

Warszawa, dnia 13 lipca 2006 r.

Tyrolean Airways
ABC Gebäude
Fürstenweg 176
A6020 Innsbruck
Austria
Fax: +43 (0) 512 299 99 88

Nr ewidencyjny zdarzenia lotniczego

101/06

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

tel. +48 (22) 630 11 31; fax. +48 (22) 630 11 43
telefon alarmowy: 0-500 233 233

RAPORT KOŃCOWY Z BADANIA INCYDENTU LOTNICZEGO

1. Data i czas zaistnienia poważnego incydentu:

Dnia 23 kwietnia 2006 roku godz. ok. 12.16 UTC

2. Miejsce startu i zamierzonego lądowania:

Lot nr: AUA597A - ADEP - LOWW DEST- EPKK

3. Miejsce zdarzenia:

FIR WARSZAWA – TMA EPKK – przestrzeń powietrzna kontrolowana klasy „C”

4. Rodzaj, typ, znaki rozpoznawcze, właściciel statku powietrznego:

Lot nr: AUA597A

Samolot: DeHavilland Canada: Dash 8-DHC8 - 400 (**DH8D**)

Znaki rozpoznawcze: OE-LGD

Użytkownik: Tyrolean Airways

5. Typ operacji:

Lot nr: AUA597A – lot komercyjny

6. Faza lotu:

W trakcie zniżania/wektorowania do lądowania.

7. Warunki lotu:

Według przepisów IFR; popołudnie

8. Czynniki pogody:

Bez wpływu.

9. Organizator lotów:

Tyrolean Airways

10. Dane dotyczące dowódcy SP:

Mężczyzna, 32 lata

Licencja ATPL

Nalot ogólny: 6000 godz.

Nalot na typie: 5000 godz.

Czas odpoczynku przed lotem: 16 godz.

11. Opis przebiegu i okoliczności zdarzenia:

Samolot AUA597A wykonywał lot z LOWW do EPKK. Podczas wektorowania na prostą do lądowania w przestrzeni powietrznej TMA EPKK (w przestrzeni powietrznej kontrolowanej klasy „C”) w odległości ok. 10 NM na południowy-zachód od lotniska (w okolicy m. Myślenice) pilot po wyjściu z chmur zauważył paralotnię na wysokości ok. 7600 stóp AMSL i wykonał manewr ominięcia jej w celu bezpiecznego kontynuowania dalszego lotu i uniknięcia potencjalnej kolizji.

Pilot AUA597A po wlocie w TMA EPKK otrzymał zezwolenie na zniżanie do wysokości 4000 stóp według ciśnienia QNH 1015 hPa z kursem na punkt nawigacyjny SKAVI. W trakcie kontynuowania zniżania na FL090 pilot AUA597A zgłosił KRL APP EPKK obecność paralotni oraz zameldował wykonywanie zakrętu w prawo w celu jej ominięcia. Pilot AUA597A następnie zapytał, czy w tym rejonie jest aktywna strefa lotów na paralotniach. Krl APP EPKK potwierdził, że ma informacje o lotach na paralotniach w tym rejonie tylko do wysokości 1800 stóp AMSL. Pilot AUA597A zgłosił, że obserwowana paralotnia znajdowała się na wysokości 7600 stóp AMSL. W wyniku tej informacji krl APP EPKK cofnął zezwolenie na zniżanie i nakazał utrzymywanie wysokości FL070. Ok. 4 NM od punktu nawigacyjnego SKAVI krl APP EPKK zapytał pilota AUA597A: czy nadal obserwuje jakiś ruch lotniczy na paralotniach ? Pilot AUA597A przekazał, że nie obserwuje. Krl AP EPKK wydał zezwolenie na dalsze zniżanie do wysokości 4000 stóp AMSL. Następnie pilot AUA597A poprosił o zezwolenie na podejście z widocznością i po otrzymaniu zgody przeszedł nadłączność z krl TWR EPKK.

W wyniku badania Komisji nie udało się ustalić danych pilota paralotni, która brała udział w zdarzeniu. Na podstawie opinii instruktora paralotniowego z Górskiej Szkoły Szybowcowej – Żar, częstym jest wykonywanie lotów przez pilotów paralotni i motoparalotni, bez zgłaszania organom służb ruchu lotniczego. Takie postępowanie, o ile lot wykonywany jest w przestrzeni powietrznej klasy „G” jest zgodne z obowiązującymi przepisami. Komisja zwraca uwagę, że przed lotem pilot powinien się zapoznać z aktualnym Planem Zajętości Przestrzeni (AUP), żeby posiadać informację o zarezerwowanych elementach przestrzeni, w których nie wolno wykonywać lotów. Ponadto duża liczba pilotów paralotni i motoparalotni, ze względów finansowych szkolenie teoretyczne i praktyczne odbywa w Republice Czech, a nabyte tam uprawnienia lotnicze są automatycznie uznawane przez w Polsce, gdyż zostały wydane przez władzę lotniczą państwa Unii Europejskiej. Następnie piloci z takimi uprawnieniami wykonują loty w polskiej przestrzeni powietrznej bez znajomości obowiązujących przepisów lotniczych, czego wynikiem mogło być powyższe zdarzenie.

12. Przyczyna zdarzenia:

Wykonywanie przez pilota paralotni lotu w przestrzeni powietrznej kontrolowanej klasy „C” bez zezwolenia właściwych organów służb ruchu lotniczego.

13. Zalecenia profilaktyczne.

1. Loty wykonywać zgodnie z przepisami ruchu lotniczego obowiązującymi w polskiej przestrzeni powietrznej (FIR EPWW).
2. Instruktorzy ośrodków szkolenia zapoznać i omówić zdarzenie z pilotami paralotni, motoparalotni i motolotni.

KONIEC

Kierujący badaniem incydentu:

Bogdan Fydrych

.....