



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

Č.j.: 135/05/ZZ

Výtisk č. 1

ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

**o odborném zjišťování příčin vážného incidentu
snížení stanoveného rozstupu
mezi EEZ 1978 a OK-RMA
v CTR/TMA LKPR
dne 22. dubna 2005**

Praha
červen 2005

A) Úvod

Provozovatel:	EUROFLY S.P.A.	/	Aeroklub Praha-Letňany
Volací znak:	EEZ 1978	/	OK-RMA
Výrobce a model letadla:	A320	/	L 200 D Morava
Místo události:	TMA II LKPR, v průběhu přiblížení VOR/DME RWY 31, cca 6,3 NM od prahu RWY 31		
Datum:	22. dubna 2005		
Čas:	11:41 (Všechny časy jsou UTC)		

B) Informační přehled

Dne 22.dubna 2005 ÚZPLN obdržel od ŘLP ČR, s.p. oznámení o incidentu (snížení rozstupu) mezi charterovým letem letecké společnosti Eurofly S.P.A., letadla typu A 320, volací znak EEZ 1978 a letadlem Aeroklubu Praha-Letňany typu L 200 D Morava, volací znak OK-RMA.

ÚZPLN událost oznámil odpovědnému úřadu Itálie, ICAO a žádal o sdělení informací k předmětnému incidentu v souladu s Annex 13. V souladu se standardy ICAO Annex 13 ÚZPLN vedl odborné zjišťování příčin.

Příčinu události zjišťovala komise ÚZPLN ve složení:

Předseda komise:	Ing. Radomil Havíř, ÚZPLN
Člen komise:	Ing. Josef Procházka, ÚZPLN
Člen komise:	Pavel Prošek, ŘLP ČR, s.p.
Člen komise:	Milan Zikmund, ŘLP ČR, s.p.

Závěrečnou zprávu vydal :

ÚSTAV PRO ODBORNĚ TECHNICKÉ ZJIŠŤOVÁNÍ PŘÍČIN LETECKÝCH NEHOD
Beranových 130
199 01 PRAHA 99
dne xx. xxxxx 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 22. dubna 2005 prováděl PIC letadla typu L 200 D Morava, pozn. zn. OK-RMA let z letiště Praha-Letňany (LKL) za účelem leteckého snímkování v prostoru Prahy. Let nad centrem Prahy v prostoru definovaném AIC č. A11/95 byl povolen příslušnými úřady. (Souhlas č. 6 ÚCL)

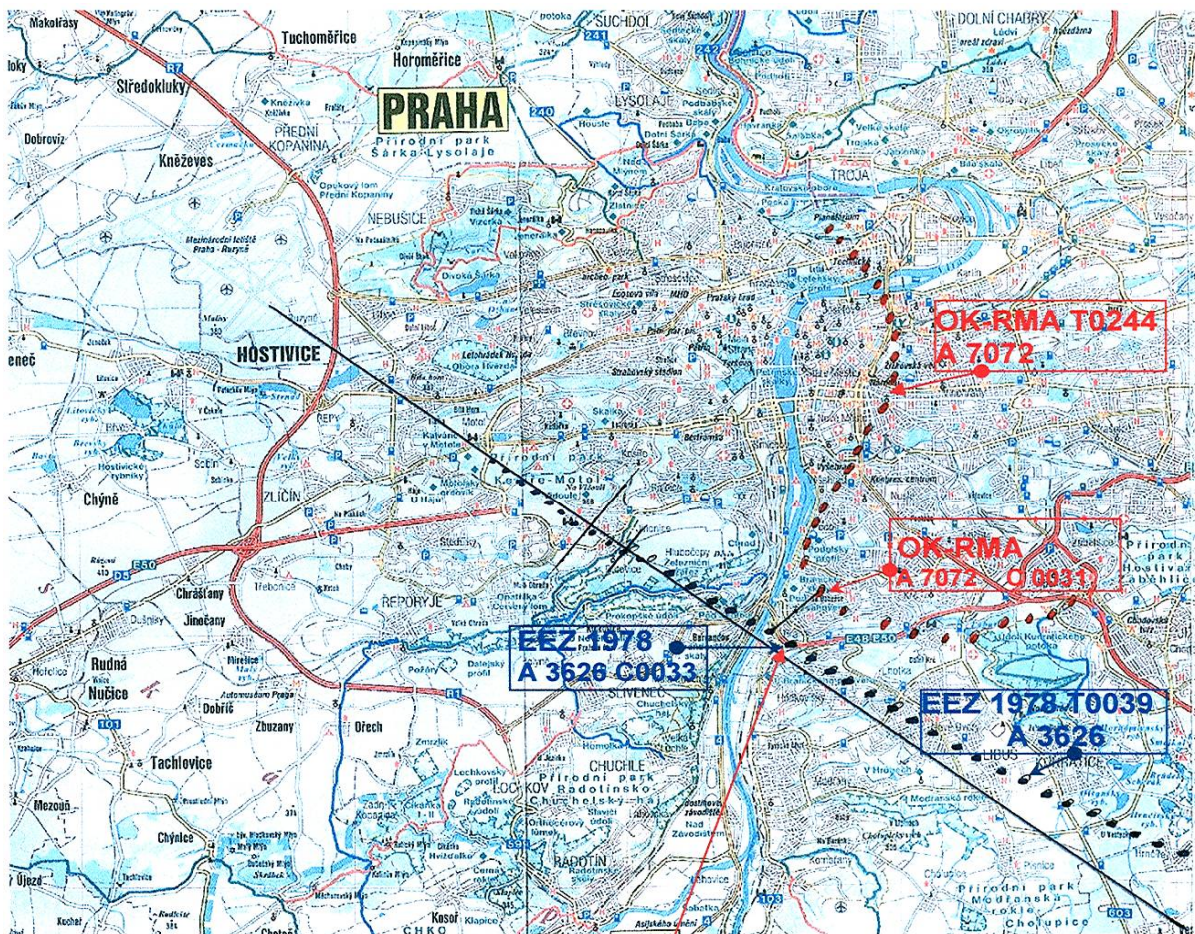
Po startu z letiště LKL se PIC OK-RMA přihlásil na frekvenci 120,875 MHz TEC LKKB, kde si vyžádal stoupat na 2500 ft ALT a letět směrem ke středu Prahy.

