



ÚSTAV PRO ODBORNĚ TECHNICKÉ ZJIŠŤOVÁNÍ
PŘÍČIN LETECKÝCH NEHOD

Beranových 130
199 01 PRAHA 99

Č.j.:139/04/ZZ
Výtisk č. 1

ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

**o odborném zjišťování příčin vážného incidentu
letadel L 200 / PA 44
poznávacích značek OK - PLG / OK - MLR
v místě: Praha, dne 30.4.2004**

Praha
říjen 2004

A) Úvod

Provozovatel	SECAR MK AIR, s.r.o.
Výrobce a model letadla	LET Kunovice n.p. L 200 Morava
Poznávací značka	OK – OGA
Místo	Praha
Datum	30.4.2004
Čas	21:30 až 22:15 UTC

Provozovatel	F AIR, s.r.o. Benešov
Výrobce a model letadla	Piper U.S.A. PA 44
Poznávací značka	OK - MLR
Místo	Praha
Datum	30.4.2004
Čas	21:30 až 22:15 UTC

B) Informační přehled

Dne 30.4.2004 ve 21:30 až 22:15 UTC došlo nad centrem hlavního města Prahy ke sblížení dvou letounů.

Komise pro odborné zjišťování příčin vážného incidentu

Předseda komise	Milan Pecník
Člen komise	Ing. Josef Procházka
Člen komise	Ing. Radomír Havíř

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

dne 26.10.2004

C) Hlavní část zprávy obsahuje :

- 1) Faktické informace
- 2) Rozbory
- 3) Závěry
- 4) Bezpečnostní doporučení
- 5) Přílohy (uloženy u výtisku č. 1 v archivu UZPLN)

1 Faktické informace

Při sledování slavnostního ohňostroje nad centrem Prahy zaregistroval inspektor ÚZPLN nebezpečné sblížení dvou letounů nad davy přihlížejících diváků. Protože očekávané hlášení o výše uvedeném vážném incidentu ÚZPLN neobdržel, rozhodl ředitel ÚZPLN o zahájení zjišťování jeho příčin s ohledem na možné následky v centru hlavního města.

1.1 Průběh letu

Průběhy letů obou letounů nad centrem Prahy byly získány z radarových záznamů služby řízení letového provozu letiště Praha/Ruzyně(LKPR) v prostoru její odpovědnosti CTR a TMA. Ze záznamů radiokorespondence stanoviště služby ŘLP PRAHA RADAR bylo dále zjištěno, že pilot letounu L 200, volací znak MAKAIR 007 oznámil nebezpečné sblížení s jiným letounem v prostoru nad Poříčím. Druhým letounem, který se přiblížil k letounu L 200 byl Piper PA 44, volací znak OK - MLR.

Letoun L 200 prováděl noční VFR let podle schváleného letového plánu v čase mezi 21:54 až 22:30 UTC nad centrem Prahy. Posádkou letounu byl dokumentován slavnostní ohňostroj u příležitosti vstupu ČR do EU. Let nad centrem Prahy v prostoru definovaném AIC č. A 11/95 a v zakázaném prostoru LKP 1 probíhal levými zatáčkami nad otočnými body: Letná – Pražský hrad – Staroměstské náměstí v ALT 2500ft. Let byl povolen příslušnými úřady, o čemž informoval pilot letounu řídicího letového provozu na stanovišti PRAHA RADAR.

Letoun PA 44 prováděl noční VFR let podle schváleného letového plánu po trati: LKPR - Radotín (vstupní i výstupní VFR bod pro CTR-LKPR) – Benešov – VOZ (VOR) – VLM (VOR) – Praha/Točná – Radotín - LKPR. Pilot letounu si vyžádal a následně obdržel od PRAHA RADAR povolení k vyčkávání nad středem města před pokračováním přeletu do LKPR. Při vyčkávání vstoupil bez příslušného povolení ÚCL ČR do prostoru definovaného AIC č. A 11/95. V prostoru nad Poříčím se nebezpečně přiblížil k letounu L 200 až na vzdálenost 0,1 NM při stejné výšce letu.

1.2 Zranění osob

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

1.3 Poškození letadla

NIL

1.4 Ostatní škody

NIL

1.5 Informace o osobách

Piloti obou letounů měli platné kvalifikace pro daný let a platnou zdravotní způsobilost.

1.6 Informace o letadle

Oba letouny měly platné doklady a jejich technický stav neměl vliv na vznik vážného incidentu.

1.7 Meteorologická situace

CAVOK, vítr 60 – 100°/ 5 m/sec. Meteorologická situace neměla vliv na vznik vážného incidentu.

1.8 Radionavigační a vizuální prostředky

NIL

1.9 Spojovací služba

Oba letouny byly řízeny přibližovacím stanovištěm služby ŘLP letiště Praha/Ruzyně, volací znak PRAHA APPROACH.

1.10 Informace o letišti

Letiště vzletu obou letounů neměla vliv na vzniku vážného incidentu.

1.11 Letové zapisovače a ostatní záznamové prostředky

Byly použity záznamy telefonní, radarové a radiokorespondence přibližovacího stanoviště služby ŘLP letiště Praha/Ruzyně

1.12 Popis místa nehody a trosek

K vážnému incidentu došlo v prostoru nad centrem Prahy (nad Poříčím) v ALT 2500 ft.

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 Doplnkové informace

Vzdušný prostor nad centrem Prahy, definovaný AIC č. A 11/95, je vzdušným prostorem třídy D. Odpovědnost za dodržení vlastních rozstupů při nočních VFR letech v tomto vzdušném prostoru mají posádky letadel. Posádky obou letounů potvrdily vizuální kontakt s okolním provozem.

Jak vyplývá ze záznamu telefonického rozhovoru informoval pilot letounu L 200 dispečera ŘLP o povolení příslušných úřadů ke vstupu do prostoru nad centrem Prahy ještě před vzletem.

Pilot letounu PA 44 povolení ÚCL ČR neobdržel a ani o této skutečnosti neinformoval příslušného dispečera služby ŘLP (viz. bod 6. AIC č. 11/95).

1.19 Způsoby odborného zjišťování příčin

Odborné zjišťování příčin letecké nehody probíhalo podle předpisu L 13.

(Předpisu o odborně technickém zjišťování příčin leteckých nehod v civilním letectví).

2 Rozbory

- piloti letounů měli platné kvalifikace pro daný let
- oba letouny byly plně způsobilé k provedení letu
- radiokorespondence nebyla rušena vnějšími vlivy
- oběma piloty byl potvrzen vzájemný vizuální kontakt

3 Závěry

Let nad centrem Prahy je definován AIC č. A 11/95 a je předmětem zvláštního povolení ÚCL, které pilot letounu Piper Pa 44, pozn. zn. OK – MLR neměl.

Službě ŘLP nevyplývá povinnost tuto skutečnost ověřovat. V daném prostoru je poskytována standardní služba řízení letového provozu.

4 Bezpečnostní doporučení

- ponechávám na rozhodnutí ÚCL – ČR.

V Praze dne 26.10.2004