



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

Č.j.: 106/05/ZZ

Výtisk č. 1

ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

**o odborném zjišťování příčin incidentu
letadla Z 43
poznávací značky OK-WOH
v prostoru MCTR LKCV
4.4. 2005**

Praha
květen 2005

A) Úvod

název provozovatele:	Letecká škola BEMOAIR s.r.o.
výrobce a model letadla:	Moravan a.s., Z 43
poznávací značka:	OK-WOH
místo:	10 km SW Čáslav
datum a čas:	4.4. 2005, 10:04 (Všechny časy jsou UTC)

B) Informační přehled

Dne 5.4. 2005 ÚZPLN obdržel od ŘLP AČR oznámení incidentu - narušení řízeného okrsku letiště Čáslav (MCTR) letadlem Z 43. Pilot letadla při navigačním letu na úseku Červené Janovice - Třemošnice vstoupil do MCTR bez navázání spojení s ATS na letišti Čáslav, na kterém byl vojenský letový provoz. 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. Ludmila Pavlíková – IMO OdIVL

Závěrečnou zprávu vydal :

ÚSTAV PRO ODBORNĚ TECHNICKÉ ZJIŠŤOVÁNÍ PŘÍČIN LETECKÝCH NEHOD
Beranových 130
199 01 PRAHA 99
dne 10. 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 4.4. 2005 prováděl žák ve výcviku (S-PIC), na letadle OK-WOH, navigační let cv. 22 Příručky pro výcvik PPL(A) bez letového plánu po trati Benešov - Vysoké Mýto – Křižanov - Benešov. V 14:00 S-PIC vlétl 3 km NE Červené Janovice na ALT 2500 ft do MCTR Čáslav bez navázání spojení na kmitočtu stanoviště poskytujícího službu ATC a ohlášení vstupu do MCTR Čáslav. Řídící letového provozu TWR Čáslav (TWR EC) zjistil neznámý provoz na hranici MCTR Čáslav s kódem odpovídače SSR nastaveným na 7000 a vydal informaci o neznámém provozu pilotovi L 159 provádějícímu vzlet z RWY 14. S-PIC letěl v MCTR Čáslav s klesáním z ALT 2500 ft do ALT 2300 ft bez spojení se stanovištěm ATC až do 14:04:39, kdy na kmitočtu TWR EC ohlásil svoji polohu na úrovni Golčova Jeníkova. TWR EC poté upozornil S-PIC na povinnost navázat spojení před vstupem do MCTR Čáslav. V 14:09:06 letadlo OK-WOH opustilo MCTR Čáslav.

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

S-PIC, věk 30 let, žák ve výcviku PPL(A). Měl platnou zdravotní způsobilost II. třídy. Celkem nalétal 41h, z toho jako PIC 12 h. Na typu Z 43 nalétal 41 h.

1.6 Informace o letadle

Typ:	Z 43
Poznávací značka:	OK-WOH
Výrobce:	Moravan a.s.
Výrobní číslo:	0101
Osvědčení o letové způsobilosti:	platné do 31.8. 2005
Potvrzení o údržbě a uvolnění do provozu:	platné do 31.8. 2005
Celkový nálet:	886 h

1.7 Meteorologická situace

Podle sdělení letecké meteorologické služby ČHMÚ byly dne 4.4. 2005 v době letu v prostoru MCTR Čáslav:

Přízemní vítr:	120° – 180°/ 8 - 15 kt , s nárazy do 23 kt
Dohlednost:	nad 10 km
Stav počasí:	skoro jasno (FEW/SCT nad 10000 ft), se slabou termickou turbulencí.

1.8 Radionavigační a vizuální prostředky

Radionavigační zařízení a vizuální prostředky neměly na vznik incidentu vliv.

1.9 Spojovací služba

MCTR Čáslav je vzdušný prostory třídy D, kde je požadováno stálé obousměrné rádiové spojení VFR letu se stanovištěm poskytujícím službu ATC.

S-PIC navázal spojení na kmitočku TWR Čáslav 133,00 MHz až 2 min po vstupu do MCTR Čáslav.

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 na letišti Čáslav.

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 výzkum

NIL

1.17 Informace o provozních organizacích

Letecká škola Bemoair s.r.o. má v provozní příručce FTO trať letu Benešov - Vysoké Mýto – Křižanov - Benešov schválenou pro výcvik PPL.

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 Činnost posádky letadla

2.1.1 S-PIC měl odpovídající kvalifikaci a před naplánovaným letem provedl přípravu na let za dozoru instruktora, který mu připomenul kmitočet stanoviště ATC Čáslav a postup průletu MCTR Čáslav.

2.1.2 Po vzletu instruktor upozornil S-PIC radiostanicí na kmitočtu LKBE ještě jednou na včasné ohlášení vstupu do MCTR Čáslav.

2.1.2 V prostoru Červené Janovice, ještě před vstupem do MCTR Čáslav, S-PIC letěl v ALT 2500 ft na spodní vertikální hranici MTMA Čáslav (1000 ft AGL), která vzhledem k nadmořské výšce terénu odpovídá 2500 ft.

2.1.3 S-PIC nenavázal před vstupem do MCTR spojení na příslušném kmitočtu stanoviště poskytujícího ATC v MCTR Čáslav. Svoji polohu hlásil až 2 min po vstupu do MCTR Čáslav. Na úseku Červené Janovice – Třemošnice křížoval na vzdálenosti 10 km od letiště Čáslav odletovou trať RWY 14.

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

2.3 TWR EC neznal trať letu neznámého provozu při vlétnutí do MCTR Čáslav. Podle radarové informace stačilo, aby TWR EC vydal letu L 159 informaci o provozu.

3 Závěry

3.1 Komise dospěla k následujícím závěrům:

- S-PIC měl platnou a pro let odpovídající kvalifikaci i zdravotní způsobilost;
- letadlo mělo platné osvědčení o způsobilosti a potvrzení o údržbě a uvolnění do provozu;
- S-PIC před vstupem do vzdušného prostoru třídy D nenavázal spojení se stanovištěm poskytujícím službu ATC;
- TWR EC neznal trať letu při vstupu letadla do MCTR Čáslav;
- Ke snížení stanovených rozstupů mezi letadly v MCTR Čáslav nedošlo.

3.2 Příčiny:

Příčinou incidentu bylo pozdní ohlášení vstupu do MCTR Čáslav.

4 Bezpečnostní doporučení

4.1 V rámci FTO provést rozbor letu a s ohledem na schválené tratě letů zopakovat zásady letu v řízeném prostoru.

V Praze dne . května 2005