



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

Č.j.:153/06/ZZ

Výtisk č.1

ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

**o odborném zjišťování příčin incidentu
narušení TMA Praha
dne 10.5.2006**

Praha
Leden 2007

A) Úvod

Provozovatel:	Pilot letadla
Výrobce a model letadla:	Amatérská stavba, COZY MARK IV
Poznávací značka	N2075V
Volací znak:	N2705V
Místo události:	TMA II PRAHA, cca 5 NM S Beroun
Datum:	10.5.2006
Čas:	08:02 (všechny časy v UTC)

B) Informační přehled

Dne 10.5.2006 ÚZPLN obdržel od ŘLP s.p. oznámení o narušení TMA II PRAHA letounem poznávací značky N2075V. Na základě oznámení bylo zahájeno odborné zjišťování příčin tohoto incidentu.

Příčinu události zjišťovala komise ÚZPLN ve složení:

Předseda komise:	Josef Procházka
Člen komise:	Radomír Havíř

Závěrečnou zprávu vydal :
ÚSTAV PRO ODBORNÉ ZJIŠŤOVÁNÍ PŘÍČIN LETECKÝCH NEHOD
Beranových 130
199 01 PRAHA 99
dne xx.ledna 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 UZPLN)

1. Faktické informace

1.1 Průběh incidentu

Dne 10.5.2006 v 07:48:50 na frekvenci 126,100 PRAHA INFO ohlásil pilot letounu poznávací značky N2075V zahájení letu. Oznámil svůj vzlet z letiště LÍNĚ (LKLN), současnou polohu Rokycany a zámysl pokračovat do Mošnova (LKMT). Dále ohlásil svůj úmysl po obletění prostoru LKR 5 letět přímo na Ostravu.

ATC pilota informoval o aktivaci prostoru Chornice (okres Svitavy) a o činnosti na letišti Hořovice (LKHV).

Pilot oznámil svůj úmysl letiště LKHV obletět severně.

ATC dále informoval pilota i o aktivaci prostorů TSA 20, TSA 21, TSA 22, TSA 23, TSA 24.

Na tuto informaci pilotova reakce byla „předpokládám, že mě budete navádět“

Odpověď ATC „navádět vás nebudeme“

Pilot ohlásil „rozumím přepojím potom na místní vojenská letiště“.

ATC reagoval „Ano, to je správné. Před vstupem do jakéhokoli řízeného prostoru, nejpozději 3 minuty předem, vyžádejte si příslušné povolení na příslušné frekvenci a tyto prostory a ostatní trvalé prostory, předpokládám, že se jim vyhnete. Obletíte, nadletíte, podle vašeho uvážení“.

Pilot „ Rozumím, provedu“.

ATC v 08:02:10 žádal oznámení výšky pilotem.

Pilot ohlásil „3500 ft“

ATC se dotazuje zda má pilot tuto výšku dohodnutou s APP.

Pilot odpověděl „Ne, ne, budu obletávat“.

ATC informuje pilota, že vletěl do řízeného prostoru TMA a nařizuje mu okamžité klesání do 3000 ft. Dále ho informuje o podání hlášení ATS na pilota.

1.2 Zranění osob

Zranění	Posádka	Cestující	Ostatní osoby
Smrtelné	0	0	0
Těžké	0	0	0
Lehké/bez zranění	0/1	0/neznámý počet	0/0

1.3 Poškození letadla

NIL

1.4 Ostatní škody

NIL

1.5 Informace o osobách

pilot - věk: nezjištěn;
průkaz způsobilosti pilota : vydán v USA 24.3.1992. Na ÚCL neregistrován;
průkaz zdravotní způsobilosti: vydán v USA 27.12.2001 s ukončením doby platnosti v roce 2003. Údaj o zdravotní způsobilosti v ČR nezjištěn;
počet nalétaných hodin celkově: přesný počet nebylo možné z hodnověrných pramenů zjistit;

1.6 Informace o letadle

typ: Cozy Mark IV;
rok výroby: 2003, amatérská stavba;
zákonné pojištění odpovědnosti: nezjištěno;

Status FAA:
Certification Class: experimental
Certification Issued: 20.9.2002
Air Worthines Test: 19.6.2003
Last Action Taken: 20.9.2005

1.7 Meteorologická situace

Rozbor meteorologické situace (odborný odhad pravděpodobného počasí v místě incidentu).

Situace: Za studenou frontou, která postupovala v okrajovém proudění tlakové níže nad Ukrajinou přes Rakousko dále k S-SE se do ČR v chladnějším NW proudění rozšiřoval nevýrazný hřeben vyššího tlaku vzduchu.

Přízemní vítr: 330-360°/10 kt
Výškový vítr: 5000 ft/12-15 kt
Dohlednost: nad 10 km
Stav počasí: bez význačného počasí
Oblačnost: jasno
Turbulence: NIL
H 0° izotermy: 7000 ft AMSL
Námraza: NIL

Výpis ze zprávy METAR/SPECI na letišti Praha/Ruzyně (LKPR) dne 10.5.2006 z 0800: METAR LKPR 36010KT CAVOK 16/05 Q1016 NOSIG=

1.8 Radionavigační a vizuální prostředky

NIL

1.9 Spojovací služba

Spojení letoun – ATC bylo oboustranně čitelné.

1.10 Informace o letišti

Letiště nemělo vliv na vznik incidentu.

1.11 Letové zapisovače a ostatní záznamové prostředky

NIL

1.12 Popis místa nehody a trosek

Místem incidentu byl prostor TMA II PRAHA cca 5 NM S Beroun.

1.13 Lékařské a patologické nálezy

Z důvodu prodlevy mezi dobou přistání po incidentu a časem oznámení této události na ÚZPLN nebylo možné provést pilotovi žádné lékařské kontrolní vyšetření na žádost ÚZPLN.

1.14 Požár NIL

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 standardně v souladu s předpisem L-13.

2. Rozbory

Let byl proveden za podmínek VFR.

Počasí pro let vyhovovalo.

Pilot byl orgány ATS informován o aktivovaných vzdušných prostorech.

Pilot předpokládal, že bude po trati vektorován složkami ATS.

Toto bylo ATS odmítnuto.

Pilot byl orgány ATS upozorněn na způsob prolétávání resp. oblétování řízených vzdušných prostorů. Tuto informaci potvrdil.

Letoun měl nastavený mód 7000.

Radarový odraz letounu byl, vzhledem k jeho výšce, přerušovaný.

Přerušovaný radarový odraz znemožnil orgánům ATS včasnou identifikaci možného narušení TMA PRAHA.

Orgán ATS v čase 08:02:10 zjistil narušení TMA II a upozornil na tuto skutečnost pilota.

Orgán ATS oznámil pilotu své rozhodnutí napsat hlášení o tomto incidentu.

3. Závěry

Pilot byl vlastníkem průkazu způsobilosti vydaného FAA.

Pilot neovládal průkaz způsobilosti vydaný ÚCL.

Letoun měl experimentální osvědčení letové způsobilosti vydané v USA.

Údaj o platné zdravotní způsobilosti pilota nebyl zjištěn.

Pilot vletl do řízeného vzdušného prostoru bez podaného letového plánu.

Pilot vletl do řízeného vzdušného prostoru bez koordinačního dohovoru s příslušným stanovištěm ATS.

4. Bezpečnostní doporučení

Ponechávám na rozhodnutí NTSB.