



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

CZ-08-039

Výtisk č. 1

ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

**o odborném zjišťování příčin incidentu
- nepovoleného vstupu do TSA 20
letadla P92-JS
20. 2. 2008**

Praha
březen 2008

A) Úvod

Název provozovatele: F AIR, spol. s r.o.
Výrobce a model letadla: Tecnam P92-JS
Poznávací značka: OK-RWY
Místo: 8 km SZ Chotěboře
Datum a čas: 20. 2. 2008, 12:47 (všechny časy jsou UTC)

B) Informační přehled

Dne 21. 2. 2008 ÚZPLN obdržel od ŘLP AČR hlášení incidentu – nepovoleného vstupu letadla OK-RWY do dočasně vyhrazeného prostoru TSA 20 a MTMA Čáslav.

Pilotka letadla prováděla vleč transparentu po určené trati. V prostoru 8 km SZ Chotěboře vlétla bez spojení a získání povolení do aktivovaného TSA 20, pokračovala v letu bez spojení s příslušným stanovištěm ATC, v prostoru Seč snížila hladinu letu a opustila prostor vymezený horizontální hranicí MTMA Čáslav.

Na základě hlášení, byly od AČR a provozovatele letadla vyžádány podklady k zahájení odborného zjišťování příčin incidentu. Požadované informace ÚZPLN obdržel dne 27. 2. 2008 a po předběžné analýze informací bylo ve spolupráci s Ministerstvem obrany zahájeno odborné zjišťování příčin incidentu společnou komisí ve složení:

Předseda komise: Ing. Stanislav Suchý
Člen komise: Ing. Zdeněk Dvorník – ŘLP AČR

Závěrečnou zprávu vydal:

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

dne 17. března 2008

C) Hlavní část zprávy obsahuje:

- 1) Faktické informace
- 2) Rozbory
- 3) Závěry
- 4) Bezpečnostní doporučení
- 5) Příloha

1 Faktické informace

1.1 Průběh události

Pilotka letadla (PIC), volací znak OKRWY, provedla vzlet v 11:59 z letiště Benešov a prováděla vleč transparentu po trati Benešov - Litomyšl - Benešov. Ve 12:19, v prostoru Vlašim, v ALT 1600 ft, navázala spojení s řídicím letového provozu MACC Praha a žádala o informaci o aktivaci dočasně vyhrazených prostorů TSA 26 a TSA 27. Řídicí letového provozu jí dal informaci, že TSA, na které se dotázala, nejsou aktivovány.

PIC ukončila spojení s MACC Praha ve 12:19:40. K průběhu letu uvedla, že pak pokračovala v letu po trati Ledec nad Sázavou - Leština u Světlé – Habry - Uhelná Příbram - Seč, aby se vyhnula MCTR Čáslav. Let prováděla ve výšce pod 300 m nad zemí se zapnutým odpovídáčem SSR v módu C, s nastaveným kódem 7000. Nevěděla, že prolétává TSA 20, protože při přípravě k letu podle mapy 1:500 000 z nepozornosti opomenula prostor TSA 20.

Řídicí letového provozu MACC Praha sledoval let s kódem 7000, který v ALT 2400 ft (QNH_{reg} 1018 hPa) letěl směrem k okraji MCTR Čáslav a v 12:49 se informoval u řídicího letového provozu APP Čáslav (APP EC), zda letadlo navázalo spojení s APP EC. Doplnil informaci, že se asi jedná o letadlo OK - RWY, jehož pilotka žádala informaci o aktivaci TSA 26 a TSA 27 a nyní se blíží k aktivovanému TSA 20. APP EC odpověděl, že letadlo není na spojení a do uvedeného prostoru očekává vzlet vojenských letadel. Řídicí letového provozu MACC Praha se pak v 12:51 neúspěšně pokoušel navázat s letadlem spojení. Letadlo během průletu TSA 20 letělo podle záznamu radarové informace v hladině 2100 – 2300 ft (údaj o hladině platí pro tlak 1013,2 hPa), v 12:58 bylo v prostoru Seč a v 13:02:37 opustilo prostor vymezený horizontální hranicí MTMA Čáslav. PIC pak pokračovala v letu po zamýšlené trati a přistála v 16:09 na letišti Benešov.

1.2 Zranění osob

NIL

1.3 Poškození letadla

NIL

1.4 Ostatní škody

NIL

1.5 Informace o osobách

PIC, věk 23 let, držitelka platného průkazu způsobilosti CPL(A).

Kvalifikace:

- SEP land - na typu Z 43 / Z 142/ Z 226/ C 172 a P92 JS7,
- MEP land/IR na typu Piper 34
- TOW

Na všech typech nalétala celkem 302 h, z toho jako PIC celkem 174 h. Na typu P92-JS nalétala celkem 60 h.

