



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

---

CZ-19-0205

# ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

**o odborném zjišťování příčin vážného incidentu  
letounu L-410 UVP-E20, pozn. značky 2601,  
dne 9. 4. 2019 na LKPO**

Praha  
Červen 2019

---

Toto šetření bylo prováděno v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010 zákonem č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a Přílohou č. 13 k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví. Jediným účelem je prevence budoucích nehod a incidentů bez určování viny či odpovědnosti. Závěrečná zpráva, zjištění a závěry v ní uvedené, týkající se leteckých nehod a incidentů, eventuálně systémových nedostatků ohrožujících provozní bezpečnost, mají pouze informativní charakter a nemohou být použity jinak než jako doporučení pro realizaci opatření, která by zabránila vzniku dalších leteckých nehod a incidentů s obdobnými příčinami. Zhotovitel Závěrečné zprávy výslovně prohlašuje, že Závěrečná zpráva nemůže být použita pro stanovení viny či odpovědnosti v souvislosti s určením příčin letecké nehody či incidentu a nemůže být použita ani pro uplatnění nároků v případě vzniku pojistné události.

## Seznam použitých zkratk

AČR	Armáda České republiky
AGL	Nad úrovní země
AIP	Letecká informační příručka
CAVOK	Dohlednost, oblačnost a současné počasí lepší než předepsané hodnoty nebo podmínky
CLSD	Uzavřený
Cu	Cumulus
FEW	Skoro jasno
FIC	Letové informační středisko
FT	Stopa (délková míra)
hod	Hodina
JZ	Jihozápad
kW	Kilowat
LKKB	Letiště Kbely
LKPO	Letiště Přerov
LKVY	Letiště Vyškov
LT	Místní čas
MHz	Megahertz
MO	Ministerstvo obrany
NIL	Žádný
NOSIG	Bez význačné změny
PAPI	Systém indikace sestupové přibližovací roviny
PP	Prováděcí předpis
PPL/A/	Průkaz způsobilosti letové posádky
QBA	Dohlednost
QNH, Q	Nastavení tlakové stupnice výškoměru pro získání nadmořské výšky letadla, které je nad zemí
REG	Regionální
RWY	Dráha
SOP	Standardní provozní postupy
SSZ	Světelná zabezpečovací soustava
SV	Severovýchod
T	Teplota
THR	Práh dráhy
UAV	Bezpilotní letadlo, dron
UTC	Světový koordinovaný čas
ÚCL	Úřad pro civilní letectví
ÚZPLN	Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod
VFR	Pravidla pro let za viditelnosti
VRB	Proměnlivý

## A) Úvod

Provozovatel:	Armáda České republiky
Výrobce a model letadla:	Let Kunovice a.s., L-410 UVP-E20
Poznávací značka:	2601
Volací znak:	CABBY21
Místo události:	LKPO
Datum:	9. 4. 2019
Čas:	cca 07:02 UTC, 09:02 LT (dále časy v UTC)

## B) Informační přehled

Dne 9. 4. 2019 obdržel ÚZPLN od provozovatele letiště Přerov oznámení o vážném incidentu letounu výše uvedené poznávací značky. Posádka letounu si vyžádala přistání a následně i přistála na uvedeném letišti přesto, že na něm byly publikovanými NOTAMy uzavřené obě dráhy. Na stojánce z letounu vystoupili cestující. Posádka letounu se dostavila na „Stanoviště RADIO“, na kterém provedla rozhovor s dispečerem služby Poskytování informací známému provozu (dále jen dispečer RADIO). Tato posádka se zmíněným letounem odlétla z letiště Přerov téhož dne v 11:55.

Příčinu události zjišťoval odpovědný inspektor Ing. Josef Procházka

Závěrečnou zprávu vydal:

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

dne 10. června 2019

## C) Hlavní část zprávy obsahuje:

1. Faktické informace
2. Rozbory
3. Závěry
4. Bezpečnostní doporučení

## 1. Faktické informace

Pro popis tohoto vážného incidentu a okolností, které mu předcházely, byly využity výpovědi dispečera služby RADIO na LKPO, vyjádření pracovníka ÚCL provádějícího kolaudaci pozemních provozních prostředků na LKPO (dále jen pracovníka ÚCL) a závěrů komise Ministerstva obrany – sekce dozoru a kontroly, odbor dohledu nad vojenským letectvím (dále jen komise MO), se kterou odpovědný inspektor ÚZPLN spolupracoval při zjišťování příčin této události.

