



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	1437/19			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDENT			
Data zdarzenia:	29 kwietnia 2019r.			
Miejsce zdarzenia:	Cypr FIR Nikozja			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot, Cessna Citation CJ3+ (C525B)			
Dowódca SP:	Pilot samolotowy liniowy ATPL(A)			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	-
Nadzorujący badanie:	Jerzy Girgiel			
Podmiot badający:	Użytkownik			
Skład zespołu badawczego:	Nie wyznaczono			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	INFORMACJA O ZDARZENIU			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE			
Data zakończenia badania:	4 czerwca 2019 r.			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Podczas trzech kolejnych lotów załoga stwierdziła poważne problemy dotyczące funkcjonowania GPS.

W dniu 27.04.2019 r. w locie z Poznania (EPPO) do Larnaki (LCLK), STAR- PAFOS1R, załoga stwierdziła kilka wahań GPS synthetic vision i kilka przełączeń GPS-a, zauważono chwilowe przejście GPS-a w DR („dead reckoning mode”), a podejście końcowe do lądowania RWY04 odbyło się bez zakłóceń.

W dniu 29.04.2019 r. w locie z Larnaki (LCLK) do Linz (LOWL), STAR- PAFOS1W / DCT EXELA, załoga utraciła wskazania obydwu GPS-ów, zostały wyemitowane sygnały -synthetic vision, terrain fail, ADS-B fail. Stan ten utrzymywał się przez ok. 10 minut do poziomu lotu ok. FL400.

Tego samego dnia (29.04.2019 r.) w locie powrotnym z Linzu (LOWL) do Larnaki (LCLK), STAR-BONEK1R / VOR ILS X RWY22, załoga stwierdziła kilka wahań wskazań STAR, a po minięciu VOR LCA załoga utraciła wskazania GPS-ów z przejściem w mod DR. Wykonano podejście do lądowania z widocznością w oparciu o przyrządy. Podczas zakrętu na kurs lądowania w Larnace sygnał GPS-ów powrócił, co spowodowało przesunięcie się mapy Garmina o ok. 2-3 NM, a na prostej do lądowania zakłócenia zanikły. Był to kolejny z przypadków utraty sygnału GPS w ciągu niecałego miesiąca. Wg Operatora utrata sygnału GPS w przypadku samolotów z awioniką G1000/G3000 (na wyposażeniu Operatora) stanowi realne zagrożenie dla operacji lotniczych, co stwierdzono w trakcie badania poprzednich tego typu zdarzeń.

Warunki atmosferyczne: nie miały wpływu na zaistniałe zdarzenie.

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Przyczyną zdarzeń były działania militarne prowadzone w rejonie przelotu samolotu , na skutek czego doszło do zewnętrznej ingerencji w sygnał GPS.

Działania profilaktyczne podjęte przez użytkownika:

Poinformowanie pilotów o zdarzeniu oraz zebranie od załóg dodatkowych istotnych informacji dot. zakłóceń sygnałów GPS.

Wydanie nowego dokumentu Information Notice dotyczącego ograniczenia operacji lotniczych w wybranych krajach/obszarach.

Poinformowanie o zdarzeniu producentów Cessna, Honda oraz Garmin wraz z prośbą o ustosunkowanie się do zaistniałej sytuacji.

Zalecenia operatora dotyczące bezpieczeństwa:

W przypadku znalezienia się w analogicznej sytuacji, lub w przypadku lotu w pobliżu obszarów konfliktów militarnych bądź w razie przypadkowego znalezienia się w takim obszarze:

- posiłkować się innymi dostępnymi środkami nawigacji,
- utrzymywać dwukierunkową łączność radiową z organem ATC, prosić o wektorowanie,
- prowadzić wzmożoną obserwację przestrzeni na zewnątrz samolotu,
- rozważyć tankowanie dodatkowego paliwa, umożliwiającego lot dłuższą trasą (w przypadku niespodziewanych okoliczności),
- w czasie przelotu w pobliżu rejonu zagrożenia załoga powinna mieć określone lotnisko, na które polecą w przypadku nieprzewidzianych okoliczności (analogicznie do przelotu nad Atlantykiem, należy monitorować odległość oraz kierunek w którym znajduje się dane lotnisko). Monitorowanie częstotliwości 121,500.

W razie jakichkolwiek niestandardowych scenariuszy, zdarzeń, podjąć działania zgodnie z Instrukcją Operacyjną, uwzględniając lotniska zapasowe, niezwłocznie informować OCC Operatora oraz system SMS poprzez raportowanie.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Jerzy Girgiel	<i>Podpis na oryginale</i>