

Warszawa, dnia 18 marca 2015 roku



Nr ewidencyjny zdarzenia
lotniczego
1336/14

RAPORT KOŃCOWY Z BADANIA INCYDENTU LOTNICZEGO

1. Data i czas lokalny zaistnienia incydentu:

9 sierpnia 2014 r. godz. 14:50 LMT''.

2. Miejsce startu i zamierzonego lądowania:

TRA 45

3. Miejsce zdarzenia:

Chrcynno k/ Nasielska (EPNC)

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

a) Samolot Cessna 152 znaki rozpoznawcze SP-MAA (C152).

b) Statek powietrzny ultralekki - Sky Ranger , znaki rozpoznawcze: SP-SKOL

5. Typ operacji:

a) Lot szkoleniowy

b) Lot prywatny

6. Faza lotu:

a) Lot po trasie

b) Lądowanie

7. Warunki lotu:

Według przepisów VFR / dzień VMC.

8. Czynniki pogody:

Bez wpływu na zdarzenie.

9. Organizator lotu:

a) SmartAero Service

b) Lot prywatny

10. Dane dotyczące dowódcy SP:

a) Mężczyzna, lat 23, posiadał licencję pilota samolotowego turystycznego (PPL) oraz aktualne badania lotniczo-lekarskie i świadectwo operatora radiowego.

b) Mężczyzna, lat 65, posiadał Świadectwo kwalifikacji oraz Pilotni prukaz (RCz) uprawniające do lotów na samolotach ultralekkich.

Kobieta, lat 32, posiadała Świadectwo kwalifikacji oraz Pilotni prukaz (RCz) uprawniające do lotów na samolotach ultralekkich.

Posiadali aktualne badania lotniczo-lekarskie i świadectwa operatora radiowego.

11. Opis przebiegu i okoliczności zdarzenia:

Uwaga: do opracowania tego zdarzenia dostępne były jedynie nagrania audio ze stanowiska APP Warszawa do momentu zakazania wykonywania skoków. Nie zostały przesłane PKBWL nie otrzymała nagrań zapisu wskaźnika radarowego ze stanowiska APP Warszawa oraz nagrania telefoniczne rozmów pomiędzy organizatorem skoków i kontrolerem APP Warszawa.

Naruszenie aktywnej strefy TRA 45.

(Wszystkie czasy podane w UTC według zapisu audio APP)

Kontroler organu zbliżania Warszawa (KRL APP) zauważył na wskaźniku radarowym niezidentyfikowany statek powietrzny wykonujący lot w kierunku strefy TRA45. Następnie o godzinie 14:36:30 wykonał telefon do FIS Olsztyn z pytaniem o nieznanego mu statek powietrzny z włączonym transponderem radaru wtórnego 7000. FIS Olsztyn nie miał również informacji na temat tego statku powietrzego. O godzinie 14:38:09 pilot samolotu ze skoczkami poprosił o zezwolenie na niski zrzut. KRL APP zabronił wykonania zrzutu informując o statku powietrznym znajdującym się w odległości 3 NM na wysokości 2000 stóp. Pilot samolotu ze skoczkami na pytanie KRL czy posiada wiedzę o tym statku powietrznym poinformował KRL, że nic mu o tym nie wiadomo. Dwie minuty później KRL zezwolił na zrzut skoczków. W międzyczasie (na podstawie informacji zawartych w Raporcie ERKZ) pilot nieznanego samolotu nawiązał łączność radiową z FIS Olsztyn już wewnątrz aktywnej strefy TRA45. Pilot samolotu C152 poinformował FIS Olsztyn, że po starcie z lotniska Warszawa – Modlin (EPMO) wykonywał lot szkolny po trasie. Informator FIS Olsztyn poinformował pilota, że jest wewnątrz aktywnej strefy TRA45, gdzie wykonywane są skoki spadochronowe. Po wylocie ze strefy TRA45 samolotu C152 KRL zezwolił na pierwszy niski zrzut skoczków. O godzinie 14:47 KRL informuje FIS Olsztyn o kolejnym statku powietrznym z włączonym transponderem radaru wtórnego 7000 wykonującym lot w stronę strefy TRA45 na wysokości 2100 stóp. W trakcie rozmowy FIS Olsztyn przekazuje informacje dla KRL, że pilot tego samolotu nawiązał łączność radiową z „Chrcyнным”. O godzinie 14:50:30 KRL wywołuje pilota samolotu ze skoczkami z pytaniem „czy jesteście