Po obdržení povolení od TEC LKKB zahájil PIC OK-RMA stoupaní do 2500 ft ALT a na hranici prostoru MTMA LKKB se na pokyn TEC LKKB přeladil na frekvenci 118,300 MHz Ruzyně Radar, na které oznámil svůj plán činnosti.

Po obletu středu města si PIC OK-RMA vyžádal od IEC APP Praha stoupaní do 3500 ft ALT a pokračovat jižním směrem východně řeky Vltavy.

Ve stejnou dobu zahájila posádka charterového letu EEZ 1978 VOR/DME přiblížení pro RWY 31 LKPR.

Ve vzdálenosti cca 6,2 NM od THR RWY 31 došlo ke snížení minima stanovených rozstupů mezi EEZ 1978 a OK-RMA na 0,87 NM horizontálně a 200 ft vertikálně.



Snížení stanoveného rozstupu v 11:41:50 UTC. Hodnota rozstupu byla 0,87 NM horizontálně a 200 ft vertikálně

1.2 Zranění osob

NIL

1.3 Poškození letadla

NIL

1.4 Ostatní škody

NIL

1.5 Informace o osobách

1.5.1 Posádka EEZ 1978

Údaje o posádce letadla EEZ 1978 odpovědný úřad Itálie nezaslal.

1.5.2 PIC OK-RMA

PIC, věk 22 let, držitel platného průkazu způsobilosti PPL a platnou kvalifikací SEP, MEP, NIGHT, měl platnou zdravotní způsobilost 1. třídy. Celkem nalétal 540 h.

1.5.3. Údaje o personálu ATS

Funkce		IEC APP Praha
Věk		39
Den ve službě v pořadí		1
Délka služby (hodin)	od zahájení směny (včetně přestávek)	6:42
	od posledního střídání	1:42
Praxe (roky)		11
Platnost kvalifikace do:		20.4.2006
Poslední udržovací výcvik		18.5. 2004

1.6 Informace o letadle

1.6.1 Údaje o letadle EEZ 1978

Typ: A 320
Registrační značka: I-EEZH
Výrobce: Airbus Industrie, Francie

1.6.2 Údaje o letadle OK RMA

Typ: L 200 Morava D
Registrační značka: OK-RMA
Výrobce: Strojírny první pětiletky n.p. Kunovice
Výrobní číslo: 171124
Osvědčení o letové způsobilosti: platné

Celkový nálet: cca 3 630 hodin / počet cyklů: 862

1.7 Meteorologická situace

Podle vysílání ATIS byly dne 22. dubna 2005 v době přiblížení EEZ 1978 na letišti Praha/Ruzyně následující podmínky:

Přízemní vítr: 340°/7 kt
Dohlednost: CAVOK
QNH: 1016 hPa

1.8 Radionavigační a vizuální prostředky

Zařízení ILS RWY 31 bylo mimo provoz z důvodu stavebních prací na LKPR (viz NOTAM A0277/05).

1.9 Spojovací služba

1.9.1 Spojení

Spojení mezi posádkou EEZ 1978 a stanovišti letových provozních služeb probíhalo na frekvenci 127,575 MHz Praha Radar a 118,100 MHz Ruzyně TWR. Spojení bylo čitelné.

Spojení mezi posádkou OK-RMA a stanovišti letových provozních služeb probíhalo na frekvenci 120,875 MHz Kbely TWR a 118,300 MHz Ruzyně Radar. Spojení bylo čitelné.

1.9.2 Postupy pro letové provozní služby

Postupy pro letové provozní služby byly v čase vzniku incidentu pro EEZ 1978 a OK-RMA uplatňovány v souladu s třídou vzdušného prostoru C, kde všem letům IFR a VFR je poskytována služba řízení letového provozu, letům IFR se zajišťuje rozstup od letů VFR.

