



## Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

**INCYDENT 2020/1197**

**UCHWAŁA**

**z dnia 18 października 2022 r.**

<b>Rodzaj, typ statku powietrznego:</b>	Samolot, Cessna 206
<b>Znaki rozpoznawcze SP:</b>	SP-KWK
<b>Data zdarzenia:</b>	12 maja 2020 r.
<b>Miejsce zdarzenia:</b>	Segment TRA22A

Po rozpatrzeniu Raportu Końcowego z przeprowadzonego badania zdarzenia przedstawionego przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej, 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, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała, że:

### **1. Zdarzenie miało następujący przebieg:**

W dniu 12.05.2020 r. samolot Cessna 206 o znakach rozpoznawczych SP-KWK (dalej nazywany „Cessna”) wykonywał lot z lotniska EPKT na lotnisko EPBY. Zgodnie z ustaleniami dokonanyymi pomiędzy organami służb ruchu lotniczego załoga samolotu Cessna wykonała część lotu, na FL 100, w przestrzeni powietrznej kontrolowanej klasy C, w której służbę kontroli ruchu lotniczego zapewniał GAT ACC<sup>1</sup>, pozostając na łączności z ośrodkami FIS<sup>2</sup>.

Informator FIS Poznań przekazała załodze informację o aktywności strefy TRA22, w tym o zakresie wysokości segmentu TRA22A w przedziale 3500 ft AMSL – FL 95. Po nawiązaniu łączności z FIS Gdańsk załoga samolotu Cessna ponownie otrzymała informację o aktywności segmentu TRA22A, ale informator błędnie przekazał, że jest on aktywny do wysokości 4500 ft AMSL. Zbliżając się do segmentu TRA22A, w oparciu o błędną informację przekazaną przez FIS Gdańsk, załoga samolotu Cessna rozpoczęła zniżanie do wysokości 5000 ft AMSL. Załoga samolotu Cessna samodzielnie podjęła decyzję o rozpoczęciu zniżania z FL 100, co wskazuje na jej przekonanie o wykonywaniu lotu w przestrzeni powietrznej niekontrolowanej.

<sup>1</sup> GAT ACC – Ośrodek Kontroli Obszaru ogólnego ruchu lotniczego.

<sup>2</sup> FIS – Flight Information Service – Służba Informacji Powietrznej.

Potencjalne naruszenie strefy zauważył PC<sup>3</sup> GAT ACC i zadzwonił do FIS Gdańsk informując o konflikcie. Informator FIS Gdańsk przekazał załodze samolotu Cessna, aby wykonała zakręt w lewo w celu ominięcia strefy. Około godz. 09:00<sup>4</sup>, pomimo wykonania zakrętu, samolot wleciał w przestrzeń segmentu TRA22A (rys. 1.)



Rys. 1. Trasa lotu samolotu Cessna [źródło: PAŻP, PKBWL]

Zgodnie z przepisami SERA<sup>5</sup> (SERA.6001) lot samolotu Cessna w przestrzeni kontrolowanej GAT ACC wymagał zapewnienia mu służby kontroli ruchu lotniczego. Załoga samolotu Cessna pozostawała na łączności z ośrodkami FIS, które tej służby nie zapewniają. Nie wystąpiły żadne nadzwyczajne okoliczności, które uzasadniałyby zastosowanie takiego rozwiązania. Zgodnie z zawartą w Dodatku 3 przepisów SERA<sup>6</sup> „Tabelą poziomów przelotu” FL 100 jest właściwy dla lotów według IFR. Koordynacja zabezpieczenia przelotu samolotu Cessna w przestrzeni kontrolowanej GAT ACC była niewłaściwa.

<sup>3</sup> PC – Planning Controller, kontroler planujący.

<sup>4</sup> Czas w uchwale wyrażono według UTC = LMT - 2 h.

<sup>5</sup> Rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) NR 923/2012 z dnia 26 września 2012 r. ustanawiające wspólne zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej oraz zmieniające rozporządzenie wykonawcze (WE) nr 1035/2011 oraz rozporządzenia (WE) nr 1265/2007, (WE) nr 1794/2006, (WE) nr 730/2006, (WE) nr 1033/2006 i (UE) nr 255/2010

<sup>6</sup> Patrz przypis 5.

**2. Przyczyny zdarzenia:**

**Przekazanie załodze samolotu Cessna niewłaściwej informacji o wysokości górnej granicy segmentu TRA22A przez informatora FIS Gdańsk.**

**3. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia lotniczego:**

Błędne odczytanie przez informatora FIS Gdańsk wartości wysokości górnej granicy segmentu TRA22A.

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

Zdarzenie omówiono podczas szkolenia „Safety Day” dla GAT ACC.

**5. Ponadto Komisja określa dodatkowo następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:**

Nie sformułowano.

**Nadzorujący badanie**

.....  
(podpis na oryginale)

**Przewodniczący Komisji**

.....  
(podpis na oryginale)