



ÚSTAV PRO ODBORNĚ TECHNICKÉ ZJIŠŤOVÁNÍ
PŘÍČIN LETECKÝCH NEHOD

Beranových 130
199 01 PRAHA 99

Č.j.:96/05/ZZ

Výtisk č.

1

ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

**o odborném zjišťování příčin incidentu
letadla Piper PA 28-180,
poznávací značky OK - SDK
v blízkosti letiště Hořovice
dne 29.03.2005**

Praha
Červen 2005

A) Úvod

Provozovatel:	Martin Klaudy - Autocentrum
Výrobce a model letadla:	Piper Aircraft Corporation, USA, typ PA 28-180
Poznávací značka:	OK-SDK
Místo události:	Letiště Hořovice - LKHV
Datum:	29.3.2005
Čas:	17:10 UTC (všechny časy dále v UTC)

B) Informační přehled

Dne 29.3.2005 obdržel ÚZPLN oznámení o incidentu letounu Piper PA 28-180, pozn. zn. OK – SDK. Letoun přistál do terénu cca 1,5 km NW před letištěm LKHV. Posádka letounu nebyla zraněna a letoun nebyl poškozen.

Příčinu události zjišťovala komise ÚZPLN ve složení:

Předseda komise:	Jiří Kadet
Člen komise:	Ing. Radomír Havíř
	Ing. Lubomír Střihavka

Závěrečnou zprávu vydal :
ÚSTAV PRO ODBORNĚ TECHNICKÉ ZJIŠŤOVÁNÍ PŘÍČIN LETECKÝCH NEHOD
Beranových 130
199 01 PRAHA 99
dne 14.06.2005

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. Faktické informace

1.1 Průběh letu

Dne 29.03.2005 v rámci rozdílového výcviku na typu PA 28-180, prováděl pilot samostatné cvičné lety s nácvikem vzletu a přistání na letišti LKHV. Při druhém letu ve třetí zatáčce severního okruhu za obcí Tlustice pilot zaregistroval nepravidelný chod motoru a proto se rozhodl pro nouzové přistání do pole.

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

1.3 Poškození letadla

NIL

1.4 Ostatní škody

NIL

1.5 Informace o osobách

PIC: věk 43 let
Průkaz způsobilosti: PPL / SEP land / NIGHT – platný
Zdravotní způsobilost: platná
Průkaz radiotefonisty: platný
Celkový nálet: 160 hodin

1.6 Informace o letadle

Typ: Piper PA 28 -180
Poznávací značka: OK-SDK
Rok výroby: 1964
Výrobní číslo: 28 -1710
Celkový nálet: 3566 h 30 min
Poslední periodická prohlídka po 50 hodinách byla provedena 27.01.2005, při náletu 3553 hodin.
Letoun měl platné provozní doklady, údržba byla prováděna dle platných postupů stanovených výrobcem.
Technický stav letounu neměl vliv na vznik incidentu.

1.7 Meteorologická situace

Počasí na letišti v době události:

- dohlednost nad 10 km,
- spodní vrstva oblačnosti 700 m,
- tlak vzduchu QNH 1009 hPa
- vítr 160°/ 6 kt

Světelné podmínky – den.

1.8 Radionavigační a vizuální prostředky

NIL

1.9 Spojovací služba

NIL

1.10 Informace o letišti

Letiště Hořovice je neveřejné vnitrostátní letiště. Stav letiště neměl na vznik incidentu vliv.

1.11 Letové zapisovače a ostatní záznamové prostředky

Nejsou ve vybavení letounu daného typu.

1.12 Popis místa nehody a trosek

Letoun přistál na zemědělské ploše, asi 1,5 km od okraje letiště poblíž obce Záluží. Souřadnice místa přistání N 49° 50'25'' E 13°51'55''. Povrch místa přistání byl suchý a únosný, po dřívější podmítce s nerovnostmi o hloubce 0,1-0,15 m. Stopy kol hlavního a předového podvozku odpovídaly směru pohybu letounu a konečnému postavení letounu v terénu. Místo přistání je několikrát kříženo elektrickým vedením o výšce cca 12 až 20 m. Vztlakové klapky byly v zasunuté poloze. Páky ovládání režimu motoru byly v poloze "stop" a páka ovládání bohatosti směsi v poloze "chudá směs". Obě palivové nádrže byly z poloviny plné. Množství oleje v motoru bylo na hodnotě 5 3/4 quoteru. Řízení bylo ve všech směrech volné a bez odporu.

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

Pilot ve své výpovědi uvedl, že při nastavování motorového režimu po třetí okružové zatáčce omylem ochudil směs paliva.

1.19 Způsoby odborného zjišťování příčin

Odborné zjišťování příčin letecké nehody bylo vedeno v souladu s předpisem L 13.

2. Rozbory

- pilot měl odpovídající kvalifikaci pro plánovaný letový úkol a byl zdravotně způsobilý,
- příprava pilota byla provedena podle platných výcvikových osnov,
- předletová příprava letounu byla provedena podle provozní příručky,
- letoun byl provozuschopný a bez závad,
- stav počasí a letiště neměl vliv na vznik incidentu,
- pilot nedodržel postup daný letovou příručkou, omylem ochudil směs paliva,
- vzhledem k malé výšce nad terénem a překážkám se pilot rozhodl provést nouzové přistání do terénu.

3. Závěr

Chybou pilota při úpravě režimu motoru během letu došlo k nepravidelnému chodu motoru, s následným vynuceným přistáním do terénu.

4. Bezpečnostní doporučení

- incident nevyžaduje přijetí bezpečnostních doporučení.

V Praze dne 14. června 2005