



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

Č.j.: 79/05/ZZ

Výtisk č. 1

ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

**o odborném zjišťování příčin incidentu
letadla L 200
poznávací značky OK-PLV
v prostoru MCTR LKPO
16.3.2005**

Praha
květen 2005

A) Úvod

název provozovatele: Letecká škola BEMOAIR s.r.o.
výrobce a model letadla: Let n.p., L 200
poznávací značka: OK-PLV
místo: 4 km N Kroměříž
datum a čas: 16.3. 2005, 10:53 (Všechny časy jsou UTC)

B) Informační přehled

Dne 18. 3. 2005 ÚZPLN obdržel od ŘLP AČR oznámení incidentu - narušení řízeného okrsku letiště Přerov (MCTR) letadlem L 200. Posádka letadla prováděla navigační let a na úseku trati Holešov - Rousínov narušila na dobu 3 minut MCTR, ve kterém probíhal letový provoz vrtulníků Mi-24. Na základě oznámení bylo zahájeno odborné zjišťování příčin incidentu.

Příčinu události zjišťovala společná komise ÚZPLN a OdIVL IMO:
Předseda komise: Ing. Stanislav Suchý
Člen komise: Ing. Radomír Havíř
Člen komise: Ing. Ludmila Pavlíková – IMO OdIVL

Závěrečnou zprávu vydal :

ÚSTAV PRO ODBORNĚ TECHNICKÉ ZJIŠŤOVÁNÍ PŘÍČIN LETECKÝCH NEHOD
Beranových 130
199 01 PRAHA 99
dne 9. května 2005

C) Hlavní část zprávy obsahuje:

- 1) Faktické informace
- 2) Rozbory
- 3) Závěry
- 4) Bezpečnostní doporučení
- 5) Přílohy (u výtisku č. 1, uloženém v archivu ÚZPLN)

1 Faktické informace

1.1 Průběh letu

Dne 16.3. 2005 prováděl pilot letadla L 200 (PIC), v rámci zkoušky dovednosti pro získání průkazu způsobilosti CPL, navigační let bez letového plánu po trati Brno - Židlochovice - Kyjov - Kunovice - Holešov - Olomouc - Rousínov - Brno. Před Holešovem examinátor vydal PIC dodatečný pokyn simulující nemožnost pokračovat v letu pro nevhodné počasí na sever od Holešova. PIC se rozhodl pro změnu trati z Holešova přes vstupní bod Rousínov zpět do Brna, odhadl z mapy kurz letu a na ALT 2400 ft letěl po trati, která vedla koncovou řízenou oblastí Přerov (MTMA I) s vertikální hranicí nad 1000/300 AGL do FL 65.

PIC, který před vstupem do ATZ LKKY, LKKU navázal spojení s dispečery AFIS a před vstupem do ATZ LKOT, LKHO a LKKM vysílal hlášení, prostor MTMA I prolétával bez navázání spojení na kmitočtu řídicího letového provozu na letišti Přerov (APP EC) 127,775 MHz a ohlášení vstupu do MTMA I.

V 10:45 APP EC zjistil neznámý provoz v MTMA I na ALT 2400 ft s kódem odpovídače SSR nastaveným na 7000, který nenavázal rádiové spojení. APP EC identifikoval neznámý provoz prostřednictvím letadla letícího ve stejném prostoru, jako letadlo L 200, poznávací značky OK-PLV.

V 10:53 PIC v klesání z ALT 2400 ft do 2200 ft, stále bez spojení s APP EC, přeletěl severně Kroměříž hranice MCTR, kde ve stejnou dobu probíhal letový provoz vrtulníků Mi-24. PIC letěl podél hranice MCTR v hloubce asi 1 km až do 10:56, kdy vylétl z MCTR ve směru na Rousínov.

PIC na jižní úrovni Vyškova navázal spojení s letištní řídicí věží LKTB a byl vyzván k přechodu na kmitočet 127,775 MHz což provedl a od APP EC obdržel informaci o narušení MTMA I. Poté dostal pokyn k přechodu na spojení na kmitočtu LKTB, kde následně přistál.

