VI : 23.4.2003, 15:36 UTC (17:36 letního času)
Místo nehody : pole u obce Sokolnice – 2 km SE od prahu RWY 28
LKTB

B) Informační přehled

Pilotní žák s instruktorem a cestujícím na palubě prováděl výcvikový VFR let z LHBP (Budapešť) do LKTB (Brno-Tuřany). Při přiblížení k RWY 28 v LKTB letoun přistál nouzově na pole u obce Sokolnice (2km SE od prahu RWY 28 v LKTB). Letoun nebyl po přistání poškozen. Osoby na palubě letounu nebyly zraněny.

ÚZPLN byl o události informován telefonem a e-mailem ze SARO Praha. Po příjezdu na místo bylo zahájeno odborně technické zjišťování příčin tohoto vážného incidentu komisí ÚZPLN ve složení:

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

Závěrečnou zprávu vydal ÚZPLN, ul. Beranových 130, 199 01 Praha 9 dne 28. července 2003.

C) Hlavní část zprávy obsahuje odstavce:

- 1) Faktické informace
- 2) Rozbory
- 3) Závěry
- 4) Opatření ke zvýšení bezpečnosti
- 5) Přílohy (uloženy v archivu ÚZPLN)

1. FAKTICKÉ INFORMACE

1.1 Průběh letu

Pilotní žák prováděl VFR výcvikový let z LHBP do LKTB podle platného letového plánu. Z LHBP odstartoval ve 13:41 UTC. Let trval 1 hod. 54 min. Během přiblížení na finále RWY 28 v LKTB došlo k vysazení motoru s následným nouzovým přistáním do terénu.

Po přistání v 15:35 UTC oznámil pilot instruktor na frekvenci TWR v LKTB, že jsou na zemi v pořádku a nepožadují žádnou pomoc. Letoun se nacházel 2 km. SE od prahu RWY 28. Poloha GPS : N 49° 07' 059'', E 16° 44' 881''.

Přistání proběhlo na pole s porostem obilí o výšce cca 10 cm proti mírnému svahu. První dotyk se zemí nastal levým kolem hlavního podvozku ve vzdálenosti 149 m od stojícího letounu.

Po příjezdu komise ÚZPLN na místo události bylo zjištěno, že v nádržích paliva letounu není benzín.

1.2 Zranění osob

Nikdo z přítomných osob na palubě letounu nabyl zraněn.

1.3 Poškození

Letoun nebyl poškozen.

1.4 Ostatní škody

Žádné škody nevznikly.

1.5 Informace o osobách

Velitel letounu, pilot instruktor, věk 30 let, je držitelem průkazu způsobilosti CPL(A) č.001029364, vydaného dne 20.8.2002 s platností do 20.8.2007. Kvalifikace SEP (land) platná do 31.5.2003 a FI (A) do 31.5.2004. Zdravotní způsobilost I. třídy platná do 22.1.2004. Všeobecné vysvědčení radiotelefonisty č. VF: 53/1992 platné do 19.3.2007.

Celkový nálet : 899 hod. z toho na typu Pa 28: 100 hod.

Pilotní žák, věk 42 let, celkový nálet ve výcviku na letounech 31 hod., na typu Pa-28 dosud nalétal 3 hod. Osvědčení o zdravotní způsobilosti II. Třídy má platné do 18.12.2004.

1.6 Informace o letadle

Typ: Piper Pa-28-181, v.č. 2843518.

Osvědčení o zápisu do leteckého rejstříku č. 5069, Osvědčení o letové způsobilosti č.5069 platné do 30.11.2003.

Potvrzení o údržbě a uvolnění do provozu č.2 vydané dne 18.4.2003 a platné do 30.11.2003.

Celkový nálet 113 hod.

Hmotnost a vyvážení letounu byly v limitech stanovených výrobcem.

Použité palivo nebylo zjišťováno.

1.7 Meteorologická situace

CAVOK, vítr 020° / 15 kt.

