

Č.j.: 608/06/ZZ

## ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

**o odborném zjišťování příčin Vážného incidentu  
snížení rozstupu mezi letounem L-410 UVP AČR  
a letounem Cessna 172M OK-FKD  
v CTR LKPD  
dne 8. listopadu 2006**

Za ÚZPLN sledoval : Ing. Radomír Havíř

Podpis inspektora : .....

V Praze dne 4. ledna 2007

- Přílohy: č. 1. Oznámení incidentu  
č. 2. Závěrečná zpráva AČR Č.j. 9093-19/2005/DP-1216  
č. 3. Vyjádření ÚCL Č.j.: 344/07-321  
č. 4. Odeslání ZZ Delta Systém-AIR a.s. 101/2007  
č. 5. Přepis korespondence k VI.  
č. 6. Radarový záznam

## **Popis události:**

Dne 8. listopadu 2006 obdržel Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod (ÚZPLN) oznámení od AČR o snížení rozstupu mezi letounem L-410 UVP AČR a letounem Cessna 172M OK-FKD v CTR LKPD.

V uvedený den prováděl velitel letedla typu Cessna 172M poz. zn. OK-FKD let za účelem snímkování po trati LKHK - Kunětická hora – Nemočice - Valy-Lipoltice -Rozhoznice – Libišany - LKHK za VFR.

Ve stejný den posádka letounu AČR typu L-410UVP prováděla „Vývozní let IFR“ podle osnovy letové přípravy CLV po trati letu LKPD-VLM-LKTB-LKPD ukončený ILS RWY 27 LKPD.

Podle záznamu z radarové formace MAPP a MP AR posádka L-410 od průletu FAF pokračovala v přiblížení ILS RWY 27 přesně v ose sestupu. Podle vyjádření PIC L-410 UVP zaregistroval letoun, který točil v levé zatáčce proti jeho letounu, pouze jenom díky tomu, že se v daném okamžiku díval směrem doprava na druhého pilota. Oba letouny se minuly ve vzdálenosti přibližně 100 m a s vertikálním rozstupem přibližně 30 m.

## **Bezprostřední příčiny:**

### **TEC LKPD (TEC)**

Z rozboru radiotelefonní korespondence v čase 10:21:29 hod. vyplývá, že TEC povolil pilotu Cessny pokračovat na bod Dašice a předal mu informaci o provozu. Pilot letounu Cessna potvrdil informaci nestandardním způsobem a TEC na to nezareagoval.

Další radiotelefonní korespondence mezi TEC a pilotem Cessna proběhla až po 10:34: 17 hod., kdy se TEC letounu pilota Cessna dotázal, zda viděl provoz.

TEC ve svém vyjádření uvedl, že o provozu u Dašic informoval ústně EC APP. Tuto informaci nelze doložit, protože informace o provozu a koordinační dohovory mezi pracovišti MTWR a MAPP na LS LPS Pardubice, jsou předávány pouze ústně.

### **EC APP LKPD**

Z rozboru radarové situace vyplývá, že radarové stopy letounů Cessna (primární stopa) i L-410 (sekundární stopa), byly po celou dobu vzniku a průběhu nebezpečné situace na obrazovkách MAPP a MP AR identifikovatelné.

Z rozboru radiotelefonní korespondence vyplývá, že EC APP neinformoval posádku L-410o dalším provozu v CTR LKPD.

EC APP ve svém vyjádření uvedl, že si nepamatuje, zda informaci o provozu (Cessně) od TEC obdržel. Dále uvedl, že pracoval na pracovištích APP a PAR sám a předpokládal, že TEC věděl, že je letoun na ILS přiblížení, a že prostor pro ILS RWY 27 bude zbaven jakéhokoliv provozu.

EC APP dále uvedl, že na obrazovkách APP a PAR zaregistroval další provoz přibližně v čase 10:23:37 hod., kdy se letoun Cessna již blížil k ose. V inkriminované době řídící zjišťoval na stanovišti MTWR z přístroje VAISALA směr a sílu větru a již nestihl, zareagovat na vzniklou situaci.

