



**MINISTERSTWO TRANSPORTU,
BUDOWNICTWA i GOSPODARKI MORSKIEJ
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych**

Dot. zdarzenia nr: 950/11

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia

Przewodniczący Komisji: dr inż. Maciej Lasek

Członek Komisji: dr inż. Dariusz Frątczak

Członek Komisji: dr inż. Stanisław Żurkowski

Członek Komisji: mgr inż. Ryszard Rutkowski

Członek Komisji: mgr inż. Bogdan Fydrych

Członek Komisji: mgr Tomasz Kuchciński

Członek Komisji: lic. Robert Ochwat

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 22 maja 2013 roku, okoliczności zdarzenia lotniczego dwóch śmigłowców AS 335 oraz śmigłowca Bell 206, które wydarzyło się w dniu 31 lipca 2011 roku, w strefie kontrolowanej lotniska EPWA, działając w oparciu o **art. 5 ust. 3 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE** (Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała informacje przedstawione w raporcie końcowym państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W strefie kontrolowanej lotniska EPWA została wydzielona przestrzeń powietrzna jako strefa czasowo rezerwowana (TRA), która w związku z uroczystościami państwowymi zakazywała w tym obszarze lotów nie będących lotami komunikacyjnymi, lotami o statusie HEAD/STATE lub lotami państwowych statków powietrznych. W czasie aktywności tej strefy oraz w jej pobliżu, operowały dwa śmigłowce transmitujące relację telewizyjną. Jeden ze śmigłowców AS 335 zgłosił się na częstotliwość TWR EPWA i przekazał informację o obecności drugiego śmigłowca AS 335 i współpracy z nim na częstotliwości 130,050 MHz. Na częstotliwość TWR EPWA zgłosił się również śmigłowiec policyjny Bell 206. Załoga AS 335 poprosiła kontrolera ruchu lotniczego o przekazanie załodze Bell 206, częstotliwości wzajemnej łączności śmigłowców AS 335 tj. 130,050 MHz. Kontroler przekazał załodze Bell 206 omyłkowo niewłaściwą częstotliwość 130,850 MHz. Śmigłowiec AS 335 zwrócił się do TWR EPWA z prośbą o wznoszenie

do wysokości 2500-3000ft, w przestrzeń odpowiedzialności APP Warszawa. Warunki oraz zgodę na zajęcie tej wysokości otrzymał oraz nawiązał łączność z kontrolą zbliżania. W trakcie dalszego wykonywania lotu, śmigłowce AS 335 naruszyły strefę TRA. Kontroler ruchu lotniczego (krl) TWR EPWA zaobserwował na podglądzie wskaźnika radarowego naruszenie strefy i bez efektu próbował wywołać śmigłowce AS 335. Krl TWR zwrócił się z prośbą do załogi śmigłowca Bell 206 o przekazanie informacji załogom AS 335 o fakcie naruszenia przez nie przestrzeni strefy TRA. Załoga Bell 206 dowiedziała się o aktywowaniu takiej strefy od kontrolera TWR. W związku z pomyłką podczas podawania częstotliwości, wzajemna łączność radiowa między pilotami śmigłowców nie została nawiązana. W wyniku koordynacji krl TWR z krl APP, śmigłowce otrzymały instrukcję opuszczenia strefy TRA. Zgodnie z ustaleniami z krl TWR, śmigłowce po opuszczeniu wysokości 2000 ft ponownie zgłosiły się do TWR EPWA, gdzie zostały poinformowane o fakcie istnienia strefy zakazanej i jej naruszeniu.

Piloci śmigłowców według złożonego planu lotu (FLP) mieli wykonywać lot po trasie:

- start z lotniska EPBC następnie punkty nawigacyjne ZULU, NOVEMBER i OSCAR, nad którym mieli przebywać 2 godziny w celu relacjonowania transmisji z wyścigu kolarskiego. Po zakończeniu transmisji mieli wykonać lot powrotny na lotnisko EPBC przez punkty nawigacyjne NOVEMBER i ZULU.

Według otrzymanych informacji zarejestrowanych w systemie radarowym piloci nie zastosowali się do złożonego FPL i naruszyli aktywną przestrzeń powietrzną strefy TRA (NOTAM poniżej).

NOTAM Text

(D1267/11 NOTAMN

Q) EPWW/QRALW/IV/NBO/W /000/065/5214N02100E003

A) EPWW B) 1107311000 C) 1108011400

D) 31 JUL 1000-1900 AND 01 AUG 1100-1400

E) TEMPORARY AIRSPACE RESERVATION WILL TAKE PLACE:

LATERAL LIMITS (WGS-84):

CIRCLE RADIUS 3KM CENTERED ON POINT: 521355N 0210020E.

VERTICAL LIMITS:

UPPER: 2000M (6500FT) AMSL

LOWER: GND

FLIGHTS OF ALL TYPES OF ACFT ARE PROHIBITED WITHIN THE AREA EXCEPT

SCHEDULED FLIGHTS AND NON-SCHEDULED CHARTER FLIGHTS, FLIGHTS WITH

STS HEAD AND STATE ,RESCUE AND FIRE FIGHTING FLIGHTS AND STATE

AVIATION.

