

RAPORT KOŃCOWY



POWAŻNY INCYDENT 2020/2029

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

UL. CHAŁUBIŃSKIEGO 4/6, 00-928 WARSZAWA | TELEFON ALARMOWY 500 233 233

RAPORT KOŃCOWY

z badania zdarzenia lotniczego statku powietrznego o maksymalnej masie startowej nie przekraczającej 2250 kg

POWAŻNY INCYDENT

ZDARZENIE NR – 2020/2029

STATEK POWIETRZNY – Cessna 150 G, D-ECNI/Cessna 206,
SP-WAW

DATA I MIEJSCE ZDARZENIA – 25 lipca 2020 r., TRA 45



Niniejszy Raport jest dokumentem prezentującym stanowisko Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych dotyczące okoliczności zdarzenia lotniczego, jego przyczyn i zaleceń dotyczących bezpieczeństwa, który został sporządzony na podstawie informacji znanych w dniu jego sporządzenia.

Badanie może zostać wznowione w razie ujawnienia nowych informacji lub zastosowania nowych technik badawczych, które mogą mieć wpływ na zmianę sformułowań dotyczących przyczyn, okoliczności i zaleceń dotyczących bezpieczeństwa zawartych w Raporcie.

Badanie zdarzenia prowadzone było jedynie w celu zapobiegania wypadkom i incydentom w przyszłości w oparciu o obowiązujące przepisy prawa międzynarodowego, Unii Europejskiej i krajowego. Badanie zostało przeprowadzone bez stosowania prawnej procedury dowodowej, obowiązującej inne organy zobowiązane do podejmowania działań w związku ze zdarzeniem lotniczym.

Komisja nie orzeka co do winy i odpowiedzialności.

Zgodnie z art. 5 ust. 6 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im [...] oraz art. 134 Ustawy Prawo Lotnicze, sformułowania zawarte w Raporcie nie mogą być traktowane jako wskazanie winnych lub odpowiedzialnych za zaistniałe zdarzenie. W związku z powyższym wykorzystywanie Raportu do celów innych niż zapobieganie wypadkom i incydentom lotniczym, może prowadzić do błędnych wniosków i interpretacji.

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

WARSZAWA 2021

Numer ewidencyjny zdarzenia:	2020/2029			
Rodzaj zdarzenia:	POWAŻNY INCYDENT			
Data zdarzenia:	25 lipca 2020 r.			
Miejsce zdarzenia:	TRA 45			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot, Cessna 150G/Samolot, Cessna 208B			
Znaki rozpoznawcze SP:	D-ECNI/SP-WAW			
Użytkownik / Operator SP:	PRYWATNY/Aeroklub Warszawski			
Dowódca SP:	Pilot PPL(A)/Pilot, CPL(A)			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	Śmiertelne	Poważne	Lekkie	Bez obrażeń
	0	0	0	18
Władze krajowe i zagraniczne poinformowane o zdarzeniu	Urząd Lotnictwa Cywilnego			
Kierujący badaniem:	Grzegorz Pietraszkiewicz			
Podmiot badający:	Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych			
Pełnomocni Przedstawiciele i ich doradcy:	NIE DOTYCZY			
Skład zespołu badawczego:	NIE WYZNACZONO			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	RAPORT KOŃCOWY			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	28 września 2021 r.			

