



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

Č.j.: 66/05/ZZ

Výtisk č. 4

ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

**o odborném zjišťování příčin incidentu
letadla C 172
poznávací značky OK-ABC
v prostoru 8 km SZ Litovel
10.3.2005**

Praha
březen 2005

A) Úvod

název provozovatele:	Letecká škola BEMOAIR s.r.o
výrobce a model letadla:	Cessna Aircraft Company, C 172
poznávací značka:	OK-ABC
místo:	8 km SZ Litovel
datum a čas:	10.3. 2005, 10:45 (Všechny časy jsou UTC)

B) Informační přehled

Dne 10. 3. 2005 ÚZPLN obdržel od ŘLP AČR oznámení incidentu - narušení aktivovaného dočasně vyhrazeného prostoru pro vojenský výcvik (TSA) letadlem C 172. Pilot letadla prováděl výcvikový navigační let a na úseku trati Litovel – Jevíčko narušil TSA Dubicko, ve kterém prováděl pilot letadla L-39 výcvikový let. Vzdálenost mezi letadly bez možnosti upozornění na konfliktní provoz byla 6 km. 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. Radomír Havíř
Člen komise:	Ing. Ludmila Pavlíková - OdIVL IMO

Závěrečnou zprávu vydal :

ÚSTAV PRO ODBORNĚ TECHNICKÉ ZJIŠŤOVÁNÍ PŘÍČIN LETECKÝCH NEHOD
Beranových 130
199 01 PRAHA 99
dne 29. března 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 10.3. 2005 prováděl pilot letadla C 172 výcvikový navigační let po trati Brno - Kyjov - Kunovice - Otrokovice - Přerov - Olomouc - Litovel - Jevíčko – Brno. V 10:16:08 pilot navázal na frekvenci 127,775 MHz spojení s řídicím letového provozu na letišti Přerov (APP EC), ohlásil v prostoru Otrokovic vstup do MTMA na výšce 2500 ft a svůj úmysl letět na Olomouc. APP EC povolil OK-ABC let přes Přerov na Olomouc, oznámil letištní QNH a vydal pokyn hlásit polohu 5 km jižně letiště Přerov. V 10:25:39 pilot ohlásil polohu jižně 5 km na výšce 2500 ft a APP EC povolil průlet přes letiště.

V 10:33:29 pilot ohlásil svoji polohu 5 km jižně Olomouce a žádal o povolení k přeladění na frekvenci 118,0 MHz OLOMOUC INFO. APP EC přeladění schválil a pilot pak pokračoval v letu na frekvenci 118,0 MHz.

V 10:45 APP EC podle zobrazení radarové informace zjistil, že letadlo OK-ABC ve výšce 2500 ft ALT letí po trati konfliktní s TSA Dubicko, ve kterém ve stejnou dobu provádělo výcvikový let vojenské letadlo L-39, pořadová F2611, jehož pilot udržoval rádiové spojení na frekvenci určené pro vojenský provoz představeného návodčího (FAC). Obě letadla se přiblížila na vzdálenost 6 km, protože z časových důvodů nebylo možné piloty letadel na vzniklou situaci upozornit. Letadlo OK-ABC vylétlo z TSA v 10:53.

1.2 Zranění osob

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

1.3 Poškození letadla

NIL

1.4 Ostatní škody

NIL

1.5 Informace o osobách

1.5.1. Velitel letadla, věk 50 let, držitel způsobilosti CPL. Měl kvalifikaci FI(A) na typu a platnou zdravotní způsobilost. Celkem nalétal 964 h, z toho jako PIC 778 h. Na typu C 172 nalétal 304 h.

1.5.2 Řídicí pilot, věk 32 let, pilotní žák, měl platnou zdravotní způsobilost. Celkem nalétal 265 h, z toho na typu C 172 nalétal 35 h.

1.6 Informace o letadle

Typ: Cessna 172
Poznávací značka: OK-ABC

Výrobce: Cessna Aircraft Company
Výrobní číslo: F172-1833
Osvědčení o letové způsobilosti: platné do 31.10. 2005
Potvrzení o údržbě a uvolnění
do provozu: platné do 30.10. 2005
Celkový nálet: 5149,5 h
Motor: Lycoming O-320-H2AD

Stav letadla neměl na vznik události vliv.