świadomi, że pod wami jest samolot ?, wiecie coś o tym?”. Pilot samolotu ze skoczkami odpowiada, że nic o tym nie wiedział. Następnie o godzinie 14:52:50 KRL wywołał pilota samolotu ze skoczkami informując go, że ze względu na drugi przypadek przelotu pod nimi „niewiadomego pochodzenia samolotów” zabrania wykonania zrzutu i nakazuje lądowanie samolotu przekazując informacje o pozycji i wysokości statku powietrznego znajdującego się pod nimi. Pilot samolotu ze skoczkami informuje KRL, że pilot drugiego samolotu „ jest na częstotliwości Chrcynna i teraz odchodzi w holding” i zaproponował, że poczekają na jego odlot i wykonają zrzutu. KRL zabrania wykonania zrzutu i nakazuje lądowanie samolotu. Pilot samolotu ze skoczkami po zgłoszeniu osiągnięcia 2000 stóp otrzymał informacje od KRL o zawieszeniu strefy TRA45 i zakazie wykonywania w dniu zdarzenia skoków.

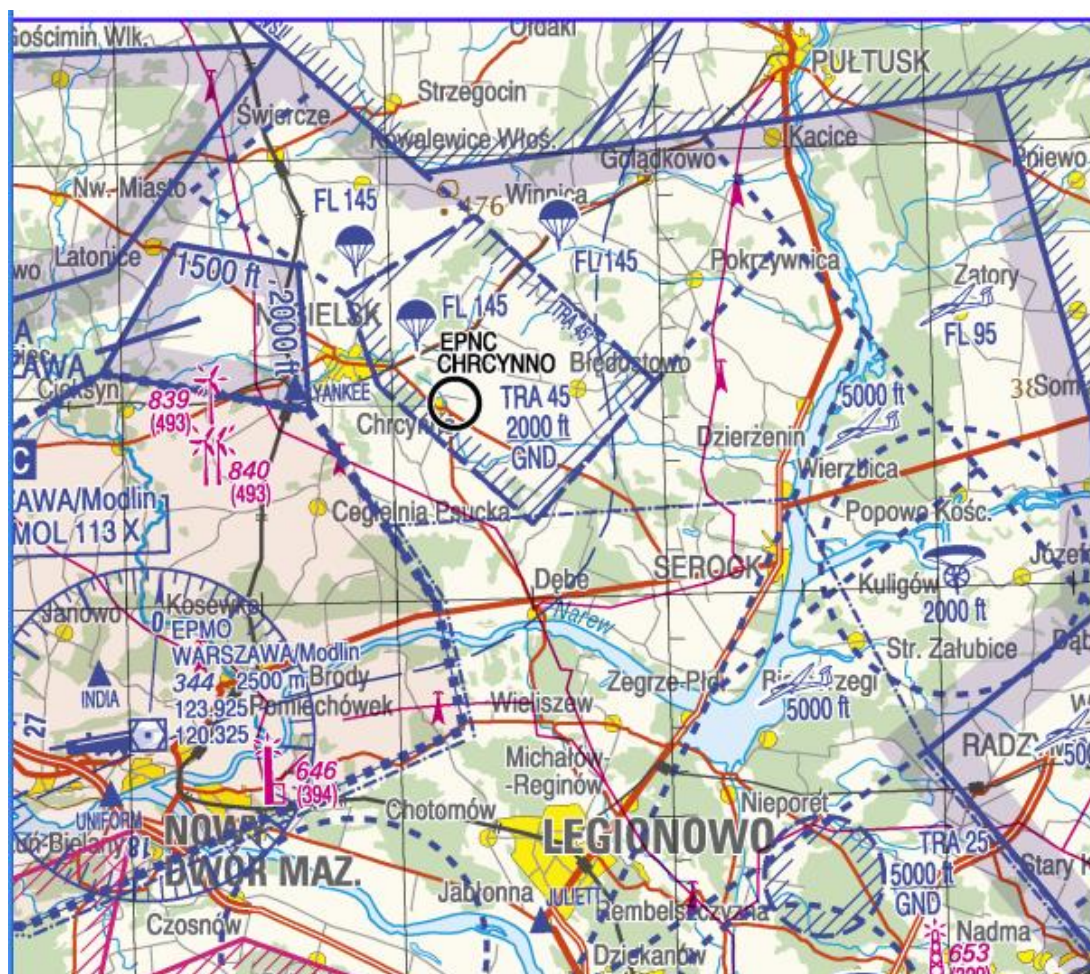
Drugim statkiem powietrznym był ultralekki samolot typu Sky Ranger, który był w trakcie powrotu z lotniska Olsztyn – Dajtki (EPOD) na lądowisko bazowania Chrcynno k/Nasielska (EPNC). W trakcie dolotu pilot samolotu Sky Ranger utrzymywał dwukierunkową łączność radiową z informatorem FIS Olsztyn oraz posiadał włączonym transponderem radaru wtórnego. Na około siedem mil przed lądowiskiem Chrcynno (na podstawie oświadczenia pilota) FIS Olsztyn zakończył służbę radarową informując również o odbywających się skokach spadochronowych nad Chrcynnem. Będąc trzy mile od strefy zrzutów, utrzymując wysokość lotu poniżej 2000 stóp pilot nawiązał łączność z „Chrcynno Radio” na częstotliwości 122.2 MHz z zapytaniem o pozycję samolotu ze skoczkami i sytuację na lądowisku. Z informacji otrzymanych przez pilota wynikało, że samolot ze skoczkami jest na wznoszeniu tuż przed zajęciem pozycji do zrzutu. Pilot samolotu Sky Ranger zaproponował oczekiwanie do czasu wylądowanie skoczków i samolotu. Po pewnym czasie otrzymał informację o możliwości lądowania i wykonał podejście i lądowanie. Należy zaznaczyć, że pilot samolotu Sky Ranger, w przeciwieństwie do pilota samolotu C152, był w stałym kontakcie radiowym najpierw z FIS Olsztyn, a następnie z „Chrcynno radio” i posiadał świadomość sytuacyjną działań odbywających się w strefie TRA45.