1. Rodzaj zdarzenia

Poważny incydent

2. Badanie przeprowadził

PKBWL

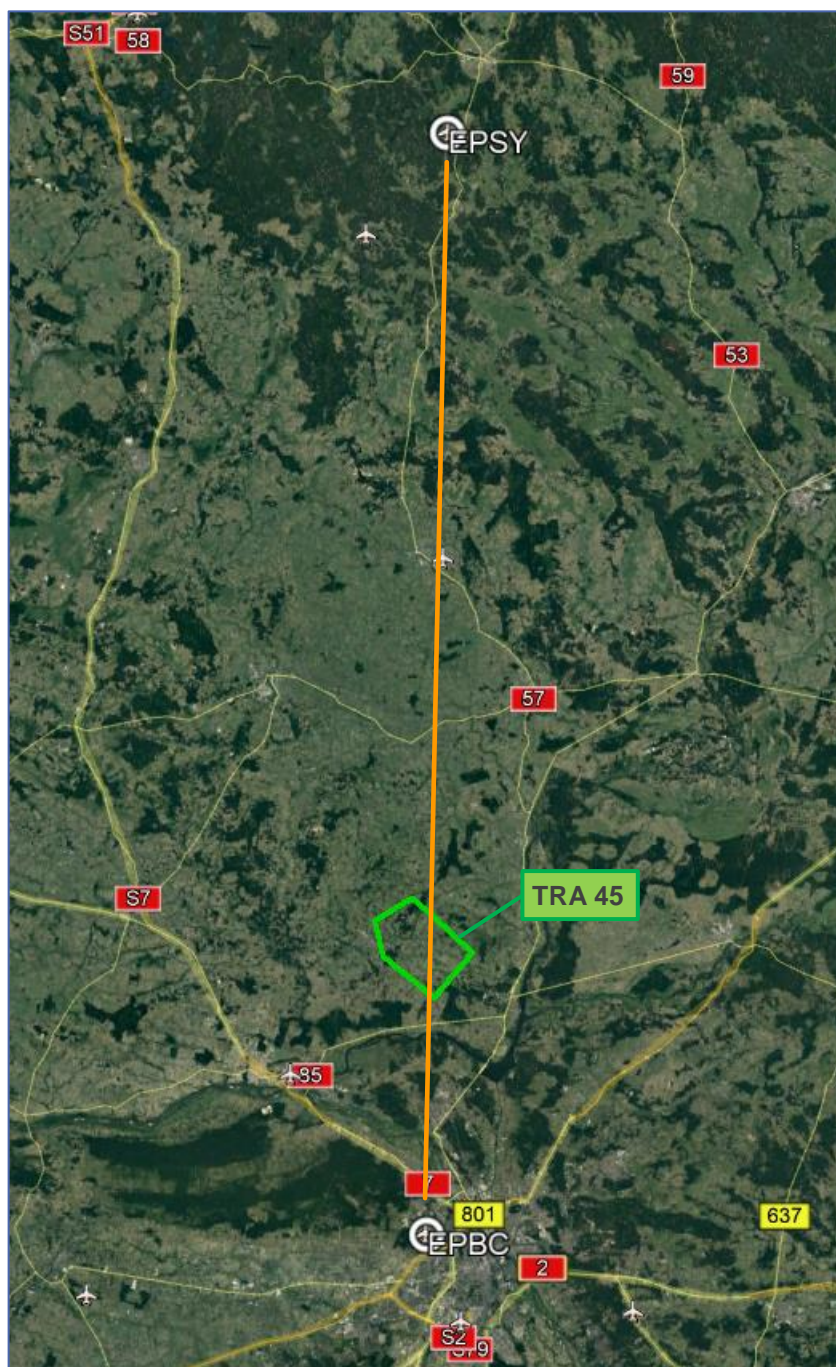
3. Data i czas lokalny zaistnienia zdarzenia

25 lipca 2020 r., godz. 18:40¹.

4. Miejsce startu i zamierzonego lądowania

Start z lotniska Warszawa-Babice EPBC. Lądowanie na lotnisku Olsztyn-Mazury EPSY.

¹ Wszystkie czasy w raporcie w LMT = UTC + 2h



Rys. 1. Planowana trasa lotu D-ECNI z EPBC do EPSY [źródło: Google Earth, PAŻP]

5. Miejsce zdarzenia

Do zbliżenia doszło w TRA 45 (Rys. 1.) zarezerwowanej na potrzeby zabezpieczenia realizacji skoków spadochronowych.