## **Posádka Cessny 172 M, pozn. zn. OK-FKD**

Z rozboru radarové informace vyplývá, že pilot v čase 10:22 hod. pokračoval bez povolení TEC zatáčkou doprava v letu z bodu Dašice směrem na město Pardubice, ve vzdálenosti přibližně 2 km severně osy RWY 27 a ve výšce 1000 ft

AGL až do vzdálenosti cca 6 km od prahu RWY 27. V této vzdálenosti provedl zatáčku doleva, kterou se dostal do bezprostřední blízkosti letadla L-410, které bylo v té době na ose přiblížení ILS RWY 27.

Na stejném místě, provedl pilot letounu Cessna ještě jednu zatáčku o 360° na přibližně stejné výšce, a poté pokračoval v letu na obec Moravany.

Z rozboru radiotelefonní korespondence mezi pilotem Cessny a TEC vyplývá, že v 10:21:29 hod. odpověděl pilot Cessny na TEC vydané povolení pokračovat na Dašice a na informaci o provozu způsobem, kterým nepotvrzoval, že bude dále pokračovat podle vydaného povolení, a že uvedený provoz vidí.

Od 10:21:29 až do 10:34:17 hod., kdy se ho TEC dotázal, zda viděl L-410 na přistání, pilot Cessny nevedl žádnou radiovou korespondenci s TEC, aby upřesnil svoji činnost a polohu. Teprve po dotazu TEC pilot odpověděl: "Ano viděl jsem ji, byla asi 30 m výš než já".

Podle vyjádření pilota, chtěl ještě před vykřižováním informovat TEC o navázání vizuálního kontaktu s letounem L-410, avšak na daném kmitočtu TEC probíhala jiná korespondence.

Podle záznamu objektivní dokumentace na kmitočtu MTWR nebyla v době od 10:21:35 až do 10:34:17 hod. vedena žádná radiová korespondence.

Podle vyjádření pilota, byl po celou dobu letu zapnut kód SSR 7000.

Podle záznamu objektivní dokumentace nebyl po celou dobu letu z letounu Cessna na žádném z radarových zobrazení kód SSR 7000 zaznamenán.

### **Posádka L-410 UVP**

Podle záznamu radiotelefonní korespondence mezi letounem a pracovištěm MAPP LKPD, posádka L-410 UVP neobdržela od EC APP po celou dobu přibližovacího manévru informaci o dalším provozu v prostoru CTR LKPD.

### **Příčiny vzniku vážného incidentu**

Příčinou vzniku Vážného incidentu bylo svévolné rozhodnutí pilota letounu Cessna, který bez předchozího povolení orgánů řízení letového provozu letiště LKPD vletl do sektoru sestupu pro přiblížení ILS RWY 27 letiště LKPD, v době kdy letoun L-410 prováděl ILS přiblížení na RWY 27 LKPD.

### **Spolupůsobící příčinou**

EC APP na vzniklou situaci nezareagoval i přesto, že oba letouny a jejich trajektorie pohybu byly na radarovém zobrazení APP i PAR identifikovatelné, a dále neoznámil letounu na přiblížení ILS RWY 27 další provoz v prostoru CTR LKPD.

Nedostatečná činnost TWR LKPD, který se po posledním vydání povolení pro letoun Cessna dále o jeho trajektorii letu nezajímal.

### **Bezpečnostní doporučení:**

- Na pracovišti TWRI APP LKPD zřídit hlasové zařízení s nahráváním předávaných informací o provozu mezi pracovišti MAPP, MP AR a MTWR;
- Na školení k bezpečnosti letového provozu zdůraznit používání přehledového RL TEC v souladu s článkem Směrnice L-4444M, Hlava 7, odstavec 7.2, čl. 7.2.1.1, písmeno h);
- Provést seznámení všech pracovníků LS LPS AČR a vojenský létající

personál s tímto incidentem;

- Velitelé všech útvarů a ředitel CLV, důsledně dodržovat nařízení předpisu Všeob-P-10 Bezpečnost letů, HLAVA 1, ustanovení 7. Předpoklad letecké nehody, čl. 22 a 23 o klasifikaci nebezpečné situace a dále HLAVA 8, ustanovení 1.- 8., zejména čl. 201 a čl. 202 o hlášení a evidenci LN a PLN!
- Provozovatel letounu Cessna provést rozbor incidentu s pilotem.

V souladu s předpisem L-13 Předpis o odborném zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů a s vojenským předpisem Všeob-P-10 Bezpečnost letů, je událost klasifikována jako **"Vážný incident / Aircraft Deviation from ATC clearancel Human to Human / „Serious incident"**.