

Warszawa, dnia 6 czerwca 2011 roku

MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych
ul. Chałubińskiego 4/6; 00-928 Warszawa
tel.: (0-22) 630 11 31, fax: (0-22) 630 11 43

PROTOKÓŁ
O WYNIKU BADANIA INCYDENTU LOTNICZEGO
nr: PKBWL 630/10

1. **Data i czas UTC/LOC zaistnienia incydent:** 04.07.2010 r. 09:00 UTC;
2. **Miejsce startu i przeznaczenia:** Modlin (EPML) - Giżycko;
3. **Miejsce incydentu:** TSA 45F;
4. **Rodzaj i typ statku/statku powietrznego:** Socata Rallye 150 TD , SP-FRA;
5. **Rodzaj lotu:** VFR;
6. **Faza lotu :** lot po trasie;
7. **Czynnik pogody:** nie miały wpływu na zdarzenie;
8. **Dane dowódcy/załogi statku powietrznego:** mężczyzna, lat 61, pilot samolotowy turystyczny, nalot 280 godzin, licencja ważna do 28.05.2015 r., uprawnienia SEP(L) ważne do 30.04.2012 r., badania lotniczo-lekarskie ważne do 30.07. 2010 r.;
9. **Opis przebiegu i okoliczności incydentu:** w dniu 4 lipca 2010 roku pilot wykonując lot samolotem Socata Rallye 150 TD po trasie Modlin (EPML) – Giżycko naruszył przestrzeń powietrzna aktywnej strefy TSA 45F w rejonie innego miejsca przystosowanego do startów i lądowań Chrcynno, gdzie odbywały się skoki spadochronowe.

10. Analiza incydentu :

W dniu 4 lipca 2010 roku pilot samolotu SP-FRA wystartował z lotniska w Modlinie (EPML) w celu wykonania lotu do miejscowości Giżycko. Po starcie pilot nie nawiązał łączności z sektorem FIS „Olsztyn”. Trasa jego przelotu przebiegała przez aktywną strefę TSA 45F, w której odbywały się zrzuty skoczków spadochronowych. Pilot o godzinie 09:00:38 UTC bez nawiązania łączności z informatorem FIS i personelem zabezpieczającym skoki spadochronowe na częstotliwości 122,200 MHz „Chrcynno radio” wleciał w aktywną strefę TSA 45F. Po upływie 1 minuty i 23 sekund, od przelotu granicy strefy TSA 45F, gdy samolot znajdował się już w środku strefy, pilot samolotu SP-FRA nawiązał łączność z informatorem FIS sektor „Olsztyn” informując go o locie z Modlina przez Ostrołękę do Giżycka na wysokości 300 m. W tym czasie odbył się zrzut skoczków spadochronowych

z samolotu. Informator FIS zapytał czy została nawiązana łączność z „Chrcynno radio”. Nie otrzymał odpowiedzi na to pytanie i w dalszej korespondencji poinformował pilota samolotu SP-FRA o wykonanym zrzucie i podejściu do lądowania samolotu, z którego się on odbył. Pilot samolotu SP-FRA poinformował informatora FIS o minięciu innego miejsca przystosowanego do startów i lądowań Chrcynno.

Powyższe działanie pilot było niezgodne z przepisami i przyjętymi zasadami. Pilot powinien przed wylotem zapoznać się z informacją zawartą w AUP i/lub UUP o aktywnych strefach lotów znajdujących się na trasie jego lotu i tak zaplanować przelot, aby ominąć aktywne elementy przestrzeni. Jeżeli nawet nie posiadał takiej wiedzy przed wylotem powinien, w celu uzyskania informacji o aktywnych elementach przestrzeni na trasie jego lotu, nawiązać łączność radiową z informatorem FIS sektora właściwego dla tej przestrzeni. Pilot tego nie uczynił i wleciał w aktywną strefę TSA 45F.

Analizując zapis ze wskaźnika radaru informatora FIS sektora „Olsztyn” na podstawie zobrazowanie o godzinie 8:55:45 UTC pojawia się znacznik „echo” samolotu SP-FRA w rejonie lotniska Modlin (EPML). Informator FIS do czasu zgłoszenia się pilota samolotu SP-FRA o godzinie 09:02:01 UTC nie próbował nawiązać łączności z pilotem. O godzinie 09:02:20 UTC informator FIS przekazał informację dla pilota samolotu SP-FRA o wykonywanych skokach spadochronowych i podchodzącym do lądowania samolocie, z którego nastąpił zrzut. O godzinie 09:04:00 samolot SP-FRA opuszcza strefę TSA 45F i 20 sekund później nastąpił zanik jego „echa” na wskaźniku radarowym. W trakcie lotu samolotu SP-FRA informator przez okres prawie siedmiu minut od pojawienia się „echa” samolotu do czasu nawiązania korespondencji przez pilota, nie podjął żadnych działań w celu ustalenia szczegółów lotu samolotu SP-FRA. Nie poinformował również personelu zabezpieczającego skoki spadochronowe o zagrożeniu naruszenia przestrzeni powietrznej TSA 45F przez nieustalony statek powietrzny..

Powyższe działania pilota samolotu jak i informatora FIS mogły się przyczynić do zagrożenia bezpieczeństwa, ponieważ w trakcie przelotu samolotu SP-FRA przez TSA 45F został wykonany zrzut skoczków spadochronowych. Informator FIS powinien dostępnymi środkami własnymi lub poprzez inny organ służby ruchu lotniczego podjąć działania zmierzające do wstrzymania zrzutu do czasu opuszczenia przez samolot SP-FRA granic strefy TSA 45F.

11. Przyczyna incydentu:

Niewłaściwe przygotowanie się pilota samolotu do lotu polegające na:

- Niezapoznaniu się z informacją zawartą w AUP i/lub UUP.
- Braku wiedzy o granicach strefy TSA 45F.
- Braku wiedzy o lokalizacji innego miejsca przystosowanego do startów i lądowań Chrcynno.

Okoliczność sprzyjająca:

Brak reakcji informatora FIS na zagrożenie wlotu i następnie wlot samolotu SP-FRA w aktywna strefę TSA 45F.

12. Zastosowane środki profilaktyczne:

PAŻP przekazać materiały dotyczące incydentu do:

- Ośrodka Szkolenia Lotniczego w celu prezentacji podczas szkoleń;
- Dział Informacji Powietrznej w celu zapoznania informatorów FIS z zaistniałą sytuacją.

Komentarz Komisji:

Piloci statków powietrznych w trakcie planowania lotów powinni szczegółowo zapoznawać się z AUP i/lub UUP oraz w przypadku wątpliwości nawiązywać łączność z właściwym terytorialnie sektorem organu służby ruchu lotniczego w celu uzyskania niezbędnych informacji dla bezpiecznego wykonania lotu.

KONIEC

Kierujący badaniem

podpis nieczytelny

.....