



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Dot. zdarzenia nr: 1006/13

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia, Przewodniczący Komisji:	dr inż. Maciej Lasek
Zastępca Przewodniczącego Komisji:	mgr inż. Andrzej Pussak
Członek Komisji:	lic. Robert Ochwat
Członek Komisji:	mgr Tomasz Kuchciński
Członek Komisji:	mgr inż. Piotr Lipiec
Członek Komisji:	mgr inż. Ryszard Rutkowski
Członek Komisji:	mgr inż. Bogdan Fydrych

W dniu 19 lutego 2014 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez operatora samolotu wyniki przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego z udziałem samolotu Saab 340, które wydarzyło się w dniu 6 lipca 2013 r. w przestrzeni powietrznej lotniska Dole (LFGJ). Działając w oparciu o **art. 5 ust. 3 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE** (Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjęła ustalenia wyżej wymienionego podmiotu i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Samolot wykonywał lot rozkładowy na trasie LFGJ-LFKB. Na pokładzie znajdowało się 12 pasażerów. Po starcie z pasa 05 lotniska LFGJ załoga otrzymała od kontrolera zezwolenie: „DCT PAS, climb FL130”. Kontroler lotniska LFGJ, gdy zauważył przelatujący obiekt na radarze poinformował załogę przez radio o innym ruchu lotniczym. Kilka sekund później podczas wznoszenia na wysokości około 2000 ft (wg relacji dowódcy) załoga otrzymała polecenie RA. Załoga samolotu nawiązała kontakt wzrokowy z obiektem, z którym się minęła. Zapytany kontroler stwierdził, że nie miał wcześniej informacji o ruchu lotniczym, a pilot obiektu dopiero będąc w pobliżu lotniska włączył transponder i nie nawiązał z TWR łączności radiowej wlatując w przestrzeń powietrzną TMA (klasa E) na wysokości ok 2500 ft. Dowódca samolotu po powrocie do LFGJ złożył kontrolerowi organu kontroli lotniska LFGJ meldunek ATIR, który został przesłany do Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la sécurité de l'aviation civile (BEA) - odpowiednik polskiego Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych (PKBWL). Operator

samolotu w dniu 8 lipca.2013 również przekazał w tej sprawie raport do BEA. Po dwóch dniach BEA odpisało, że nie widzi powodów dla którego miałyby badać tę sprawę skoro samolot, który wygenerował polecenie RA nie naruszył przepisów. Miał on bowiem prawo przebywać w tej przestrzeni powietrznej bez łączności radiowej.

W trakcie badania tego zdarzenia Komisja operatora samolotu Saab 340, która badała incydent pod nadzorem PKBWL ustaliła, że:

- żadna z załóg lotniczych nie naruszyła przepisów,
- kontroler niezwłocznie przekazał informację o ruchu lotniczym według posiadanej wiedzy.
- podczas przygotowywania operacji lotniczych Dział Operacji Lotniczych nie opracował i nie przedstawił załogom lotniczym pełnej informacji o szczególnych aspektach oraz specyfice francuskiego podziału przestrzeni powietrznej. Takie wsparcia wzbudzałyby chociażby zwiększenie świadomości i czujność załóg.

