



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

CZ-08-109

Výtisk č. 1

ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

**o odborném zjišťování příčin incidentu
- nepovoleného vstupu letadla WT-9, reg. SP-SPEC
do dočasně omezených prostorů
17. 4. 2008**

Praha
červen 2008

A) Úvod

Název provozovatele: soukromý vlastník
Výrobce a model letadla: Aerospool spol.s.r.o / WT-9, Dynamic
Poznávací značka: SP-SPEC (Volací značka „SPSPEC“)
Místo: FIR Praha / JERBOA, RAT2
Datum a čas: 17. 4. 2008, 04:11 (všechny časy jsou UTC)

B) Informační přehled

Dne 18. 4. 2008 ÚZPLN obdržel od ŘLP AČR oznámení nepovoleného vstupu letadla WT9 do MTMA LKPD a dočasně omezených vzdušných prostorů pro vojenské letecké cvičení FLYING RHINO 2008, označených jako JERBOA a RAT2.

Pilot letadla WT9, který prováděl let z letiště Katowice/Pyrzowice (EPKT) na letiště Eggenfelden (EDME), ohlásil na kmitočtu APP Ostrava vstup do FIR Praha. Na APP Ostrava nebyl k dispozici letový plán, pouze informace o letu SPSPEC předaná FIS Krakow po vzletu z Katowic. Podle zobrazení na displeji let směřoval do prostorů LK R3 a JERBOA, proto řídicí letového provozu APP Ostrava (APP EC) doporučil SPSPEC kurz letu k vyhnutí se aktivovaným omezeným prostorům, koordinoval vzniklou situaci s MACC Praha a vyslal pilotovi informaci o příslušném kmitočtu MACC Praha pro získání informací o podmínkách letu na zamýšlený výstupní bod z FIR Praha. Pilot spojení na kmitočtu MACC Praha nenavázal a bez povolení vstoupil postupně do MTMA LKPD, JERBOA a následně RAT2, kde omezil po dobu 20 min vojenský letový provoz. Let byl monitorován APP LKPD, APP LKCV a následně APP LKNA až do 13:31, kdy jihozápadním kurzem opustil FIR Praha. Vedoucí směny MACC vzhledem k vzniklé situaci koordinoval vojenský provoz a zastavil činnost v LK R1.

Na základě oznámení bylo zahájeno odborné zjišťování příčin incidentu a SCAAI Polska byl zaslán požadavek na poskytnutí informací k předmětné události. Požadované informace ÚZPLN obdržel dne 29. 4. 2008.

Příčinu události zjišťovala komise ÚZPLN ve složení:

Předseda komise: Ing. Stanislav Suchý
Členové komise: Ing. Ludmila Pavlíková
kpt. Ing. Lucie Tučková (OIVL IMO)

Závěrečnou zprávu vydal:

ÚSTAV PRO ODBORNÉ ZJIŠŤOVÁNÍ PŘÍČIN LETECKÝCH NEHOD

Beranových 130
199 01 PRAHA 99

dne 2. června 2008

C) Hlavní část zprávy obsahuje:

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

1 Faktické informace

1.1 Průběh události

V 11:28:40 se SPSPEC hlásil na kmitočtu APP Ostrava, oznámil polohu BAVOK a nastavení odpovídače SSR na 7000. APP Ostrava ani FIC Praha neměla letový plán pro let SPSPEC, pouze informaci o letu od FIS Krakow, předanou telefonem na TWR LKMT. APP EC potvrdil navázání spojení, povolil pokračovat v letu a oznámil regionální tlak QNH 1005 hPa. V 11:37:45 APP EC informoval SPSPEC o vojenském provozu v aktivovaném LK R3 ve směru letu a k vyhnutí se doporučil letět na Šumperk (LKSU). Pilot oznámil kurz 280° a potvrdil LKSU. APP EC se dotazoval pilota na výstupní bod z FIR Praha, v 11:41:54, po opakovaném dotazu, pilot uvedl bod Passau.

APP EC vyhodnotil, že zamýšlený let SPSPEC na bod Passau by mohl být konfliktní vzhledem k provozu v prostorech aktivovaných pro vojenské cvičení a proto informoval MACC Praha o poloze letu SPSPEC severně LK R3 a zjišťoval možnost obletět aktivované prostory směrem na výstupní bod Passau.

V 11:48:20 APP EC obdržel informaci od MACC Praha, aby let SPSPEC pokračoval na Litomyšl a dále přes Chrudim, s tím že mu bude umožněn let směrem na jih, a aby let předal na spojení na kmitočtu MACC Praha.

