



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

---

**Č.j.: 239/07/ZZ**

Výtisk č. 1

# **ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA**

**o odborném zjišťování příčin incidentu  
letounu CESSNA C - 172, poznávací značky OK- FKU  
dne 06.07. 2007**

Praha  
Srpen 2007

## A) Úvod

Provozovatel letounu: Pavel Dostál - BLS Turnov  
Výrobce a model letadla: AIRCRAFT Co., USA, Cessna C 172 M  
Poznávací značka: OK- FKU  
Místo události: FIR Praha  
Datum: 06.07.2007  
Čas: 08:44 až 09:32 UTC (dále všechny časy v UTC)

## B) Informační přehled

Dne 06.07.2007 ve 12:03 obdržel ÚZPLN oznámení o incidentu letounu Cessna C - 172, pozn. zn. OK – FKU. Při přeletu letounu z letiště Mnichovo Hradiště (LKMH) na letiště Rakovník (LKRK) měl pilot nastaven kód 7500 na odpovídači SSR. Vojenské naváděcí stanoviště (GCI) vyhodnotilo let jako „SUSPECTED RENEGATE“ a nařídilo vzlet hotovostních letounů.

Příčinu události zjišťovala komise ÚZPLN a AČR ve složení:

Předseda komise	Milan Pecník
Člen komise	Ing. Ivan Skala

Závěrečnou zprávu vydal :

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

dne 06. srpna 2007

## C) Hlavní část zprávy obsahuje odstavce:

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

## 1. Faktické informace

### 1.1 Průběh letu

Pilot letounu C 172 prováděl VFR přelet z letiště Mnichovo Hradiště (LKMH) na letiště Rakovník (LKRK) přes otočný bod Louny. Ve své výpovědi uvedl, že asi pět minut po vzletu zapnul odpovídač SSR. Krátce před městem Louny v ALT 2200 FT zaregistroval ve své blízkosti dva vojenské letouny JAS 39 „Gripen“. V této době měl nastavenou frekvenci 122,20 MHz letiště LKRO. Po dosažení otočného bodu Louny přeladil radiostanici na frekvenci letiště LKRK. Od služby AFIS LKRK obdržel informace o provozu a stavu počasí. Před vstupem do ATZ LKRK odpovídač SSR vypnul.

Až po přistání na letišti LKRK zjistil důvod přítomnosti letounů JAS 39 „Gripen“ za letu v blízkosti svého letounu.

Náčelník KBL ŘLP AČR v „Oznámení o letecké nehodě nebo incidentu“ uvádí :  
V 08:44 byl tento let zpozorován vojenským naváděcím stanovištěm (GCI) jako neznámý provoz u letiště LKMH s kódem 7500 nastaveným na odpovídači SSR. GCI vyhodnotilo let jako „SUSPECTED RENEGATE“ a nařídilo vzlet hotovostních letounů.

Jejich vzlet byl proveden v 08:52. Piloti hotovostních letounů upřesnili neznámý provoz jako letoun C 172, pozn. zn. OK – FKU.

V 09:13 přestavil pilot letounu C 172 kód odpovídače SSR na 7000 a pokračoval v letu po plánované trati do LKRK. Před vstupem do ATZ LKRK odpovídač SSR vypnul.

### 1.2 Zranění osob

Zranění	Posádka	Cestující	Ostatní osoby (obyvatelstvo apod.)
Smrtelné	0	0	0
Těžké	0	0	0
Lehké/bez zranění	0/1	0/0	0/0

### 1.3 Poškození letadla

NIL

### 1.4 Ostatní škody

NIL

### **1.5 Informace o osobách**

PIC : věk 63 let; celkem nalétal 1180 hod, na typu C 172 nalétal 456 hod.  
V době incidentu měl platný průkaz způsobilosti PPL s platnou kvalifikací SEP a platné Osvědčení o zdravotní způsobilosti.

### **1.6 Informace o letadle**

Letoun : Cessna C 172 M  
Poznávací značka : OK - FKU  
Výrobní číslo : 17265255  
Rok výroby : 1975  
Celkový nálet hodin : 2 369 hod.  
Dne 14.9.2006 byla provedena údržba letounu v rozsahu 200 hod prohlídky a roční prohlídka při celkovém náletu 2283 hod.

### **1.7 Meteorologická situace**

Vítr : VRB (proměnlivý) 2 m/sec.  
Dohlednost : nad 10 km.  
QNH (letištní) : 1017 HPa;  
QNH (regional) : 1013 HPa.

### **1.8 Radionavigační a vizuální prostředky**

NIL

### **1.9 Spojovací služba**

V době zásahu letounů JAS 39 „Gripen“ měl pilot letounu C 172 nastavenou frekvenci 122,20 MHz letiště LKRO.

### **1.10 Informace o letišti**

NIL

### **1.11 Letové zapisovače a ostatní záznamové prostředky**

Letoun není vybaven zapisovačem letových dat.

### **1.12 Popis místa nehody**

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**

Odborné zjišťování příčin incidentu probíhalo podle předpisu L 13.

## **2. Rozbory**

- pilot letounu C 172 měl platný průkaz PPL s platnou kvalifikací SEP a platné Osvědčení o zdravotní způsobilosti;
- letoun C 172 měl platné Osvědčení o letové způsobilosti;
- letoun C 172 měl platné pojištění;
- letoun C 172 byl ošetřován podle platných zásad a před letem byl bez závad;
- technický stav letounu C 172 neměl vliv na vznik letecké nehody;
- stav počasí vyhovoval prováděné činnosti a neměl vliv na vznik incidentu;
- letiště vzletu a přistání neměla vliv na vznik incidentu.

## **3. Závěry**

Příčinou incidentu byla nepozornost pilota letounu při obsluze odpovídače SSR, který uvedl do činnosti za letu s nastaveným kódem 7500.

#### **4. Bezpečnostní doporučení**

Ponechávám bez doporučení.

: