



## Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

### POWAŻNY INCYDENT 2019/2216

#### UCHWAŁA

z dnia 6 lipca 2022 r.

<b>Rodzaj, typ statku powietrznego:</b>	1. Samolot, Tecnam P2002-JF 2. Śmigłowiec, Eurocopter EC135-P2+
<b>Znaki rozpoznawcze SP:</b>	1. SP-ADR 2. SP-HXV
<b>Data zdarzenia:</b>	15 czerwca 2019 r.
<b>Miejsce zdarzenia:</b>	ATZ WATOROWO

Po przeprowadzeniu analizy zgromadzonej dokumentacji z przeprowadzonego badania zdarzenia, przedstawionej przez użytkownika statku powietrznego, 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 15.06.2019 r. o godz. 18:40<sup>1</sup> na lądowisku Watorowo (EPWT) załoga samolotu Tecnam P2002-JF o znakach rozpoznawczych SP-ADR (Tecnam) rozpoczęła wykonywanie lotów szkolnych po lewym kręgu nadlotniskowym do RWY 08.

Załoga dyżurna śmigłowca HEMS<sup>2</sup>, Eurocopter EC-135-2P+ o znakach rozpoznawczych SP-HXV (HEMS) z Bazy Lotniczego Pogotowia Ratunkowego w Bydgoszczy, otrzymała zadanie transportu sanitarnego ze szpitala w Bydgoszczy do szpitala w Grudziądzu. Po opuszczeniu CTR EPBY załoga śmigłowca HEMS nawiązała łączność radiową z kierującym lotami na częstotliwości Watorowo Radio i przekazała informacje o trasie i wysokości lotu oraz planowanym przelocie nad lądowiskiem EPWT. Kierujący lotami poinformował załogę śmigłowca HEMS o aktualnym QNH, drodze startowej w użyciu oraz o wykonywanych lotach w kręgu nadlotniskowym. Z oświadczenia kierującego lotami wynika, że przekazał on załodze informację, iż śmigłowiec HEMS ma pierwszeństwo w locie po prostej do szpitala w Grudziądzu, ale dodatkowo polecił jego załodze utrzymywanie odpowiedniej separacji. Z oświadczenia załogi śmigłowca HEMS wynika, iż zrozumiała ona, że ma pierwszeństwo drogi w przelocie, a odpowiednią separację mają utrzymywać załogi

<sup>1</sup> Czas wyrażono według LMT = UTC + 2 godz.

<sup>2</sup> HEMS - Helicopter Emergency Medical Service, śmigłowcowa służba ratownictwa medycznego.

innych statków powietrznych. Załoga samolotu Tecnam słyszała korespondencję prowadzoną pomiędzy kierującym lotami i załogą śmigłowca.

Około godz. 19:07, gdy śmigłowiec HEMS mijał lądowisko EPWT samolot Tecnam znajdował się w kręgu nadlotniskowym i zbliżał się do pozycji z wiatrem. Pilot śmigłowca HEMS zauważył na wyświetlaczu systemu ACAS<sup>3</sup> znacznik statku powietrznego w niewielkiej odległości przed śmigłowcem i na tej samej wysokości (1300 ft AMSL). Po chwili załoga śmigłowca zauważyła samolot Tecnam i wykonała ostry zakręt w lewo w celu uniknięcia zderzenia. Samolot Tecnam znajdował się na odcinku z wiatrem, krótko po minięciu pozycji z wiatrem, którą załoga samolotu zgłosiła przez radio. Załoga samolotu zauważyła śmigłowca dopiero gdy wykonywał on zakręt w lewo. Załoga śmigłowca wywołała załogę samolotu, który minęła, ale ta nie odpowiedziała.

Po minięciu się statków powietrznych nastąpiła wymiana informacji:

- według oświadczenia załogi samolotu załoga śmigłowca przekazała, że nie otrzymała informacji o ruchu;
- kierujący lotami przypomniał, że taką informację przekazał;
- instruktor pilot samolotu Tecnam przekazał załodze śmigłowca sugestię, iż mogła ona przynajmniej ominąć strefę kręgu.

Po minięciu się statków powietrznych, śmigłowiec HEMS kontynuował lot po trasie, a samolot Tecnam kontynuował loty po kręgu.

W czasie lotu ratowniczego śmigłowiec HEMS (Ratownik 2) posiadał pierwszeństwo drogi przed samolotem Tecnam.

## **2. Przyczyny zdarzenia:**

- 1) Nieustąpienie pierwszeństwa drogi śmigłowcowi HEMS przez załogę samolotu.**
- 2) Częściowe niezrozumienie przez załogę śmigłowca informacji przekazanych przez kierującego lotami.**

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

- 1) Niewłaściwa analiza trasy lotu śmigłowca HEMS przez załogę samolotu.
- 2) Wykonywanie przelotu przez śmigłowiec HEMS nad lądowiskiem EPWT na wysokości kręgu.

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

- 1) W przypadku nawiązania łączności przez statek powietrzny planujący przelot przez ATZ Watorowo, kierujący lotami ustala przez radio jakie samoloty wykonują loty w rejonie ATZ. Po otrzymaniu od nich informacji o miejscu i wysokości wykonywania lotu przekazuje te informacje do statku powietrznego wykonującego przelot oraz przekazuje w jaki sposób i na jakich warunkach może on wykonać przelot przez ATZ. Wszystkie statki wykonujące loty mają obowiązek

---

<sup>3</sup> ACAS - Airborne Collision Avoidance System, pokładowy system zapobiegania kolizjom.

potwierdzenia przyjęcia informacji o ruchu obcego statku powietrznego w rejonie lądowiska.

- 2) W przypadku gdy nie ma kierującego lotami lub kierujący lotami nie odpowiada na zgłoszenie obcego statku powietrznego o planowanym przelocie w rejonie lądowiska, to pierwszy pilot lub instruktor wykonujący loty w rejonie lądowiska, który usłyszy zgłoszenie przekazuje informację o warunkach wykonania lotu.

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

Nie sformułowano.

**Nadzorujący badanie**

**Przewodniczący Komisji**