F) GND G) 6500FT AMSL)

NOTAM RC Text



Planowana trasa lotu śmigłowców AS 335 według FPL.

Zrzuty radarowe przedstawiające naruszenie TRA:



Godz. 10.05 UTC



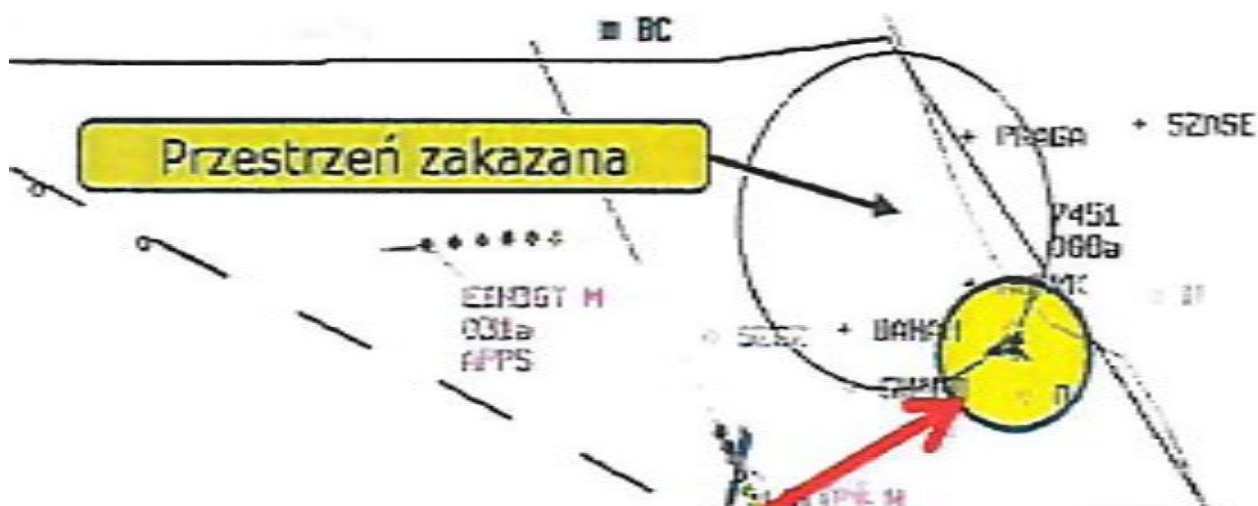
Godz. 10.13 UTC



Godz. 10.17.50 UTC



Godz. 10.18.47 UTC



Godz. 10.24.10 UTC

Przyczyny incydentu lotniczego:

1. Wykonanie przez pilotów śmigłowców AS 335 lotu niezgodnie ze złożonym planem lotu.
2. Naruszenie przez pilotów śmigłowców AS 335 przestrzeni strefy TRA, co prawdopodobnie było wynikiem nie zapoznania się pilotów z wprowadzonymi ograniczeniami w ruchu lotniczym w rejonie, w którym wykonywali loty.

Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia:

- Przesłanie pilotów śmigłowców AS 335 na niewłaściwą częstotliwość radiową.
- Niewłaściwa koordynacja między organami służb ruchu lotniczego.

Komisja sformułowała następujące **zalecenia dotyczące bezpieczeństwa**:

Urząd Lotnictwa Cywilnego*:

Z uwagi na kolejny już incydent spowodowany przez tego samego operatora w trakcie wykonywania lotów w celu transmisji telewizyjnej wyścigu kolarskiego, Komisja zaleca aby w warunkach przyznanego zezwolenia na wykonywanie tego rodzaju operacji powietrznych, piloci mieli obowiązek ustalenia szczegółów lotu przed jego wykonaniem z właściwym organem służb ruchu lotniczego.

Władze lotnicze Republiki Francuskiej*:

Zwrócić uwagę pilotom śmigłowców Trans Helicopter Service na obowiązek zapoznania się z sytuacją powietrzną w rejonie wykonywania lotów i stosowania przepisów lotniczych obowiązujących w przestrzeni powietrznej innych państw oraz przestrzegania warunków wykonywania lotów według złożonego planu lotu.

Komentarz Komisji.

Komisja zwraca uwagę na kolejne sprzeczne z przepisami ruchu lotniczego wykonywanie lotów przez pilotów w/w operatora. Poprzednie zdarzenia miały miejsce również w trakcie zapewniania transmisji telewizyjnych w latach 2007 i 2010 i dotyczyły następujących zdarzeń:

- poważny incydent nr 404/2007, podczas którego niemalże doszło do kolizji w powietrzu z samolotem komunikacyjnym, oraz
- incydent nr 850/2010, gdzie doszło do naruszenia przestrzeni powietrznej strefy kontrolowanej lotniska.

Nadzorujący badanie:

Robert Ochwat *podpis na oryginale*

* - zgodnie z art. 18 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE (Dz. U. UE. L z 2010 r., nr 295 poz. 35) w przeciągu 90 dni od dnia otrzymania niniejszego dokumentu należy przesłać do Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych informacje o działaniach, które podjął lub których podjęcie rozważa, oraz w stosownych przypadkach o czasie potrzebnym na ich zakończenie, a w przypadku gdy działań nie podjęto – o przyczynach ich niepodjęcia.

Adres: Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa.