



Dot. incydentu nr: 1052/14

## UCHWAŁA

### PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Po rozpatrzeniu w dniu 11 lutego 2015 roku, przedstawionych przez organ zarządzania przestrzenią powietrzną informacji o okolicznościach zaistnienia zdarzenia lotniczego samolotu CC-130J Hercules (C305), które wydarzyło się w dniu 11 lipca 2014 r. w przestrzeni powietrznej Rejonu Informacji Powietrznej Warszawa (FIR EPWW) rejonie kontrolowanym lotniska (TMA) Szczecin – Goleniów (EPSC), 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 uchylającego dyrektywę 94/56/WE<sup>1</sup>**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjęła ustalenia wyżej wymienionego podmiotu i podjęła decyzję o zakończeniu badania

#### **Przebieg i okoliczności zdarzenia:**

Dwukrotne naruszenie przestrzeni TMA EPSC przez załogę samolotu C305. Około godziny 06:35 UTC samolot C305 wleciał bez zezwolenia w TMA EPSC na FL90 na północ od punktu nawigacyjnego PIXOR. W tym czasie w TMA EPSC nie było innego ruchu. Ponowne naruszenie przestrzeni TMA EPSC przez samolot C305 nastąpiło około 07:10 UTC w rejonie punktu nawigacyjnego CHO podczas wznoszenia z 1700 stóp do FL90. W tym czasie nad pkt. PIXOR dolatywał samolot Boeing 737-400, a z RWY13 startował samolot Embraer 170. Obydwa ww. samoloty zostały skierowane na pkt. ROVEK, aby wykonały swoje loty w bezpiecznej odległości od strefy EP D24. Kontroler TWR EPSC bezskutecznie pytał OAT ACC EPWW, FIS EPGD oraz TWR Świdwin (EPSN) o szczegóły lotu C305. Żadna z tych służb nie potrafiła określić kto jest odpowiedzialny za koordynację i kontrolę tego lotu. Także FIS EPGD informował COP Warszawa, ODN Bydgoszcz oraz ASM o naruszeniu przestrzeni, nie uzyskując w odpowiedzi częstotliwości na której znajdowała się załoga C305.

#### **Ustalenia**

1. Po starcie z lotniska EPSN załoga C305 miała nawiązać łączność z FIS Gdańsk, a następnie z punktem łączności zlokalizowanym na poligonie w strefie EP D24, transfery łączności były skoordynowane przez służby TWR EPSN oraz FIS Gdańsk.
2. Załoga C305 nie nawiązała łączności z FIS Gdańsk.
3. C305 dwukrotnie naruszył przestrzeń kontrolowaną TMA EPSC.

<sup>1</sup>Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35

4. Kontroler ADC TWR EPSC zaobserwował oba naruszenia przestrzeni kontrolowanej TMA EPSC.
5. Informator FIS Gdańsk nie podjął próby wywołania C305 znajdującego się w przestrzeni FIS Gdańsk w celu przeprowadzenia identyfikacji radarowej oraz uprzedzenia załogi o możliwości nieplanowanego naruszenia granic przestrzeni kontrolowanej.
6. Informator FIS Gdańsk nie poinformował TWR EPSC o naruszeniu przestrzeni kontrolowanej TMA EPSC podczas pierwszego naruszenia przestrzeni, uczynił to podczas drugiego naruszenia.
7. Żadna ze służb ATS nie wiedziała, z jaką służbą załoga C305 utrzymuje łączność, co spowodowało wzmożoną koordynację telefoniczną pomiędzy TWR EPSC, OAT Warszawa, FIS Gdańsk, TWR EPSN.
8. Wobec braku informacji o zamiarach i trasie lotu C305 niezbędne było dokonanie zmiany trasy dwóch samolotów.

#### **Przyczyny incydentu lotniczego:**

1. Niewłaściwe prowadzenie nawigacji przez załogę C305, co spowodowało wlot samolotu w przestrzeń kontrolowaną bez uzyskania zezwolenia kontroli ruchu lotniczego od właściwego organu ATC.
2. Kształt sektora FIS Gdańsk może utrudniać monitorowanie ruchu lotniczego w skrajnych obszarach przestrzeni, jakimi są kraniec zachodni (okolice lotniska EPSC) oraz kraniec wschodni o intensywnym ruchu lotniczym (okolice Trójmiasta).

#### **Działania podjęte przez podmiot badający:**

1. Przekazać raport końcowy oraz zebrane materiały multimedialne Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego w celu wykorzystania w toku ewentualnego dalszego badania zdarzenia dotyczącego samolotu C305 oraz późniejszego wykorzystania w celach szkoleniowych.
2. Przekazać raport końcowy oraz zebrane materiały multimedialne do Działu Informacji Powietrznej w celu wykorzystania w procesie doskonalenia pracy służb informacji powietrznej oraz ich instrukcji operacyjnych.
3. Przekazać raport końcowy do LSM TWR EPSC oraz LSM FIS w celu zapoznania uczestniczących w zdarzeniu kontrolerów oraz Informatora FIS z ustaleniami raportu aby ograniczyć możliwość wystąpienia podobnego zdarzenia w przyszłości.

**Komisja nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

Podpis nadzorującego badanie

*podpis na oryginale*