



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

INCYDENT 2019/3602

UCHWAŁA

z dnia 28 sierpnia 2023 r.

Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot, Ikarus C42
Znaki rozpoznawcze SP:	D-MULZ
Data zdarzenia:	14 lipca 2019 r.
Miejsce zdarzenia:	FIS Gdańsk, CTR EPGD, TMA Gdańsk

Po rozpatrzeniu raportu końcowego z badania zdarzenia i zgromadzonej dokumentacji przedstawionych przez podmiot badający, działając na podstawie art. 135 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (z późn. zm.) oraz § 18 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (z późn. zm.), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała, że:

1. Zdarzenie miało następujący przebieg:

W dniu 14.07.2019 r. samolot Ikarus C42, o znakach rozpoznawczych D-MULZ (dalej nazywany jako „Ikarus”), wykonywał lot z lotniska Anklam (EDCA, Niemcy) na lotnisko Gdańsk im. Lecha Wałęsy (EPGD). Załoga wykonywała lot według VFR¹ w przestrzeni powietrznej FIS² Gdańsk z zachodu w kierunku lotniska EPGD.

Do czasu osiągnięcia trawersu miejscowości Słupsk, nic nie wskazywało na mogące się pojawić trudności. Od tej pozycji samolot Ikarus zaczął odchyłać się od drogi prowadzącej do planowanego lotniska lądowania. Informator FIS zwrócił na to uwagę i rozpoczął przekazywanie załodze dodatkowych informacji o aktywności stref w pobliżu trasy lotu oraz sugerował utrzymywanie właściwego kursu. W miarę upływu czasu informator FIS odnosił wrażenie, że załoga samolotu Ikarus coraz bardziej błądzi. Informator FIS poświęcał coraz więcej czasu na przekazywanie informacji niezbędnych do nawigacji samolotu w kierunku lotniska docelowego. Szybko okazało się, że załoga nie rozumie większości transmisji i błędnie potwierdza ich przyjęcie lub nie potwierdza ich wcale. Informator FIS starał się używać jak najprostszych komunikatów, a także powtarzał istotne informacje dwu lub trzykrotnie w każdej transmisji, by ułatwić załodze ich zrozumienie i upewnić się, że informacja została przyjęta.

¹ VFR – przepisy wykonywania lotów z widocznością (ang. Visual Flight Rules)

² FIS – służba informacji powietrznej (ang. Flight Information Service)

W czasie prowadzenia korespondencji radiowej przez załogę samolotu Ikarus w kokpicie był słyszalny także inny głos podpowiadający co należy powiedzieć.

Po dolocie do punktu ZULU lotniska EPGD, samolot Ikarus został przekazany na łączność z TWR³ EPGD. Manewry samolotu były nieprzewidywalne, a porozumiewanie się z jego załogą było bardzo trudne. Z tego powodu kontroler TWR poprosił kontrolera APP⁴ o opóźnienie podejścia samolotu rejsowego dolatującego do lotniska EPGD do czasu, gdy będzie miał pewność, że samolot Ikarus wykonuje lot w kierunku lotniska z zamiarem lądowania. Gdy samolot Ikarus znajdował się w bezpośredniej bliskości lotniska załoga samolotu rejsowego kontynuowała podejście, a opóźnienie wyniosło kilka minut.

Kontroler TWR przekazywał załodze instrukcje dotyczące wykonania lotu przez punkty VFR, ale załoga ich nie wykonywała. Ostatecznie kontroler TWR polecił załodze wykonanie lotu w kierunku lotniska EPGD podając właściwy kierunek. Porozumienie udało się osiągnąć po kilku nieudanych próbach. Samolot Ikarus wylądował o godz. 16:32⁵.

Trasa ostatniej godziny lotu była bardzo chaotyczna. W tym czasie informator FIS, a następnie kontroler TWR wyczerpali wszystkie możliwości jak najprostszego przekazu informacji w celu doprowadzenia samolot do lądowania. Przeprowadzono kilkadziesiąt transmisji w języku angielskim, z których większość nie została zrozumiana przez załogę samolotu.

Samolot Ikarus dwukrotnie wzniósł się powyżej 1800 ft AMSL, wlatując w przestrzeń kontrolowaną TMA⁶ Gdańsk. Po zwróceniu uwagi załoga obniżyła wysokość lotu.

2. Przyczyna zdarzenia:

Niewłaściwe przygotowanie załogi do wykonania lotu z widocznością w FIR Warszawa i prowadzenia korespondencji radiowej w języku angielskim.

3. Czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia:

Nie określono.

4. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zaproponowane/zrealizowane przez podmiot badający:

Nie sformułowano.

5. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie sformułowano.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji

.....
(podpis na oryginale)

.....
(podpis na oryginale)

³ TWR – wieża kontroli lotniska (ang. Aerodrome control tower)

⁴ APP – służba kontroli zbliżania (ang. Approach control service)

⁵ Czas w Uchwale wyrażono według LMT = UTC + 2 h

⁶ TMA – rejon kontrolowany lotniska (ang. Terminal control area)