

Nr ewidencyjny zdarzenia lotniczego

404/07

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 POWAŻNEGO INCYDENTU LOTNICZEGO

Niniejszy raport jest dokumentem prezentującym stanowisko Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych dotyczące okoliczności zdarzenia lotniczego, jego przyczyn i zaleceń profilaktycznych.

Raport jest wynikiem badania przeprowadzonego jedynie w celach profilaktycznych w oparciu o obowiązujące przepisy prawa międzynarodowego i krajowego. Badanie zostało przeprowadzone bez konieczności stosowania prawnej procedury dowodowej.

Sformułowania zawarte w niniejszym raporcie, w związku z Art. 134 ustawy Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r., Nr 100, poz. 696 z zm.) nie mogą być traktowane jako wskazanie winnych lub odpowiedzialnych za zaistniałe zdarzenie.

Komisja nie orzeka co do winy i odpowiedzialności.

W związku z powyższym wszelkie formy wykorzystania niniejszego raportu do celów innych niż zapobieganie wypadkom i poważnym incydentom lotniczym, może prowadzić do błędnych wniosków i interpretacji.

Raport niniejszy został sporządzony w języku polskim. Inne wersje językowe mogą być przygotowywane jedynie w celach informacyjnych.

1. Data i czas zaistnienia poważnego incydentu:

Dnia 13 września 2007 roku godz. ok. 13.41 UTC

2. Miejsce startu i zamierzonego lądowania:

Śmigłowiec Aerospatiale AS350BA – ADEP: Jelenia Góra (EPJG) DEST: Jelenia Góra (EPJG)
Samolot British Aerospace Avro RJ85 (DLH3UV): ADEP: Wrocław Strachowice (EPWR)
DEST: Monachium (EDDM).

3. Miejsce zdarzenia:

Na zachód od punktu nawigacyjnego GIGAL w pobliżu rejonu kontrolowanego lotniska Wrocław Strachowice (TMA EPWR)

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

Śmigłowiec Aerospatiale AS350BA

Znaki rejestracyjne: F-GECEM

Użytkownik: VISUAL TV

Numer seryjny: 1792

Data produkcji: 1984 r.

Maksymalna masa startowa: 2100 kg.

Samolot British Aerospace Avro RJ85

Znaki rejestracyjne: D-AVRB

Użytkownik: Lufthansa Citiline

Numer seryjny: E2253

Data produkcji: 1994 r.

Maksymalna masa startowa: 43998 kg.

5. Typ operacji:

Loty komercyjne

6. Faza lotu:

F-GECM przelot po trasie.

D-AVRB – wznoszenie do nakazanego poziomu lotu po starcie.

7. Warunki lotu:

F-GECM - według przepisów VFR; dzień.

D- AVRB - według przepisów IFR; dzień.

8. Czynniki pogody:

Bez wpływu.

9. Organizator lotów:

F-GECM – Trans Helicopter Service

D- AVRB - Lufthansa CityLine

10. Dane dotyczące załóg statków powietrznych:

Pilot śmigłowca:

- mężczyzna , lat 40;
- Nalot na typie AS350BA: 350 godzin;
- Nalot w ciągu ostatnich 28 dni: 56 godzin 15 minut;
- Nalot w ciągu poprzedzających 24 godzin: 6 godzin 5 minut.

Pilot śmigłowca posiadał wymagane formalnie zezwolenia i uprawnienia do wykonania czynności lotniczych.

Załoga samolotu

Brak danych.

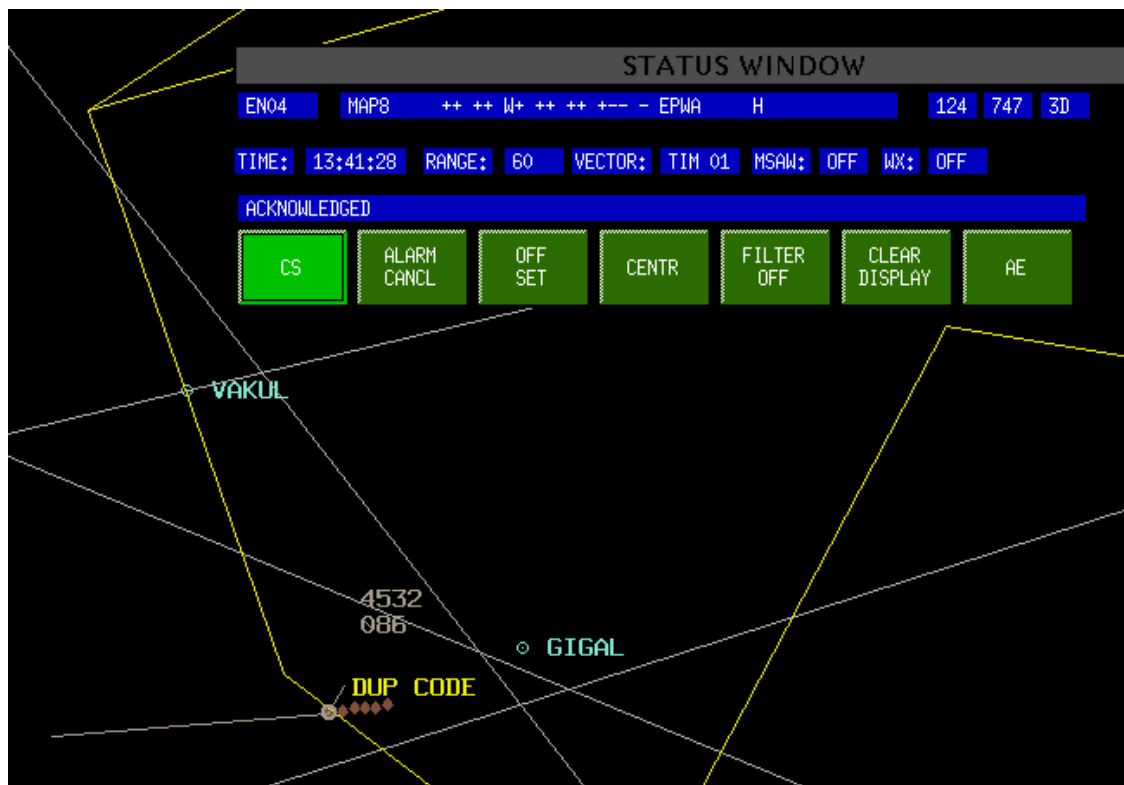
11. Opis przebiegu i okoliczności zdarzenia:

W dniu 22 sierpnia 2007 roku firma Trans Helicopter Service zwróciła się do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z pisemną prośbą o zezwolenie na wykonywanie operacji lotniczych dwoma śmigłowcami nad terytorium Polski w celu przekazu „na żywo” przebiegu wyścigu kolarskiego Tour de Pologne. W prośbie zawarty był opis przedsięwzięcia wraz z wymienionymi miejscowościami na poszczególnych etapach wyścigów, dane śmigłowców i ich wyposażenia, planowaną wysokością lotów (F-GKYG WESCAM 500ft AMSL, F-GECM RELAY 3000ft AMSL) oraz imiona, nazwiska i numery licencji pilotów. W dniu 29 sierpnia Prezes ULC w odpowiedzi na prośbę wyraził zgodę na wykonanie lotów i określił warunki ich wykonania w odniesieniu do załącznika 2 Konwencji o międzynarodowym lotnictwie

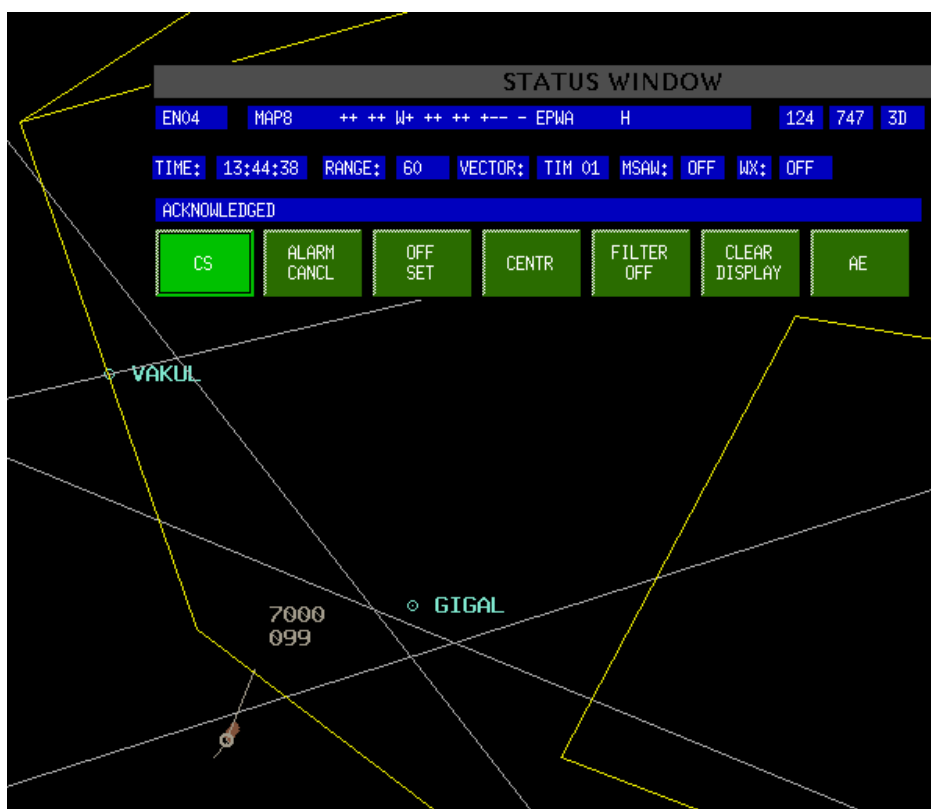
cywilnym (pkt 4.6 a),b) oraz lotniczych przepisów polskich odnoszących się do wykonywania lotów nad gęstą zabudową miast.

W dniu 13 września 2007 roku śmigłowiec Aerospatiale AS350BA o znakach rozpoznawczych F-GECM wystartował z lotniska Jelenia Góra (EPJG) w kierunku miejscowości WOŁÓW w celu przekazywania obrazu z wyścigu kolarskiego Tour de Pologne. Śmigłowiec służył jako przekaźnik obrazu wyścigu kolarskiego transmitowanego „na żywo”. Lot wymagał utrzymywania śmigłowca jako retranslatora obrazu nad motocyklami, które przekazywały sygnał do śmigłowca. Na pokładzie śmigłowca znajdował się technik – operator telewizyjny, który pozostawał na nasłuchu. Pilot miał do pomocy ekran video z uproszczoną kartografią, na którym przedstawiane były motocykle. Lot był wykonywany na zmieniającej się wysokości między 2000ft AMSL a FL95 w zależności od potrzeb transmisji i przelatywanych segmentów przestrzeni. Według oświadczenia pilota lot ten był dla niego dużym obciążeniem ze względu na występujące silne wiatry na wysokości lotu oraz szybkiego lub powolnego przemieszczania się motocyklistów na ziemi, jak również zmiennej odległości pomiędzy motocyklistami.

O godz. 13:36 UTC z lotniska Wrocław Strachowice (EPWR) wystartował do Monachium (EDDM) samolot Lufthansa CitiLine RJ85 lot DLH3UV. Start tego samolotu poprzedzony był wydaniem o godz. 13:31:10 UTC zezwoleniem kontroli ruchu lotniczego, które nie zawierało żadnych uwarunkowań, dotyczących poziomu lotu, w chwili przecinania granicy TMA. DLH3UV, lecąc zgodnie z zezwoleniem prosto na punkt nawigacyjny UVSOV, na granicy TMA przeciął dokładnie FL86.



Od momentu minięcia granicy TMA do przecięcia FL100 (ponowny wlot w przestrzeń kontrolowaną klasy „C”) przez samolot DLH3UV upłynęło ok. 40 sekund i w tym czasie samolot DLH3UV znajdował się w przestrzeni klasy „G” gdzie o godz. 13:41:35 UTC załoga tego samolotu zgłosiła bardzo niebezpieczne zbliżenie. W tym czasie technik-operator na pokładzie śmigłowca zasygnalizował jego pilotowi obecność samolotu czterosilnikowego o kolorze białym, który był w fazie wznoszenia. Według zgłoszenia pilota DLH3UV na FL95 odległość pomiędzy samolotem a śmigłowcem, podobnym do Robinsona 44, wynosiła 20 metrów, a według oświadczenia pilota śmigłowca „*Nie byliśmy w stanie określić jego przynależności (barw przewoźnika), ponieważ znajdował się dość daleko, w odległości trudnej do oceny*”. Kontroler po otrzymaniu meldunku od załogi DLH3UV próbował ustalić jaki to typ statku powietrznego i jego znaki rozpoznawcze poprzez wykonanie telefonów do FIS Poznań i ACC Warszawa. Na podglądach radarowych (radary wtórne) wszystkich służb kontroli ruchu lotniczego w momencie zbliżenia w tym rejonie nie był obserwowany jakikolwiek inny statek powietrzny oprócz samolotu DLH3UV. Pilot śmigłowca, jak oświadczył, po zaobserwowaniu samolotu sprawdził położenie śmigłowca według mapy nawigacyjnej i zdał sobie sprawę, że znalazł się w bliskim sąsiedztwie granic przestrzeni kontrolowanej klasy „C” TMA WROCŁAW ok. 20 NM na zachód od lotniska EPWR. Śmigłowiec, który brał udział w zbliżeniu z DLH3UV, został zidentyfikowany po włączeniu przez załogę transpondera kod 7000 (zrzut radarowy poniżej) o godzinie 13:44:10 UTC jako biorący udział w relacji telewizyjnej Tour de Polonge o znakach rozpoznawczych F-GECM. Pilot śmigłowca nawiązał łączność z FIS sektora Poznań o godzinie 13:46:36 UTC. Lot śmigłowca nie był poprzedzony złożonym planem lotu.

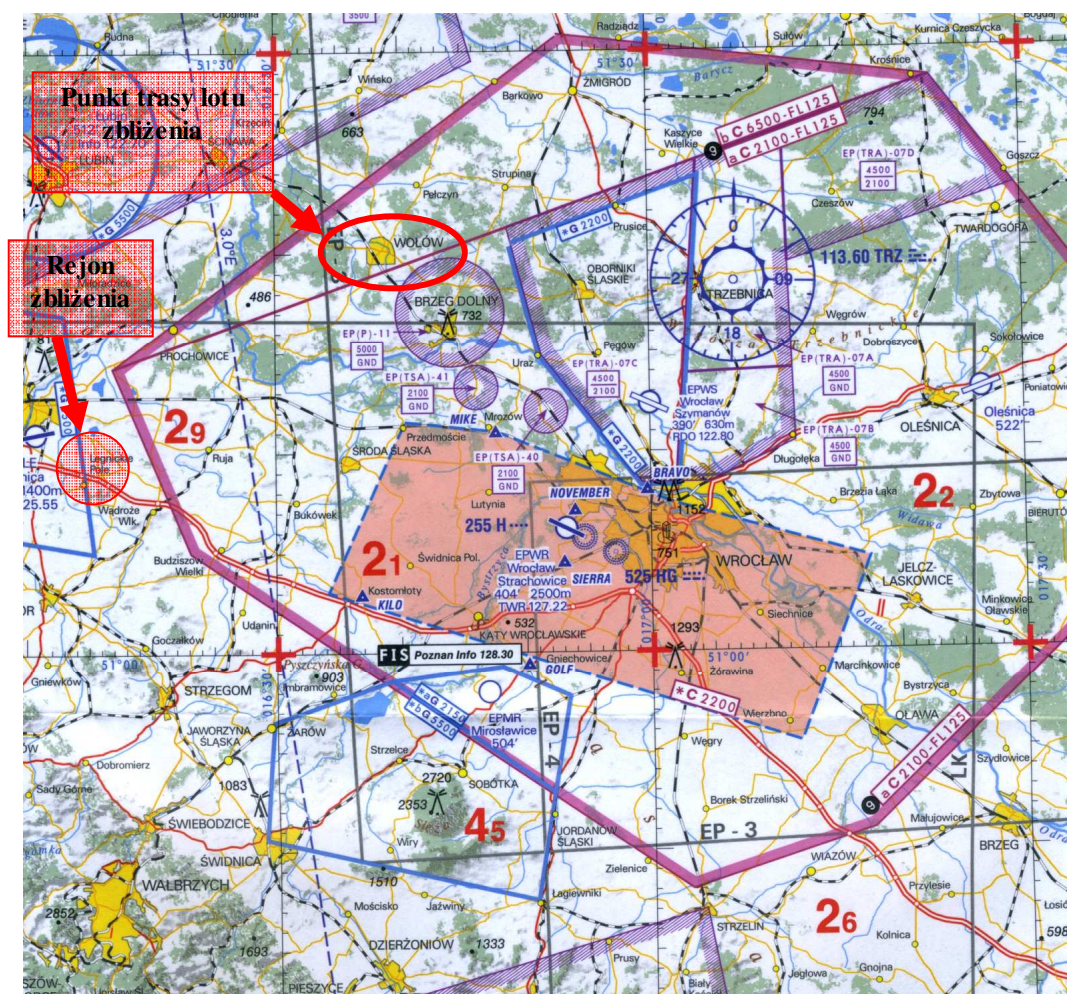


Komisja ze względu na brak obiektywnych źródeł informacji (śmigłowiec miał wyłączony transponder i w wyniku tego nie ma zobrazowania radarowego jego pozycji) nie mogła określić rzeczywistej odległości pomiędzy statkami powietrznymi w chwili zdarzenia.

Pilot śmigłowca w czasie lotu działał niezgodnie z następującymi procedurami:

Po pierwsze, nie złożył planu lotu, chociaż zgodnie z obowiązującymi przepisami lotniczym w polskiej przestrzeni powietrznej w klasie „G,” nie jest to konieczne, jednak operator śmigłowca otrzymał zezwolenie od Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego na wykonywanie lotów w Polsce z zastrzeżeniem, że wszystkie loty muszą być poprzedzone złożeniem planu lotu.

Po drugie, w danym dniu pilot planował lot nad miejscowość Wołów, która znajdowała się w granicach górnego sektora TMA „b” EPWR (od 6500ft AMSL do FL125) i w odległości około 50 metrów od granicy dolnego sektora TMA „a” (od 2100 ft AMSL do FL125) EPWR. Pilot pomimo obowiązku wynikającego z przepisów dotyczących lotów VFR wykonując lot w bliskim sąsiedztwie przestrzeni kontrolowanej nie nawiązał łączności z organem kontroli lotniska EPWR w celu nastawienia wysokościomierza.



TMA EPWR (Jeppesen)

Po trzecie pilot pomimo, że posiadał na wyposażeniu transponder radaru wtórnego, nie włączył go według obowiązującej procedury wynikającej z przepisów dotyczących lotów

VFR w polskiej przestrzeni powietrznej, która nakazuje dowódcom statków powietrznych nastawić kod A7000 chyba, że właściwy organ służby ruchu lotniczego przydzieli inny kod. Nie włączenie przez pilota transpondera sprawiło, że śmigłowiec nie mógł być obserwowany na wskaźnikach radarowych radarów wtórnych, jak również na wskaźniku systemu zapobiegania kolizjom w powietrzu ACAS samolotu DLH3UV. W wyniku powyższego załoga samolotu, dopiero po wzrokowym zauważeniu śmigłowca wykonała manewr w celu uniknięcia kolizji w powietrzu.

Nie dopełnienie powyższych procedur doprowadziło do bardzo niebezpiecznej sytuacji, która gdyby nie szybka reakcja załogi samolotu mogła się zakończyć kolizją w powietrzu.

Ponadto Komisja na podstawie dokumentów otrzymanych od strony francuskiej stwierdziła, że pilot wykonujący lot nie był wyszczególniony w prośbie skierowanej do Prezesa ULC, co nie miało wpływu na zaistnienie zdarzenia.

3.2.Przyczyna zdarzenia:

1. Brak obserwacji przez pilota śmigłowca bezpośredniego otoczenia w czasie wykonywania lotu według przepisów VFR, które doprowadziło do przelotu śmigłowca w bezpośrednim sąsiedztwie rejonu kontrolowanego lotniska TMA EPWR i niebezpiecznego zbliżenia w powietrzu.
2. Nie nawiązanie przez pilota śmigłowca łączności z organem kontroli ruchu lotniczego lotniska EPWR czasie wykonywania lotu w bliskim sąsiedztwie przestrzeni kontrolowanej w celu nastawienia wysokościomierza
3. Niezastosowanie przez pilota śmigłowca procedury używania transponderów radaru wtórnego nakładającej obowiązek włączania posiadanego na pokładzie transpondera (kod A7000) niezależnie od przestrzeni, w której wykonywany jest lot.
4. Niedotrzymanie przez pilota warunków otrzymanej zgody od Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego na wykonywanie lotów nad terytorium Rzeczypospolitej Polskiej nakazującej składania planów lotu na wszystkie wykonywane operacje.
5. Wydanie przez kontrolera ruchu lotniczego TWR EPWR zezwolenia kontroli ruchu lotniczego dla załogi samolotu RJ85, które nie zawierało nakazu przecięcia FL100 w przestrzeni TMA EPWR.

4. Zalecenia profilaktyczne:

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej.

1. Wprowadzenie do INOP TWR EPWR (oraz innych organów działających w podobnych strukturach przestrzeni) wymogu stosowania frazeologii: „*przetnij granicę TMA powyżej FL 100*”.

Urząd Lotnictwa Cywilnego

2. Rozważyć wprowadzenie przepisu dla lotów samolotów i śmigłowców wykonujących według przepisów VFR w przestrzeni klasy „G” powyżej wysokości bezwzględnej 6500 stóp/2000 m AMSL zobowiązującego pilotów do składania planu lotu i/lub utrzymywania łączności z właściwym terytorialnie sektorem Służby Informacji Powietrznej.

Władze lotnicze Republiki Francuskiej.

3. Zwrócić uwagę pilotom Trans Helicopter Service na obowiązek zapoznania się i stosowania przepisów lotniczych obowiązujących w przestrzeni powietrznej innych państw oraz przestrzegania warunków wydanych zezwoleń.

KONIEC

Kierujący badaniem poważnego incydentu:

Bogdan Fydrych

Podpis nieczytelny

.....