



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

Č.j.: 156/06/ZZ

Výtisk č. 4

ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

**o odborném zjišťování příčin incidentu
letadla Beech 33 Bonanza
v prostoru TMA II letiště Praha - Ruzyně
11. května 2006**

Praha
prosinec 2006

A) Úvod

Název provozovatele:	Soukromá osoba
Výrobce a model letadla:	Beech, BE 33 Bonanza
Poznávací značka:	OY-GEV
Místo:	TMA II Praha – Ruzyně
Datum a čas:	11. 5. 2006, 14:57 (všechny časy jsou UTC)

B) Informační přehled

Dne 11. května 2006 ÚZPLN obdržel od ŘLP ČR, s.p. oznámení incidentu letadla Beech 33 Bonanza. Pilot letadla, který prováděl VFR let z letiště Gera – Leumnitz (EDAJ) na letiště Bratislava (LZIB), vstoupil do FIR Praha bez navázání spojení s příslušným stanovištěm ATC. Severně od bodu Rakovník vletěl v hladině 5500 ft do TMA IV LKPR a následně do TMA II LKPR bez navázání předepsaného oboustranného spojení s příslušným stanovištěm řízení letového provozu (APP Praha), čímž nepovoleně narušil řízený prostor třídy C. Stanoviště letové informační služby se pokusilo bezvysledně navázat obousměrné spojení s neidentifikovaným letadlem, které vstoupilo do FIR Praha ještě před tím, než narušilo TMA IV LKPR. Pilot letadla se ohlásil na kmitočtu letové informační služby až v době, kdy proletěl TMA III LKPR. Podle instrukcí stanoviště ATS potom pokračoval v letu VFR na letiště určené. Na základě oznámení bylo zahájeno odborné zjišťování příčin incidentu.

Příčinu události zjišťovala komise ÚZPLN ve složení:

Předseda komise:	Ing. Stanislav Suchý
Člen komise:	Ing. Radomír Havíř

Závěrečnou zprávu vydal :

ÚSTAV PRO ODBORNÉ ZJIŠŤOVÁNÍ PŘÍČIN LETECKÝCH NEHOD

Beranových 130

199 01 PRAHA 99

dne 5. prosince 2006

C) Hlavní část zprávy obsahuje:

