



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

POWAŻNY INCYDENT 2022/2133

UCHWAŁA

z dnia 17 lutego 2023 r.

Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot, Tecnam P2008-JC / Samolot, F-16 / Samolot, F-16
Znaki rozpoznawcze SP:	SP-SMD / Nieznany / Nieznany
Data zdarzenia:	9 maja 2022 r.
Miejsce zdarzenia:	Na wschód od miejscowości Śmigiel (WGS84: 52°01'34.79"N 016°29'6.98"E)

Po analizie zgłoszenia i zebranych materiałów, dokonanej przez członka Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych (PKBWL), 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 (z późn. zm.), PKBWL uznała, że:

1. Zdarzenie miało następujący przebieg:

W dniu 09.05.2022 r. pilot z licencją PPL(A) zaplanował lot samolotem Tecnam P2008-JC o znakach rozpoznawczych SP-SMD (dalej nazywanym „Tecnam”), po trasie z lotniska EPPO, poprzez lotniska EPLS i EPOM z lądowaniem na lotnisku EPPO. Pilot zapoznał się z ograniczeniami w przestrzeni powietrznej i złożył plan lotu. O godz. 09:31¹ pilot zadzwonił do FIS Poznań w celu upewnienia się, że posiada aktualne informacje o ograniczeniach.

O godz. 10:27, po wylocie z CTR EPPO pilot samolotu Tecnam zgłosił zamiar wykonania lotu według planu lotu do EPLS. Informator FIS Poznań przekazał aktualną wartość QNH i polecił mu „wykonywać lot zgodnie z planem”. Informator nie przekazał, a pilot nie pytał o informacje o ograniczeniach na trasie lotu.

O godz. 10:28 do FIS Poznań zgłosił się prowadzący parę samolotów Extra300 wykonujący lot z lotniska EPPG z kursem południowo-wschodnim. Informator FIS przekazał załogom samolotów Extra 300 aktualne QNH i informację o aktywnych MRT015 i 016, a ponadto zasugerował nabór wysokości przed MRT do 2000 ft AMSL. Po naborze wysokości 2200 ft AMSL przez samoloty Extra 300 informator przekazał ich załogom, aby utrzymywały tę wysokość ze względu na kolejne MRT na ich trasie lotu.

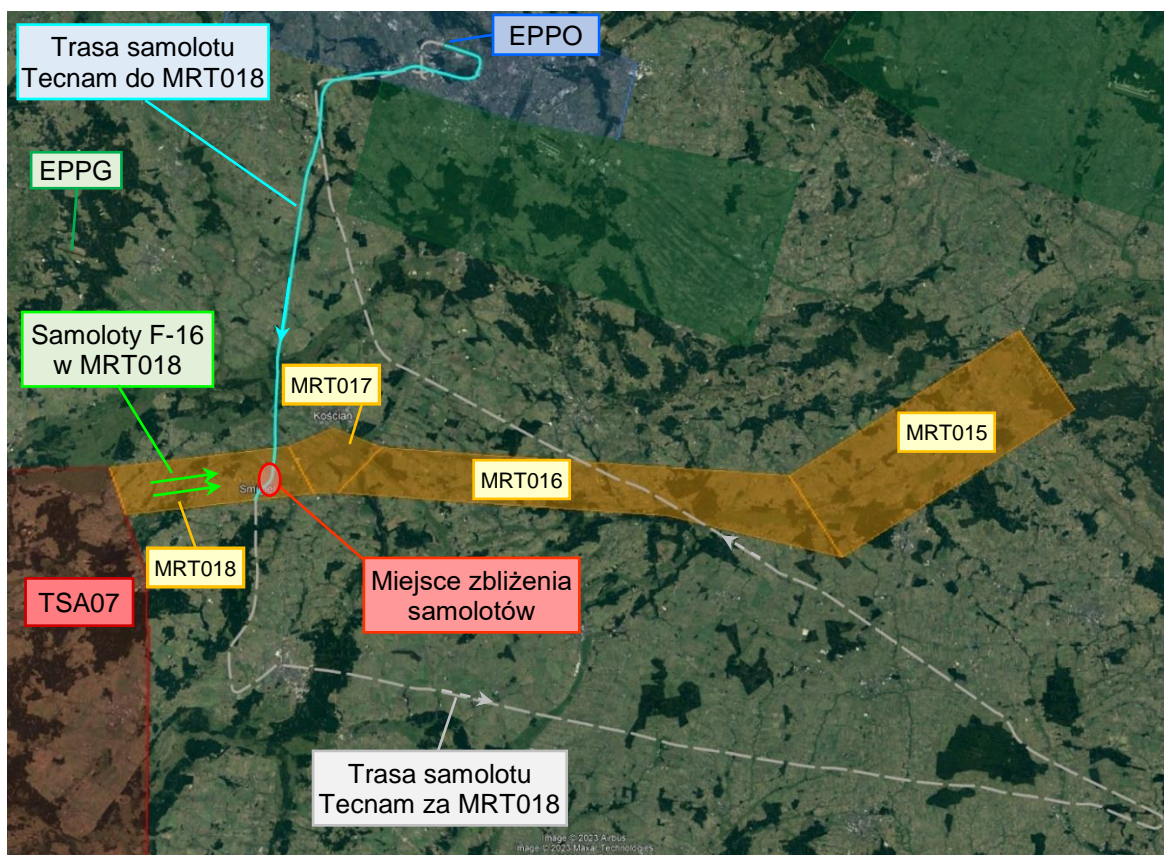
¹ Czas w Uchwale wyrażono według LMT = UTC + 2 h.

