



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

ZZ-08-036
Výtisk č. 1

ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

**o odborném zjišťování příčin vzniku incidentu letounu Cessna 172,
poznávací značky OK – VFR, v TMA II Praha, CTR LKPR
a MCTR LKKB, dne 11.02.2008.**

Praha
červen 2008

A) Úvod

Provozovatel: Letov Air Flight Services s.r.o.;
Výrobce a model letadla: Cessna Aircraft Company / C 172 N ;
Poznávací značka: OK – VFR;
Místo: TMA II Praha, CTR LKPR a MCTR LKKB;
Datum: 11.02.2008;
Čas: 15:22 – 15:50 UTC.

B) Informační přehled

Dne 11.02.2008 obdržel ÚZPLN informaci o vzniku incidentu letounu Cessna 172, poznávací značky OK – VFR. Incident se stal v TMA II Praha, CTR LKPR a v MCTR LKKB. Pilot letounu vytvořil konfliktní provoz s linkou ČSA 671, ke sblížení nedošlo.

Všechny časy jsou uvedeny v UTC.

Komise pro odborné zjišťování příčin incidentu

Předseda komise:	Jiří Kadet
Člen komise:	Jan Rychnovský

Závěrečnou zprávu vydal :
ÚSTAV PRO ODBORNÉ ZJIŠŤOVÁNÍ PŘÍČIN LETECKÝCH NEHOD
Beranových 130
199 01 PRAHA 99

Závěrečnou zprávu vydal dne 16.06.2008

C) Hlavní část zprávy obsahuje :

- 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

Dne 11.02.2008, v čase 15:22 si řídící letového provozu na stanovišti APP LKPR všiml letounu s odpovídačem SSR pracujícím v módu A/C7000, v ALT 3600 ft, v poloze 1NM severně Neratovic. Letoun letěl v TMA II Praha, kurzem 060. Posádka letadla linky ČSA 671, které klesalo do 4000 ft a bylo konfliktní s neznámým provozem, dostala od stanoviště APP LKPR příkaz při průletu 5700 ft, zastavit klesání v 5000 ft. Neznámý provoz následně pokračoval na sever ve stoupání do ALT 4000 ft mimo TMA II Praha. V čase 15:39 se letoun opět vrátil v ALT 3000 - 3200 ft do TMA II Praha, 5 NM severně bodu ETATU. V 15:47 vstoupil do CTR LKPR u Kostelce nad Labem v ALT 2100 ft. V 15:50 opustil CTR LKPR a vstoupil do MCTR LKKB u Přezletic. Po té co pilot letounu navázal spojení s TWR LKKB bylo zjištěno, že se jedná o C 172, poznávací značky OK – VFR.

Pilot letounu ve svém vyjádření k letu uvádí, že na palubě s ním byly další tři osoby, kterým chtěl ukázat okolí Prahy a proto vystoupal do větší výšky. Pilot ve výpovědi dále uvádí: „Po vzletu směrem na Brandýs nad Labem jsem zjistil, že dohlednost se zhoršila a po pokračování jsem letěl stoupáním mírně doleva, směrem na Mělník. Zahlédl jsem Spolanu v Neratovicích a ve špatném domnění jsem myslel, že to je továrna ve Štětí, tak jsem si myslel, že jsem mimo TMA II LKPR. Při cestě zpátky jsem si svoji chybu uvědomil a držel se pod ALT 3000 ft, až do návratu na Letňany přes Brandýs. Za Brandýsem byla tak špatná dohlednost, že jsem vyžádal navigační pomoc od věže Kbely, která mě navedla na letiště Letňany.“

ATS vyhodnotilo událost jako nesprávný postup pilota - narušení CTR LKPR a TMA II Praha, kdy hrozilo potencionální nebezpečí srážky s letadlem linky ČSA 671. Ke sblížení nedošlo.