6. Typ operacji

D-ECNI – lot treningowy (budowanie nalotu).

SP-WAW – lot na zrzut skoczków spadochronowych.

7. Faza lotu

D-ECNI – lot po prostej przez TRA 45 na wysokości 2000 ft AMSL.

SP-WAW – wznoszenie w celu zrzutu skoczków.

8. Warunki lotu

Dzień, lot według VFR w warunkach VMC.

9. Czynniki pogody

METAR z godz. 18:30 (16:30 UTC) z lotniska EPMO położonego 20 km na południowy zachód od lądowiska Chrcynno EPNC:

METAR EPMO 251630Z 28009KT 250V320 CAVOK 25/10 Q1012=

10. Organizator lotów

Organizatorem lotu D-ECNI był pilot lecący, a samolot został użyty przez DTO evAIR.

Organizatorem lotu SP-WAW był Aeroklub Warszawski.

11. Dane dotyczące załogi

Załoga D-ECNI: pilot, mężczyzna lat 31, licencja PPL(A), według oświadczenia pilota - nalot ogólny 108 godz., na samolocie Cessna 150 nalot 50 godz.

Załoga SP-WAW: pilot, mężczyzna lat 39, licencja CPL(A), według oświadczenia pilota - nalot ogólny 998 godz., na samolocie Cessna 208 nalot 323 godz.

12. Obrażenia osób

Bez obrażeń.

13. Uszkodzenia statku powietrznego

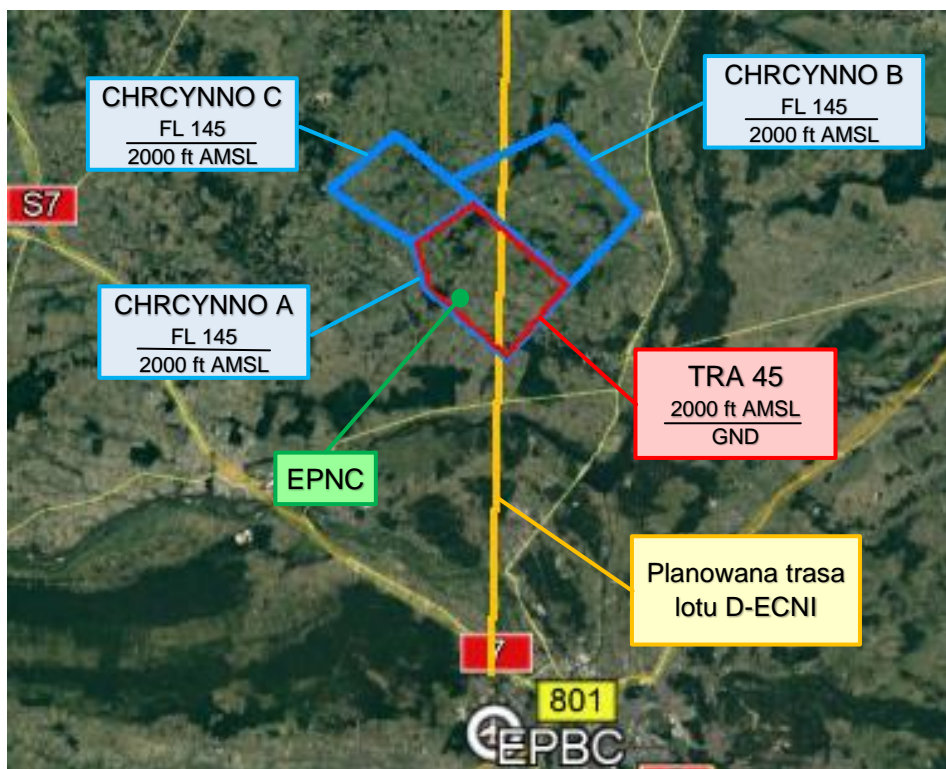
Bez uszkodzeń.

14. Opis przebiegu i analiza zdarzenia

14.1. Opis zdarzenia

O godz. 18:22 samolot D-ECNI wystartował z lotniska Warszawa-Babice EPBC do lotniska Olsztyn-Mazury EPSY. Trasa lotu przebiegała w pobliżu lądowiska Chrcynno (EPNC) położonego w aktywnej strefie TRA 45. Zgodnie z oświadczeniem pilota D-ECNI trasa była planowana na wysokości 2500 ft AMSL. Około 6 minut po starcie pilot nawiązał łączność z FIS Olsztyn. D-ECNI wykonywał lot z punktu J EPBC w kierunku północnym na wysokości 1800-2000 ft AMSL. O godz. 18:36, w odległości około 2 NM od południowego skraju TRA 45, pilot zapytał FIS o aktywność „stref w Chrcynnej”. Informator FIS Olsztyn poinformował załogę, że strefy są aktywne i podał częstotliwość „122 kropka 205”. Pilot potwierdzając odbiór podał częstotliwość „122 05”, na co informator FIS nie zareagował. Według

oświadczenia pilota D-ECNI nie udało mu się nawiązać łączności z Chrcynno Radio. O godz. 18:39 D-ECNI wleciał do strefy TRA 45 na wysokości ~1800 ft AMSL.



Rys. 2. Aktywne strefy na trasie lotu D-ECNI w rejonie lądowiska EPNC [źródło: PAŻP, Google Earth]

Strefa TRA 45 była zarezerwowana przez Aeroklub Warszawski i aktywna w przedziale wysokości od poziomu terenu do 2000 ft AMSL. Aktywne były również, strefy Chrcynno AREA A/B/C w przedziale wysokości od 2000 ft AMSL do FL 145². Strefy Chrcynno AREA zostały wyznaczone w przestrzeni powietrznej TMA Warszawa. W strefach tych odbywały się skoki spadochronowe wykonywane z samolotu SP-WAW. Załoga SP-WAW utrzymywała, co do zasady, łączność z organem kontroli Warszawa Zbliżanie (APP Warszawa). Podczas wylotu do zrzutu w czasie zdarzenia załoga nawiązała łączność z APP Warszawa na wysokości 1500 ft AMSL i otrzymała zezwolenie na wznoszenie do FL 140. Jednocześnie krl APP poinformował SP-WAW o ruchu na południowy wschód, w odległości około 1 NM na wysokości 2000 ft AMSL. Informacja została przekazana tuż przed zbliżeniem, kiedy SP-WAW w czasie wznoszenia znajdował się na wysokości ~1700 ft AMSL. O godz. 16:40 nastąpiło największe zbliżenie samolotów znajdujących się na wysokości ~2000 ft AMSL. W ocenie załogi SP-WAW odległość pionowa wynosiła 50 m. Odległości poziomej nie udało się ustalić dokładnie, ale nałożenie się na siebie znaczników samolotów na wskaźniku zobrazowania radarowego wskazuje na odległość znacznie mniejszą niż 1 NM. O godzinie 16:42 D-ECNI opuścił przestrzeń strefy TRA 45 i ponownie nawiązał łączność z informatorem FIS Olsztyn. O godzinie 16:43 załoga SP-WAW przekazała informatorowi FIS informację o minięciu się w strefie TRA 45 z nieznanym ruchem

² Strefy zostały opisane w „Porozumieniu o współpracy operacyjnej pomiędzy PAŻP, AW i CULLWB w zakresie współdziałania APP Warszawa, OKL AW i AFIS Babice”.

w odległości 50 m. Pilot D-ECNI, zapytany przez informatora o to, czy nawiązał łączność z użytkownikiem TRA 45 odpowiedział, że „próbował się połączyć, ale nie uzyskał połączenia”. Stwierdził również, że nie obserwował żadnego ruchu. D-ECNI wylądował na lotnisku EPSY.