O godz. 10:39 informator FIS Poznań zajął się ruchem w południowej części Sektora, a jego asystent rozmawiał przez telefon z pilotem o możliwości wykonania jego lotu.

Gdy lecąc na wysokości 1000 ft AMSL samolot Tecnam zbliżał się do MRT018, para samolotów F-16, po opuszczeniu TSA07, wykonywała lot w MRT018 w kierunku wschodnim, na wysokości około 800 ft AMSL, z prędkością około 400 kt. O godz. 10:40:30 do asystenta FIS zadzwonił nawigator² i zapytał, czy obserwuje on samolot zbliżający się od północy do MRT018. Asystent odpowiedział, że go nie widzi. Nawigator zapytał, czy asystent widzi samoloty F-16.

W tym czasie załogi samolotów F-16 otrzymały informację o statku powietrznym, w odległości 3 NM na wysokości 800 ft AMSL, zbliżającym się z kursem południowym do MRT018. Następnie para samolotów F-16 otrzymała polecenie wznoszenia do wysokości 1500 ft AMSL w celu uniknięcia zderzenia z samolotem, który naruszył przestrzeń powietrzną wydzieloną dla użytkownika wojskowego.

O godzinie 10:41 załogi samolotów wojskowych, będąc w naborze wysokości, zauważyły statek powietrzny przecinający MRT pod kątem około 90° w kierunku południowym, po zachodniej stronie miejscowości ŚMIGIEL. W chwili minięcia samoloty F-16 znajdowały się na wysokości 1160 ft AMSL, a według oceny ich pilotów samolot Tecnam przeleciał około 150 ft poniżej nich. Pilot samolotu Tecnam oświadczył, że zauważył jeden samolot F-16 w odległości około 500 m i wykonał zakręt w prawo.



Rys. 1. Szkic sytuacji ruchowej związanej ze zdarzeniem [źródło: FlightAware.com, PAŻP]

² Przedstawiciel Systemu Obrony Powietrznej.

Kilka sekund po minięciu się samolotów informator FIS polecił pilotowi samolotu Tecnam wznoszenie do wysokości 2000 ft AMSL, ale próby nawiązania z nim łączności były przerywane odpowiedziami załogi innego samolotu znajdującego się w południowej części Sektora FIS.

O godz. 10:42:03 jeden z pilotów samolotów F-16 nadał na częstotliwości FIS Poznań informację, że MRT są aktywne, samoloty wojskowe minęły właśnie ruch w rejonie miasta Kościan i że był to prawdopodobnie samolot Cessna. Pilot poprosił także o uprzedzenie pilotów o tym, że samoloty w MRT latają z prędkością 500 kt na wysokości 500 ft AGL.

Po minięciu się samoloty kontynuowały loty po zaplanowanych trasach.

Informator FIS Poznań w odstępie jednej minuty odpowiedział na wywołania załóg samolotu Tecnam i prowadzącego parę samolotów Extra 300. Pierwszemu podał wartość QNH i informację, aby „wykonywał lot zgodnie z planem”, a drugiemu QNH, ostrzeżenie o aktywności MRT015 i MRT016 oraz sugestię wykonania wznoszenia do 2000 ft AMSL, a następnie utrzymywania wysokości 2200 ft AMSL ze względu na kolejne MRT aktywne na ich trasie lotu.

Różnica w zakresie przekazanych załogom informacji jest bardzo wyraźna i wskazuje na nierówne traktowanie uczestników ruchu lotniczego przez informatora FIS.

Składając wyjaśnienie, informator FIS oświadczył, że przekazał prowadzącemu parę samolotów Extra 300 informację o aktywności MRT017 i MRT018, chociaż faktycznie mówił o MRT015 i MRT016. Założył on, że pilot samolotu Tecnam usłyszał informację nadaną na częstotliwości FIS Poznań i będąc przygotowanym do lotu, potrafi właściwie zareagować.

Przekazanie informacji o ograniczeniach w przestrzeni powietrznej klasy G powinno być poprzedzone żądaniem załogi statku powietrznego, ale reagowanie na zagrożenie bezpieczeństwa należało do obowiązków informatora.

2. Przyczyny zdarzenia:

- 1) Niewłaściwa analiza przez pilota samolotu Tecnam danych o aktywności elementów przestrzeni powietrznej.**
- 2) Nieprzekazanie przez FIS załodze samolotu Tecnam informacji o aktywności MRT na trasie lotu.**

3. Okoliczność sprzyjająca zaistnieniu zdarzenia lotniczego:

Zaangażowanie personelu FIS, na kilka minut przed niebezpiecznym zbliżeniem, w korespondencję z załogą statku powietrznego w innej części sektora oraz prowadzenie rozmowy telefonicznej.

4. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zrealizowane przez uczestników zdarzenia:

W Smart Aviation (operator samolotu Tecnam):

- zwrócono uwagę wszystkim użytkownikom samolotów organizacji na konieczność poprawnego planowania tras tak, aby nie przebiegały one przez strefy niedostępne;
- opis zdarzenia wprowadzono do programu szkoleń teoretycznych z bezpieczeństwa;
- zdarzenie uwzględniono w analizie ryzyka organizacji.

W Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej:

- Dział Badania Zdarzeń SMS przekazał Smart Aviation ustalenia z badania;
- w trakcie badania inspektor prowadzący rozmawiał z informatorem FIS, a po zakończeniu badania przesłano do niego pełną informację z ustaleniami z badania.

5. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie sformułowano.

Nadzorujący badanie

.....
(podpis na oryginale)

Przewodniczący Komisji

.....
(podpis na oryginale)