



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych
POWAŻNY INCYDENT 2020/2029
UCHWAŁA
z dnia 28 września 2021

Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot, Cessna 150G/Samolot, Cessna 208B
Znaki rozpoznawcze SP:	D-ECNI/SP-WAW
Data zdarzenia:	25 lipca 2020 r.
Miejsce zdarzenia:	TRA 45

Po rozpatrzeniu Raportu Końcowego z przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego przedstawionego przez Zespół Badawczy PKBWL, **działając na podstawie Art. 138 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (z późn. zm.) oraz §16 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:

O godz. 18:22 samolot D-ECNI wystartował z lotniska Warszawa-Babice EPBC do lotniska Olsztyn-Mazury EPSY. Trasa lotu przebiegała w pobliżu lądowiska Chrcynno EPNC położonego w aktywnej strefie TRA 45.

Strefa TRA 45 była aktywna w przedziale wysokości od poziomu terenu do 2000 ft AMSL. W TMA Warszawa, powyżej TRA 45, aktywne były strefy Chrcynno AREA A/B/C. W strefach tych odbywały się skoki spadochronowe wykonywane z samolotu SP-WAW. Załoga SP-WAW podczas wylotu do zrzutu w czasie zdarzenia załoga nawiązała łączność z APP Warszawa na wysokości 1500 ft AMSL i otrzymała zezwolenie na wznoszenie do FL 140. Jednocześnie krl APP poinformował SP-WAW o ruchu na południowy wschód, w odległości około 1 NM na wysokości 2000 ft AMSL. O godz. 16:40 nastąpiło największe zbliżenie samolotów znajdujących się na wysokości ~2000 ft AMSL. W ocenie załogi SP-WAW odległość pionowa wynosiła 50 m. Odległość pozioma była mniejsza niż 1 NM. O godzinie 16:42 D-ECNI opuścił przestrzeń strefy TRA 45 i ponownie nawiązał łączność z informatorem FIS Olsztyn. Stwierdził również, że nie obserwował żadnego ruchu. D-ECNI wylądował na lotnisku EPSY.

2

2. Przyczyna zdarzenia:

Przyczyną zdarzenia był wlot samolotu D-ECNI do aktywnej strefy TRA 45 bez uzyskania zgody jej użytkownika.

3. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia lotniczego:

- 1) Niewłaściwe przygotowanie załogi D-ECNI do lotu.
- 2) Brak reakcji informatora FIS Olsztyn na błędne powtórzenie przez załogę D-ECNI przekazanej częstotliwości.
- 3) Ustawienie niewłaściwej częstotliwości radiowej lądowiska EPNC przez pilota D-ECNI.

4. Komisja akceptuje następujące zalecenia:

Nie sformułowano zaleceń.

5. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie sformułowano.

Nadzorujący badanie

CZŁONEK
Państwowej Komisji
Badania Wypadków Lotniczych
Pietraszkiewicz
Grzegorz Pietraszkiewicz

Przewodniczący Komisji

PRZEWODNICZĄCY
Państwowej Komisji
Badania Wypadków Lotniczych
B. Trela
Bogusław Trela