



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

Č.j.: 30/03/ZZ

ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

**ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA O ODBORNÉM ZJIŠŤOVÁNÍ PŘÍČIN INCIDENTU,
NARUŠENÍ ZAKÁZANÉHO PROSTORU LK P5,
ZE DNE 09.02.2003.**

**Praha
Květen 2003**

A) ÚVOD.

- Provozovatel: Bemoair s.r.o.
- Výrobce letounu: Moravan Otrokovice, Zlin 142
- Poznávací značka: OK – ONR.
- Místo a datum Incidentu: Prostor LK P5 (Prčice), 09.02.2003.

B) INFORMAČNÍ PŘEHLED.

- Dne 09.02.2003 v čase 1455 – 1459 UTC, došlo k opakovanému narušení - zakázaného prostoru LK P5 – Prčice, civilním letounem Zlin 142 OK - ONR. Výška letu 300 m AGL. Letoun byl identifikován hotovostním stíhačem AČR.
- Událost zaznamenala složka KBL ŘLP AČR, která o ní podala informaci.
- Ke zjištění příčin Incidentu byla stanovena komise letových inspektorů ÚZPLN.
- Předseda komise: inspektor Jiří Kadet
- Člen komise: inspektor Milan Pecník.
- Závěrečnou zprávu vydává Ústav pro odborně technické zjišťování příčin leteckých nehod, Beranových 130, Praha 9.

C) HLAVNÍ ČÁST.

1. Faktické informace.

1.1. Průběh letu:

Číslo letu: NIL.

Druh letu: výcvikový – nácvik vývrtek.

Poslední letiště vzletu: LKBE – Benešov / Nesvačily.

Čas vzletu: 1440 UTC.

Letiště plánovaného přistání: LKBE.

Druh letu: výcvikový – nácvik vývrtek.

Poslední letiště vzletu: LKBE – Benešov / Nesvačily.

Čas vzletu: 1440 UTC.

Letiště plánovaného přistání: LKBE.

- Postup přípravy k letu: pilot/instruktor provedl před letem pozemní přípravu s klientem. Součástí pozemní přípravy byl rozbor meteorologické situace a stanovení pracovního prostoru, který byl na doporučení dispečera AFIS z důvodu hlukové zátěže, stanoven jižně LKBE.
- Let probíhal v prostoru vymezeném body Votice, Olbramovice a Vrchotovy Janovice. Instruktor v průběhu letu musel několikrát zasahovat do řízení, pro úspěšné vybrání vývrtky. Při následném stoupání vysvětloval pilotovi jakých chyb se dopustil. Tím došlo k odpoutání pozornosti instruktora a narušení zakázaného prostoru LK P5. Tohoto narušení si pilot/instruktor nebyl vědom a po ukončení výcvikového letu se vracel na LKBE. Při přiletu si všiml, že kolem něj létá vojenský letoun. Po přistání na LKBE jej dispečer AFIS informoval, aby neprodleně kontaktoval středisko ŘLP AČR. Tak se dozvěděl, že narušil prostor LK P5.
- Poloha místa Incidentu: zakázaný prostor LK P5, N/E okraj.

1.2. Zranění osob:

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

1.3. Poškození letadla: NIL.

1.4. Ostatní škody: NIL.

1.5. Informace o osobách:

- a) velitel letounu – pilot /instruktor, kvalifikace OPL/CPL. SEP do 15.10.2003, FI do 31.10.2005, MED. do 10.12.2003. Celkový nálet 3150 hodin, 1785 hodin jako FI, na Z 142 900 hodin.
- b) klient – druhý člen posádky – pilot PPL. SEP do 09.01.2004, MEP do 31.07.2003, MED do 07.06.2003. Celkový nálet 163 hodin, 120 hodin na Z 142.

1.6. Informace o letadle:

- a) dle předložené dokumentace, měl letoun v době Incidentu platné OLZ a údržba byla řádně prováděna.
- b) letoun byl dle dokumentace schopen akrobatických letů. Vyvážení a hmotnosti byly ve stanovených limitech.
- c) Použité palivo – LB 78.

1.7. Meteorologická situace:

- a) dohlednost 8 – 15 km, oblačno, beze srážek, BKN Sc, Cu 1500 – 2500 FT AGL. Turbulence NIL.
- b) přírodní světelné podmínky – denní světlo.
- 1.8. Radionavigační a vizuální prostředky:** palubní radiostanice a odpovídač sekundárního radaru. Za letu nastaveno v modu A 7000.
- 1.9. Spojovací služba:** během letu byl letoun na spojení se službou AFIS LKBE.
- 1.10. Informace o letišti:** LKBE – nemá vliv na vznik incidentu.
- 1.11. Letové zapisovače a ostatní záznamové prostředky:** NIL.
- 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 výzkumy:** NIL.
- 1.17. Informace o provozních organizacích:** NIL.
- 1.18. Doplňkové informace:** NIL.
- 1.19. Způsoby odborného zjišťování příčin:** v souladu s Předpisem L 13.

2. ROZBORY.

Během letu v pracovním prostoru vlétl letoun do zakázaného prostoru LK P 5.

3. ZÁVĚRY.

Na vznik Incidentu neměla vliv meteorologická situace, technický stav letounu, ani předletová příprava. Příčinou vzniku Incidentu (opakované narušení zakázaného prostoru) bylo jednostranné zaměření pozornosti pilota/instruktora na procvičovanou úlohu a nedostatečné sledování polohy letounu. Jako spolupůsobící činitel se projevilo podcenění navigační situace, plynoucí z rutinní znalosti místa.

4. OPATŘENÍ KE ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI.

Pilotovi zapsat událost do zápisníku letů a upozornit na pravidelném rozboru o bezpečnosti letů na nutnost sledování všech faktorů, které mohou mít vliv na vznik Letecké nehody nebo Incidentu.