



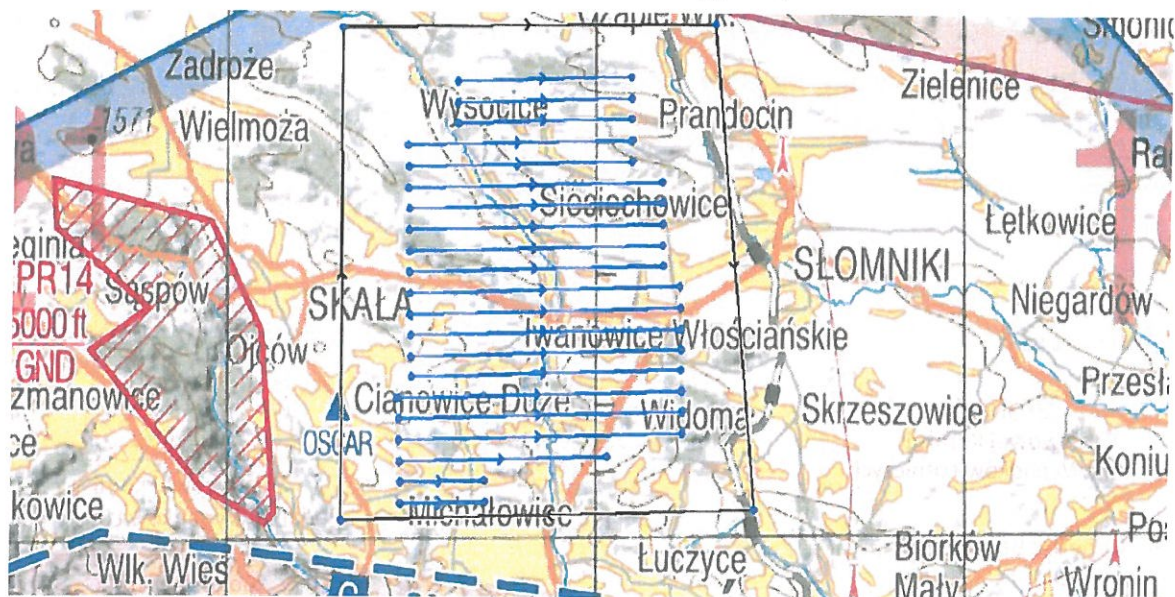
**Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych**  
**INCYDENT 885/20**  
**UCHWAŁA**  
**z dnia 27 stycznia 2021 r.**

<b>Rodzaj, typ statku powietrznego:</b>	Samolot ultralekki, KR-030 „Topaz”
<b>Znaki rozpoznawcze SP:</b>	SP-SGEO
<b>Data zdarzenia:</b>	9 marca 2020 r.
<b>Miejsce zdarzenia:</b>	TMA EPKK w rejonie EPR 14 (Ojcowski Park Narodowy)

Po rozpatrzeniu Raportu Końcowego z przeprowadzonego badania zdarzenia przedstawionego 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 9 marca 2020 r. samolot ultralekki KR-030 Topaz wykonywał lot fotogrametryczny w przestrzeni kontrolowanej TMA (EPKK) po wschodniej stronie strefy EPR14 – zgodnie ze złożonym planem lotu (rys. 1).



Rys. 1. Szkic wykonywanego projektu [źródło: użytkownik]

Po zakończeniu ósmego szeregu (odcinka projektu) kontroler nakazał pilotowi kontynuowanie lotu w kierunku zachodnim przez około półtorej minuty. Po tym czasie pilot uzyskał zgodę na wykonanie zwrotu na wschód i kontynuowanie zadania.

Po zakończeniu dziesiątego szeregu kontroler ponownie polecił pilotowi utrzymywać kurs zachodni, aby zapewnić separację z innym samolotem.

Pilot sądził, że tak jak poprzednio lot z kursem zachodnim będzie trwał około półtorej minuty, jednak trwał dłużej. Zbliżając się do strefy ograniczonej EPR14 (Ojcowski Park Narodowy) pilot poinformował kontrolera, że nie posiada zezwolenia na wlot do tej strefy i zapytał jaki manewr ma wykonać, aby tego uniknąć. Kontroler nakazał mu wznoszenie do wysokości 5000 ft (górną granicą strefy). W trakcie wznoszenia (przed uzyskaniem nakazanej wysokości), aby uniknąć wlotu w strefę, pilot bez zgody kontrolera wykonał zakręt w kierunku północnym i wkonywał lot równoległy do granicy strefy. Kontroler ponownie nakazał pilotowi utrzymywać zachodni kierunek lotu. W trakcie wznoszenia na kierunku zachodnim pilot naruszył strefę EPR14. Polecenia kontrolera były podyktowane koniecznością separowania lotu fotogrametrycznego z lotem samolotu wykonującego północne podejście (STAR) do pasa 25 lotniska (EPKK). Po zdarzeniu pilot kontynuował projekt i po wykonaniu zadania wylądował na lotnisku (EPRZ).

## **2. Przyczyną zdarzenia było:**

**Zmiana kierunku lotu w przestrzeni kontrolowanej bez zgody kontrolera.**

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

Niepełne uzgodnienie warunków wykonania lotu ze służbą ATC przed rozpoczęciem lotu fotogrametrycznego.

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

Opis zdarzenia włączono do materiałów szkoleniowych jako przykład konieczności dokładnego uzgadniania wykonywanych lotów jak i przewidywania sytuacji mogących występować w trakcie realizacji projektów fotogrametrycznych.

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

Nie sformułowano.

**Nadzorujący badanie**

CZŁONEK  
Państwowej Komisji  
Badania Wypadków Lotniczych

Ireneusz Boczkowski

**Przewodniczący Komisji**

PRZEWODNICZĄCY  
Państwowej Komisji  
Badania Wypadków Lotniczych

Bogusław Treła