W trakcie analizy zdarzenia zwrócono uwagę na organizację przestrzeni powietrznej w rejonie lotniska LFGJ. W istniejącej klasie przestrzeni TMA klasy E dla statków powietrznych wykonujących lot według przepisów VFR nie ma obowiązku nawiązania i utrzymywania ciągłej łączności dwukierunkowej. W trakcie eksploatacji dużego samolotu, który ma znaczne wartości osiągowie (prędkość pozioma i prędkość wznoszenia), oraz z którego jest ograniczona widoczność z kokpitu, powoduje to zagrożenie nieumyślnego i niekontrolowanego zbliżenia lub nawet kolizję statków powietrznych. Ponadto Komisja operatora stwierdza, że granice przestrzeni kontrolowanej lotniska LFGJ (klasa D) jest zbyt mała aby sprostać wymogom osiągowym dużych statków powietrznych. Obecnie regularne loty wykonują tam samoloty Saab 340 oraz B-737-800. Granica pionowa CTR LFGJ to zaledwie 2000 ft AMSL, czyli przy elewacji lotniska 645ft daje to realnie wartość 1355ft AGL (ok. 300 m), które duży samolot osiąga tuż po starcie. W trakcie lotów IFR, gdy wykonywane jest podejście instrumentalne, to pełne wykonanie procedury podejścia do lądowania, startu i po nieudanym podejściu odbywa się poza granicami CTR LFGJ zarówno poziomymi jak i pionowymi. Komisja operatora rozumie, że być może wcześniej - kiedy lotnisko nie obsługiwało dużych samolotów granice przestrzeni były wystarczające, natomiast w chwili obecnej zdaniem Komisji są one niewystarczające. W związku z powyższym załogom większych samolotów, przy takiej organizacji przestrzeni powietrznej, gdzie muszą się separować same („widzę i jestem widziany”) od innego ruchu lotniczego, trudno bezpiecznie wykonywać operacje powietrzne. Na uwagę zasługuje również fakt, że w pobliżu LFGJ znajduje się lotnisko wojskowe, z którego odbywają się loty szkolne.

Przyczyna incydentu lotniczego:

Organizacja przestrzeni powietrznej w rejonie lotniska LFGJ tzn. wielkość przestrzeni kontrolowanej lotniska, która nie zabezpiecza w sposób realny potrzeb dużych statków powietrznych, oraz klasa przestrzeni powietrznej TMA, która nie zapewnia separacji operacji

lotniczych wykonywanych według przepisów IFR od lotów według przepisów VFR co zagraża bezpieczeństwu tych operacji.

Działania podjęte przez podmiot badający:

Komisja operatora samolotu zaleca Działowi Operacji Lotniczych opracowywanie przed wykonywaniem stałych operacji lotniczych w nowych rejonach szczególnych aspektów dotyczących wykonywania lotów na tych obszarach (np. podział przestrzeni powietrznych, zasady wyk. lotów, ograniczenia w ruchu lotniczym, przeszkody lotnicze i terenowe etc.) i przedstawianie tych informacji załogom statków powietrznych przed rozpoczęciem wykonywania operacji celem zwiększenia czujności i udzielenia im wsparcia w tym zakresie. Ma to istotne znaczenie i powiązanie w kontekście szacowania ryzyka w ramach wprowadzanego do stosowania u operatora Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) .

Komisja sformułowała **zalecenie dotyczące bezpieczeństwa:**

Władza Lotnicza Republiki Francuskiej - Direction générale de l'aviation civile (DGAC):

PKBWL po przeanalizowaniu przebiegu zdarzenia rekomenduje zmianę organizacji (struktur i klasyfikacji) przestrzeni powietrznej w rejonie lotniska LFGJ w celu podniesie poziomu bezpieczeństwa operacji lotniczych wykonywanych według przepisów IFR.

Komentarz PKBWL:

BEA po zgłoszeniu ww. zdarzenia lotniczego przez operatora samolotu odpisało, że nie widzi powodów dla którego miałyby badać tę sprawę skoro samolot, który wygenerował RA nie naruszył przepisów (miał on bowiem prawo przebywać w tej przestrzeni powietrznej bez dwukierunkowej łączności radiowej). PKBWL, jak również Komisja operatora samolotu stwierdzają również, że żadna z załóg lotniczych nie naruszyła przepisów.

Biorąc jednak pod uwagę okoliczności zbliżenia jak i raportowaną przez pilota Saab 340 odległość i wysokość pomiędzy statkami powietrznymi (200 m i 300 ft) istniało bardzo poważne zagrożenie bezpieczeństwa lotów. Dzięki wyposażeniu i włączeniu transpondera radaru wtórnego przez samolot kolizyjny i właściwej reakcji załogi samolotu Saab 340 nie doszło do prawdopodobnej kolizji w powietrzu. W związku z powyższym PKBWL wnosi o przeanalizowanie powyższego zdarzenia lotniczego i ustosunkowanie się do ww. zalecenia dotyczącego bezpieczeństwa.

Nadzorujący badanie

mgr inż. Bogdan Fydrych podpis na oryginale