



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

Č.j.: 376/04/ZZ

Výtisk č. 1

ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

**o odborném zjišťování příčin incidentu
narušení CTA LKTB letadlem D-EKHB
dne 29. srpna 2004**

Praha
květen 2005

A) Úvod

výrobce a model letadla: M20P
místo: CTA Brno-Tuřany (LKTB)
datum: 29.8.2004
čas: 09:16 – 09:36 (Všechny časy jsou UTC)

B) Informační přehled

Dne 29.8. 2004 ÚZPLN obdržel od ŘLP ČR oznámení incidentu – narušení řízeného prostoru CTA Brno-Tuřany (CTA LKTB) letadlem M20P, D-EKHB. Posádka letadla prováděla VFR plánovaný let z letiště Jakabszállás (LHJK) na letiště Bautzen (EDAB), v úseku trati ODNEM – HDO vletla bez spojení na dobu 11 minut do CTA LKTB a prostoru letiště Brno-Medlány (LKCM) ve kterém probíhal letový provoz v rámci Air Show. Na základě oznámení bylo zahájeno odborné zjišťování příčin incidentu.

Dne 30.10. 2004 ÚZPLN událost oznámil odpovědnému úřadu Německa a žádal o sdělení informací k předmětnému incidentu v souladu s Annex 13.

Příčinu události zjišťovala komise ÚZPLN ve složení:

Předseda komise: Ing. Radomil Havíř
Člen komise: Jiří Kadet.

Závěrečnou zprávu vydal :

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

dne 25. 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 28.8. 2004 provádělo letadlo M20P D-EKHB let VFR podle FPL z letiště Jakabsázállás (LHJK) na letiště Bautzen (EDAB).

PIC D-EKHB, který během letu před vstupem do FIR LKAA udržoval spojení na kmitočtu služby řízení letového provozu Slovenska (ACC LZIB) 124,3 MHz. V prostoru vstupního bodu do FIR LKAA „ODNEM“ nesplnil pokyn ke změně kmitočtu na 119,1 MHz APP LKTB.

V 09:14:58 se EC APP LKTB, po konzultaci s ACC LZIB pokusil neúspěšně navázat spojení s PIC D-EKHB na kmitočtu 119,1 MHz.

V 09:15:48 PIC D-EKHB vletl do prostoru CTA LKTB a pokračoval v letu podle podaného letového plánu stále bez spojení s APP LKTB.

V 09:23:38 požádal EC APP LKTB PIC letadla OK-DYQ, letící v prostoru CTA LKTB, aby se pokusil navázat spojení s PIC D-EKHB na kmitočtu ACC LZIB 124,3 MHz.

V 09:25:40 PIC OK-DYQ oznámil, že navázal spojení s D-EKHB na kmitočtu 124,3 MHz a předal mu instrukci ke změně kmitočtu na 119,1 MHz APP LKTB.

V 09:26:48 PIC D-EKHB navázal spojení s EC APP LKTB na kmitočtu 119,1 MHz, od kterého obdržel instrukci k okamžité změně kurzu letu pro vyhnutí se prostoru letiště LKCM, ve kterém probíhaly letové ukázky v rámci Air Show.

V 09:30:18 PIC D-EKHB obdržel instrukci pokračovat po trati letového plánu a následně v 09:32:15 instrukci ke změně kmitočtu na 126,1 MHz Praha Info.

1.2 Zranění osob

NIL

1.3 Poškození letadla

NIL

1.4 Ostatní škody

NIL

1.5 Informace o osobách

1.5.1 Údaje o posádce letadla D-EKHB

NIL

1.5.2 Údaje o personálu TEC LKTB

Funkce	TEC	
Věk	30	
Den ve službě v pořadí	1	
Délka služby (hodin)	od zahájení směny (včetně přestávek)	4
	od posledního střídání	-
Praxe (roky)	4	
Platnost kvalifikace do:	8.6.2006	
Poslední udržovací výcvik	19.4.2005	

1.6 Informace o letadle

Typ: M20P
Poznávací značka: D-EKHB

1.7 Meteorologická situace

Podle sdělení letecké meteorologické služby ČHMÚ byly dne 29.8. 2004 v době letu D-EKHB na letišti LKRB následující podmínky:

Přízemní vítr: 170°/ 4-6 kt
Dohlednost: nad 10 km
Stav počasí: skoro jasno, beze srážek

1.8 Radionavigační a vizuální prostředky

Radionavigační zařízení na letišti LKTB neměla na incident vliv.

1.9 Spojovací služba

1.9.1 Spojení

Spojení mezi PIC D-EKHB a letovými provozními službami probíhalo na kmitočtu 124,3 MHz ACC LZIB, 119,1 MHz APP LKTB a 126,1 MHz Praha Info.

