



Č.j.: 70/03/ZZ

výtisk č.:

ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

**o odborném zjišťování příčin incidentu - sblížení
vojenského letounu MiG 21 s civilním provozem
dne 20. března 2003
zpracovaná společnou komisí ÚZPLN a AČR**

**Praha
Březen 2004**

A) Úvod

Dne 20. března 2003 obdržel Ústav pro odborně technické zjišťování příčin leteckých nehod (dále jen ÚZPLN) hlášení o incidentu sblížení vojenského letounu vzdušných sil Armády České republiky s civilním provozem.

B) Informační přehled

Dne 20. března 2003 v čase 12:18 až 12:20 UTC došlo ke snížení minima rozstupu vojenského letounu vzdušných sil Armády České republiky, typu MiG 21 s civilním letounem Boeing 747, linka SIA025 v blízkosti prostoru TSA 60 ve stejné FL 310.

K odbornému zjišťování příčin incidentu na základě Dohody o spolupráci v oblasti prevence a odborného zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů (dále jen Dohoda) byla sestavena společná komise ve složení:

předseda komise - Milan Pecník,

členové - Ing. Lubomír Střihavka a mjr. Ing. Ludmila Pavlíková.

Hlavní část zprávy obsahuje:

- 1) Faktické informace
- 2) Rozbory
- 3) Závěry
- 4) Doporučení ke zvýšení bezpečnosti
- 5) Přílohy (pouze u výtisku č.1)

1. Faktické informace

1.1 Průběh letu

Při průletu vzdušného prostoru ČR po AWY UL 984 (OKG/vstup, PADKA/výstup) civilním letounem Boeing 747 linka SIA025 na pravidelné trati EDDF/WSSS ve FL 310 se z prostoru TSA 60 k tomuto letounu od severu přiblížil v klesavém letu vojenský letoun MiG 21 SSR A2451, který ve stejné výšce minul civilní letoun a zatáčkou doprava pokračoval na západ. Osádka civilního letounu oznámila situaci ŘLP Praha, hlášení TCAS nepodává.

Dvojice vojenských letounů MiG 21 plnila v čase 11:53 až 12:18 UTC úkol v rámci hotovostního systému NATINEADS ve vyhlášeném prostoru TSA 60 od FL 120 do FL 350. V čase 12:18 UTC se dvojice vojenských letounů rozdělila. První letoun pokračoval po zatáčce doprava kurzem 270°, druhý z dvojice letounů pokračoval několik sekund kurzem 180° s následnou zatáčkou do kurzu 270°. V průběhu tohoto manévru druhý letoun přešel do klesání a vylétl z prostoru TSA 60. V čase sblížení vojenského letounu MiG 21 s letounem Boeing 747 byl mezi oběma letouny rozstup menší než 4NM a oba letouny měly stejnou výšku FL 310.

1.2 Zranění osob

NIL

1.3 Poškození letadla

NIL

1.4 Ostatní škody

NIL

1.5 Informace o osobách

NIL

1.6 Informace o letadle

NIL

1.7 Meteorologická situace

Meteorologická situace neměla vliv na vznik incidentu.

1.8 Radionavigační a vizuální prostředky

V době vzniku události byly všechny prostředky provozuschopné a neměly vliv na vznik incidentu.

1.9 Spojovací služba

Let civilního letounu byl řízen ACC letiště Praha Ruzyně standardním způsobem. V době činnosti vojenských letounů v prostoru TSA 60 tito byli na spojení s radarovým řídicím bojového použití ze střediska navedení AČR.