Według oświadczenia kierownika OSS KRL powiedział, że również w dniu jutrzejszym nie wiadomo czy skoki się odbędą, a może aż do czasu dokonania zmian w „Porozumieniem o współpracy operacyjnej pomiędzy Polską Agencją Żeglugi Powietrznej, Aeroklubem Warszawskimi i Centrum Usług Logistycznych Lotnisko „Warszawa-Babice”.

Istotnym faktem dotyczącym tego zdarzenia jest brak przez KRL koordynacji swoich działań, dotyczących podjęcia decyzji o zawieszeniu skoków z organizatorem skoków, który odpowiadał za bezpieczne wykonywanie lotów/skoków spadochronowych oraz

utrzymywanie statków powietrznych wewnątrz rejonów „Chrcynno Area” zgodnie z zapisami wyżej wymienionego „Porozumienia...”.

W trakcie analizy okoliczności zdarzenia Komisja zwróciła uwagę na strukturę elementów przestrzeni powietrznej i lokalizację punktu nawigacyjnym „Yankee” w stosunku do strefy TRA45. Mała odległość pomiędzy granicą CTR EPMO, a granicą TRA45 skutkuje tym, że pilot wylatujący z CTR EPMO nad punktem nawigacyjnym „Yankee” ma niewiele czasu do nawiązania łączności z zarządzającym przestrzenią TRA45 w celu uzgodnienia ewentualnego wlotu w ww. strefę. Jeżeli pilot chciałby nawiązać po wylocie z CTR EPMO łączność z FIS Olsztyn (przy wolnej częstotliwości) w celu otrzymania informacji o aktywności strefy praktycznie nie ma możliwości nawiązania łączności z zarządzającym przestrzenią TRA45, bez wykonania zakrętów o 360 stopni w celu uzgodnienia ewentualnego przelotu przez strefę. Również personel FIS Olsztyn w wypadku nawiązania łączności radiowej przez pilota, który zgłasza się nad punktem „Yankee”, a nie mającego świadomości o aktywności strefy TRA45 ma bardzo mało czasu, aby poinformować pilota o jej aktywności przed przekroczeniem jej granicy.



