



# PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

## Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	<b><i>1292/15</i></b>			
Rodzaj zdarzenia:	<i>INCYDENT</i>			
Data zdarzenia:	<i>8 lipca 2015 r.</i>			
Miejsce zdarzenia:	<i>EP TSA10 A</i>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<i>Samolot Piaggio P180 Avanti</i>			
Dowódca SP:	-			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	-
Nadzorujący badanie:	<i>Grzegorz Dańko</i>			
Podmiot badający:	<i>Polska Agencja Żeglugi Powietrznej</i>			
Skład zespołu badawczego:	<i>Nie wyznaczano</i>			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	<i>INFORMACJA O ZDARZENIU</i>			
Zalecenia:	<i>Nie</i>			
Adresat zaleceń:	<i>Nie dotyczy</i>			
Data zakończenia badania:	<i>7 czerwca 2017 r.</i>			

### Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W dniu 8 lipca 2015 r. załoga samolotu Piaggio P180 Avanti wykonywała lot z lotniska Szczecin-Goleniów (EPSC<sup>1</sup>) do lotniska Mediolan-Linate (LIML<sup>2</sup>). Samolot został zaobserwowany na wskaźniku radaru kontrolera kontroli obszaru ACC GAT jako wznoszący się po starcie

<sup>1</sup> (EPSC - kod ICAO lotniska Szczecin- Goleniów)

<sup>2</sup> (LIML - kod ICAO lotniska Mediolan – Linate)

z lotniska EPSC do FL120, lecąc z kursem 180-190 stopni. O godz. 10.38<sup>3</sup> nastąpiło naruszenie przestrzeni powietrznej EP TSA 10A.

Podczas badania zdarzenia Komisja ustaliła następujące fakty:

<b>godzina</b>	<b>działanie</b>
10:31:00	Samolot P180 startuje z EPSC, zostaje przesłany na łączność z organem kontroli obszaru BREMEN ACC.
10:35:10	Samolot P180 wyświetla się na wskaźniku radarowym ACC GAT na FL085 z kursem południowym
10:36:20	Planista kontroler ACC sektora B pyta kontrolera EPSC TWR o intencje załogi samolotu P180 kierującego się w aktywną strefę TSA 10A. krl EPSC odpowiada, że a/c zakręca na kurs 210 stopni, jest na łączności z BREMEN ACC, a personel tego organu nic nie wie na temat aktywności strefy EP TSA 10A. Obiecuje do nich zadzwonić.
10:36:25	Na wskaźniku radarowym krl ACC GAT wyświetlona zostaje planowana trasa samolotu P180 przez punkty BODLA - RAKIT. A/c wciąż utrzymuje kurs południowy na półtorej minuty do granicy strefy.
10:36:50	Planista krl ACC GAT sektora B powiadamia organ BREMEN ACC o zbliżaniu się samolotu P180 do aktywnej strefy EP TSA 10A i pyta o możliwość wykonania zakrętu a/c na kurs zachodni. Jest to w tej chwili niemożliwe z uwagi na chmury burzowe, ale kontrolerzy uzgadniają możliwość przyspieszenia wznoszenia do przewyższenia strefy aktywnej do FL145
10:37:20	Na wskaźniku radarowym ACC GAT wyświetlona zostaje sygnalizacja ostrzegawcza "ZN" alert żółty.
10:37:25	Komórka Zarządzania Przestrzenią Powietrzną AMC Polska zostaje poinformowana o wlocie samolotu P180 w strefę EP TSA 10A.
10:38:00	krl EPSC TWR powiadamia Planistę krl ACC sektora B o skręceniu P180 na kurs 270 stopni, po koordynacji z organem BREMEN ACC.
10:38:15	Na wskaźniku radarowym ACC GAT wyświetlona zostaje sygnalizacja "ZN" - alert