Letecká informační příručka AIP ČR uvádí v ENR 1.2 - 4 čl.1.2.2.6 „velitelé letadla provádějící VFR let ze zahraničí, kteří před vstupem do ČR nenaváží spojení s FIC ACC Praha, se žádají, aby navázali spojení s TWR nejbližšího letiště.

Annex 2 v HI. 4 čl. 4.9 uvádí povinnost VFR letům, směřujícím do prostorů nebo letících po tratích letových provozních služeb, nepřetržitě sledovat hlasovou komunikaci letadlo země na příslušném kmitočtu letových provozních služeb, které poskytují letovou informační službu a hlásit podle potřeby svoje polohy.

1.9.2 Postupy pro letové provozní služby

TEC využil Předpis L 10/ II., O civilní letecké telekomunikační službě – Spojovací postupy. V čl. 5.2.2.4 a 5.2.2.4.2 stanovuje povinnost letadlovým i pozemním stanicím udržovat vzájemné spojení i prostřednictvím vhodných prostředků zprostředkování, které jsou k dispozici.

1.10 Informace o letišti

Řízený prostor CTA a TMA Brno je řízeným prostorem třídy D ve kterém se poskytuje služba řízení letového provozu jak IFR tak i VFR letům, vyžaduje se stálé oboustranné spojení a lety podléhají letovému povolení.

Letecká informační příručka AIP ČR uvádí v AD 2 LKTB čl. 2.22.4.1. postupy pro VFR lety, povinnost VFR letů vstupujících do CTR z prostoru třídy G nejméně 3 minuty před vstupem do TMA navázat spojení s APP/TWR.

1.11 Letové zapisovače a ostatní záznamové prostředky

Letové zapisovače nebyly využity. Rozbor průběhu incidentu byl proveden na základě záznamu radarové informace a komunikace na stanovišti APP LKTB.

1.12 Popis místa nehody a trosek

CTA LKTB

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

NIL

1.19 Způsoby odborného zjišťování příčin

Při odborném zjišťování příčin incidentu bylo postupováno v souladu s předpisem L13.

2 Rozbory

2.1 Předmětem rozboru byla činnost PIC D-EKHB a postupy letových provozních služeb.

2.2 PIC D-EKHB

V době letu letadla D-EKHB byly dobré podmínky pro srovnávací navigaci. Pilot mohl s využitím informací o letových oblastech ve VFR navigační mapě, vizuálním pozorováním a podle instrukcí stanoviště letových provozních služeb rozpoznat hranice letové informační oblasti a podle podaného FPL patřičný hlásný bod. Tím mohl splnit podle předpisu L2 Pravidla létání HI. 3 čl. 3.6.3.1 povinnost řízenému letu hlásit příslušnému stanovišti letových provozních služeb čas a hladinu přeletu povinného hlásného bodu spolu se všemi dalšími požadovanými informacemi. PIC instrukci ke změně kmitočtu nesplnil.

2.3 Postupy letových provozních služeb

EC APP LKTB provedl v soulad s PANS-ATM části 15.2. postupy pro ztrátu spojení.

V souladu s Annex 10/II., HI.5 čl.5.2.2.4.3. EC APP LKTB navázal spojení s D-EKHB prostřednictvím jiného letadla, letícím v TMA LKTB na provozním kmitočtu 124,3 MHz ACC LZIB a následně na 119,1 MHz APP LKTB.

EC APP vydal PIC D-EKHB instrukci k vyhnutí prostoru letiště LKCM, ve kterém probíhal letový provoz v rámci AIR Show.

3 Závěry

3.1 Komise dospěla k následujícím závěrům:

- PIC D-EKHB provedl nedůsledně předletovou přípravu;
- PIC nesplnil instrukci ke změně kmitočtu od ACC LZIB na EC APP LKTB v prostoru hlášeného bodu ODNEM a pokračoval dál v letu podle podaného letového plánu do prostoru CTA LKTB.
- PIC D-EKHB vletl do prostoru CTA Brno bez předchozího letového povolení;
- PIC D-EKHB nenavázal stálé obousměrné radiové spojení v třídě vzdušného prostoru D;
- EC APP LKTB reagoval na let bez spojení podle stanovených postupů;
- EC APP LKTB vydal po navázání spojení s PIC D-EKHB instrukci k vyhnutí se prostoru letiště LKCM.

3.2 Příčiny:

PIC nenavázal spojení se stanovištěm letových provozních služeb před vletem do FIR LKAA.

Dle předpisu L13 je událost klasifikována jako **incident**. Z hlediska závažnosti je událost hodnocena jako „**Significant Incident**“.

4 Bezpečnostní doporučení

Opatření ponechávám na LBA SRN.

V Praze dne 25. května 2005