

Warszawa, dnia 8 marca 2006 roku

**MINISTERSTWO
TRANSPORTU I BUDOWNICTWA**
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

00-928 Warszawa, ul. Chałubińskiego 4/6
Tel. +48 (22) 630 11 31; 630 11 44; 630 11 42
Fax +48 (22) 630 11 43

PROTOKÓŁ
O WYNIKU BADANIA INCYDENTU LOTNICZEGO Nr 137/05

1. Data i czas UTC/LMT zaistnienia incydentu: 22.07.2005; 10.15 UTC.
2. Miejsce startu i przeznaczenia : Kaunas (EYKA)- Gdańsk-Rębiechowo (EPGD)
3. Miejsce incydentu ⁽¹⁾: FIR Warszawa TSA1A
4. Rodzaj i typ statku/statku powietrznego ⁽²⁾: Gulfstream American AA-5B Tiger OO-GAZ
5. Rodzaj lotu ⁽³⁾: Lot prywatny
6. Faza lotu ⁽⁴⁾: lot po trasie.
7. Czynniki pogody ⁽⁴⁾: Nie miały wpływu na Incydent.
8. Dane dowódcy/załogi statku powietrznego ⁽⁵⁾: Brak danych.
9. Opis przebiegu i okoliczności incydentu ⁽⁶⁾..:

Samolot OO-GAZ wykonywał lot po trasie EYKA-BOKSU-SUW-KMI-EPGD. Został zauważony na wskaźniku stacji radiolokacyjnej SNRL Szymany o godz. 10.15 UTC w okolicy m. Korsze. OO-GAZ nie odpowiadał na wielokrotne wywoływanie z ziemi jak również z powietrza przez załogę st.pow. G-MALC, co uniemożliwiło przekazanie mu przez SRL informacji o sytuacji ruchowej w danym rejonie. OO-GAZ kontynuując lot naruszył aktywną strefę TSA1A. W czasie zdarzenia nie doszło do zbliżenia z wojskowym st.pow.

10. Analiza incydentu:

Na podstawie informacji otrzymanych z SNRL Szymany oraz AMC Polska pilot samolotu OO-GAZ nie posiadał wiedzy o sytuacji ruchowej na wykonywanej przez niego trasie lotu w wyniku czego naruszył zarezerwowaną a dla lotnictwa wojskowego TSA1A. Biorąc pod uwagę wysokość jego lotu 1500 stóp i odległość ok. 70-75 km do stanowiska SNRL Szymany pilot mógł nie odbierać wezwań i informacji nadawanych przez SRL. Pilot oświadczył, że trzykrotnie pomiędzy BOKSU a SUW trzykrotnie bez powodzenia próbował nawiązać po angielsku łączność z SNRL Szymany. Następnie już nie nawiązywał łączności, gdyż według publikacji Jappesen VFR/GPS chart Poland EP-2 zgodnie z NOTAM A1615/04 była zawarta informacja, że łączność z SNRL Szymany można nawiązywać tylko w języku polskim. W związku z powyższym pilot zaprzestał wywoływania SNRL Szymany, kontynuował lot do EPGD, gdzie nawiązał łączność z organem kontroli zbliżania EPGD.

11. Przyczyna/przyczyny incydentu:

Niewłaściwe nawigatorskie przygotowanie do lotu dowódcy statku powietrznego Gulfstream American AA-5B Tiger o znakach rejestracyjnych OOGAZ, co doprowadziło

do naruszenia aktywnego elementu przestrzeni powietrznej – strefy czasowo wydzielonej TSA 1A wykorzystywanej przez lotnictwo państwowe.

12. Zalecenia profilaktyczne:

1. Personel latający - zapoznawać się w trakcie nawigacyjnego przygotowania do lotu z Planem Użytkowania Przestrzeni Powietrznej (AUP) i Uaktualnionym Planem Użytkowania Przestrzeni Powietrznej (UUP), w celu zaplanowania trasy lotu tak ażeby ominąć aktywne elementy przestrzeni, przez które przelot jest zabroniony.
2. Nawiązywać łączność radiową z właściwą terytorialnie Służbą Informacji Powietrznej, w celu otrzymania informacji o aktywnych elementach przestrzeni.
3. Opracować przepisy wykonawcze w celu egzekwowania przepisów Prawa Lotniczego dotyczących naruszania przepisów ruchu lotniczego.
4. Zapewnić poprzez personel Sektorów Nadzoru Ruchu Lotniczego dostarczania informacji w ramach Służby Informacji Powietrznej (FIS) w języku angielskim oraz opublikować właściwą o tym informację w Zbiorze Informacji Lotniczych AIP-Polska.

13. Informacje uzupełniające(dodatkowe)

.....
(podpis i pieczęć badającego incydent)

OBJAŚNIENIA

- Ad⁽¹⁾, Kod ICAO lotniska, nazwa lądowiska lub innego miejsca przystosowanego do startów i lądowań, współrzędne geograficzne odległość od pomocy r/nawigacyjnej itp.
- Ad⁽²⁾ Jeśli to możliwe także, rodzaj napędu, rodzaj podwozia-chowane czy stałe, max ciężar startowy oraz nr seryjny płatowca i rok jego produkcji.
- Ad⁽³⁾ Według przepisów wykonywania lotów: IFR, VFR, Spec VFR, postój, kołowanie, start, lot po trasie, manewrowanie, podejście do lądowania, lądowanie
- Ad⁽⁴⁾ Pod tym pojęciem należy rozumieć zjawiska takie jak : ograniczona widzialność, turbulencja, oblodzenie, burza z piorunami, boczny wiatr, opad deszczu /śniegu/mżawki, które miały lub mogły mieć wpływ na incydent itp.
- Ad⁽⁵⁾ Rodzaj uprawnień lotniczych, nalot ogólny, nalot na statku powietrznym, na którym zdarzył się incydent oraz jego wiek i płeć.
UWAGA: nie podajemy danych osobowych biorącego (biorących) udział w zdarzeniu.
- Ad⁽⁶⁾ Proszę opisać zdarzenie w sposób możliwie jasny i precyzyjny. Opis powinien zawierać m. in. odpowiedzi na pytania: co się wydarzyło i jak?, w jaki sposób się objawiło?, jaką akcję podjęto?, jaka akcja była potrzebna?, jaki czynnik spowodował taką sytuację?, dlaczego taka sytuacja zaistniała? oraz sugestie mające na celu uniknięcie takich zdarzeń.