<sup>3</sup> UTC – Universal Time Coordinated, wzorcowy czas ustalany na podstawie TAI (fr. *Temps Atomique International*), uwzględniający nieregularność ruchu obrotowego Ziemi i koordynowany względem czasu słonecznego, stosowany w lotnictwie

	czerwony. A/c narusza granicę strefy TSA 10A.
10:38:35	BREMEN ACC informuje o przecięciu przez samolot P180 FL140 i pyta o zezwolenie na lot po prostej do punktu MAREM.
10:39:10	Samolot P180 przecina FL150, na wskaźniku radarowym ACC GAT znika ostrzeżenie "ZN".
10:44:00	krł BREMEN ACC informuje, że otrzymał od EPSC TWR samolot wykonujący lot z kursem południowym, próbował go skrócić na kurs zachodni, ale było to niemożliwe z uwagi na warunki atmosferyczne.

W związku z ustalonymi faktami oraz okolicznościami zdarzenia Komisja ustaliła:

1. W zdarzeniu udział brał udział jeden statek powietrzny: P180, EPSC - LIML.
2. Ilość sektorów otwartych w FIR Warszawa była odpowiednia, natężenie ruchu było w dolnych granicach wartości.
3. Pracujący na stanowisku krł TWR/APP na lotnisku EPSC licencję kontrolera ruchu lotniczego – uprawnienia ADI – otrzymał w dniu 08/06/1995. W dniu zdarzenia posiadał aktualne wszystkie uprawnienia oraz badania lekarskie. Kurs odświeżający wiadomości odbył w dniach 19-23/01/2015.
4. Był to pierwszy dyżur tego kontrolera ruchu lotniczego po trzech dniach wolnych.
5. Kontroler EPSC TWR przekazał załogę P180 na łączność z organem kontroli ruchu lotniczego BREMEN ACC krótko po starcie, gdy P180 poruszał się z kursem południowym.
6. Kontrolerzy ACC sektora "B" w FIR Warszawa zaniepokojeni kursem samolotu ostrzegli kontrolerów EPSC TWR i BREMEN ACC o niebezpieczeństwie, sugerując skręt samolotu na kurs zachodni.
7. Kontrolerzy ruchu lotniczego BREMEN ACC nie byli poinformowani o aktywnej strefie EP TSA 10A.
8. Załoga P180 otrzymała zezwolenie na lot w kierunku południowym dla ominięcia chmur od nieświadomych strefy EP TSA 10A kontrolerów ACC BREMEN.

9. Kąt zakrętu samolotu P180 był większy niż 45 stopni od planowanej linii drogi, w związku z czym powinien być skoordynowany przez kontrolerów ACC BREMEN.
10. W Porozumieniu Operacyjnym (LoA) z ACC BREMEN brak jest mapy z naniesioną strefą EP TSA 10A oraz procedur koordynacji związanych z tą strefą.

**Przyczyna zdarzenia lotniczego:**

**Brak procedur operacyjnych obowiązujących personel kontroli ruchu lotniczego.**

**Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:**

1. Biuro Zarządzania Przestrzenią Powietrzną i Przygotowania Operacyjnego PAŻP w terminie 6 miesięcy opracuje uzgodni i wprowadzi do punktu D.4 LoA z BREMEN ACC odpowiednie procedury koordynacyjne wraz z mapą lokalizacji strefy EP TSA 10A.
2. Biuro Służb Ruchu Lotniczego we współpracy z Biurem Zarządzania Przestrzenią Powietrzną i Przygotowania Operacyjnego PAŻP zainicjuje i wprowadzi do INOP ACC odpowiednie zapisy określające zasady informowania przyległych ośrodków ACC o aktywności stref przygranicznych.

**Zalecenia Komisji dotyczące bezpieczeństwa:**

Komisja nie sformułowała **zaleceń bezpieczeństwa**.

---

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie	Bogdan Fydrych (do 10.11.2016 r.) Grzegorz Dańko	<i>podpis na oryginale</i>