



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

Č.j.: 259/07/ZZ
Výtisk č. 1

ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

**o odborném zjišťování příčin incidentu – neoprávněného vstupu
kluzáku VSO 10, poznávací značky OK- 9606, do CTR Brno
dne 14.07.2007.**

Praha
Srpen 2007

A) Úvod

Provozovatel:	Aeroklub Brno Medlánky o.s.
Výrobce a model letadla:	Orličan Choceň
Poznávací značka:	OK - 9606
Místo:	Letiště Brno Tuřany
Datum:	14.07.2007
Čas:	14:18 UTC

B) Informační přehled

Dne 14.07.2007 obdržel ÚZPLN informaci o vzniku incidentu kluzáku typu VSO 10 na letišti Brno Tuřany – LKTB. Při tomto incidentu nedošlo k poškození kluzáku a nikdo nebyl zraněn. Rovněž nedošlo ke snížení minima rozstupu s řízeným provozem v CTR LKTB.

Událost nahlásily složky ŘLP ČR, s.p.

Komise pro odborné zjišťování příčin incidentu

Předseda komise:	Jiří Kadet
Člen komise:	Milan Pecník

Závěrečnou zprávu vydal :

ÚSTAV PRO ODBORNÉ ZJIŠŤOVÁNÍ PŘÍČIN LETECKÝCH NEHOD

Beranových 130

199 01 PRAHA 99

Dne 27.08.2007

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

Pilot kluzáku VSO 10 letěl přelet po trati Vyškov – Brno Medlánky. V čase 14:18 UTC na frekvenci 119,60 - Brno TWR ohlásil polohu Rohlenka, cca 5 km NE od LKTB a cca 6,7 km uvnitř CTR. Nevyžádal si povolení ke vstupu do TMA I a následně do CTR. Službě ŘLP oznámil, že nemá dostatečnou výšku pro návrat na letiště Brno Medlánky a pokračuje v letu na letiště LKTB. Pilot přistál v čase 14:25 UTC na RWY 27 – travnatá, dvě minuty před přistáním pravidelné linky RYR 403. Ke snížení minima rozstupu nedošlo.

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

Nebyly hlášeny.

1.5 Informace o osobách

Pilot věk:	59 let;
Průkaz pilota kluzáků:	platný;
Zdravotní způsobilost:	platná;
Všeobecný průkaz radiotelefonisty	platný;
Letecká zkušenost ke dni události:	1150 hodin / 1360 vzletů;
Nálet na typu VSO 10 celkem:	650 hodin.

1.6 Informace o letounu

Kluzák - typ:	VSO 10;
Výrobce:	Orličan Choceň;
Výrobní číslo:	150210;
OLZ:	platné;
Potvrzení o údržbě a uvolnění do provozu:	platné;
Zákonné pojištění	platné;
Oprávnění k provozu palubní radiostanice:	platné;
Celkový nálet ke dni události:	2196 hodin / 1207 vzletů;

1.7 Meteorologická situace

Zdroj: METAR - LKTB

Přízemní vítr:	150° - 170° / 7-9 kt;
Stav počasí:	CAVOK.

1.8 Radionavigační a vizuální prostředky

Bez vlivu na vznik incidentu.

1.9 Spojovací služba

Bez vlivu na vznik incidentu.

1.10 Informace o letišti

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

1.11 Letové zapisovače a ostatní záznamové prostředky

NIL

1.12 Popis místa nehody a trosek

NIL



Výřez mapy - část CTR Brno s označením jednotlivých fází incidentu.

1.13 Lékařské a patologické nálezy

NIL

1.14 Požár

Nevznikl.

1.15 Pátrání a záchrana

NIL

1.16 Testy a výzkumy

NIL

1.17 Informace o provozních organizacích

NIL

1.18 Doplňkové informace

Byla provedena analýza a rekonstrukce události a to porovnáním výpovědi pilota kluzáku se záznamem radiokorespondence mezi pilotem a TWR LKTB. Dále byl vyhodnocen záznam následné telefonní komunikace mezi TWR a pilotem.

Pilot kluzáku ve své výpovědi uvádí: *...po trati jsem však nenalezl další stoupavé proudy a navíc v prostoru NW od Viničných Šumic jsem prolétl silné klesání. V tu dobu již bylo zřejmé, že budu muset přistávat do terénu. Protože jsem měl na mysli hlavně bezpečné přistání, neboť přistání do terénu je vždy do určité míry riskantní, tak jsem zvažoval možnost přistání na LKTB. Proto jsem se spojil s TWR LKTB a požádal o možnost přistání na letišti LKTB. Vzhledem k tomu, že ze strany TWR nebyly žádné námítky, tak jsem otočil na kurs na LKTB. Do této doby jsem letěl vně CTR a to kursem na LKCM.*

Publikace AIP, část AD 2-LKTB-17, 2.22.4 Postupy pro VFR lety:

Při letech VFR vstupujících do CTR z prostoru třídy G musí pilot nejméně 3 minuty před vstupem do CTR navázat spojení s APP/TWR a předat následující údaje:

- *identifikace letadla;*
- *typ letadla (pouze při letu bez FLP);*
- *vstupní bod do CTR;*
- *výstupní bod z CTR (u prolétávajících letů);*
- *vypočítaný čas vstupu do CTR;*
- *letišť přistání (pouze při letu bez FLP)*

Provedenou analýzou události - rozbořením záznamů radiokorespondence a další komunikace bylo prokázáno, že pilot kluzáku tyto postupy nedodržel a nebylo mu vydáno letové povolení pro vstup do TMA I (1000 ft AGL / FL 125) a CTR LKTB.

1.19 Způsoby odborného zjišťování příčin

Odborná komise postupovala v souladu s předpisem L 13.

2 Rozbory

- pilot byl k letu způsobilý;
- kluzák byl k letu způsobilý;
- počasí nemělo na vznik incidentu vliv;
- stav letiště Brno Tuřany neměl na vznik incidentu vliv;
- služba ŘLP neměla na vznik incidentu vliv;
- pilot nedodržel předepsané postupy pro vstup do TMA a CTR LKTB,
- do těchto řízených prostorů vstoupil bez vydaného letového povolení;
- ke snížení minima rozstupu s řízeným provozem nedošlo.

3 Závěry

Příčinou vzniku incidentu byl nesprávný postup pilota kluzáku, který nedodržel postupy předepsané v Publikaci AIP, část AD 2-LKTB-17, 2.22.4 Postupy pro VFR lety a vstoupil do CTR bez vydaného letového povolení.

4 Bezpečnostní doporučení

Rozšířit teoretickou část výcvikové osnovy pilota kluzáků o úlohu „Řízené lety VFR“.