



Č.j.: 17/03/ZZ

## ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

**o odborném zjišťování příčin vážného incidentu**

**letounu Piper PA-44-180**

**letišťe Praha**

**dne 20.1. 2003**

Praha  
leden 2003

## **A) Úvod**

Provozovatel: F-AIR, spol. s r.o., letiště Benešov

Výrobce: PIPER AIRCRAFT CORPORATION, USA

Model letadla: PA – 44 – 180

Poznávací značka: OK-MLR

Místo a datum: PRAHA 20.1.2003, 09.45 –10.05 UTC

## **B) Informační přehled**

Po vzletu na IFR let došlo k vysazení kurzového systému. Letoun přistál s pomocí radarového vektorování bez poškození. Událost byla oznámena prostřednictvím ÚCL na ÚZPLN.

Ke zjištění příčin vážného incidentu byla sestavena komise ve složení :

předseda komise:                    Ing. Střihavka Lubomír

členové komise:                    Ing. Šmíd František

                                                  Ing. Kolouch Václav

Závěrečnou zprávu vydal ÚZPLN dne 28. ledna 2003.

## **C) Hlavní část zprávy obsahuje odstavce**

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

## 1. FAKTICKÉ INFORMACE

### 1.1 Průběh letu

Po vzletu na let za účelem přezkoušení pro získání kvalifikace pro lety za podmínek IFR došlo k vysazení kurzového a navigačního systému. Tato skutečnost byla zjištěna při změně kurzu odlišného od směru RWY 31. Zjištěnou chybu okamžitě oznámil velitel letadla pracovišti řízení Ruzyně Radar 119,00 s žádostí o radarové vektorování do ILS RWY 31, kde byly podmínky pro let za VMC. Při následném přiblížení vykazovaly obě navigační soupravy NAV 1 a NAV 2 nespolehlivou indikaci GS. Letoun se v tomto okamžiku nacházel ve vzdálenosti 7 NM od prahu RWY 31. Z uvedených důvodů, v podmínkách VMC, požádal velitel letounu o vizuální přiblížení, které bylo povoleno. Přistání bylo provedeno bez závad a bez poškození letounu.

### 1.2 Zranění osob

Ke zranění osob nedošlo.

### 1.3 Poškození letadla

Letadlo nebylo poškozeno.

### 1.4 Ostatní škody

Nebyly způsobeny.

### 1.5 Informace o posádce

Velitel letadla, věk 56 let, držitel průkazu pilota CPL č. cz/001022889, vydaného dne 8.ledna 2003 s platností do 22.října 2006. Celkem nalétal 10.892,20 h, z toho jako instruktor 1.425,30 h a jako velitel na MEP 809,45 h.

Pilot, věk 28 let, držitel průkazu pilota CPL č. 001029530, vydaného dne 29.8.2002, s platností do 29.8.2007. Celkem nalétal 250 h.

### 1.6. Informace o letadle

Letoun PA-44-180, výrobní číslo 44-8095018, výrobce Piper Aircraft Corporation, USA, rok výroby 1980. Nálet hodin ke vzniku VI je 2.384,10 h.

Poslední provedená revize po 50h, dne 26.8.2002 při náletu 2.286,27h.

Dne 9.9.2002 bylo provedeno kontrolní měření radionavigačního a radio-komunikačního zařízení na letadle pro lety IFR se závěrem: „Dané zařízení vyhovuje pro lety dle pravidel IFR“.

Poslední oprava konektoru NAV 1 (HSI) byla provedena dne 16.1.2003 v LD Aviation Prague.

### 1.7 Meteorologická situace

Počasí na letišti Praha dne 20.1.2003 v době 08.00 – 10.00 UTC:

Dohlednost 6-8 km, vítr 140-180°, 1-4 m/s, základna oblačnosti 390-450 m AGL, teplota -1°- +2°C.

### 1.8 Radionavigační a vizuální prostředky

V důsledku závady radionavigačních prostředků NAV 1 a NAV 2 nemohly být využity pozemní prostředky radionavigace pro let za podmínek IFR.

### 1.9 Spojovací služba

Spojení mezi posádkou řízením letového provozu probíhalo bez omezení.

### **1.10 Informace o letišti**

Letiště Praha Ruzyně. Použita RWY 31 pro vzlet i pro následné vektorování do ILS a přistání.

### **1.11 Letové zapisovače**

Nejsou ve vybavení letounu.

**1.12 – 1.16** nepoužity

### **1.17 Doplnkové informace**

Letoun byl po události dopraven k opravě na letišti PRAHA Kbely do LD Aviation Prague, který předá výsledek vlastního zjištění příčiny závady letounu na ÚZPLN jako přílohu k závěrečné zprávě.

## **2. ROZBORY**

Instruktor měl pro let odpovídající kvalifikaci a byl zdravotně způsobilý.

Počasí pro let vyhovovalo.

Letiště nemělo na vznik VI vliv.

Po vzletu na let IFR došlo k vysazení kurzového systému. Při přiblížení vykazovaly obě navigační soupravy NAV 1 a NAV 2 nespolehlivou informaci GS.

Let byl dokončen za podmínek VMC.

Letoun byl předán do opravy k LD Aviation Prague.

Povolení dalšího provozu bude řešeno na základě zprávy o odstranění příčiny závady a provedených opatření provozovatelem.

## **3. ZÁVĚRY**

Příčinou vzniku vážného incidentu bylo vysazení kurzového systému a nespolehlivá funkce navigačních souprav NAV 1 a NAV 2 při indikaci GS.

Záznam o provedené opravě se zjištěním příčiny závady předloží opravárenský závod LD Aviation Prague k posouzení ÚZPLN.

## **4. OPATŘENÍ KE ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI**

Na základě výsledků zjišťování příčin VI letounu PA-44-180, OK-MLR, který se stal dne 20.1.2003 na letišti PRAHA Ruzyně doporučuji:

1. Po odstranění závady provést provozovatelem kontrolní let se zaměřením na činnost kurzového a navigačního systému. O výsledku kontrolního letu informovat ST ÚCL.
2. Přijetí opatření směrem k provozovateli ponechávám na rozhodnutí ÚCL.

