



**POLSKA AGENCJA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ
POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY**

02-147 Warszawa, ul. Wieżowa 8, tel. 0 22 574 50 00, fax: 0 22 574 50 09
www.pansa.pl REGON:140886771 NIP: 5222838321

357/06 B.F
-3

A-AB-636/08

Warszawa, 11 kwietnia 2008 r.

**PAŃSTWOWA KOMISJA
BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH**

**Przewodniczący Komisji
dr pilot Edmund KLICH**

00-928 Warszawa, ul. Chałubińskiego 4/6

Dotyczy: wlotu a/c SPKGA (C172) w CTR EPLL bez zezwolenia kontroli ruchu lotniczego w dniu 25.11.2006 r.

W nawiązaniu do rozmowy telefonicznej Polska Agencja Żeglugi Powietrznej uprzejmie informuje, że w opisanej sprawie zakończono postępowanie wyjaśniające ABI-66-176/06.

W toku przeprowadzonego postępowania ustalono:

Fakty:

SPKGA (C172) wykonywał lot VFR z EPBC do EPLL na wysokości 3500 feet.

Startujący z AD EPLL z kierunku 25 a/c RYR1979 otrzymał pierwotnie polecenie po starcie skrócić na LDZ i wchodzić do FL 120.

SPKGA zgłosił się na łączność z TWR EPLL znajdując się ok. 2 NM od wschodniej granicy CTR EPLL. Krl ADC wydał polecenie schodzenia do wysokości 1500/1800 feet oraz zgłoszenia przejścia 2000 feet w dół.

Następnie Krl ADC zmienił ATC clearance dla RYR1979, by ten po starcie wykonywał lot po prostej do przecięcia 4000 feet, a następnie w prawo na LDZ i dalsze wchodzenie do FL120.

SPKGA zgłosił przecięcie 2000 feet w dół, RYR1979 zgłosił 2200 feet w górę, po czym krl ADC nakazał RYR1979 skręt w prawo na LDZ i kontynuowanie wchodzenia do FL120.

Zdaniem KRL ADC TWR EPLL, a/c SPKGA wlatując w CTR EPLL bez uzgodnienia warunków wykonywania lotu naruszył jego przestrzeń, co spowodowało konieczność wprowadzenia zmiany do ATC clearance wydanego dla RYR1979.

Analiza:

Działanie Krl ADC TWR EPLL było działaniem bezpiecznym i „na wyrost”. Z analizy sytuacji ruchowej a/c odlatującego (RYR1979) i zgłaszanego przez SPKGA meldunku pozycyjnego wynika, że nie wymuszało to na Krl ADC konieczności tak dalece idącej zmiany zezwolenia odlotowego dla RYR1979.

Z powodu braku nagrania korespondencji radiowej pomiędzy Krl ADC a SPKGA, oceny zdarzenia dokonano na podstawie pisemnej notatki Krl ADC i pisemnej notatki pilota SPKGA.

Wstępna klasyfikacja dokonana przez Dział Inspekcji ATM/CNS określa to zdarzenie jako: incydent – potencjalne zagrożenie niebezpiecznym zbliżeniem – odstępstwo statku powietrznego od stosownych przepisów ruchu lotniczego ATM, tzn. naruszenie przestrzeni – poziom zagrożenia C5 – na podstawie przepisów „ESARR 2 Składanie meldunków oraz rozpatrywanie nieprawidłowości w ruchu lotniczym” (Dz. Urz. ULC Nr 5, poz. 27).

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej przesyła w załączeniu zebraną dokumentację do dalszego służbowego wykorzystania.

/