1.6 Informace o letadle

Typ:	Tecnam P39-JS
Poznávací značka:	OK - RWY
Výrobce:	Costruzioni Aeronautiche TECNAM S.r.i.
Výrobní číslo:	053
Celkový nálet:	790 h

1.7 Meteorologická situace

Meteorologické podmínky v prostoru Čáslav na základě zprávy SYNOP

Přízemní vítr:	330°/ 2 kt
Dohlednost:	nad 10 km
Oblačnost:	Cu 3/8 - 3800 ft

1.8 Radionavigační a vizuální prostředky

Radionavigační a vizuální prostředky neměly na vznik incidentu vliv.

1.9 Spojovací služba

Spojení mezi PIC a MACC Praha probíhalo na kmitočtu 124,45 MHz.

1.10 Informace o letišti

Na letišti LKCV byla v používání RWY 32.

1.11 Letové zapisovače a ostatní záznamové prostředky

Rozbor průběhu incidentu byl proveden na základě záznamů ATS (radarové záznamy, audiozáznamy a provozní dokumentace).

1.12 Popis místa incidentu

Incident se stal v aktivovaném TSA 20, s vertikálními hranicemi od 300 ft AGL do 1000 ft AGL, jehož plánovaná aktivace byla uvedena v AUP a do něhož je vstup v době aktivace zakázán.

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 Informace vztahující se k aktivaci TSA

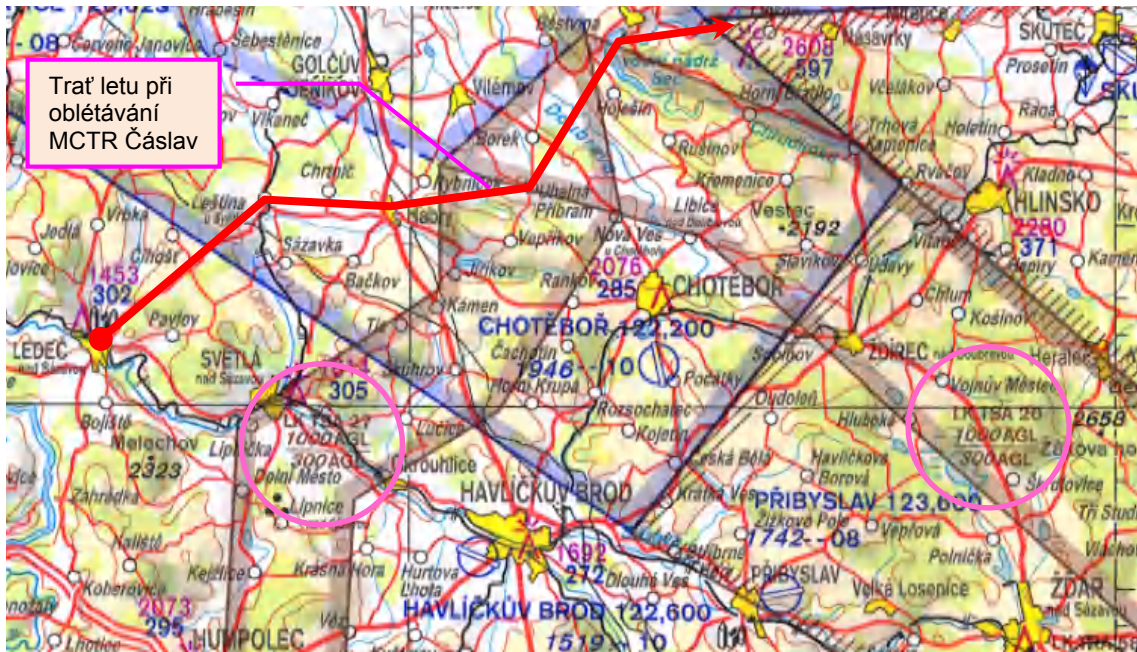
Aktivace TSA 20 (300 ft/AGL – 1000 ft/AGL) v době od 09:00 do 14:00 byla uvedena v plánu využívání vzdušného prostoru ČR (AUP) na dobu od 20. 2. 2008 06:00 do 21. 2. 2008 06:00, vydaného dne 19. 2. 2008 v 12:54.

Řídící letového provozu MACC v době, kdy PIC žádala informaci o aktivaci TSA 26 a TSA 27 předal vzhledem k ohlášené poloze „Vlašim“ správnou informaci.