1.8 Radionavigační a vizuální prostředky

Nebyly využívány.

1.9 Spojovací služba

Letoun byl na spojení se službou ŘLP - TWR LKTB na frekvenci 119,60 MHz.

1.10 Informace o letišti

Přistání neproběhlo na plánovaném letišti. Povrch plochy neměl vliv na nouzové přistání. Únosnost povrchu umožnila po kontrole technického stavu následný odlet letounu.

1.11 Letové zapisovače a ostatní záznamové prostředky

Letoun jimi nebyl vybaven.

1.12 Popis místa nehody a trosek

Místo nouzového přistání se nacházelo 2 km jihovýchodně od prahu RWY 28.

GPS souřadnice : N 49° 07' 059'', E 16° 44' 881''.

Povrch tvořila obdělávaná zemědělská půda s porostem obilí o výšce cca 10cm.

1.13 Lékařské a patologické nálezy

Posádka, ani cestující nebyli zraněni a nevyžadovali lékařské ošetření.

1.14 Požár

Nebyl indikován.

1.15 Pátrání a záchrana

Nevyužito.

1.16 Testy a výzkum

Z důvodů uváděných velitelem letounu o podezření na zvýšenou spotřebu paliva provedla firma Aerotaxi General Aviation, s.r.o. přezkoušení a testování údajů palivoměrů. Následující kontrolní let prokázal, že údaje palivoměrů i spotřeba paliva jsou v mezích norem uváděných výrobcem letounu.

Přezkoušení údajů palivoměrů a spotřeby motoru bylo provedeno na žádost velitele letounu.

1.17 Informace o provozních organizacích

Předletová příprava proběhla podle výpovědi velitele letounu v souladu s platnými předpisy.

Postup dispečera ŘLP-TWR LKTB byl správný, když s ohledem na posádkou oznámené min. množství paliva povolil VFR přiblížení na finále dráhy 28.

1.18 Doplnkové informace

Letový plán byl podán na letišti LHBP jako let VFR, ale schválen byl nedopatřením jako let IFR, což je v rozporu s požadovanou hladinou letu pro let VFR.

Toto nedopatření nemělo vliv na vznik VI.

1.19 Způsoby odborného zjišťování příčin

V souvislosti s předmětným vážným incidentem byl vyslechnut velitel letounu a dispečer ŘLP - LKTB, který byl ve službě na stanovišti TWR a přilet letounu řídil.

2. ROZBORY

Velitel letounu byl držitelem platného průkazu způsobilosti s platnými kvalifikacemi pro provádění let a měl platný lékařský posudek o zdravotní způsobilosti.

Velitel letounu před letem neproověřil aktuální stav paliva v nádržích letounu, potřebných pro následující let, ale provedl pouze odhad stavu paliva. Poslední kontrolu stavu paliva provedl při odletu z LKBE do LKTB. Pro stanovení zásoby paliva provedl jen odhad množství s ohledem na letovou dobu z LKBE do LHBP.

Technický stav letounu neměl vliv na vznik VI.

Letiště nemělo vliv na vznik VI.

Meteorologická situace byla pro daný VFR let vyhovující a neměla vliv na vznik VI.

3. ZÁVĚRY

Hlavní příčinou VI bylo nedostatečné množství zásoby paliva pro daný let včetně stanovené zálohy v důsledku nerespektování požadavků stanovených předpisem L 6/I, bod 4.3.6.2 – „Příprava k letu“ a předpisu L 2, bod 2.3.2. - „Předletová příprava“.

Bezprostřední příčinou VI bylo zastavení pohonné jednotky za letu v důsledku vyčerpání paliva.

4. OPATŘENÍ KE ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI

Na základě zjištěných skutečností doporučuji provozovateli letounu:

1. Událost zapsat veliteli letounu do jeho Zápisníku letů.
2. Seznámit všechny piloty instruktory, piloty a pilotní žáky s příčinami tohoto VI.
3. Závěry využívat při výcviku pilotů.