### 1.1 Průběh letu

#### 1.1.1 Plán letu a let od vzletu do přechodu na Přerov RADIO

Let byl naplánován po trase LKKB-LKPO-LKKB provozovatelem letounu. Posádka po vzletu navázala spojení s FIC Praha a pokračovala v souladu s letovým plánem na BODAL, LKVY, LKPO. V následujících paragrafech jsou uvedena vyjádření zúčastněných subjektů.

#### 1.1.2 Vyjádření Dispečera RADIO na LKPO

*„Po svém příchodu na stanoviště RADIO LKPO dne 9. 4. 2019 v čase 06:00 UTC jsem jako pokaždé provedl všechny úkony spojené s činností, jež ukládá Směrnice PP 066. Velký důraz při kontrole před zahájením své služby jsem věnoval vydaným NOTAMům vzhledem ke skutečnosti, že právě tento den byly uzavřeny obě VPD. Pro RWY 05/23 to byl NOTAM Y0543/19 a pro RWY 06/24 Y0542/19.*

*Přibližně v čase 06:57 UTC se na frekvenci LKPO (127,780) ohlásil let s volacím znakem CABBY 21, jež žádal instrukce pro přistání. Na základě námi vydaného NOTAMu jsem informoval posádku letounu, že letiště LKPO je uzavřeno. Místo vstupu ohlásil Troubky, což je správně, jelikož je hranicí našeho ATZ. Paradoxně se téměř ve stejném čase ozvala bezpečnostní agentura letiště ze vstupní (hlavní) brány, že před areálem letiště stojí autobus, který přijel z Prostějova pro PAX z paluby přilétající L 410ky. Během času, kdy inkriminovaný letoun vstupoval do polohy levého okruhu dráhy 24, ozval se na pevné telefonní lince stanoviště Přerov RADIO člověk z MO, jehož jméno si nepamatuji, že k nám letí letoun z letiště Praha-Kbely, který měl cílové letiště LKPJ (Prostějov), ale z důvodu výsadek nakonec letí k nám. Této osobě jsem oznámil skutečnost uzavřeného letiště podloženého vydaným NOTAMem, ale patrně netušil, oč se jedná. Posádka se mezitím ohlásila v poloze před finále.*

*Do naší komunikace vstoupil některý ze zaměstnanců ÚCL, který byl vybavený ruční radiostanicí pro letecké pásmo a přilétávajícímu letounu oznámil, že přistát smí pouze na RWY 23. Důvodem byla zřejmě činnost u RWY 24, kde v daný okamžik řešili nově instalovaná PAPI světla. Posádka potvrdila přistání na travnatou RWY 23 a na ni v čase 07:02 UTC přistála. Schválil jsem „křížování“ RWY 24 a přes pojížděcí C a T jsem nasměroval letoun na stojánku M (střed).*

*To již stál na zmíněné stojánce autobus, který následně odvážel PAX do Prostějova. Za několik desítek minut se ozvala posádka od vstupních dveří budovy č.222, tedy stanoviště RADIO, že jdou nahoru za mnou. Po přivítání a představení se, jsem jí sdělil, že je pro mě těžko pochopitelné letět na letiště, jež je uzavřeno. Ale samozřejmě netuším, v jakém režimu se plánují lety vojenských letounů, neboť jsem (pouze) pilot PPL a jako PIC si zodpovídám za provedení letu a mou povinností je mít takovou přípravu, abych neporušil žádný předpis a v pořádku přistál. A jelikož chci mít v jistých záležitostech jasno, druhý den jsem zatelefonoval na letiště Praha-Kbely s dotazem, zda byl zmíněný let s letounem L 410 UVP-E trupového označení 2601 naplánován na letiště LKPJ nebo LKPO. Osoba, se kterou jsem komunikoval mně sdělila, že plánované místo přistání bylo LKPO.*

*To je tedy vše, co mohu sdělit k tomuto incidentu.“*

### 1.1.3 Vyjádření pracovníka ÚCL – provozovatele UAV

„Úřad pro civilní letectví naplánoval na termín 9. – 10. dubna 2019 kolaudaci stavby v rozsahu „Dovybavení SZZ heliportů (H1 a H3)“ a „Obnova PAPI RWY 06/24“. V rámci kolaudační prohlídky akce „Obnova PAPI RWY 06/24“ byly provedeny zhotovitelem i dílčí stavební zásahy v oblasti zaměřovacího bodu v podvečer 8. dubna 2019 s tím, že předpoklad předání RWY do užívání byl předběžně stanoven na 11. dubna 2019. Vlastní prohlídka na místě samém 9. dubna za účasti ÚCL a zhotovitele potvrdila, že vzhledem k technologickým lhůtám zůstává RWY uzavřena (v souladu s vydaným NOTAMem Y0542/19).

