



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

POWAŻNY INCYDENT 2019/3361

UCHWAŁA

z dnia 15 września 2023 r.

Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot, Tecnam P2008-JC / Samolot, Cessna 152
Znaki rozpoznawcze SP:	SP-HSI / SP-KWW
Data zdarzenia:	6 sierpnia 2019 r.
Miejsce zdarzenia:	TMA Łódź

Po rozpatrzeniu raportu końcowego z badania zdarzenia i zgromadzonej dokumentacji przedstawionych przez podmiot badający, 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.), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała, że:

1. Zdarzenie miało następujący przebieg:

W dniu 06.08.2019 r. o godz. 08:21¹ załoga samolotu Cessna 152 o znakach rozpoznawczych SP-KWW (dalej nazywany jako „Cessna”) otrzymała zezwolenie na lot VFR² w przestrzeni kontrolowanej lotniska Łódź (EPLL) z RWY 25 w prawo w kierunku punktu YANKEE, następnie WHISKEY na wysokości 1800 ft³. Załoga poprosiła o ominięcie punktu YANKEE i lot po prostej w kierunku punktu WHISKEY, na co kontroler TWR⁴ EPLL wyraził zgodę. Samolot Cessna wystartował o godz. 08:26. W CTR⁵ EPLL i TMA⁶ Łódź do wysokości 5500 ft ustanowiono przestrzeń powietrzną kontrolowaną klasy D. W rejonie lotniska EPLL panowały warunki VMC⁷.

W tym czasie załoga samolotu Tecnam P2008-JC o znakach rozpoznawczych SP-HSI (dalej nazywany jako „Tecnam”) wykonywała lot szkolny w rejonie CTR lotniska Łódź (EPLL). Załogę samolotu Tecnam stanowili instruktor pilot i uczeń pilot.

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

² VFR – przepisy wykonywania lotów z widocznością (ang. Visual Flight Rules)

³ Wysokości w uchwale wyrażono jako AMSL – nad średnim poziomem morza (ang. Above mean sea level)

⁴ TWR – wieża kontroli lotniska (ang. Aerodrome control tower)

⁵ CTR – strefa kontrolowana lotniska (ang. Control zone)

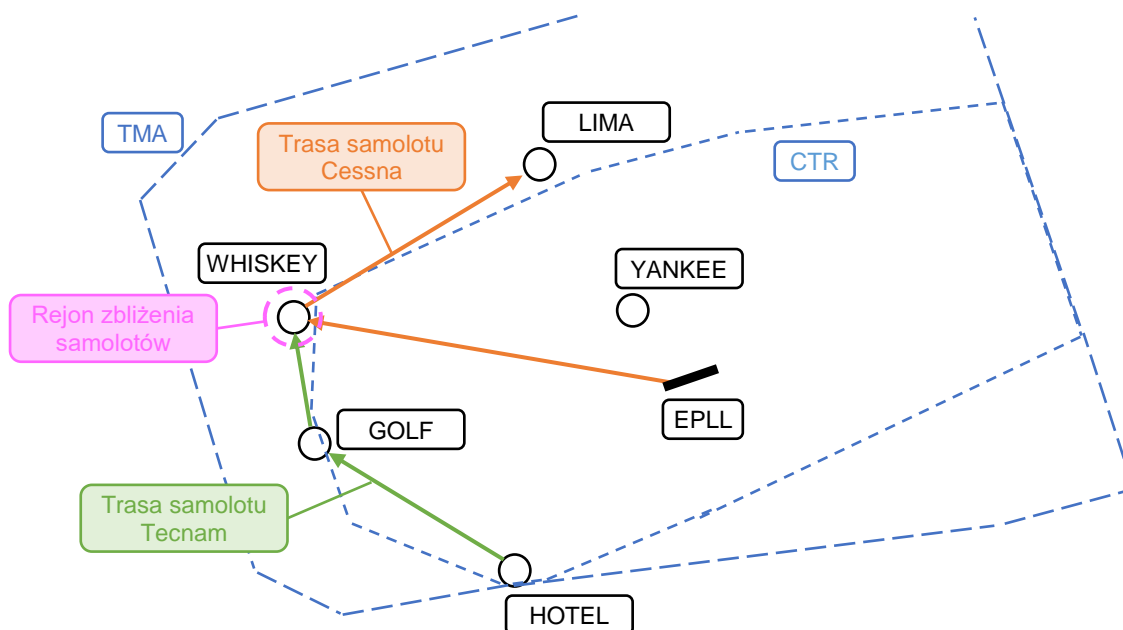
⁶ TMA – rejon kontrolowany lotniska (ang. Terminal control area)

