



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

Č.j.: 563/05/ZZ

Výtisk č. 1

ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

**o odborném zjišťování příčin incidentu,
nenavázání spojení RNV 151
ve FIR Praha
13. listopadu 2005**

Praha
březen 2006

A) Úvod

název provozovatele:	Armavia Airline Company Co. Ltd, Arménie
výrobce a model letadla:	Airbus Industrie, A320-211
poznávací značka:	EK 32008
volací znak:	RNV 151
místo:	FIR Praha (FIR LKAA)
datum:	13. listopadu 2005
čas:	06:05 (Všechny časy jsou UTC)

B) Informační přehled

Dne 13. listopadu. 2005 ÚZPLN obdržel od ŘLP AČR oznámení incidentu – vlétnutí bez spojení do FIR LKAA letadlem typu A320, volací znak RNV 151. Posádka letadla prováděla let po trati letového plánu z UDYZ (Yerevan, Arménie) do EHAM (Amsterdam, Nizozemsko). Při vletu do FIR Praha nenavázala spojení s ACC Praha. Na základě oznámení bylo zahájeno odborné zjišťování příčin incidentu komisí ÚZPLN ve složení:

Předseda komise:	Ing. Radomír Havíř
Člen komise:	Ing. Josef Procházka

Závěrečnou zprávu vydal :

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

Dne 3. března 2006

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 13. listopadu 2005 prováděla posádka letadla typu A320, letecké společnosti Armavia Airline, volací znak RNV 151, kód SSR 6126, let podle FPL ve FL 360 z letiště UDYZ do EHAM via FIR LKAA ODNEM 06:07 UTC – VARIK 06:39 UTC.

Podle vyjádření velitele letadla (PIC) RNV 151 při letu ve FIR Budapest (FIR LHCC) obdržela posádka instrukci od ACC Budapešť na kmitočtu 136,375 MHz pokračovat přímo na bod LITKU (bod ve FIR LZBB, Slovensko). Při přeletu bodu LITKU však již neobdržela instrukci ke změně kmitočtu a pokračovala proto dále v letu ve FIR LZBB a následně i ve FIR LKAA stále s nastaveným kmitočtem 136,375 MHz ACC Budapešť.

V 06:00 řídicí letového provozu oblastního stanoviště Bratislava (EC ACC Bratislava) předal EC ACC Praha informaci o nenavázání spojení s RNV 151 ve FIR LZBB.

Tuto informaci o nenavázání spojení předal vedoucí směny oblastního stanoviště Praha (SC ACC Praha) v 06:02 SC MACC Praha.

V 06:20 byl proveden vzlet hotovostních stíhačů s úkolem identifikace tohoto letu. ACC Praha provedlo v průběhu zakročování všechna opatření pro ztrátu spojení s RNV 151 na kmitočtech všech sektorů ACC Praha včetně vysílání na tísňovém kmitočtu 121,500 MHz s negativním výsledkem.

V 06:41 ACC Bratislava oznámilo ACC Praha, že se na jejich kmitočtu přihlásil RNV 151, který se však již nacházel po přeletu bodu VARIK ve FIR EDUU. ACC Praha proto požádalo ACC Bratislava o vydání instrukce ke změně kmitočtu pro RNV 151 na 128,07 MHz patřícímu ACC Rhein.

V 06:45 po navázání spojení RNV 151 s ACC Rhein, naváděcí stanoviště PVO (GCI) rozhodlo o ukončení zakročování.

1.2 Zranění osob

NIL

1.3 Poškození letadla

NIL

1.4 Ostatní škody

NIL

1.5 Informace o osobách

1.5.1. Posádka RNV 151

	CPT	FO
Licence	platná	platná
Zdravotní způsobilost	platná	platná
Celkový nálet	6100 h	4220h
Na typu A320	1040 h	810h
Celkový nálet za posledních 90 dní	220 h	205h
Celkový nálet za posledních 30 dní	70 h	75h
Celkový nálet za posledních 7 dní	20 h	17h

1.5.2 Údaje o personálu ATS

Funkce	PC ACC	EC ACC	
Věk	43	30	
Den ve službě v pořadí	2	3	
Délka služby (hodin)	od zahájení směny (včetně přestávek)	2 hodiny	1 hodina
	od posledního střídání	-	-
Praxe (roky)	9	1	
Zdravotní způsobilost do:	27.07.2006	09.08.2007	
Platnost kvalifikace do:	31.12.06	31.12.06	
Poslední udržovací výcvik	08.03.05	11.04.05	

1.6 Informace o letadle

Typ:	A320-211
Poznávací značka:	EK 32008
Volací znak:	RNV 151
Výrobce:	Airbus Industrie,
Výrobní číslo:	MSN 0229
Rok výroby:	1992
Motor:	2x CFM International Point Company
Radiostanice:	Bendix
Aircraft Audio Management unit (AMU)	Team HME 1410CA-3 Sennheiser

1.7 Meteorologická situace

Stav počasí neměl na vznik incidentu vliv.

1.8 Radionavigační a vizuální prostředky

Radionavigační zařízení a vizuální prostředky neměly na vznik incidentu vliv.

1.9 Spojovací služba

Všechny VHF a HF radiokomunikační systémy pracovaly normálně. Posádka monitorovala komunikaci jiných letadel na posledním kmitočtu 136,375 MHz ACC Budapešť. Čitelnost komunikace byla 5/5.