V rámci kolaudační prohlídky byla pořízena i fotodokumentace stavby za použití UAV. Radiostanici používám vždy při letu bezpilotního prostředku jako součást SOP „Slyšet a být slyšen“. Tak tomu bylo i 9. dubna 2019 i přes fakt, že dotčené provozní plochy byly NOTAMem uzavřeny. Letovou činnost jsem zahájil 05:40 UTC a přerušil cca v 06:35 UTC. Přibližně kolem 07:00 UTC jsem na radiostanici zaznamenal korespondenci pilota vojenské L-410 oznamující úmysl přistát na RWY 24. Současně jsem L-410 zaznamenal i vizuálně v poloze po větru levého okruhu RWY 24. Dispečer služby Poskytování informací známému provozu (dále jen dispečer RADIO) předal pilotovi informaci, že jak RWY 06/24, tak RWY 05/23 jsou uzavřeny pro provoz. Vzhledem k aktuální informaci o stavu RWY z předchozí kontrolní činnosti jsem dispečera RADIO nejrychlejší dostupnou cestou, tedy přes radiostanici informoval o faktu, že RWY 06/24 je nezpůsobilá z důvodu stavební činnosti (pozn. RWY nebyla předána zhotovitelem stavby do řádného užívání zpět provozovateli letiště). Žádné další vysílání směrem k dispečerovi RADIO či pilotovi L 410 jsem dále nečinil.

Na základě těchto informací pilot v poloze přibližně finále RWY 24 oznámil změnu svého rozhodnutí na „Přistání na RWY 23“. Během cca 10 minut jsem zaznamenal vojenský autobus, který z odbavovací plochy „MIDDLE“ následně odvezl osoby, které cestovaly na palubě L-410. Na můj dotaz důvodu přistání na uzavřenou RWY mi bylo sděleno zaměstnancem letiště, že „Prostějov má výsadky a nepřijímá“, proto letoun pokračoval do Přerova.

Potvrzuji, že dispečer RADIO řádně informoval posádku o stavu RWY, resp. o uzavření obou RWY.

Do komunikace mezi dispečerem RADIO a posádkou jsem nevstoupil, v okamžiku mého vysílání byl kmitočt volný.

Žádné povolení či souhlas z mé strany nebylo posádce letounu nikdy vydáno.

Informaci o stavu RWY jsem předal jako pilot/inspektor letišť, který v daném čase a prostoru disponoval provozně významnými informacemi o způsobilosti RWY. Informace byla předána cestou radiofonního spojení na kmitočtu 127,780 stanovišti PŘEROV RADIO.

### 1.1.4 Výňatek ze zprávy komise MO

Posádka dostala letové povolení k letu VFR na letiště LKPO a v 5:55 UTC odstartovala z RWY 06 v LKKB. Po navázání spojení s FIC Praha pokračovala posádka podle plánu na BODAL-LKVY-LKPO ve výšce 1000 ft AGL. Po přeladění z FIC Praha dostala posádka od dispečera Přerov RADIO instrukci pokračovat do levého okruhu RWY 24. V poloze po větru na LKPO informoval dispečer Přerov RADIO posádku o tom, že letiště je uzavřeno, na což byl vydán NOTAM. Do komunikace vstoupil některý ze zaměstnanců ÚCL pohybující se po letišti a vybavený ruční radiostanicí. Ten posádce sdělil, že přistání je možné pouze na travnatou RWY 23. Na základě této informace se kapitán rozhodl na travnatou RWY 23 přistát.

Po přistání piloti hovořili s dispečerem a ten jim sdělil, že letiště je sice administrativně uzavřeno, ale fakticky přistání ani vzletu nic nebrání. V 11:55 UTC posádka odstartovala z RWY 06.

RWY 05/23 nebyla pozemními návěstidly označena jako uzavřená.

Letoun byl při přistání těžší, než byla deklarovaná únosnost RWY 23.