2.2 Činnost PIC

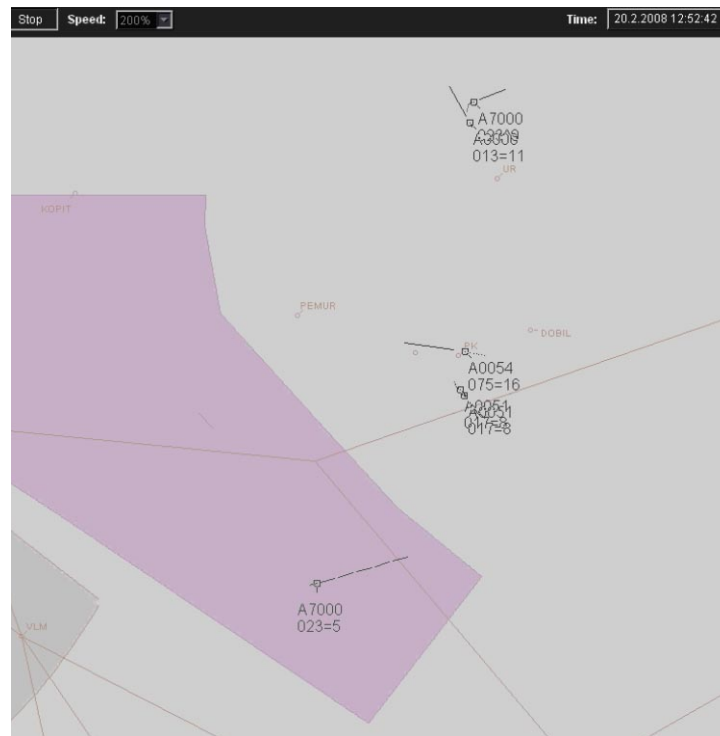
PIC si při přípravě k letu neuvědomila, že dočasně vyhrazený prostor navazující od hranice MCTR Čáslav na TSA 27 je označen TSA 20. Za letu se na MACC Praha proto informovala pouze na aktivaci TSA 26 a TSA 27. Protože obdržela informaci, že tyto prostory nejsou aktivovány, letěla od Ledče nad Sázavou po trati, která se vyhnula MCTR Čáslav a v takové výšce nad zemí, aby nenarušila spodní vertikální hranici MTMA Čáslav 1000 ft AGL, obr. 1.

Do MCTR Čáslav vstup nepředpokládala a proto nenavázala spojení na kmitočtu APP EC ani TWR Čáslav.



Obrázek 1: Zobrazení trati letu, TSA 20 a TSA 27 v mapě 1:500 000

Během letu v uvedeném prostoru nezjistila, že ve směru oblévání MCTR Čáslav se nachází TSA 20, a spoléhala, že při dodržení výšky do 300 m nad zemí nenaruší MTMA Čáslav. Měla nastaven QNH 1021 hPa, na letišti Čáslav byl v uvedenou dobu QNH 1021,8 hPa. Podle záznamu radaru ve 12:52:42 vyslal odpovídač SSR informaci o hladině 023 vztažené k tlaku 1013,2 hPa. Vzhledem k nadmořské výšce terénu v místě, kde se letadlo nacházelo, asi 1700 ft, letadlo letělo bezprostředně před vstupem do TSA 20 ve výšce asi 800 ft AGL, obr. 2.



Obrázek 2: Poloha letadla v 12:52:42 ve výšce asi 800 ft AGL, před vstupem do TSA 20

3 Závěry

3.1 Komise dospěla k následujícím závěrům:

- PIC měla odpovídající kvalifikaci a způsobilost,
- personál ATS měl odpovídající odbornou způsobilost, schopnosti a dovednosti pro vykonávané činnosti,
- PIC si na základě nepozornosti při přípravě neuvědomila, že zamýšlená trať vede přes TSA 20, proto se včas neinformovala na jeho aktivaci,
- MACC Praha, APP EC ani TWR neměli s letadlem obousměrné spojení a provozní situaci hodnotili podle jeho radarové polohy bez znalosti úmyslu PIC,
- PIC vstoupila do TSA 20, do něhož byl v době aktivace vstup zakázán, a nenavázala spojení s orgánem poskytujícím informaci o skutečné aktivaci,
- APP EC sledoval neznámý provoz a pozdržel vzlet vojenských letadel, ke snížení rozstupu nedošlo.

3.2 Příčiny

Příčinou byla nedostatečná příprava PIC na let s ohledem na znalost rezervace vzdušného prostoru na trati vleku transparentu, nezbytnou k získání informace o aktivaci TSA.

Vzhledem k tomu, že situace byla pod kontrolou řízení letového provozu, je závažnost vlivu na bezpečnost letového provozu hodnocena jako **“Significant Incident”**. Událost je dle předpisu L 13, příloha N, zařazena jako **Incident / Airspace Infringement**.

4 Bezpečnostní doporučení

V souladu se Závazným bezpečnostním opatřením ÚCL č. 1/2007, předmětný incident nevyžaduje ze strany ÚZPLN žádná doporučení.