1.10 Informace o letišti

Na letišti Praha/Ruzyně byla v době incidentu pro vzlety a přistání v používání RWY 31 a aplikovány VOR/DME přibližovací postupy podle AIP ČR AD 2-37-9.

1.11 Letové zapisovače a ostatní záznamové prostředky

Letové zapisovače nebyly využity. Rekonstrukce průběhu vážného incidentu byla provedena na základě záznamu radarové informace a komunikace ATCO na APP Praha, a TWR Praha-Ruzyně.

1.12 Popis místa nehody a trosek

Incident se stal v ose VOR/DME přiblížení pro RWY 31 ve vzdálenosti cca. 6,2 NM od THR RWY 31.

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

Předmětem rozboru byla činnost posádek EEZ 1978, OK-RMA, provozní postupy, rádiová komunikace a činnost ATCO.

2.1 Posádka EEZ 1978

Posádka obdržela instrukci od AEC APP Praha k VOR/DME přiblížení pro RWY 31 a oznámila usazení na radiálu 120° VOR OKL. Po přeladění na frekvenci 118,100 MHz Ruzyně TWR posádka EEZ 1978 obdržela od TEC LKPR instrukci pokračovat v přiblížení, kterou potvrdila.

Následně posádka EEZ 1978 obdržela od TEC LKPR informaci o význačném provozu. Posádka EEZ 1978 ohlásila, že provádí podle ACAS RA manévru k vyhnutí se provozu, který se nacházel v těsné blízkosti ve stejné ALT.

Po ukončení manévru k vyhnutí posádka EEZ 1978 pokračovala v přiblížení.

2.2 Posádka OK-RMA

PIC OK-RMA měl odpovídající kvalifikaci a byl způsobilý k letu.

PIC za účelem leteckého snímkování nad Prahou stoupal z letiště LKLT, po koordinaci s TEC LKKB, na 2500 ft ALT. Následně po obletu středu města si od IEC APP Praha vyžádal povolení letět směrem na jih (východně řeky Vltavy) a stoupat do 3500 ft ALT, které obdržel.

PIC měl vizuální kontakt s klesajícím dopravním letounem provádějícím přiblížení na RWY 31 LKPR a na základě příkazu od IEC APP Praha zahájil klesání do 2500 ft ALT.

2.3 Postupy řízení IEC APP Praha

IEC APP Praha měl odpovídající kvalifikaci a byl způsobilý k výkonu služby. IEC APP Praha, po koordinaci s TEC LKKB, vydal OK-RMA letové povolení k činnosti ve 2500 ft ALT v prostorech CTR Praha-Ruzyně a MCTR Praha-Kbely, který jsou vzdušnými prostory třídy D.

Požadavek PIC OK-RMA na stoupaní do 3500 ft ALT a tím vletnutí do TMA II Praha (vzdušný prostor třídy C), IEC APP Praha nekoordinoval s AEC APP Praha.

IEC APP Praha předal PIC OK-RMA neúplnou informaci o význačném provozu, „*máme sestup na 31*“ a vyžádal si upřesnění další činnosti OK-RMA.

Po obdržení informace od PIC OK-RMA (levá zatáčka východně Vltavy), vydal IEC APP Praha instrukci ke klesání do 2500 ft ALT. Vydané povolení nezajistilo stanovený rozstup od EEZ 1978, provádějící VOR/DME přiblížení na RWY 31.

3. Závěry

Komise dospěla k následujícím závěrům:

3.1 EEZ 1978

- posádka postupovala v souladu s platnými postupy;

3.1.2 OK-RMA

- PIC měl odpovídající kvalifikaci a způsobilost;
- PIC postupoval v souladu s vydanými letovými povoleními;

3.1.3 IEC APP

- měl odpovídající kvalifikaci a způsobilost;

- při vydání letového povolení ke stoupání na 3500 ft ALT pro OK-RMA nevzal v úvahu s tím související změnu třídy vzdušného prostoru v TMA II LKPR z D na C a rozdíl poskytovaných služeb (zajišťování stanovených rozstupů letům IFR vůči letům VFR);
- nevzal v úvahu, že předpokládaná trať letu OK-RMA se bude protínat s tratí letu EEZ 1978 a nezajistil stanovený rozstup;
- neprovedl koordinaci s AEC APP Praha, při změně výšky letu OK-RMA.
- předal letu OK-RMA neúplnou informaci o význačném provozu.

3.2 Příčiny:

- IEC APP Praha při vydávání povolení ke změně výšky letu pro OK-RMA nevzal v úvahu změnu třídy vzdušného prostoru a povinnost zajistit stanovený rozstup letům IFR vůči letům VFR.

Dle předpisu L13, dodatek N je událost klasifikována jako **Serious incident / Near collision, separation minima infringement** . Z hlediska závažnosti je událost hodnocena jako „**Serious Incident/Rare**“ **A4**.

4 Bezpečnostní doporučení

Ponechávám v kompetenci ŘLP ČR s.p.

V Praze dne 7. září 2005