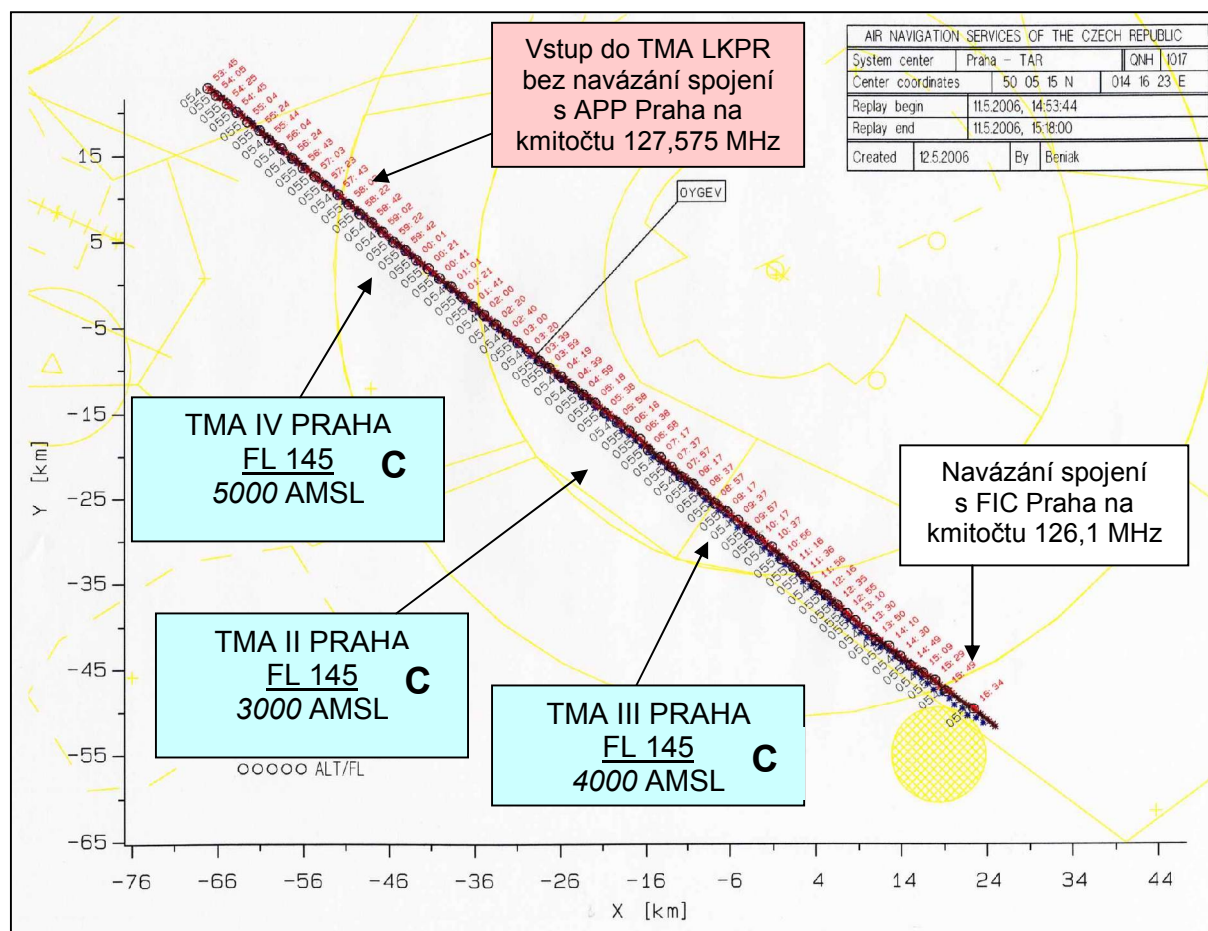
- 1) Faktické informace
- 2) Rozbory
- 3) Závěry
- 4) Bezpečnostní doporučení
- 5) Přílohy (u výtisku č. 1, uloženém v archivu ÚZPLN)

1 Faktické informace

1.1 Průběh letu

Dne 11. května 2006 pilot letadla, poznávací značky OY-GEV, který prováděl VFR let z letiště EDAJ na letiště LZIB, ve 14:47 vstoupil v prostoru bodu Klingenthal do FIR Praha bez navázání spojení s příslušným stanovištěm ATC a pokračoval v hladině 5500 ft v letu po trati podle podaného FPL. Neidentifikované letadlo s kódem SSR 0022 pozoroval dispečer FIC Praha (FID) a podle informací ve FPL předpokládal, že se může jednat o letadlo OY-GEV. Pokoušel se neúspěšně navázat s letadlem OY-GEV obousměrné spojení na kmitočtu FIC Praha a v 14:55 informoval řídicího letového provozu APP Praha, že letadlo OY-GEV nenavázalo obousměrné spojení a jeho trať severně od bodu Rakovník směřuje v hladině 5500 ft do TMA LKPR.

Ve 14:58 letadlo OY-GEV bez navázání obousměrného spojení s APP Praha vstoupilo v hladině 5500 ft do TMA IV LKPR a pokračovalo po trati na VOZ, v 15:02 vstoupilo do TMA II LKPR a v 15:09 vstoupilo do TMA III PRAHA.



V 15:15 se pilot letadla ohlásil na kmitočtu FID, navázal obousměrné spojení. FID mu vydal instrukci ke změně kódu SSR a informaci o regionálním QNH. Zároveň FID informoval pilota, že proletěl řízený prostor TMA Praha bez navázání obousměrného spojení se stanovištěm APP Praha. Pilot oznámil, že před přeletem z FIR München do FIR Praha byl na spojení s FIC München a obdržel kmitočet, na kterém spojení nenavázal. V 15:34 dal FID pilotovi instrukci k změně kmitočtu a přechodu na spojení s APP Brno. Pilot pokračoval v dalším letu podle FPL. V následném písemném hlášení Prolonged Loss of Communication (PLOC) pilot uvedl, že se pokoušel navázat spojení na kmitočtu letištní řídicí věže 118,1 MHz, ale na volání nikdo neodpovídal.

