



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

Č.j.: 241 /05/ZZ

Výtisk č. 1

ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

o odborném zjišťování příčin letecké nehody

letadla Robin DR 400

poznávací značky D-EFKV

na letišti Mladá Boleslav

dne 16.6.2005

Praha
Říjen 2005

A) Úvod

Provozovatel	Margot Sonneborn / Germany
Výrobce a model letadla	C.E.A. Dijon/France; DR 400/180
Poznávací značka	D-EFKV
Místo události	Letiště Mladá Boleslav (LKMB)
Datum	16.6.2005
Čas	13:25 UTC

B) Informační přehled

Dne 16. června 2005 obdržel Ústav telefonické hlášení o letecké nehodě na letišti Mladá Boleslav, při které bylo vážně poškozeno letadlo Robin DR 400/180 a lehce zraněna jedna z cestujících osob.

Příčinu události zjišťovala komise ÚZPLN ve složení:

Předseda komise	Ing. Karel Mařík
Člen komise	Jiří Kadet

Závěrečnou zprávu vydal :

ÚSTAV PRO ODBORNĚ TECHNICKÉ ZJIŠŤOVÁNÍ PŘÍČIN LETECKÝCH NEHOD
Beranových 130

199 01 PRAHA 99

dne 11. října 2005

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 UZPLN)

1. Faktické informace

1.1 Průběh letu

Posádka letadla DR 400 prováděla přilet k letišti v pětičlenné skupině letadel, v pořadí na přistání jako první. Při vstupu do ATZ obdržely všechny posádky od dispečera AFIS vzhledem k momentálnímu směru větru informace pro RWY 34 v používání. Na krátkém finále před sebou uviděla posádka DR 400 na RWY 34 bílý kříž a zároveň zjistila, že tráva je v prostoru místa dosednutí příliš vysoká. V okamžiku, kdy chtěla vznést dotaz na dispečera AFIS, zda přistává na správnou RWY, uslyšela informaci druhé posádky v pořadí na přistání o úmyslu provést průlet bez přistání a následující reakci dispečera AFIS předávajícího informace pro přistání na RWY 24. Rozhodla se proto rovněž provést průlet. V tomto okamžiku ale upozorovala, že se před ní nachází lesní porost a došla k přesvědčení, že vzhledem k malé výšce letadla nad terénem v daném okamžiku nebude moci tento porost přeletět. Změnila proto své rozhodnutí a rozhodla se dokončit přistávací manévr. K dosednutí letadla došlo v poslední třetině RWY 34. Přes usilovné brždění po přistání se letadlo nepodařilo bezpečně zastavit a tak došlo k jeho nárazu do okraje místní komunikace.

1.2 Zranění osob

Zranění	Posádka	Cestující	Ostatní osoby (obyvatelstvo apod.)
Smrtelné	0	0	0
Těžké	0	0	0
Lehké/bez zranění	0/1	1/2	0

1.3 Poškození letadla

Uražena přední podvozková noha, poškozena levá podvozková noha, zničena vrtule letadla, poškozeno motorové lože a přední část letadla včetně krytů motoru, poškozeno křídlo, zničeny klapky na pravé polovině křídla. Letadlo je podle technického posudku vydaného opravárenskou firmou BMZ Air Service s.r.o. neopravitelné.

1.4 Ostatní škody

NIL

1.5 Informace o osobách

a) velitel letadla - věk 56 let, občanka SRN

celkový nálet 950 hodin

pilotní kvalifikace PPL, osvědčení o zdravotní způsobilosti platné

b) spolucestující - bez vlivu na událost

1.6 Informace o letadle

Letadlo Robin DR 400/180, vyr. číslo 1549, rok výroby 1982, pozn. zn. D-EFKV.

Provozovatel a vlastník Sonneborn Margot/ Germany.

Letadlo mělo platné pojištění.

1.7 Meteorologická situace

Situace: Hřeben vyššího tlaku vzduchu zasahující do ČR od W

Přízemní vítr: 280 – 330° /4-7 kt

Teplota: +23 až +24° C

Dohlednost: nad 10 km

Stav počasí: skoro jasno – polojasno

Oblačnost: bez provozně významné oblačnosti

Turbulence: slabá termická

Námraza: NIL

1.8 Radionavigační a vizuální prostředky

NIL

1.9 Spojovací služba

NIL

1.10 Informace o letišti

Letiště LKMB je veřejné vnitrostátní letiště, vybavené pro vzlety a přistání letadel dvěma RWY s travnatým povrchem. V den letecké nehody byla v používání RWY 06/24. RWY 16/34 byla uzavřena pro všechny vzlety a přistání, což bylo řádně publikováno v NOTAM ŘLP ČR č.

0506101000-0506201300 z 15.4.2005. Byla označena jako nepoužitelná - bílým křížem a pouze z části posečena.

1.11 Letové zapisovače a ostatní záznamové prostředky

NIL

1.12 Popis místa nehody a trosk

Poškozené letadlo se nacházelo za předpolím RWY 34 na místní komunikaci, z části zabořeno přídíl do náspu těsně za okrajem komunikace.

1.13 Lékařské a patologické nálezy

Dechová zkouška osádky na přítomnost alkoholu provedená Policií ČR byla negativní.

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

Událost vyšetřuje obvodní oddělení Policie ČR.

1.19 Způsoby odborného zjišťování příčin

Odborné zjišťování příčin letecké nehody probíhalo podle Předpisu o odborně technickém zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů v civilním letectví L 13.

2. Rozbory

- pilotka měla platnou kvalifikaci pro daný let
- letadlo bylo způsobilé k provedení letu
- letiště nebylo způsobilé pro přistání na RWY 16/34
- posádka letadla přijala informace pro přistání na RWY 34 v používání od dispečera AFIS a prováděla obvyklou činnost potřebnou k ukončení letu. Těsně před dosednutím uviděla bílý kříž na RWY 34 vyznačující zákaz přistání. Vysoký travní porost v místě dosednutí posádku utvrdil v přesvědčení, že zřejmě přistává na nesprávnou RWY a bude proto třeba opakovat přistávací manévru. Následující rozhodovací proces posádky zda respektovat informace předávané dispečerem AFIS nebo vystavené značení uzavřené RWY zabral určitý čas, který v konečném důsledku chyběl pro bezpečné opakování přistávacího manévru
- vedoucí letového provozu letiště Mladá Boleslav ve své výpovědi uvedl, že na základě vydaného NOTAM označil RWY 16/34 křížem a v den letecké nehody upozornil dispečera AFIS před zahájením létání, že RWY 16/34 je uzavřena a využita může být pouze pro pojíždění letadel.
- dispečer AFIS ve své výpovědi uvádí, že vzhledem k momentální síle a směru větru na přistání poskytl skupině informace pro přistání na RWY 34. Vedoucí letového provozu jej údajně informoval, že RWY 34 je použitelná pro vzlety a přistání. Teprve po vzniku LN zjistil, že na RWY 16/34 jsou již vtyčeny kříže označující uzavření RWY 16/34.

3. Závěry

Příčinou letecké nehody bylo pozdní rozhodnutí posádky letadla o provedení přistání a následné přistání v poslední třetině RWY 34. Toto rozhodnutí bylo zásadním způsobem ovlivněno poskytnutím rozporných informací potřebných pro bezpečné přistání dispečerem AFIS letiště Mladá Boleslav.

4. Bezpečnostní doporučení

Událost nevyžaduje zvláštní bezpečnostní doporučení.