Extract from Aeronautical Chart of Poland
ICAO 1 : 500 000

VFR AD 4 EPMO 6-0
29 MAY 2014

AIP VFR

Wnioski wynikające ze zdarzenia:

1. KRL nie był odpowiedzialny za bezpieczne wykonywanie lotów/skoków spadochronowych w wydzielonej przestrzeni powietrznej strefy.
2. Działania KRL w chwili zauważenia statków powietrznych w rejonie TRA45 były bardzo profesjonalnymi biorąc pod uwagę prerogatywy bezpieczeństwa.
3. Po lądowaniu samolotu Sky Ranger KRL powinien zezwolić na dalsze kontynuowanie skoków.
4. Zakazanie wykonywania skoków oraz poinformowanie o „zawieszeniu strefy” było niezgodne z zasadami elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej (Flexible Use of Airspace) oraz z zapisami zawartymi w „Porozumieniu o współpracy operacyjnej pomiędzy Polską Agencją Żeglugi Powietrznej, Aeroklubem Warszawskim i Centrum Usług Logistycznych Lotnisko „Warszawa-Babice” w zakresie współdziałania APP Warszawa, OKL AW i AFIS Babice”, gdzie w punkcie 2.4.1 jest zapisane:
„Odpowiedzialność za bezpieczne wykonywanie lotów/skoków spadochronowych oraz utrzymywanie statków powietrznych wewnątrz rejonów ponoszą:
 - OSS (Organizator skoków spadochronowych) za rejon CHRCYNNO AREA”.
5. Samolotu Ośrodka Szkolenia Spadochronowego wykonywał loty zgodnie ze zgłoszoną rezerwacją przestrzeni TRA45.
6. Zawieszanie wykonywania działalności lotniczej przez Ośrodek Szkolenia Spadochronowego skutkowało nie zrealizowaniem zaplanowanych zadań szkoleniowych;
7. Mała odległość pomiędzy granicą CTR EPMO, a granicą TRA45.
8. Brak koordynacji przez KRL swoich działań dotyczących podjęcia decyzji o zawieszeniu z organizatorem skoków.

12. Przyczyny zdarzenia:

Niewłaściwe przygotowanie się do lotu przez pilota samolotu C152, czego wynikiem było naruszenie aktywnej strefy TRA45.

13. Komisja sformułowała zalecenie dotyczące bezpieczeństwa:

SmartAero Service:

1. Zapoznać pilota uczestniczącego w zdarzeniu z treścią raportu, aby ograniczyć możliwość wystąpienia podobnego zdarzenia w przyszłości.

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej:

2. Przekazać raport końcowy do LSM APP EPWA w celu zapoznania personelu APP EPWA z ustaleniami raportu aby ograniczyć możliwość wystąpienia podobnego zdarzenia

w przyszłości – zakazania wykonywania skoków i „zawieszeniu strefy” niezgodnie z zasadami elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej (*Flexible Use of Airspace*) oraz z „Porozumieniem o współpracy operacyjnej pomiędzy Polską Agencją Żeglugi Powietrznej, Aeroklubem Warszawskim i Centrum Usług Logistycznych Lotnisko „Warszawa-Babice” w zakresie współdziałania APP Warszawa, OKL AW i AFIS Babice”

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej/ Zarządzający lotniskiem EPMO:

3. Rozważyć przeniesienie lokalizacji punktu „Yankee” lotniska EPMO w miejsce pozwalające pilotom statków powietrznych na wcześniejsze nawiązania łączności radiowej z FIS Olsztyn i z zarządzającym przestrzenią TRA45 w odległości pozwalającej na płynny i bezpieczny wlot w ww. strefę.

KONIEC

Kierujący badaniem:

podpis na oryginale