



RZECZPOSPOLITA POLSKA
MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY
PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

RAPORT KOŃCOWY

Incydent w ruchu lotniczym nr: 290/04

Warszawa 2005

SPIS TREŚCI

Określenia i skróty	3
Informacje Ogólne	5
Streszczenie	5
1. Informacje o faktach	7
1.1 Historia lotu (dane o locie)	7
1.2 Obrażenia osób	8
1.3 Uszkodzenia statku powietrznego	8
1.4 Inne uszkodzenia	8
1.5 Informacja o składzie osobowym (dane o załodze)	8
1.6 Informacja o statku powietrznym	9
1.7 Informacje meteorologiczne	10
1.8 Środki nawigacyjne	11
1.9 Łączność	11
1.10 Dane dotyczące lotniska	11
1.11 Rejestratory pokładowe	12
1.12 Informacja o uderzeniu i szczątkach	12
1.13 Informacje medyczne i patologiczne	12
1.14 Pożar	13
1.15 Czynniki przeżycia	13
1.16 Badania i ekspertyzy	13
1.17 Informacje o organizacjach i działalności administracyjnej	17
1.18 Informacje uzupełniające	21
1.19 Nowe metody badań	22
2. Analiza	22
2.1 Ustalenia faktów	22
2.2 Analiza zdarzenia	23
3. Wnioski	27
3.1 Ustalenia Komisji	27
3.2 Przyczyny wypadku lotniczego	29
4. Zalecenia profilaktyczne	29
Załączniki	31

1. Informacja o poważnym incydencie lotniczym.

1.1. Historia lotu.

W dniu 27 września 2004 r. w trakcie samolot Polskich Linii Lotniczych „LOT” EMB 145 o znakach rejestracyjnych SP-LGH, nr rejsu LOT783 wykonywał lot z EPWA do EVRA. Lecąc już w litewskiej przestrzeni powietrznej i będąc pod kontrola litewskich służb ruchu lotniczego w FIR Vilno, na poziomie lotu FL160 w odległości ok. 20 NM od VOR GUNTA na radiale 175⁰ o godz. 10.37 załoga samolotu odebrała z pokładowego systemu zapobiegania kolizjom w powietrzu (ACAS II) polecenie doradcze „RA” (Resolution Advisory). natychmiastowego zniżania się w celu uniknięcia kolizji w powietrzu. Załoga samolotu zastosowała się do polecenia i wyprowadziła samolot z konfliktu oraz poinformowała służby ruchu lotniczego o wykonywaniu manewru zgodnie z procedurą po ustaniu sytuacji konfliktowej zawiadomiła odpowiednią służbę ruchu lotniczego. Następnie załoga statku powietrznego SP-LGH kontynuowała lot do EVRA. Po wylądowaniu na lotnisku w Warszawie dowódca statku powietrznego złożył ”Meldunek o nieprawidłowości w ruchu lotniczym” oraz „ACAS Implementation Monitoring Pilot Report.

1.2. Obrażenia osób.

Bez obrażeń

1.3. Uszkodzenia statku powietrznego

Bez uszkodzeń.

1.4. Inne uszkodzenia.

Nie było

1.5. Informacja o składzie osobowym (dane o załodze).

1.5.1. D-ca statku powietrznego:

1. wiek 46 lat,
2. nalot ogólny: 6794 godzin,
3. jako d-ca.: 5882 godziny,
4. na samolocie ATR : 2104 godziny,
5. na samolocie ATR jako dowódca 1849 godzin,
6. poprzedni lot odbył w dniu 5 sierpnia 2004 r. rozpoczęcie 4.07 zakończenie 10.10.

1.5.2 Nie ustalono, który to był szybowiec, w wyniku czego nie ustalono personaliów pilota.

1.5.3 Kontroler APP EPWA, lat , licencje kontrolera ruchu lotniczego APP posiada od

1.6. Informacja o statku powietrznym.

Samolot ATR-72 – 200 znaki rejestracyjne SP-LFD użytkownik EuroLOT S.A
Prawdopodobnie szybowiec SZD-50 „Pirat” użytkownik Aeroklub Warszawski

1.7. Informacje meteorologiczne.

- CAVOK, wiatr 050⁰ 11kts, widzialność pozioma 10 km. 1.8. Środki nawigacyjne.

1.9. Łączność.

1.10. Informacje o lotnisku.

Nie dotyczy

1.11. Pokładowe rejestratory.

Nie dotyczy.

1.12. Informacja o szczątkach i zderzeniu.

Nie dotyczy

1.13. Informacje medyczne i patologiczne.

Nie dotyczy

1.14. Pożar.

Nie było.

1.15. Ratownictwo i szansa przeżycia.

Nie dotyczy.

1.16. Badania i ekspertyzy.

1.17. Organizacja pracy oraz aspekty administracyjne.

Pilot posiadał uprawnienia do wykonywania lotów.

1.18. Informacje uzupełniające.

Nie dotyczy.

2. Analiza.

2.1. Ustalenie faktów.

1. Pilot posiadał uprawnienia do wykonywania lotu.
2. Strefa EA 61 była uaktywniona zgodnie z NOTAM A4351.
3. Brak w Planie Zajętości Przestrzeni (AUP) zarezerwowanej przestrzeni powietrznej nad lotniskiem Warszawa - Babice (EPBC).

2.2. Analiza przebiegu lotu.

3. Wnioski.

3.1. Przyczyna incydentu

Przyczyną incydentu było nieprzestrzeganie przez pilotów szybowcowych nakazanych warunków, lot z naruszeniem granicy pionowej i poziomej strefy-wydzielonej dla lotów szybowcowych EA 61 i wlot w przestrzeń powietrzna klasy „C” bez uzgodnienia z właściwą służbą ruchu lotniczego.

3.2. Naruszenia przepisów

1. Prowadzenie przez pilotów szybowcowych statku powietrznego w sposób niedbały i nierozważny zagrażający życiu lub mieniu innych osób.
2. Wlot bez uzgodnienia z właściwą służbą ruchu lotniczego w Rejon Kontrolowany Lotniska EPWA.

4. Zalecenia profilaktyczne.

1. Przypomnieć i przeszkolić pilotów w zakresie bezwzględного przestrzegania przepisów wykonywania lotów według przepisów z widzialnością VFR w przestrzeni klasy „G”, a zwłaszcza tam gdzie występuje bliskie sąsiedztwo z przestrzenią klasy „C”.
2. Wprowadzić zapis do Instrukcji Operacyjnych organów kontroli zbliżania lotniska o obowiązku uzgadniania tylko przez kierownika zmiany APP (SUP APP), wszelkich zezwoleń operacyjnych w odniesieniu do zmiany kwalifikacji przestrzeni powietrznej w rejonie kontrolowanym lotniska lub lotnisk (TMA).

3. Przy udzielaniu wszelkich zezwoleń operacyjnych w odniesieniu do zmiany kwalifikacji przestrzeni powietrznej w rejonie kontrolowanym lotniska lub lotnisk (TMA) , dokładnie precyzować granice zajętej przestrzeni.

Załączniki.

Zgodnie z Akta Sprawy.