V 11:50:10 APP EC znovu zavola SPSPEC, pilot odpověděl ohlášením úrovně LKBO. V uvedené dobu podle zobrazení hladiny na displeji letěl v 3500 ft AMSL. Následující instrukci vyhnout se prostoru pro vojenské cvičení kurzem 280° již pilot nepotvrdil. APP EC opakoval zprávu a vyslal instrukci přejít na kmitočet MACC Praha. Potvrzení pilotem APP EC neslyšel a další spojení s pilotem nenavázal.

Pilot uvedl, že před letem získal informace na <http://www.webriefing.cz>, k traťové přípravě a během letu použil mapu FIR Praha a NOTAM publikovaný na <http://www.aup.rlp.cz>. K vlastní navigaci použil GPSMAP 296. Na kmitočtu APP Ostrava žádal o povolení přejít na spojení na kmitočet FIC Praha, ale čitelnost vysílání byla špatná. Vzhledem ke zhoršení počasí a výskytu přeháněk deště se sněhem, s nízkou základnou oblačností se snažil letět po trati v blízkosti letišť.

Podle radarové informace se let SPSPEC ve 12:14 nacházel na úrovni LKUO na hladině 3300 ft AMSL (1500 ft AGL), vstoupil do MTMA LKPD a letěl směrem na Skuteč. MTMA LKPD opustil v 12:24 a vstoupil do JERBOA. Asi 5 km severozápadně Hlinska, na hranici MTMA LKCV, klesal z hladiny 3100 ft AMSL (asi 1000 ft AGL) do 2500 ft AMSL a v 12:36 se nacházel 8 km jihozápadně Skuhrova. Ve 12:45 vstoupil kurzem 190° do aktivovaného RAT2 a v hladině 3500 – 4000 ft AMSL letěl směrem na Jindřichův Hradec a Stráž nad Nežárkou, kde v 13:05 opustil prostor RAT2. Pak letěl směrem na Český Krumlov, vyhnul se LK R1 a v 13:31 opustil FIR Praha směrem na Passau.

1.2 Zranění osob

NIL

1.3 Poškození letadla

NIL

1.4 Ostatní škody

NIL

1.5 Informace o osobách

Pilot, věk 66 let, držitel pilotního průkazu pilota ultralehkých letadel - aerodynamicky řízených (ULLa), vydaného LAA ČR. Byl rovněž držitel platného průkazu způsobilosti pilota kluzáků. Pilot nalétal celkem 450 h, z toho jako PIC 380 h. Na typu WT-9 nalétal celkem 300 h.

1.6 Informace o letadle

Dvoumístné ultralehké letadlo, vybavené záchranným systémem s MTOM 472 kg.

| | |
|-------------------|----------------------|
| Typ: | WT-9 Dynamic |
| Poznávací značka: | SP-SPEC |
| Výrobce: | Aerospool spol.s.r.o |
| Výrobní číslo: | Dy-119/2006 |
| Celkový nálet: | 300 h |

1.7 Meteorologická situace

1.7.1 Meteorologické podmínky na základě odborného odhadu LMS/ČHMÚ

Nad územím Čech se nacházela nevýrazná oblast nižšího tlaku vzduchu. Přízemní vítr byl 180° – 300°, 4 – 10 kt. Na trati letu se vyskytovala kupovitá oblačnost s malým vertikálním vývojem s místními slabými dešťovými přeháčkami, v prostoru Českomoravské vrchoviny byly přeháčky smíšené, dohlednost mimo přeháčky byla nad 10 km. Stav aktuálního počasí je uveden v příloze č. 1.

1.7.2 Meteorologické podmínky z výpovědi PIC

V době letu v prostoru Čech se počasí postupně zhoršilo, let probíhal místy v přeháčkách deště se sněhem a s nízkou základnou oblačnosti. Pilot proto zvažoval přistání nebo návrat. Při rozhodnutí pokračovat v letu vycházel z informace získané před letem, že počasí v prostoru hranice s Německem je lepší.

1.8 Radionavigační a vizuální prostředky

Radionavigační a vizuální prostředky neměly na vznik incidentu vliv.

1.9 Spojovací služba

Obousměrné spojení mezi pilotem SPSPEC a letovými provozními službami ve FIR Praha probíhalo na kmitočtu APP Ostrava 125,1 MHz pouze po dobu do 11:50 vzhledem k dosahu radiostanice při letu v hladině asi 3600 ft. Žádost pilota o přeladění na kmitočet 126,1 MHz APP EC nepřijal.

