



**MINISTERSTWO TRANSPORTU,
BUDOWNICTWA i GOSPODARKI MORSKIEJ
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych**

Dot. zdarzenia nr: 1245/11

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia

Przewodniczący Komisji: dr inż. Maciej Lasek
Członek Komisji: mgr inż. Jacek Jaworski
Członek Komisji: dr inż. Michał Cichoń
Członek Komisji: mgr inż. Wiesław Jedynek
Członek Komisji: mgr Agata Kaczyńska
Członek Komisji: mgr inż. Bogdan Fydrych
Członek Komisji: mgr inż. Tomasz Kuchciński
Członek Komisji: mgr inż. Edward Łojek
Członek Komisji: inż. Tomasz Makowski
Członek Komisji: lic. Robert Ochwat

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 09 stycznia 2013 roku, okoliczności zdarzenia lotniczego samolotu Diamond DA20, które wydarzyło się w dniu 24 września 2011 roku w LTMA EPRZ, **działając w oparciu o art. 5 ust. 3 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE** (Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała informacje zawarte w raporcie otrzymanym od państwowego organu zarządzania przestrzenią powietrzną za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Samolot Diamond DA20 w locie na trasie z nad Soliny w kierunku punktów PAPA, LIMA, Dęblin zgłosił się do informatora FIS Kraków na wysokości 2500ft na QNH 1020hPa. W odległości 3NM od pkt. LIMA, samolot obserwowany na wskaźniku radarowym otrzymał instrukcję zniżania do wysokości 2200ft i dalszego lotu do pkt. LIMA. Kontroler ruchu lotniczego TWR EPRZ otrzymał informację od FIS Kraków o samolocie Diamond DA20 w okolicach miejscowości Przeworsk na wysokości 2000ft. Po weryfikacji wysokości lotu samolotu, załoga poinformowała o wysokości 2200ft i nastawie wysokościomierza 1012hPa.

Po zgłoszeniu się samolotu na łączność z TWR EPRZ, załoga zgłosiła pozycję oraz wysokość 2200ft przy ciśnieniu 1020hPA. Podana wysokość znajduje się w granicach pionowych sektora „A” TMA EPRZ , które wynoszą 1804ft-6500ft.

Przyczyna incydentu lotniczego:

1. Przyczyną zdarzenia było nakazanie przez informatora FIS Kraków wykonywania lotu przez samolot Diamond DA20 na wysokości 2200ft bez skoordynowania tego z TWR EPRZ.
2. Różnice w odczytach wysokości lotów na wskaźnikach radarowych stanowiska FIS Kraków oraz TWR EPRZ wynikały z braku trzeciej strefy QNH w systemie komputerowym obsługującym te stanowiska.

Podjęte działania profilaktyczne:

1. Przekazano raport końcowy z postępowania wewnętrznego do zapoznania z personelem operacyjnym i wykorzystania go w celach szkoleniowych.
2. W dniu 31 października 2011 wprowadzono zmianę w system komputerowy w zakresie obecności trzeciej strefy QNH.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa:**

Nadzorujący badanie:

Robert Ochwat *podpis na oryginale*