## 1.2 Zranění osob

NIL

## 1.3 Poškození letounu

NIL

## 1.4 Ostatní škody

NIL

## 1.5 Informace o osobách

### 1.5.1 Posádka letounu, zaměstnanci AČR

Kapitán letounu:	Průkaz výkonného letce, platný
Druhý pilot:	Průkaz výkonného letce, platný
Palubní technik:	Průkaz výkonného letce, platný

### 1.5.2 Dispečer na stanovišti Přerov RADIO

Muž – věk:	46, hlavní dispečer na stanovišti LKPO
Kvalifikace:	PPL/A, platný
Všeobecný průkaz radiotelefonisty letecké pohyblivé služby:	Platný
Roční školení osob poskytujících informace na stanovišti RADIO:	V roce 2018, 2019

### 1.5.3 Pracovník ÚCL

Muž – věk:	41
Všeobecný průkaz radiotelefonisty letecké pohyblivé služby:	Platný
Kvalifikace:	Platné „Povolení k provozování leteckých prací bezpilotními letadly splňujícími kritéria přílohy II nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č.216/2008 v platném znění“
Oprávnění letadlové stanice:	Platné „Individuální oprávnění k využívání radiových kmitočtů letecké pohyblivé služby letadlovou stanicí“, vydané Českým telekomunikačním úřadem.

## 1.6 Informace o letounu

Posádka:	3
Délka:	14,4 m
Rozpětí:	19,4 m (19,98 m s koncovými nádržemi)
Výška:	5,8 m
Nosná plocha:	35,2 m <sup>2</sup>
Hmotnost (prázdná):	3725 kg
Nejvyšší vzletová hmotnost:	6600 kg
Pohonná jednotka:	2 × turbovrtulový motor Walter M-601E, výkon 560 kW s vrtulemi Avia V510



Obr. 1: Letoun L-410 UVP-E20

## 1.7 Meteorologická situace

### 1.7.1 Stav počasí dne 9. 4. 2019

Bylo polojasno až oblačno, na JZ ojediněle přeháňky. Denní teploty 14 až 18°C. Noční teploty 6 až 2°C. Vítr SV o rychlosti 2 až 6 m/s.