1.2 Zranění osob

NIL

1.3 Poškození letadla

NIL

1.4 Ostatní škody

NIL

1.5 Informace o osobách

Velitel letadla, věk 64 let, držitel průkazu způsobilosti PPL(A). Měl kvalifikaci velitele letadla na typu F 33 A. Celkem nalétal 2425 h, na typu F 33 A nalétal 410 h.

1.6 Informace o letadle

1.6.1 Letadlo

Typ:	F 33 A
Poznávací značka:	OY - GEV
Výrobce:	Beech Company
Výrobní číslo:	CE 1370
Osvědčení o letové způsobilosti:	platné do 20. 7. 2006
Celkový nálet:	2546 h

1.7 Meteorologická situace

Podle zprávy METAR byly dne 11. 5. 2006 v době incidentu letadla na letišti Praha-Ruzyně následující podmínky:

Přízemní vítr: 320°/ 6 kt

Počasí: CAVOK

1.8 Radionavigační a vizuální prostředky

Radionavigační a vizuální prostředky neměly na vznik incidentu vliv.

1.9 Spojovací služba

Spojení mezi pilotem letadla a letovými provozními službami ve FIR Praha bylo navázáno na kmitočtu FIC Praha 126,1 MHz a následně na kmitočtu APP Brno 119,1 MHz. Spojení bylo čitelné.

1.10 Informace o letišti

NIL

1.11 Letové zapisovače a ostatní záznamové prostředky

Letadlo nebylo vybaveno letovým zapisovačem. K rozboru průběhu incidentu byly využity záznamy ATS.

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 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

2.1 Z rozboru záznamu letu vyplývá, že pilot letadla nepostupoval při přeletu z FIR München do FIR Praha podle platných postupů pro hlášení polohy před přeletem z jedné informační oblasti do sousední. Pilot se nepřihlásil na kmitočtu FIC Praha na hranicích FIR Praha a v hladině 5500 ft pokračoval v letu po trati, která směřovala do TMA LKPR a v 14:58 vstoupil do řízeného prostoru bez povolení APP Praha. Pokus o navázání spojení, který uvedl pilot v hlášení PLOC nebyl prokázán záznamem spojení na kmitočtu TWR LKPR.

2.2 FID usiloval v době 3 minuty před vlétnutím do řízeného prostoru o navázání obousměrného spojení s neznámým letadlem s kódem SSR 0022 a informoval o situaci stanoviště APP Praha. Od neznámého letadla byly zajišťovány rozstupy. FID se neinformoval u stanoviště ATS sousední informační oblasti, zda má informace o letu s kódem SSR 0022 a nevyžádal pomoc při navazování spojení s letadlem.

2.3 Pro určení polohy vzhledem k hranicím FIR Praha a TMA II LKPR pilotem byly vyhovující meteorologické podmínky.

3 Závěry

3.1 Komise dospěla k následujícím závěrům:

- pilot letadla měla odpovídající kvalifikaci a způsobilost;
- pilot nepostupoval při přeletu z jedné informační oblasti do sousední podle platných postupů pro hlášení polohy;
- pilot za situace, kdy nenavázal oboustranné spojení s příslušným stanovištěm ATS pokračoval v letu po plánované trati, která vedla řízeným prostorem třídy C a vstoupil do řízeného prostoru bez povolení ATC;
- FID usiloval o navázání obousměrného spojení s neznámým letadlem a provedl opatření přiměřená okolnostem letového provozu v TMA Praha.

3.2 Příčinou byl chybný postup pilota v navázání oboustranného spojení s příslušným stanovištěm ATS před vstupem do řízeného prostoru.

4 Bezpečnostní doporučení

4.1 Bezpečnostní doporučení pro posádky letadel:

Jestliže se nezdaří navázat spojení na novém kmitočtu, proveďte nastavení komunikačního vybavení a pokud se spojení nepodaří rychle navázat vraťte se na předchozí kmitočet.