1.10 Informace o letišti

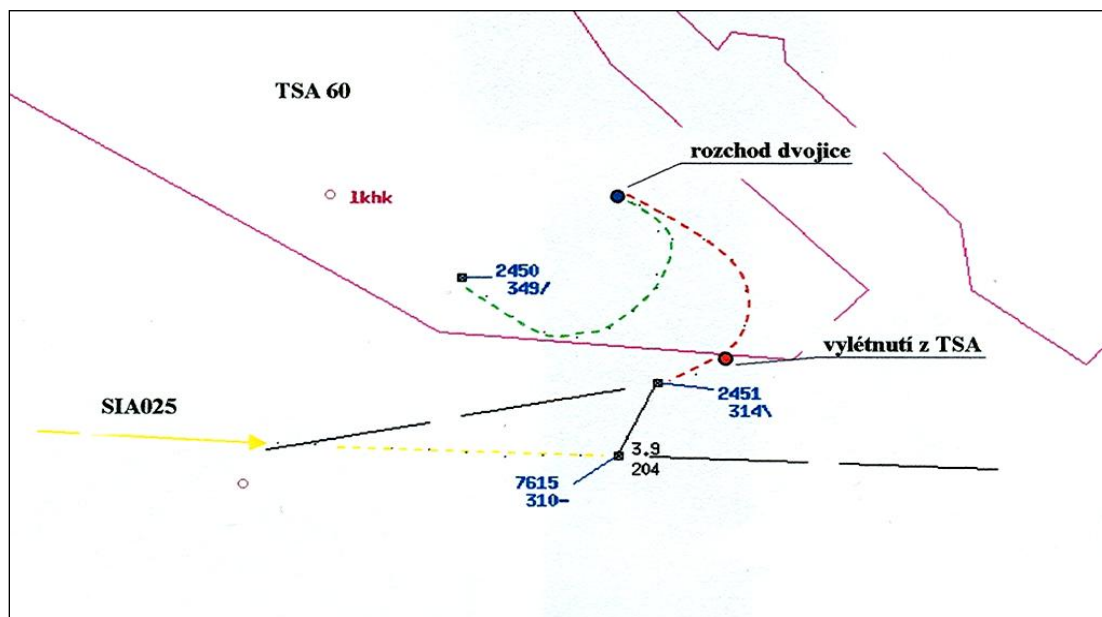
NIL

1.11 Letové zapisovače a ostatní záznamové prostředky

Radarový záznam situace je uveden v příloze č. 3.

1.12 Popis místa incidentu

Popis radarové situace zobrazuje vzájemnou polohu letadel v okamžiku vzniku incidentu.



1.13 Lékařské a patologické nálezy

NIL

1.14 Požár

NIL

1.15 Pátrání a záchrana

NIL

1.16 Testy a výzkum

Snížení minima rozstupu popisuje tabulka STCA (Short Term Conflict Alert) v příloze č.3.

1.17 Informace o provozních organizacích

NIL

1.18 Doplnkové informace

Vojenské letouny vzlétly z letiště Čáslav v čase 11:53 UTC.

1.19 Způsoby odborného zjišťování příčin incidentu

O průběhu celé události byly informovány zainteresované složky civilního a vojenského řízení letového provozu a velení AČR. ÚZPLN inicioval zjišťování příčin incidentu a byla vytvořena společná komise ÚZPLN a zástupce AČR. Proces odborného zjišťování příčin incidentu probíhal dle metodiky předpisu L 13 (Předpisu o odborně technickém zjišťování příčin leteckých nehod v civilním letectví) a vojenského předpisu Let 1-5.

2. Rozbory

a/ Radarový řídící bojového použití nezareagoval na skutečnost, že druhý vojenský letoun se blíží k jižní hranici vyhlášeného prostoru TSA 60 a nezabránil tomuto letounu v jeho opuštění.

b/ Radarový řídící bojového použití nereagoval na klesání letounu, protože v čase provádění manévru neměl k dispozici údaj módu „C“ a při činnosti nevyužíval údaje o hladině letounů z radarových prostředků protivzdušné obrany.

c/ Pilotovi druhého vojenského letounu na jeho dotaz nebyla předána informace o blížícím se provozu, ale o provozu na odletu.

d/ Používaná frazeologie v korespondenci mezi vojenskými letouny a radarovým řídícím bojového použití neodpovídala předpisu „Frazeologie pro vedení taktické činnosti letectvem“.

3. Závěry

Navádění vojenských letounů bylo prováděno bez předání informace vojenským pilotům, že se již nacházejí na jižní hranici prostoru TSA 60. Radarový řídící bojového použití při činnosti nevyužíval údaje o hladině letounů z radarových prostředků protivzdušné obrany.

Řídicími složkami řízení letů bojového použití nebyla důsledně zohledněna blízkost mezinárodní letové cesty a předpokladu kontaktu s civilním provozem, čímž byla ohrožena bezpečnost leteckého provozu v předmětné oblasti.

4. Doporučení ke zvýšení bezpečnosti

Zainteresovanými složkami vojenského a civilního letectví věnovat zvýšenou pozornost ve společném využívání vzdušného prostoru. Velení AČR zajistí seznámení s incidentem pracovníky směn řídících bojové použití vojenského letectva a realizuje vlastní navržená opatření v rozsahu své působnosti.