



## Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

**INCYDENT 2022/4003**

**UCHWAŁA**

**z dnia 26 lipca 2023 r.**

<b>Rodzaj, typ statku powietrznego:</b>	Samolot, Cessna T206
<b>Znaki rozpoznawcze SP:</b>	SP-CPN
<b>Data zdarzenia:</b>	24 lipca 2022 r.
<b>Miejsce zdarzenia:</b>	Rejon TMA Warszawa

Po analizie zgłoszenia i zebranych materiałów, dokonanej przez członka Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych (PKBWL), 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.), PKBWL uznała, że:

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

W dniu 24.07.2022 r. pilot z pasażerami wykonywał lot samolotem Cessna T206 o znakach rozpoznawczych SP-CPN (dalej nazywany Cessna). Trasa lotu przebiegała z lotniska Dajtki koło Olsztyna (EPOD) do miejsca lądowania w pobliżu miejscowości Konstancin. W złożonym planie lotu pilot ujął zmianę przepisów wykonywania lotów z VFR na IFR na punkcie KULEK w TMA<sup>1</sup> Olsztyn i z IFR na VFR na punkcie LUVSO przed podejściem do planowanego miejsca lądowania. Po starcie samolot Cessna wzniósł się do FL 80 i na tej wysokości doleciał do TMA Warszawa (TMA). O godz. 18:53<sup>2</sup>, informator FIS Olsztyn (FIS) zadzwonił do PC<sup>3</sup> APP<sup>4</sup> Warszawa (APP), aby uzgodnić warunki wlotu samolotu Cessna do przestrzeni kontrolowanej TMA. Samolot Cessna znajdował się wtedy w odległości około 13 NM od miejsca wlotu w TMA (Rysunek 1. A), około 5 min lotu z prędkością 150 kt. PC APP, biorąc pod uwagę aktualną sytuację ruchową, nie wydał zezwolenia na wlot samolotu Cessna do TMA, wskazując dalsze kontynuowanie lotu poniżej TMA. Informator FIS przekazał załodze samolotu Cessna informację o braku zgody i zasugerował kontynuowanie lotu z ominięciem przestrzeni TMA poniżej lub z boku. W czasie przekazywania informacji o braku zgody na wlot w TMA samolot Cessna znajdował się, w odległości około

<sup>1</sup> TMA – terminal control area, rejon kontrolowany lotniska lub węzła lotnisk.

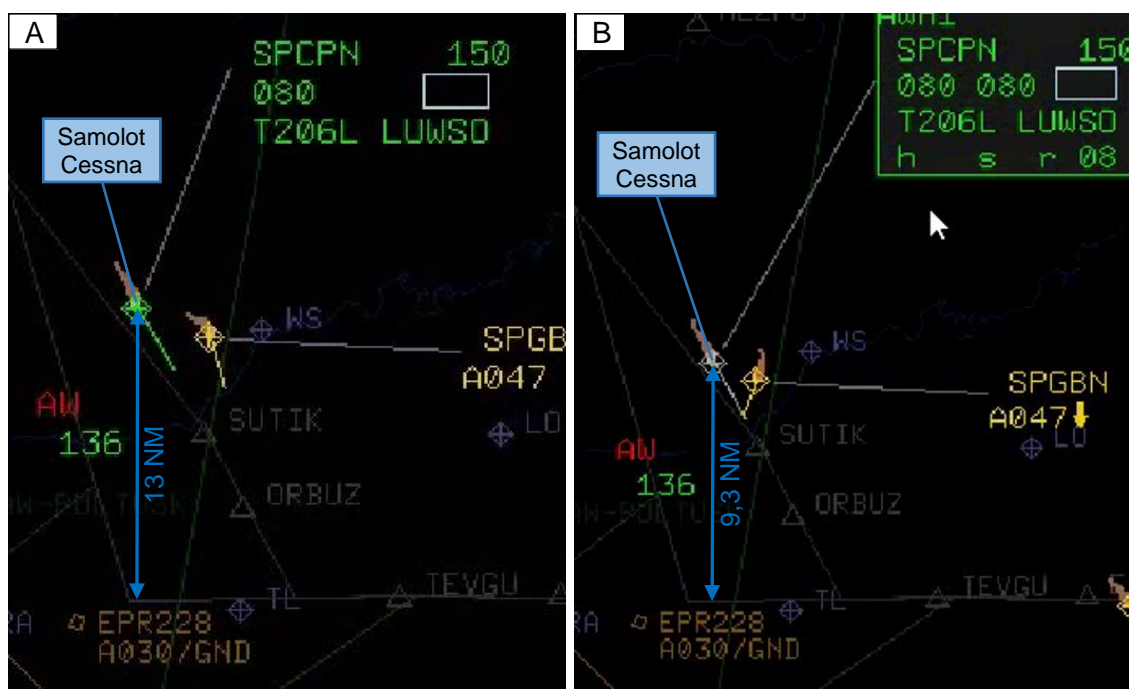
<sup>2</sup> Czas w Uchwale wyrażono według LMT = UTC + 2 h.

<sup>3</sup> PC – planning controller, kontroler planujący.

<sup>4</sup> APP – approach control office, organ kontroli zbliżania.