1.10 Informace o letišti

NIL.

1.11 Letové zapisovače a ostatní záznamové prostředky

Rozbor průběhu incidentu byl proveden na základě záznamů ATS (radarové záznamy a jejich analýzy, audiozáznamy, vyjádření řídících letového provozu a provozní dokumentace).

1.12 Popis místa incidentu

Incident se stal v MTMA LKPD, MTMA LKCV a aktivovaných dočasně vymezených prostorech JERBOA a RAT2, publikovaných v AIP SUP 14/08 a v AUP na den 17. 4. 2008, příloha č. 2.

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

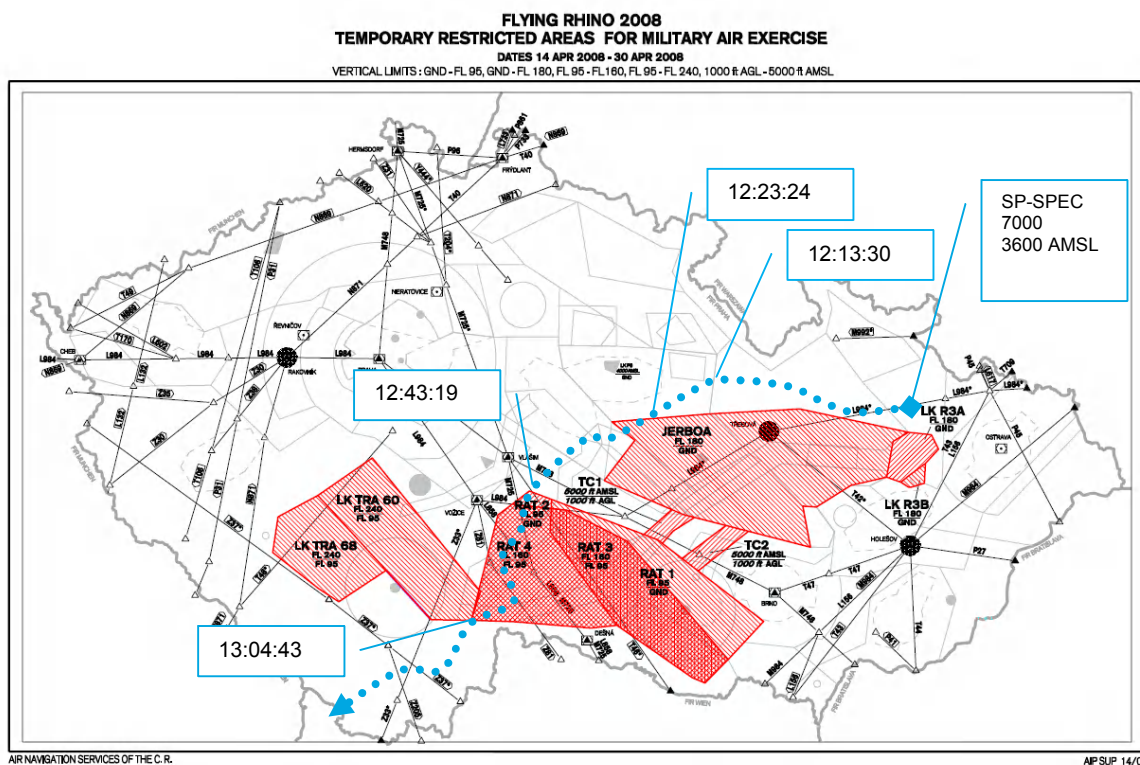
Při odborném zjišťování příčin incidentu bylo postupováno v souladu s předpisem L13.

2 Rozbory

2.1 Činnost pilota po vstupu do FIR Praha

Pilot po přihlášení na kmitočtu APP Ostrava, nepředal dostatečné informace pro koordinaci VFR letu vzhledem k omezeným vzdušným prostorům pro vojenské letecké cvičení. Nežádal informace o skutečné aktivaci prostorů JERBOA a RAT1-4 ani od APP Ostrava ani od FIC Praha na kmitočtu 126,1 MHz nebo MACC Praha na kmitočtu 124,45 MHz.

