

## Rozbor závěrečné zprávy č. CZ-16-364 z pohledu provozovatele letounu C172 OK-IKQ

Ze závěrů komise UZPLN zejm. čl. 3.1.1 vyplynulo pochybení posádky C172 OK-IKQ a to :

1. Posádka C-172 neoznámila zamýšlené provedení letmého vzletu.
2. Nezareagovala na vysílání vlečné o vzletu aerovleku
3. V dané situaci neměla ucelený přehled o letovém provozu na LKBE

Ani jedno z těchto pochybení by nemělo vliv na vzniklou situaci, kdyby se pilot vlečné řídil letištním řádem a neprovedl start z dráhy 27 (což NEBYLA dráha v používání) bez souhlasu osoby poskytující informace (dále PI) na službě RADIO. Tato povinnost je i několikrát zmiňována komisí v rozboru v bodě 1.17.1 odst. f) a je v příloze letištního řádu č7 bod 15: „Vzlety kluzáků za letounem smí být prováděny též z jiné dráhy než je dráha v provozu, pokud není omezen ostatní provoz a každý vzlet je povolen osobou poskytující informace.“ (míněno dispečer RADIO).

### Závěr a vyjádření provozovatele C172 OK-IKQ ke zprávě UZPLN :

1. Aerovlek s vlečným letounem OK-KNX neměl odstartovat, protože nebyl povolen vzlet osobou PI v souladu s letištním řádem.
2. Piloti vlečného letounu se stále hlásil jako „NX“ toto není ani zkrácená volací značka. Pokud by se ozval alespoň správnou zkrácenou volací značkou ONX, možná by měl pilot C172 OK-IKQ (který používal správnou OKQ) větší přehled o provozu.
3. Chyba posádky OK-IKQ byla v neoznámení úmyslu opakování vzletu.

### Opatření provozovatele :

1. Seznámit se závěrečnou zprávou všechny své piloty a upozornit na problémy vyskytující se při souběžném provozu na dvou nerovnoběžných drahách, zejména při provozu aerovleků, kdy piloti vlečných navíc často sedají v protisměru.
2. Upozornit provozovatele služby poskytování informací na důsledné vyžadování používání správných volacích znaků všech letadel.
3. V případě že osoba PI neodpovídá z jakéhokoliv důvodu na oznámení vstupu na dráhu a vzlet z dráhy 27, důsledně se přesvědčit, že na dráhu 24 není na přiblížení jiný letoun. Pokud ano, vzlet z RWY27 provést až v okamžiku kdy je nepochybné, že jde o plné přistání.
4. Dodržovat zásady pro zamezení vlétnutí do turbulence v úplavu, která může znepříjemnit start i za lehkým letadlem (byť to nemá přímou souvislost s událostí).
5. V případě výcvikových letmých vzletů vždy hlásit finále s letmým vzletem, ne pouze finále. Doporučuji hlásit i plná přistání. I když je ale ohlášeno plné přistání, pilot na vzletu z jiné dráhy musí počítat s tím, že je možné z jakéhokoliv nepředvídatelného důvodu provést opakování vzletu.

Za provozovatele Leteckou školu BEMO AIR  
HT Vítězslav Nováček