⁷ VMC – warunki meteorologiczne dla lotów z widocznością (ang. Visual meteorological conditions)

O godz. 08:29 załoga samolotu Tecnam zgłosiła się do TWR EPLL w okolicy punktu HOTEL. Na wskaźniku zobrazowania radarowego wysokość lotu samolotu Tecnam wynosiła 1700 ft. Załoga samolotu Tecnam otrzymała zezwolenie na wlot w przestrzeń kontrolowaną na wysokości 2000 ft i lot zgodnie z planem w kierunku punktu GOLF. Kolejnym punktem w planie lotu był punkt WHISKEY. W tej samej korespondencji kontroler TWR przekazał załodze samolotu Tecnam informację o ruchu samolotu Cessna we wznoszeniu do 1800 ft w kierunku punktu WHISKEY. Załoga przyjęła informację o ruchu przekazując, że szuka samolotu Cessna. Kontroler TWR polecił załodze samolotu Tecnam zgłoszenie punktu GOLF.

Niecałe 2 min później kontroler TWR przekazał załodze samolotu Cessna informację o ruchu samolotu Tecnam z punktu GOLF w dolicie do punktu WHISKEY na wysokości 2000 ft. Załoga potwierdziła przyjęcie informacji o ruchu i przekazała, że utrzymują 1800 ft.

TWR EPLL prowadził korespondencję radiową z załogą samolotu Tecnam w języku angielskim, a z załogą samolotu Cessna w języku polskim.



Rysunek 1. Przybliżone trasy lotu samolotów Tecnam i Cessna [źródło: PKBWL]

O godz. 08:36 na wskaźniku zobrazowania radarowego w rejonie punktu WHISKEY widoczne były dwa pokrywające się znaczniki statków powietrznych. Jeden znacznik odpowiadał pozycji samolotu Tecnam na wysokości 1900 ft. Drugi znacznik odpowiadał pozycji statku powietrznego z kodem 7000 w modzie 3/A, bez informacji o wysokości lotu. Był to najprawdopodobniej samolot Cessna.

Załoga samolotu Tecnam nad punktem WHISKEY wykonywała lot z kursem 340° na wysokości 2020 ft i zauważyła samolot Cessna przelatujący około 50 ft powyżej.

Niecałą minutę później załoga samolotu Cessna zgłosiła lot w kierunku punktu LIMA.

TWR dwukrotnie pytał o pozycję samolotu Tecnam, którego załoga nie zgłosiła przelotu punktu GOLF. Załoga ta zgłosiła się nad punktem WHISKEY na wysokości 2200 ft. Na zapytanie TWR o zmianę wysokości lotu załoga samolotu Tecnam przekazała, że zwiększyła wysokość lotu z uwagi na fakt, iż samolot Cessna był zdecydowanie wyżej niż 1800 ft.

Do zbliżenia samolotów doszło w przestrzeni powietrznej kontrolowanej klasy D. Kontroler TWR EPLL, zgodnie z klasyfikacją przestrzeni dla lotów VFR, zapewnił informacje o ruchu, a załogi obu samolotów potwierdziły odebranie tych informacji.

Prowadzenie korespondencji radiowej w językach polskim i angielskim nie miało wpływu na odebranie i zrozumienie informacji o ruchu przez załogi samolotów.

Załogi obu samolotów wykonywały lot według VFR i odpowiadały za obserwację przestrzeni powietrznej i omijanie innych statków powietrznych.

Obie załogi samolotów, podjęły decyzję o zwiększeniu wysokości lotu. Niestety, nie poinformowały o tym fakcie kontrolera TWR, co jest wymagane w przestrzeni powietrznej kontrolowanej. Załoga Cessny podjęła tę decyzję przed zbliżeniem, natomiast załoga samolotu Tecnam po zbliżeniu.

2. Przyczyna zdarzenia:

- 1) Zwiększenie wysokości lotu samolotu Cessna.**
- 2) Niewłaściwa obserwacja przestrzeni powietrznej przez załogę samolotu Cessna.**

3. Czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia:

Nie określono.

4. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zaproponowane/zrealizowane przez podmiot badający:

Nie sformułowano.

5. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie sformułowano.

Nadzorujący badanie

.....
(podpis na oryginale)

Przewodniczący Komisji

.....
(podpis na oryginale)