Pilot vycházel z informací získaných před letem, ale i když použil pro navigaci GPS a příslušné mapy, nedokázal v podmínkách zhoršeného počasí provést let po trati tak, aby se vyhnul aktivovaným omezeným vzdušným prostorům. Letěl nejprve doporučeným kurzem k vyhnutí LK R3, ve 12:13 samostatně změnil kurz a bez povolení vstoupil do MTMA LKPD. Narušil aktivované omezené vzdušné prostory JERBOA (12:23:24 – 12:27:36) a RAT2 (12:43:19 – 13:04:43), které byly řádně publikované. Průběh trati na základě analýzy záznamu radarové informace a úseků letu, kdy narušil aktivované prostory je na obrázku 1 a v příloze č. 3.



Obrázek 1 – Trať letu SP-SPEC

2.2 Činnost APP Ostrava a vojenských orgánů ATC

Na stanovištích ATS ČR nebyl k dispozici FPL pro let SPSPEC z EPKT na EDME a stanoviště TWR LKMT přijalo od FIS Krakow pouze telefonické oznámení letu VFR.

APP EC správně vyhodnotil, že let SPSPEC by mohl být konfliktní s provozem v aktivovaných omezených vzdušných prostorech, včas informoval MACC Praha o poloze letu SPSPEC severně LK R3 a úmyslu pilota letět směrem na výstupní bod Passau a na žádost MACC Praha vydal SPSPEC instrukci k přeladění na MACC Praha. Když pilot nepotvrdil instrukci, opakoval pokus o spojení s pilotem.

Řídící letového provozu MACC Praha se pokoušel navázat spojení s pilotem bez odezvy. Protože pokusy o navázání spojení s SPSPEC byly neúspěšné a let po opuštění RAT2 směřoval k LK R1, vedoucí směny MACC Praha nařídil zastavení činnosti v LK R1.

3 Závěry

3.1 Komise dospěla k následujícím závěrům:

- pilot byl způsobilý letu,
- personál ATS měl odpovídající odbornou způsobilost, schopnosti a dovednosti pro vykonávané činnosti,
- na stanovištích ATS v ČR nebyl k dispozici FPL pro mezinárodní let VFR, TWR LKMT přijala pouze telefonické oznámení o letu VFR,
- i když se pilot seznámil se situací ve FIR Praha podle NOTAM, s ohledem na zjištěné skutečnosti bylo velmi komplikované obletět aktivované omezené vzdušné prostory pro vojenské cvičení,
- APP EC vzhledem k omezeným vzdušným prostorům na předpokládané trati průletu FIR Praha aktivně spolupracoval s MACC Praha a pokusil se přeladit SPSPEC na kmitočet MACC Praha,
- pilot zprávu s uvedením kmitočtu MACC Praha pravděpodobně již neslyšel, další vysílání SPSPEC na kmitočtu APP Ostrava bylo nečitelné a APP EC nepřijal zprávu o úmyslu přejít na kmitočet FIC Praha,
- pokusy MACC Praha o navázání spojení byly neúspěšné, na kmitočtu FIC Praha nebyl pokus SPSPEC o navázání spojení zaznamenán,
- pilot nežádal povolení vstupu do MTMA na kmitočtu stanovišť ATC na vojenských letištích,
- pilot zprvu uskutečnil let po trati, která byla doporučena APP Ostrava, následně trať bez povolení vstupu vedla přes MTMA LKPD,
- pilot letěl v prostoru s výskytem přeháněk a nízké oblačnosti tak, aby trať vedla v blízkosti letišť,
- na úseku letu od úrovně LKSK do hranice MTMA LKCV, kde klesal pod výšku 1000 ft AGL, letěl v aktivovaném omezeném prostoru JERBOA
- na následujícím úseku od úrovně Humpolce letěl s několika změnami kurzu po dobu 20 min v aktivovaném omezeném prostoru RAT2,

- MACC Praha adekvátně reagovala na konfliktní let letadla, s kterým neměla spojení.

3.2 Příčiny

Příčiny spočívaly v následujícím sledu pochybení pilota:

- při předletové přípravě nedostatečně zhodnotil situaci vzhledem k řádně publikovaným dočasně omezeným vzdušným prostorům pro vojenské cvičení,
- po ztrátě spojení s APP Ostrava se rozhodl pokračovat vlastní navigací, aniž na příslušných kmitočtech stanovišť ATC nebo FIC vyžádal povolení vstupu do MTMA a získal informace o aktivaci omezených vzdušných prostorů pro vojenské cvičení, které na zvolené trati letu přicházely v úvahu a byl povinen je obletět.

Vzhledem k tomu, že situace byla pod kontrolou řízení letového provozu AČR, 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

Vzhledem k tomu, že se jednalo o zahraničního pilota, není navrhováno žádné bezpečnostní doporučení.