1.7 Meteorologická situace

Podle sdělení letecké meteorologické služby ČHMÚ byly dne 10.3. 2005 v době letu na úseku trati Přerov- Olomouc- Brno následující podmínky:

Přízemní vítr: 310°- 320°/ 8 - 14 kt

Dohlednost: nad 10 km

Stav počasí: polojasno až oblačno s ojedinělou sněhovou přeháňkou (SCT Cu 1300 – 3000 ft AGL), slabá námraza v Cu.

1.8 Radionavigační a vizuální prostředky

Radionavigační zařízení a vizuální prostředky neměly na incident vliv.

1.9 Spojovací služba

Spojení mezi pilotem OK-ABC a ATS v dotčeném prostoru letu probíhalo na frekvencích APP EC Přerov 119,75 MHz a OLOMOUC INFO 118,0 MHz. Spojení mezi pilotem L-39 a letovými provozními službami probíhalo na frekvenci určené pro vojenský provoz FAC.

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 ATS.

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

NIL

1.18 Doplnkové informace

TSA, R 12 km Dubicko, GND – FL 095 pro lety OAT byl publikován NOTAMem X0181/05. Přehled aktualizace souhrnu NOTAMů (FIR Praha) na stránkách <http://notam.rlp.cz> je uveden v příloze č.3.

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 Letová činnost posádky letadla

2.1.1 Řídící pilot měl odpovídající kvalifikaci a byl způsobilý k letu.

2.1.2 Velitel letadla měl odpovídající kvalifikaci a byl způsobilý k letu.

2.1.3 Velitel letadla uvedl, že pro předletovou přípravu využil informací na internetových stránkách LIS. Na stránkách AUP prověřil aktivaci omezených prostorů a zaregistroval NOTAM s označením Dubicko. Informaci, kde se uvedený prostor nachází, hledal na stránce souhrnu NOTAMů FIR Praha, ale zde TSA Dubicko nenašel.

2.1.4 V prostoru Litovle posádka C 172 z důvodů sněhových přeháněk změnila trať letu směrem na Uničov a dále Bouzov, přitom v kurzu 280° narušila TSA do hloubky 6 km. Posádka C 172 neměla informaci o tom, že SZ Litovel se nachází aktivovaný TSA Dubicko.

2.1.5 Konfliktní provoz posádka C 172 neviděla.

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

2.3 APP EC podle radarové informace vyhodnotil let v prostoru SZ Litovle jako konfliktní vůči vojenskému provozu v aktivovaném TSA Dubicko. Radu k vyhnutí nemohl posádce C 172 dát, protože s ní již nebyl na spojení. Neměl ihned k dispozici číslo telefonického spojení s FAC, který udržoval rádiové spojení s letadlem L 39 a nemohl proto jeho prostřednictvím upozornit pilota L-39 na provoz, který vlétl do TSA Dubicko.

3 Závěry

3.1 Komise dospěla k následujícím závěrům:

- posádka C 172 měla odpovídající kvalifikaci a způsobilost;
- letadlo mělo platné osvědčení o způsobilosti a potvrzení o údržbě a uvolnění do provozu;
- posádka C 172 na základě neúplných informací z předletové přípravy nevěděla, že v prostoru letěné trati se nachází aktivovaný TSA Dubicko.
- APP EC nemohl, při zjištění možného konfliktu, dát posádce C 172 radu k vyhnutí se TSA Dubicko. Nemohl rovněž předat prostřednictvím FAC informaci o provozu pilotovi L-39.

3.2 Příčiny:

Příčinou incidentu byl nedostatek letových informací týkajících se aktivace TSA, získaných posádkou letadla při plánování a uskutečnění navigačního letu.

4 Bezpečnostní doporučení

4.1 Opatření ponechávám na rozhodnutí provozovatele letadla.

4.2 V rezortu MO byla přijata opatření zajišťující na vojenských stanovištích ATS dostupnost spojení se stanovištěm, které při aktivování TSA udržuje rádiové spojení s vojenským provozem v TSA.

V Praze dne . března 2005