1.2 Zranění osob

Zranění	Posádka	Cestující	Ostatní osoby (obyvatelstvo apod.)
Smrtelné	0	0	0
Těžké	0	0	0
Lehké/bez zranění	0/2	0	0

1.3 Poškození letadla

NIL

1.4 Ostatní škody

NIL

1.5 Informace o osobách

1.5.1. Examinátor, věk 60 let, držitel způsobilosti CPL. Měl kvalifikaci FIE(A) a platnou zdravotní způsobilost 1. třídy. Celkem nalétal 9998 h, z toho 9250 h jako PIC. Na typu L 200 nalétal více jak 1000 h.

1.5.2 Pilot letadla, věk 38 let, držitel způsobilosti PPL, měl platnou zdravotní způsobilost 1. třídy. Celkem nalétal 240 h, z toho na typu L 200 nalétal 12 h.

1.6 Informace o letadle

Typ:	L 200
Poznávací značka:	OK-PLV
Výrobce:	Let n.p.
Výrobní číslo:	17 815
Osvědčení o letové způsobilosti:	platné do 31.1. 2006
Potvrzení o údržbě a uvolnění do provozu:	platné do 31.11. 2005
Celkový nálet:	6303 h

1.7 Meteorologická situace

Podle sdělení letecké meteorologické služby ČHMÚ byly dne 16.3. 2005 v době letu v prostoru MCTR Přerov následující podmínky:

Přízemní vítr:	150° – 180° / 4 - 7 kt
Dohlednost:	7 - 10 km
Stav počasí:	polojasno, beze srážek (Few Cu, Sc 5000 ft AGL).

1.8 Radionavigační a vizuální prostředky

Radionavigační zařízení a vizuální prostředky neměly na vznik incidentu vliv.

1.9 Spojovací služba

MTMA I a MCTR jsou vzdušné prostory třídy D, kde je požadováno stálé obousměrné rádiové spojení VFR letu se službou řízení letového provozu. Pilot během letu v MTMA I a MCTR nenavázal spojení na kmitočtu APP EC Přerov 127,775 MHz ani na kmitočtu letištní řídicí věže (TWR) 119,75 MHz.

1.10 Informace o letišti

NIL.

1.11 Letové zapisovače a ostatní záznamové prostředky

Letové zapisovače nebyly využity. Rozbor průběhu incidentu byl proveden na základě záznamu komunikace a radarové informace ATS.

1.12 Popis místa nehody a trosk

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

Při odborném zjišťování příčin incidentu bylo postupováno v souladu s předpisem L13 a vojenským předpisem Let-1-5.

2 Rozbory

2.1 Letová činnost posádky letadla

2.1.1 Pilot letadla a examinátor měli odpovídající kvalifikaci a byli způsobilí k letu.

2.1.2 Posádka letadla letěla v ALT 2200 ft - 2400 ft, která vzhledem k nadmořské výšce terénu na úseku letu v MTMA I je vyšší než výška spodní vertikální hranice MTMA I - 1000 ft AGL.

2.1.3 Posádka letadla před vstupem do MTMA I nenavázala požadované spojení na příslušném kmitočtu stanoviště poskytujícího ATS v MTMA I. Na úseku Holešov – Rousínov vedla letěná trať po dobu 3 minut v hloubce 1km podél hranice MCTR aniž pilot letadla oznámil vstup do MCTR.

2.2 Letadlo bylo způsobilé k letu a na vznik incidentu jeho stav neměl vliv.

2.3 APP EC neznal zamýšlenou trať letu OK-PLV při vlétnutí do MTMA I a MCTR. Podle radarové informace nebylo, vzhledem k trati letu OK-PLV a poloze vojenských letadel nutné, aby APP EC vydal příkaz k zajištění rozstupů v MCTR.

3 Závěry

3.1 Komise dospěla k následujícím závěrům:

- posádka letadla měla platné a pro let odpovídající kvalifikace, i zdravotní způsobilost;
- letadlo mělo platné osvědčení o způsobilosti a potvrzení o údržbě a uvolnění do provozu;
- posádka letadla letěla po trati, která vedla vzdušným prostorem třídy D, bez navázání spojení se stanovištěm poskytujícím ATS;
- APP EC neznal trať letu posádky letadla OK-PLV;
- Ke snížení stanovených rozstupů mezi letadly v MCTR nedošlo.

3.2 Příčiny:

Příčinou incidentu bylo nenavázání požadovaného spojení posádkou letadla při uskutečnění navigačního letu ve vzdušném prostoru třídy D.

4 Bezpečnostní doporučení

4.1 Opatření ponechávám na provozovateli letadla.

V Praze dne . května 2005