



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

Č.j.:227/04/ZZ

Výtisk č. 1

ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

**o odborném zjišťování příčin incidentu
letounu Piper PA-28A-161
poznávací značky OK-AKA
dne 18.6.2004**

Praha
listopad 2004

A) Úvod

Provozovatel:	F AIR, spol.s r.o., letiště Benešov, 257 51 Bystřice
Výrobce a model letadla:	NEW PIPER AIRCRAFT, Vero Beach, Florida, USA
Poznávací značka:	OK - AKA
Místo události:	10 km severovýchodně hlásného bodu BALTU
Datum:	18.6.2004
Čas:	16:58 - 17:21 UTC

B) Informační přehled

Šetření incidentu, vysazení radiofonního spojení, bylo zahájeno na základě oznámení, které obdržel Ústav pro odborně technické zjišťování příčin leteckých nehod (ÚZPLN) na kolektivní adresu LKZZUVLP dne 18. června 2004 v 20:59 UTC od ASC LKPR.

Příčinu události zjišťovala komise ÚZPLN ve složení:

Předseda komise:	Ing. František Šmíd
Člen komise:	Ing. Radomír Havíř

Závěrečnou zprávu vydal :
ÚSTAV PRO ODBORNĚ TECHNICKÉ ZJIŠŤOVÁNÍ PŘÍČIN LETECKÝCH NEHOD
Beranových 130
199 01 PRAHA 99
dne: 11. listopadu 2004

C) Hlavní část zprávy obsahuje odstavce:

1. Faktické informace
2. Rozbory

3. Závěry
4. Bezpečnostní doporučení
5. Přílohy (uloženy u výtisku č. 1 v archivu UZPLN)

1. Faktické informace

1.1 Průběh letu

Při instruktorském letu letounu PIPER 28 OK-AKA, letícího po plánované trati z LKKV (Karlovy Vary) do LKPR (Praha), v letové hladině FL50 pod řízením ACC LKPR na frekvenci 120,520 MHz došlo k vysazení spojení. Po cca 10 min před všesměrovým majákem VOR RAK pilot neodpovídal na další volání ACC LKPR a pokračoval v letu východním směrem. Další pokusy o navázání spojení na frekvenci 120,520 MHz byly neúspěšné a to i na nouzové frekvenci 121,5 MHz. Následně po přeletu VOR RAK došlo i k výpadku odpovídače SSR. Podle kontrolní signalizace zapnutí a vypnutí vysílání vysílače pilot - instruktor zjistil, že dochází k velmi častému samovolnému přerušovanému zapínání a vypínání vysílače, čímž docházelo i k blokování korespondence ostatních účastníků letového provozu na dané frekvenci. Pilot - instruktor se snažil ovládat korespondenci z levého ovladače pilotní žákyně, ale vysílání bylo slabé a příjem byl nesrozumitelný. Tato situace se stále zhoršovala. Pilot přešel z radiostanice COM2 na radiostanici COM1, bez výsledku. Spojovací frekvence byla stále zablokována. Pilot se pokoušel stanici přeladit na jinou frekvenci, ale bez úspěchu. Následně se pilot rozhodl přepnout SSR na A 7600, aby upozornil orgány řízení letů na vysazení oboustranného spojení a provedl navázání spojení přes ICOM22A na frekvenci 119,00 MHz. Po úspěšném navázání spojení na této frekvenci pilot obdržel pokyn od APP LKPR ke zrušení A 7500, který omylem špatně nastavil. Pilot zrušil svůj IFR FPL a s radarovým vektorováním pokračoval do polohy po větru na RWY 31 LKPR, kde provedl úspěšné přiblížení a přistání na dráhu RWY 31 LKPR. V důsledku vysazení spojení byly pozastaveny všechny odlety z LKPR, průměrná doba zdržení odletů 20 min.

1.2 Zranění osob

Zranění	Posádka	Cestující	Ostatní osoby (obyvatelstvo apod.)
Smrtelné	0	0	0
Těžké	0	0	0
Lehké/bez zranění	0	0	0

1.3 Poškození letadla

NIL

1.4 Ostatní škody

NIL

1.5 Informace o osobách

1.5.1 Pilot - instruktor:

Věk pilota - instruktora:	59 let
Průkaz dopravního pilota letounů ATPL:	platný
Zdravotní způsobilost pilota:	platná
Nálet na letounu typu PA-28:	cca 200 hodin

1.5.2 Pilotní - žákyně:

Věk:	42 let
Průkaz pilotní způsobilosti PPL(A):	platný
Zdravotní způsobilost pilota:	platná
Nálet na letounu typu PA-28:	25 hodin

1.6 Informace o letadle

Poznávací značka:	OK – AKA		
Typ:	PA-28-161		
Výrobní číslo:	2842004		
Výrobce:	NEW	PIPER	AIRCRAFT, Vero

Beach, Florida, USA

Poslední provedená prohlídka:	100 h / roční, dne 1.7.2004
Celkový nálet do vzniku události:	2397 h 29 min
Osvědčení letové způsobilosti:	platné
Zákonné pojištění:	platné

Údržba letounu byla prováděna podle platných směrnic. Motor a druh použitého paliva nemají vliv na vznik letecké události. Poslední kontrolní měření radionavigačního vybavení pro lety IFR bylo provedeno dne 22.1.2004.

1.7 Meteorologická situace

CAVOK, neměla vliv na vznik incidentu

1.8 Radionavigační a vizuální prostředky

NIL

1.9 Spojovací služba

Schopnost vedení radiofonní komunikace mezi OK-AKA a ostatními uživateli letového provozu na dané frekvenci byla omezena v důsledku závady palubní radiostanice.

1.10 Informace o letišti

NIL

1.11 Letové zapisovače a ostatní záznamové prostředky

Využity záznamy objektivní kontroly středisek řízení letového provozu ČR.

1.12 Popis místa nehody a trosek

NIL

1.13 Lékařské a patologické nálezy

NIL

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

NIL

1.19 Způsoby odborného zjišťování příčin

Využito standartních metod šetření - letový plán, audiozáznamy, vyjádření velitele letounu, provozní dokumentace letounu OK-AKA.

2. Rozbory

- Pilot-instruktor měl odpovídající kvalifikaci pro plánovaný let a byl zdravotně způsobilý
- pilotní žákyně měla odpovídající kvalifikaci a byla zdravotně způsobilá pro prováděný let
- počasí a letiště nemělo vliv na vznik incidentu
- letoun bylo před letem plně provozuschopný
- vysazení radiofonního spojení a rušení korespondence dalších uživatelů letového provozu

3. Závěry

Ke ztrátě oboustranného spojení mezi letounem a orgány řízení letového provozu ČR došlo z důvodu technické závady na tlačítku vysílání PTT, tím že došlo k zablokování pravého tlačítka ovládání palubní radiostanice.

Provedena výměna poškozeného ovládacího tlačítka radiostanice na pravém řízení a prověrka činnosti radiostanice v autorizovaném servisu - bez závad.

4. Bezpečnostní doporučení

Nevyžaduje dalších opatření.

V Praze dne: 11. listopadu 2004