14.2. Ustalenia zespołu badawczego

14.2.1. Analiza przebiegu zdarzenia

Zaplanowana na wysokości 2500 ft trasa lotu D-ECNI przebiegała przez strefę TRA 45, która była aktywna w przedziale wysokości GND-2000 ft AMSL. Ponad strefą TRA 45, od 2000 ft AMSL, aktywna była przestrzeń kontrolowana TMA Warszawa i wyznaczone w niej Strefy Chrcynno AREA. Zaplanowanie przez pilota D-ECNI trasy w ten sposób wskazuje na niewłaściwie przeprowadzenie analizy aktywności elementów przestrzeni powietrznej lub niezapoznanie się z informacjami o ich aktywności. Planując przelot w rejonie lądowiska EPNC, pilot powinien zapoznać się przed lotem z informacją o jego częstotliwości radiowej, która wynosiła 122,205 MHz i była opublikowana w AIP VFR Polska.

W rejonie zdarzenia dolna granica TMA Warszawa znajdowała się na wysokości 2000 ft AMSL, a radarowa służba kontroli ruchu lotniczego mogła być zapewniana od wysokości 2600 ft AMSL. Krl APP Warszawa zauważył potencjalny konflikt i przekazał SP-WAW informację o ruchu, co wskazuje na prowadzenie wnikliwej obserwacji i właściwej analizy sytuacji ruchowej w przestrzeniach otaczających jego strefę odpowiedzialności.

W czasie lotu pilot otrzymał od informatora FIS Olsztyn właściwą częstotliwość EPNC, ale niewłaściwie ją zrozumiał. Powtórzona przez pilota częstotliwość była inna od przekazanej, ale informator FIS na to nie zareagował.

Pilot D-ECNI otrzymał informację o aktywności TRA 45 i częstotliwości radiowej lądowiska EPNC. Pilot nie uzyskał przed lotem zgody na przelot przez strefę TRA 45 od jej użytkownika. Niezależnie od powodu braku łączności z użytkownikiem strefy TRA 45 pilot był zobowiązany do jej ominięcia. Najprostszym sposobem ominięcia TRA 45 było wykonanie lotu z jej prawej strony albo ze strony lewej przy granicy CTR EPMO.

14.2.2. Ustalenia

- 1) Pilot D-ECNI zaplanował lot VFR z EPBC do EPSY po prostej, na wysokości 2500 ft AMSL, co wskazuje na niewłaściwie przeprowadzenie analizy aktywności elementów przestrzeni powietrznej lub niezapoznanie się z informacjami o ich aktywności.
- 2) Powtórzona przez pilota D-ECNI częstotliwość EPNC była inna od przekazanej, ale informator FIS na to nie zareagował.
- 3) Pilot D-ECNI wleciał w aktywną strefę TRA 45 pomimo niezyskania zgody jej użytkownika.
- 4) Załoga SP-WAW otrzymała od krl APP EPWA informację o potencjalnym ruchu kolizyjnym, zlokalizowała ten ruch i kontynuowała lot z zachowaniem własnej separacji.

- 5) Pilot D-ECNI nie był świadomy zbliżenia z SP-WAW.
- 6) W czasie lotu D-ECNI przez TRA 45 skoczkowie spadochronowi znajdowali się na pokładzie SP-WAW.

15. Przyczyna zdarzenia

Przyczyną zdarzenia był wlot samolotu D-ECNI do aktywnej strefy TRA 45 bez uzyskania zgody jej użytkownika.

16. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia

- 1) Niewłaściwe przygotowanie załogi D-ECNI do lotu.
- 2) Brak reakcji informatora FIS Olsztyn na błędne powtórzenie przez załogę D-ECNI przekazanej częstotliwości.
- 3) Ustawienie niewłaściwej częstotliwości radiowej lądowiska EPNC przez pilota D-ECNI.

17. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

Nie sformułowano.

18. Propozycje zmian systemowych i/lub inne uwagi

Nie sformułowano

19. Załączniki

Brak.

KONIEC

Kierujący zespołem badawczym

.....