



**Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych**

**POWAŻNY INCYDENT 2019/3308**

**UCHWAŁA**

**z dnia 22 marca 2022 r.**

<b>Rodzaj, typ statku powietrznego:</b>	Samolot, Cessna C-152
<b>Znaki rozpoznawcze SP:</b>	SP-KCH
<b>Data zdarzenia:</b>	2 sierpnia 2019 r.
<b>Miejsce zdarzenia:</b>	TMA Kraków w okolicach pkt-u VFR EPKKE

Po rozpatrzeniu Raportu Końcowego z przeprowadzonego badania zdarzenia przedstawionego przez Polską Agencję 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 2 sierpnia 2019 r. pilot samolotu Cessna C-152 złożył plan lotu na przelot (VFR) z lotniska Kraków Pobiednik (EPKP) w przestrzeni kontrolowanej TMA Kraków przez punkt „INDIA”, znajdującego się na NW od lotniska Kraków Balice (EPKK) i na dalszą trasę. Po starcie nawiązał łączność z FIS Kraków, uruchomił plan lotu i po chwili poinformował informatora, że przechodzi na łączność z Kraków Zbliżanie. Po chwili w okolicy punktu „ECHO” samolot C-152 wleciał do przestrzeni kontrolowanej TMA Kraków przez dolną granicę sektora LTMA bez uzyskania zezwolenia kontroli ruchu lotniczego. Następnie pilot nawiązał łączność z kontrolerem Kraków Zbliżanie i poinformował o wykonywaniu lotu zgodnie ze złożonym planem. Kontroler polecił mu oczekiwać w bieżącej pozycji („samolot C-152 znajdował się wówczas około 2,5 NM na południe od prostej do pasa 25 EPKK, na trawersie ósmej mili podejścia, na wysokości bezwzględnej 3000 stóp”). Pilot prawdopodobnie źle usłyszał transmisję kontrolera lub mylnie ją zinterpretował i odpowiedział kontrolerowi, że utrzymuje wysokość i wykonuje lot na punkt „INDIA”. Po chwili kontroler nakazał pilotowi C-152 zmianę kierunku lotu na kurs 160 stopni, w celu separowania go od samolotu zbliżającego się do lądowania. Pilot samolotu Cessna-152 wykonał polecenie i zmienił kierunek lotu.

Ta decyzja kontrolera była środkiem niewystarczającym i doszło do naruszenia wymaganego minimum separacji pomiędzy samolotami. Minimalna odległość wyniosła 4 NM w poziomie oraz 300 stóp w pionie, a wymagana separacja powinna wynosić 5 NM w poziomie oraz 1000 stóp w pionie.

Wzajemna konfiguracja tych statków powietrznych nie powodowała ryzyka kolizji.

## **2. Przyczyny zdarzenia:**

- 1) Wlot samolotu Cessna 152 w przestrzeń kontrolowaną, bez nawiązania łączności i uzyskania zezwolenia kontroli ruchu lotniczego.**
- 2) Błędna ocena sytuacji ruchowej przez kontrolera.**

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

- 1) Przekonanie pilota C-152 o tym, że otwarcie planu lotu pozwala mu wlecieć w przestrzeń kontrolowaną;
- 2) Zła interpretacja przez pilota C-152 polecenia kontrolera ruchu lotniczego o oczekiwaniu w bieżącej pozycji;
- 3) Niepodjęcie przez kontrolera innych działań w celu utrzymania separacji radarowej pomiędzy samolotami.

## **4. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zrealizowane przez użytkownika statku powietrznego:**

Przekazanie przez PAŻP wyciągu z raportu o naruszeniu przestrzeni użytkownikowi statku powietrznego, w celu analizy okoliczności i wykorzystania w procesie szkolenia lotniczego.

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

Nie sformułowano.

**Nadzorujący badanie**

**Przewodniczący Komisji**