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 trosk

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

NIL

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 RNV 151

Posádka RNV 151 prováděla let na pravidelné lince z letiště UDYZ na letiště EHAM. Při vstupu do FIR LHCC navázala spojení s ACC Budapest a pokračovala dále v letu ve FL 360 přes FIR LHCC, FIR LZBB do FIR LKAA v souladu s letovým plánem, bez spojení a zapnutého SSR kódu 7600.

Podle vyjádření posádky RNV 151 při přeletu sektorových hranic FIR LHCC a FIR LZBB, posádka neobdržela instrukci ke změně kmitočtu na ACC Bratislava a proto pokračovala dále v letu s nastaveným kmitočtem 136,375 MHz ACC Budapest i do FIR LKAA.

Po zpozorování zakročujícího letadla AČR ve FIR LKAA posádka navázala spojení prostřednictvím jiného letadla, letícího ve FIR LHCC na posledním známém kmitočtu 136,375 MHz ACC Budapest, od kterého obdržela zprostředkovanou instrukci ke změně kmitočtu na ACC Bratislava. Po navázání spojení s ACC Bratislava toto vydalo po koordinaci s ACC Praha instrukci ke změně kmitočtu na 128,07 MHz patřícímu ACC Rhein.

Posádka měla s využitím informací o letových oblastech v navigační přípravě a podle podaného FPL identifikovat patřičný hlásný bod výstupu nebo vstupu do jiného FIR. Tím měla splnit povinnost, podle ustanovení předpisu L2 Pravidla létání HI. 3 čl. 3.6.3.1, řízeného letu hlásit příslušnému stanovišti letových provozních služeb čas a hladinu přeletu povinného hlásného bodu spolu se všemi dalšími požadovanými informacemi. Posádka dále neaplikovala žádný z postupů pro ztrátu spojení.

2.2 Hotovostní letouny NATINEADS

Během zakročování na RNV 151 obdržely posádky od GCI instrukci k vypnutí módu C SSR ve vzdálenosti 20 NM od RNV 151, provedly identifikaci letu RNV 151 a neúspěšné pokusy o navázání spojení s posádkou RNV 151 na kmitočtu 121,5 MHz.

Po opětovném navázání spojení mezi posádkou RNV 151 a ACC EDUU bylo zakročování ukončeno.

2.3 Postupy řízení letového provozu a použitá frazeologie

Uspořádání letového provozu ve FIR LKAA bylo prováděno v souladu s Postupy pro letové provozní služby – uspořádání letového provozu PANS-ATM a Dohodou o užívání vzdušného prostoru a odpovědnosti za koordinaci civilního letového provozu s vojenským letovým provozem.

ACC Praha

Provedlo všechny pokusy o navázání spojení v souladu s PANS-ATM části 15.2.

ACC SC Praha předal informace o ztrátě spojení s RNV 151 na MACC Praha a sousední ACC Rhein.

MACC Praha

SC převzal v 06:08 souhrnné řízení pro MACC na sektoru E, S a W ACC Praha do FL 380.

SC provedl úpravu hranice souhrnného řízení v souladu s vývojem vzdušné situace a dále postupoval v podřízenosti GCI a zároveň i v podřízenosti vůči ACC Praha vzhledem k aktuálnímu stavu vyhlášeného souhrnného řízení.

3 Závěry

Komise dospěla k následujícím závěrům:

3.1 Posádka RNV 151

- měla platné a pro let odpovídající kvalifikace i zdravotní způsobilost;
- nenavázala radiotelefonní spojení s ACC Praha v prostoru vstupního bodu do FIR LKAA ODOMO, ani nepoužila žádný z postupů pro ztrátu spojení;
- v prostoru bodu VARIK po zpozorování zakročujících stíhačů navázala prostřednictvím jiného letadla letícího ve FIR LHCC spojení na posledním známém kmitočtu 136,375 MHz s ACC Budapešť a následně s ACC Bratislava a ACC Rhein.

3.2 Hotovostní letouny NATINEADS

- provedly identifikaci RNV 151 a postupy pro navázání spojení s RNV 151.

3.3 Postupy řízení letového provozu a použitá frazeologie

- ACC EC Praha provedl všechny činnosti související s postupy při ztrátě spojení s RNV 151;
- ACC SC Praha předal ihned informaci o ztrátě spojení s RNV 151 na MACC;
- ACC SC Praha předal všechny informace o ztrátě spojení a zakročování sousednímu ACC EDUU;

- MACC SC Praha po obdržení informace o provedení zakročování proti RNV 151 od GCI provedl příslušné koordinační dohovory s ACC SC Praha.

3.4 Příčiny:

Příčinou incidentu bylo nenavázání požadovaného spojení posádkou letadla při uskutečnění traťového letu ve FIR LZBB a následně FIR LKAA, které jsou vzdušným prostorem třídy C.

Dle předpisu L 13 je událost klasifikována jako **INCIDENT (ACFT deviation from applicable ATM regulation)**. Z hlediska závažnosti dopadu na poskytování ATS je událost hodnocena jako „**No safety effect**“.

4 Bezpečnostní doporučení

Opatření ponechávám na provozovateli letadla.

V Praze dne 3. března 2006