1.2 Zranění osob

Zranění	Posádka	Cestující	Ostatní osoby (obyvatelstvo apod.)
Smrtelné	0	0	0
Těžké	0	0	0
Lehké/bez zranění	0/1	0/3	0

1.3 Poškození letadla

NIL

1.4 Ostatní škody

Nebyly hlášeny.

1.5 Informace o osobách

Pilot věk:	31 let;
Průkaz způsobilosti:	PPL - platný;
Osvědčení zdr. způsobilosti:	platná;
Všeobecný průkaz radiotelefonisty	platný;
Letecká zkušenost celkem:	201 hodina.

Pilot byl k letu způsobilý.

1.5.1 Další osoby na palubě

Na palubě byly přítomny další tři osoby, bez vlivu na vznik incidentu.

1.6 Informace o letounu

Letoun:	Cessna C 172N;
Výrobce:	Cessna Aircraft Company USA;
Výrobní číslo:	17270725;
OLZ :	platné;
Zákonné pojištění:	platné;
Potvrzení o údržbě a uvolnění do provozu:	platné;
Celkový nálet k datu události:	4610 hodin.

Letoun byl způsobilý k provedení letu.

1.7 Meteorologická situace

Zdroj:	ČHMÚ
Den a čas:	11.02. 2007, 1320-1350 UTC (1420-1450 SEČ, 1300 AMSL);
Místo:	Neratovice;
Situace:	rozsáhlá oblast vyššího tlaku nad střední Evropou;
Přízemní vítr:	VRB/1-3 KT;
Výškový vítr:	2000 FT: +03°C 060°/06 KT, 5000 FT: +02°C 050°/10 KT;
Dohlednost:	nad 10 km (i ve výšce);
Stav počasí:	skoro jasno-polojasno, beze srážek;
Oblačnost	[FT AGL]: FEW-SCT AC,Ci ABV 10000FT;
Turbulence:	NIL;
Výška nulové izotermy:	6500 FT AMSL;
Námraza:	NIL.

Dle vyjádření instruktora který pilota před letem přezkušoval, se v čase incidentu meteorologická situace severně LKLT zhoršila a na vzniku incidentu se mohla podílet.

1.8 Radionavigační a vizuální prostředky

NIL

1.9 Spojovací služba

NIL

1.10 Informace o letišti

Letiště Letňany – LKLT je veřejné vnitrostátní letiště, bez vlivu na vznik incidentu.

1.11 Letové zapisovače a ostatní záznamové prostředky

NIL

1.12 Popis místa nehody a trosek

NIL

1.13 Lékařské a patologické nálezy :

NIL

1.14 Požár

NIL

1.15 Pátrání a záchrana

NIL

1.16 Testy a výzkumy

NIL

1.17 Informace o provozních organizacích

NIL

1.18 Doplňkové informace

NIL

1.19 Způsoby odborného zjišťování příčin

Odborná komise postupovala v souladu s předpisem L 13.

2 Rozbory

- pilot byl způsobilý k provedení letu;
- letoun byl způsobilý k provedení letu;
- zákonné pojištění bylo platné;
- pilot se v průběhu letu dopustil navigační chyby (zaměnil Neratovice za Štětí);
- pilot vstoupil do prostorů TMA II Praha, CTR LKPR a MCTR LKKB, aniž obdržel povolení ke vstupu od příslušného pracoviště ATC;
- během incidentu nedošlo ke sblížení s linkou ČSA 671;
- stanoviště APP LKPR se nepodílelo na vzniku incidentu;
- meteorologická situace se mohla podílet na vzniku incidentu;
- stav letiště LKLT neměl na vznik incidentu vliv.

3 Závěry

Příčinou vzniku incidentu byla nedostatečná předletová příprava a malá zkušenost pilota.

4 Bezpečnostní doporučení

Bezpečnostní opatření ponechávám na provozovateli letounu.

V Praze dne 16.06.2008