9,3 NM (Rysunek 1. B), około 3 min 40 s lotu. Przekazanie załodze informacji o braku zgody na wlot w TMA powinno nastąpić z wyprzedzeniem 5 min lotu, a AS FIS rozpoczął wtedy wymaganą koordynację.

Pilot samolotu Cessna przekazał, że rozpoczyna zniżanie. Nie zgłosił on uwag ani problemów jakie mogły wynikać z braku zezwolenia na wlot i zniżanie poniżej dolnej granicy TMA.



Rysunek 1. A – Pozycja SP-CPN w czasie uzgadniania trasy lotu pomiędzy FIS Olsztyn i APP Warszawa (18:53:04),  
B – Pozycja SP-CPN w czasie potwierdzenia odbioru informacji o braku zezwolenia na wlot w TMA Warszawa (18:53:37) [źródło: PAŻP]

Zgodnie z zapisami Doc 4444<sup>5</sup>, informator FIS obserwując lot samolotu Cessna i zapewniając służbę doradczą ruchu lotniczego w kolejnych transmisjach sugerował załodze, aby zawróciła lub zniżała w prawej orbicie, a pilot potwierdzał, że będzie kontynuował lot pod TMA.

O godz. 18:56, gdy samolot Cessna dolatywał do punktu ORBUZ, informator FIS przekazał załodze, że samolot znajduje się 3 NM od granicy TMA. Pilot przekazał wtedy uwagę, że informacja o zniżaniu poniżej TMA została przekazana mu w ostatniej chwili. O godz. 18:57 informator FIS zasugerował, aby załoga wykonała zakręt w prawo na kurs północny tak, aby nie naruszyć granicy TMA.

Następnie AS<sup>6</sup> FIS uzgodnił telefonicznie z PC APP, że samolot Cessna może kontynuować lot na 3000 ft AMSL przez TMA, a ze względu na brak ruchu innych statków powietrznych w tym rejonie załoga samolotu Cessna miała pozostać na łączności z FIS. Informator FIS przekazał załodze tę zgodę, a pilot potwierdził jej odebranie.

<sup>5</sup> Doc 4444 – Procedury Służb Żeglugi Powietrznej. Zarządzanie Ruchem Lotniczym.

<sup>6</sup> AS – asystent informatora FIS.

Lot samolotu Cessna odbywał się w TMA w przestrzeni powietrznej kontrolowanej klasy C i zgodnie z zapisami SERA<sup>7</sup> załoga powinna utrzymywać łączność z EC<sup>8</sup> APP, a nawiązanie łączności z FIS powinno nastąpić dopiero przy opuszczaniu TMA. Uzgodnienie wykonania lotu samolotu Cessna pomiędzy APP i FIS było niezgodne z przepisami.

O godz. 19:06 pilot samolotu Cessna zgłosił zmianę przepisów wykonywania lotu z IFR na VFR i rozpoczął zniżanie do lądowania.

W czasie lotu według IFR pilot samolotu Cessna zakładał, że otrzyma zezwolenie na wlot w TMA zgodnie ze złożonym planem lotu. Z tego powodu odmowa zgody na wlot w TMA spowodowała, że był on zmuszony do szybkiego wypracowania innego dolotu do planowanego miejsca lądowania tak, aby nie naruszyć granicy TMA. W czasie lotu według IFR w przestrzeni powietrznej niekontrolowanej klasy G samolot Cessna nie był objęty służbą kontroli ruchu lotniczego. Gdy samolot Cessna zbliżał się do TMA pilot oczekiwał na zezwolenie na wlot w TMA i nie pytał FIS czy warunki wlotu zostały już uzgodnione. FIS przeprowadził koordynację wlotu samolotu Cessna w TMA, ale rozpoczął ją w czasie, gdy powinien ją przekazać załodze. FIS zapewnił załodze samolotu Cessna służbę doradczą poprzez przekazywanie informacji o możliwych sposobach wykonania zniżania.

W ocenie pilota informacja o braku zgody na wlot w TMA została przekazana mu zbyt późno, a odległość od TMA była na tyle mała, że nie zapewniała możliwości bezpiecznego zniżania. Uważał on także, że został zmuszony do wykonania manewru zniżania z bardzo dużymi prędkościami pionowymi. Należy jednak wskazać, że decyzja, co do wyboru sposobu i wykonania zniżania należała do załogi samolotu Cessna.

## **2. Przyczyna zdarzenia:**

**Przyczyną wykonania szybkiego zniżania samolotu Cessna w locie według IFR, było nieuzasadnione przekonanie załogi samolotu, że otrzyma zezwolenie kontroli ruchu lotniczego na wlot w TMA.**

## **3. Czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia:**

- 1) Późna koordynacja warunków lotu samolotu Cessna pomiędzy FIS Olsztyn i APP Warszawa.
- 2) Wykonanie zniżania samolotu Cessna w sposób, który pilot sam uznał za niebezpieczny.

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

Nie sformułowano

---

<sup>7</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) NR 923/2012 z dnia 26.09.2012 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>8</sup> EC – executive controller, kontroler wykonawczy.

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

Nie sformułowano.

**Nadzorujący badanie**

.....  
(podpis na oryginale)

**Przewodniczący Komisji**

.....  
(podpis na oryginale)