



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

Č.j.: 227/06/ZZ

Výtisk č. 1

ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

**o odborném zjišťování příčin incidentu
letounu typu Z 37,
poznávací značky OK- CJZ
v TMA IV letišťe Brno - Tuřany
dne 13.6.2006**

Praha
březen 2007

A) Úvod

Majitel letounu: JASAIR cz, s.r.o. letiště Hosín
Výrobce a model letadla: LET Kunovice, n.p., Z 37A;
Poznávací značka: OK- CJZ;
Místo události: TMA letiště Brno - Tuřany (LKTB);
Datum: 13.6.2006;
Čas: 07:55 hod UTC (dále všechny časy v UTC).

B) Informační přehled

Dne 13.6.2006 v 11:09 hod. obdržel ÚZPLN e-mailem oznámení od vedoucího směny APP Brno o incidentu v letovém provozu – let bez spojení letounu Z 37, pozn. zn. OK - CJZ v TMA IV LKTB.

Příčinu události zjišťovala komise ÚZPLN ve složení:

Předseda komise	Milan Pecník
Člen komise	Ing. Radomír Havíř

Závěrečnou zprávu vydal :
ÚSTAV PRO ODBORNÉ ZJIŠŤOVÁNÍ PŘÍČIN LETECKÝCH NEHOD
Beranových 130
199 01 PRAHA 99

dne 05. března 2007

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 ÚZPLN)

1. Faktické informace

1.1 Průběh letu

Dne 13. 6.2006 odstartoval PIC letounu Z 37, pozn. zn. OK – CJZ z letiště Hosín (LKHS) k VFR letu podle letového plánu : Jindřichův Hradec – Znojmo – Hodonín – Valašské Klobouky – Kunovice – Vyškov – Hranice s přistáním na letišti Bohuňovice (LKBO). Předmětem letového plánu byl fotolet s činností v TMA Brno a Přerov. V tomto letovém plánu byla také uvedena činnost v identifikačním pásmu s překročením státní hranice na Slovensko a letem přes města Holíč a Skalica.

V 07:55 hod. vstoupil letoun Z 37, pozn. zn. OK – CJZ do TMA IV LKTB ve FL 085 (prostor třídy „D“) bez spojení s APP LKTB. Zde se pohyboval 17 min bez letového povolení a tím vytvořil potenciálně konfliktní provoz s letem podle IFR (KAJ 2569), který odstartoval z LKTB v 08:00 hod.

Na četná volání APP Náměšť (LKNA), FIC Praha a APP LKTB se PIC letounu Z 37 ozval v 08:12 hod.

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	0/0

1.3 Poškození letadla

NIL

1.4 Ostatní škody

NIL

1.5 Informace o osobách

Pilot :

Věk 50 let, držitel platného průkazu způsobilosti obchodního pilota letounů s platnou kvalifikací SEP land.

Celkem na letounech nalétal 6 096 hod a 3 500 hod na typu Z 37.

Osvědčení zdravotní způsobilosti 1. třídy - platné.

1.6 Informace o letadle

Letoun Z - 37, poznávací značka OK - CJZ, výrobní číslo 1528.

Výrobce – LET Kunovice, n.p., rok výroby 1972.

Poslední roční prohlídka byla provedena dne 23.11.2005.

Celkový nálet letounu do vzniku události byl 8 064 hod, celkový počet přistání 62 698.

Motor M 462 RF, výrobní číslo 731321.

Celkem motor odpracoval 3 462 hod.

Na letounu byla prováděna údržba v souladu s technickou příručkou Z 37.

Letoun byl před vzletem plně provozuschopný.

Technický stav letounu neměl vliv na vznik incidentu.

1.7 Meteorologická situace

Výpis ze zprávy METAR letiště LKTB v 08:00 hod :

vítr	variabilní, 01 kt;
dohlednost	nad 10 km;
oblačnost	3 500 ft AGL.

1.8 Radionavigační a vizuální prostředky

NIL

1.9 Spojovací služba

Před vstupem do TMA IV LKTB byl PIC letounu Z 37 na spojení s APP LKNA. Spojení s APP LKTB navázal v 08:12 hod.

1.10 Informace o letišti

Letiště LKTB je veřejné mezinárodní letiště. Na vznik uvedeného incidentu nemělo vliv.

1.11 Letové zapisovače a ostatní záznamové prostředky

Letoun nebyl vybaven zapisovačem letových dat.

1.12 Popis místa incidentu

TMA IV LKTB, FL 085.

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

Odborné zjišťování příčin incidentu probíhalo podle předpisu L 13.

2. Rozbory

- PIC letounu Z 37 měl platný průkaz PPL a kvalifikaci SEP.
- Letoun Z 37 měl platné Osvědčení o letové způsobilosti.
- Letoun Z 37 měl platné zákonné pojištění.
- Letoun byl způsobilý letového provozu.
- Stav počasí vyhovoval prováděné činnosti a neměl vliv na vznik incidentu.
- Letiště LKTB bylo v době incidentu provozuschopné a na vznik incidentu nemělo vliv.
- PIC letounu Z 37 se pohyboval 17 min v TMA IV LKTB bez letového povolení a tím vytvořil potenciálně konfliktní provoz s letem podle IFR (KAJ 2569).

3. Závěry

PIC letounu Z 37 porušil ustanovení předpisu L 2, o létání ve vzdušném prostoru třídy D.

4. Bezpečnostní doporučení

Ponechávám bez doporučení.

: