



MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

Dot. zdarzenia nr: 404/07

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Zastępca Przewodniczącego Komisji :	dr inż. Maciej Lasek
Członek Komisji:	dr inż. Stanisław Żurkowski
Członek Komisji:	dr n. med. Jacek Rożyński
Członek Komisji:	mgr Tomasz Kuchciński
Członek Komisji:	mgr inż. Jerzy Kędzierski
Członek Komisji:	mgr inż. Bogdan Fydrych

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 18 maja 2011 roku, przedstawionych przez zespół badawczy PKBWL wyników badania poważnego incydentu lotniczego – niebezpiecznego zbliżenia w powietrzu śmigłowca AS350 o znakach rozpoznawczych: F-GECM i samolotu British Aerospace Avro RJ85 o znakach rozpoznawczych D-AVRB, który wydarzył się w dniu 13 września 2007 roku, w okolicach przestrzeni powietrznej rejonu kontrolowanego lotniska (TMA) Wrocław-Strachowice (EPWR), **działając na podstawie ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. 2006, Nr 100, poz. 696 z zm.)**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała badanie za zakończone i przyjęła, iż:

Przyczynami poważnego incydentu były:

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.

Zalecenie 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.

Podpisy Komisji

Zastępca Przewodniczącego Komisji: Maciej Lasek

Podpis nieczytelny

Członek Komisji: Stanisław Żurkowski

Podpis nieczytelny

Członek Komisji: Jacek Rozyński

Podpis nieczytelny

Członek Komisji: Tomasz Kuchciński

Podpis nieczytelny

Członek Komisji: Jerzy Kędzierski

Podpis nieczytelny

Członek Komisji: Bogdan Fydrych

Podpis nieczytelny