### 1.7.2 Záznam v Provozním deníku stanoviště poskytování informací LKPO

0700 CALM FEW QBA9999 T7,9 Q1008 Q<sub>REG</sub>1006

### 1.7.3 METAR/SPECI LKPR, Praha / Ruzyně

0500Z VRB02KT CAVOK 04/01 Q1009 NOSIG=

0530Z 29002KT CAVOK 06/02 Q1009 NOSIG=

0600Z 31004KT CAVOK 08/03 Q1010 NOSIG=

0630Z 34004KT 320V020 CAVOK 09/03 Q1010 NOSIG=

0700Z 35004KT 330V030 CAVOK 10/03 Q1010 NOSIG=

0730Z 35005KT 320V020 CAVOK 11/03 Q1010 NOSIG=

### 1.7.4 METAR/SPECI LKTB, Brno/Tuřany

0500Z 32003KT270V040 9999 FEW048 08/03 Q1008 NOSIG=

0530Z VRB02KT 9999 FEW049 08/03 Q1008 NOSIG=

0600Z 320042KT 9999 FEW049 09/04 Q1008 NOSIG=

0630Z 32005KT CAVOK 11/03 Q1008 NOSIG=

0630Z 34004KT 320V020 CAVOK 09/03 Q1010 NOSIG=

0700Z 30004KT CAVOK 12/04 Q1008 NOSIG=

0730Z 32007KT 290V360 CAVOK 15/05 Q1008 NOSIG=

## 1.8 Radionavigační a vizuální prostředky

NIL

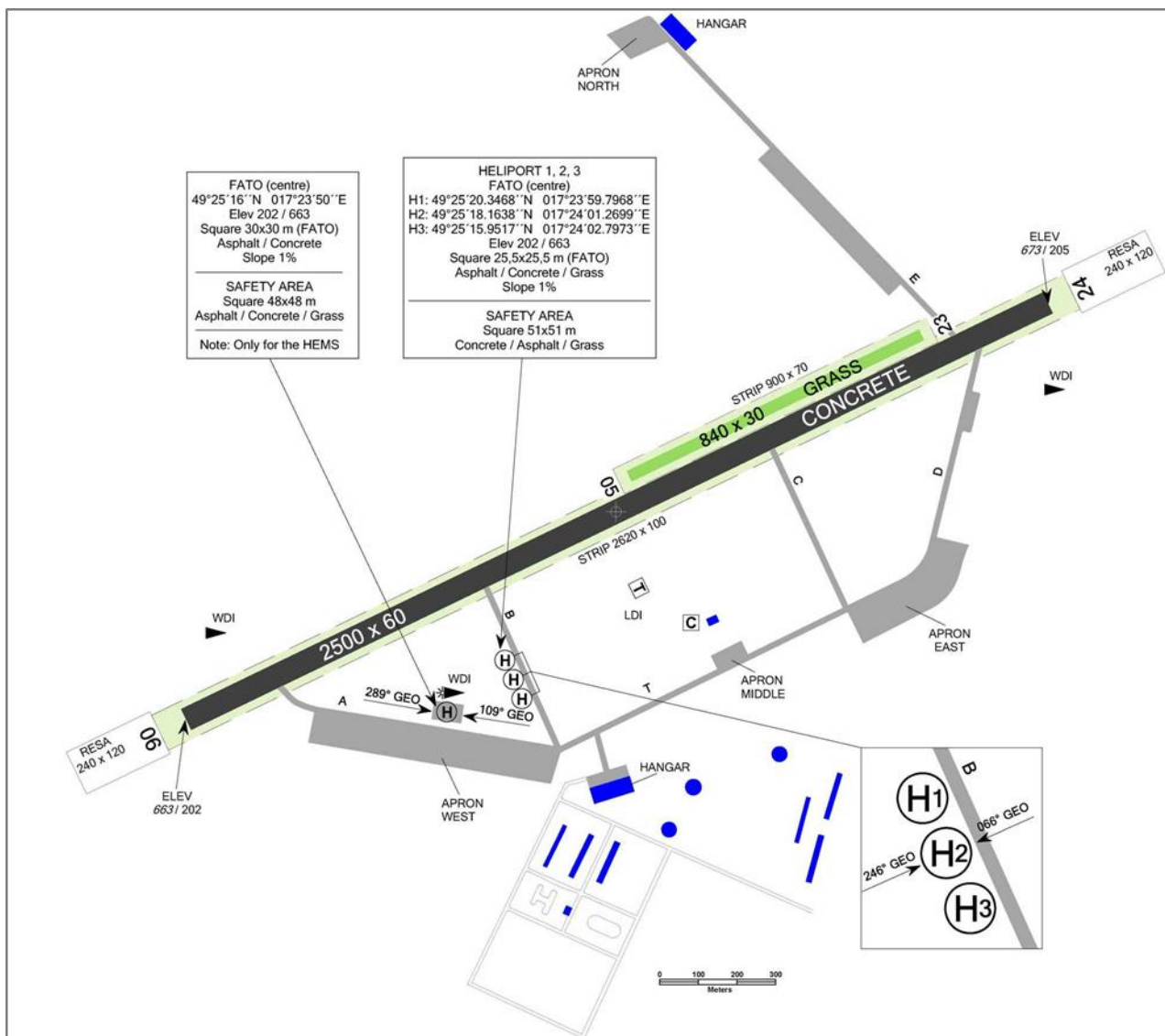
## 1.9 Spojovací služba

Radiotelefonní spojení bylo vedeno na kmitočtu 127,780 MHz Přerov RADIO.

## 1.10 Informace o letišti

### 1.10.1 AIP ČR VOL III

Letiště Přerov je veřejné vnitrostátní a neveřejné mezinárodní letiště, s nadmořskou výškou 676 ft / 206 m. Provozní použitelnost VFR den, VFR noc (pouze pro vrtulníky HEMS).



Obr. 2: ADC LKPO – Přerov, AIP ČR VOL III

### 1.10.2 NOTAM

Pro provoz na letišti LKPO byly na dny 8. a 9. 4.2019 vydány Leteckou informační službou následující NOTAMy:

#### **Y0542/19**

A) LKPO B) 1904081800 C) 1904102355  
E) RWY 06/24 CLSD

#### **Y0543/19**

A) LKPO B) 1904090000 C) 1904092355  
E) RWY 05/23 TRAVA CLSD



### 1.10.3 Letecký předpis L14

## HLAVA 7 VIZUÁLNÍ PROSTŘEDKY PRO ZNAČENÍ OMEZENĚ POUŽITELNÝCH PLOCH

### 7.1 Uzavřené RWY a pojezdové dráhy nebo jejich části

#### Použití

7.1.1 Na RWY nebo pojezdové dráze nebo jejich části, které jsou trvale uzavřeny pro provoz všech letadel, musí být umístěno značení nepoužitelnosti.

7.1.1.1 Na nezpevněné RWY nebo pojezdové dráze nebo jejich části, které jsou trvale uzavřeny pro provoz všech letadel, musí být umístěny značky nepoužitelnosti.

7.1.2 Značení nepoužitelnosti musí být umístěno na dočasně uzavřené RWY nebo pojezdové dráze nebo jejich části s výjimkou případu jejich krátkodobého uzavření, přičemž však je službami řízení letového provozu zajištěna dostatečná výstraha.

7.1.2.1 Značky nepoužitelnosti musí být umístěny na dočasně uzavřené nezpevněné RWY nebo pojezdové dráze nebo jejich části s výjimkou případu jejich krátkodobého uzavření, přičemž však je zajištěna dostatečná výstraha jiným způsobem.

### 1.11 Letové zapisovače a ostatní záznamové prostředky

NIL

### 1.12 Popis místa nehody a trosk

Místem vážného incidentu bylo letiště Přerov.

### 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

#### 1.17.1 Provozovatel letiště

Provozovatelem na LKPO v době události byla společnost LOM Praha s.p. Pro provoz na LKPO byl tímto provozovatelem vypracován „SOP 029/17/1 Letištní řád letiště Přerov (LKPO)“. Pro výkon služby na stanovišti RADIO byla provozovatelem zpracována „PP 066 Směrnice pro výkon služby na stanovišti RADIO (LKPO)“.

V důsledku přistání letounu s vyšší hmotností na RWY 23 než byla její deklarovaná únosnost nebylo provozovatelem letiště na ÚZPLN hlášeno žádné poškození této RWY.

### 1.18 Doplnkové informace

NIL

### 1.19 Způsoby odborného zjišťování příčin

Při odborném zjišťování příčin vážného incidentu bylo postupováno v souladu s předpisem L 13.

## 2. Rozbory

Stanovení příčin vážného incidentu bylo provedeno na základě vyjádření se k události dispečerem RADIO na LKPO, pracovníkem ÚCL a informacemi ze závěrů šetření komise MO.

Odpovědný inspektor ÚZPLN pověřený šetřením příčiny této události nezjišťoval proces plánování letu, přípravu posádky k letu a přistání s letounem těžším, než byla deklarovaná únosnost RWY 23. Toto bylo v kompetenci provozovatele letounu.

## 3. Závěry

### 3.1 Posádka

- Měla platné vojenské průkazy výkonného letce.
- Při přípravě k letu se neseznámila s vydanými NOTAMy pro LKPO.
- Nerespektovala informaci dispečera RADIO o uzavření letiště.
- Provedla přistání na uzavřené RWY.
- Provedla vzlet z uzavřené RWY.

### 3.2 Letoun

Technický stav letounu neměl vliv na vznik vážného incidentu.

### 3.3 Letiště

- Ve smyslu L14, Hlava 7, odst. 7.1.1 a 7.1.1.1 RWY 05/23 a RWY 06/24 nebyly trvale uzavřeny pro provoz všech letadel. Z tohoto důvodu nebyly nutné vizuální prostředky pro značení omezeně použitelných ploch.
- Na základě vydaných NOTAMů o uzavření obou RWY na LKPO a informace od dispečera RADIO posádce byla provozovatelem letiště, ve smyslu L14, Hlava 7, odst. 7.1.2 a 7.1.2.1 v případě krátkodobého uzavření RWY 05/23 a RWY 06/24, „zajištěna dostatečná výstraha jiným způsobem“.

### 3.4 Počasí

Stav počasí neměl vliv na vznik vážného incidentu.

### 3.5 Kontroverzní radiová informace

Nepodařilo se prokázat totožnost osoby, která vstoupila do radiokorespondence a „upřesnila“ posádce letounu RWY na přistání.

### 3.6 Příčina vážného incidentu

Příčinou vážného incidentu bylo rozhodnutí kapitána letounu provést přistání a vzlet z letiště s uzavřenými dráhami.

## 4. Bezpečnostní doporučení

Bezpečnostní doporučení vydala komise MO v rámci svých kompetencí.

ÚZPLN v souvislosti s touto událostí nevydává bezpečnostní doporučení.