



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

**Dot. zdarzenia nr: 1214/12**

## **UCHWAŁA**

**Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:**

Przewodniczący posiedzenia  
Zastępca Przewodniczącego Komisji: mgr inż. Andrzej Pussak  
Członek Komisji: dr inż. Dariusz Frątczak  
Członek Komisji: dr inż. Michał Cichoń  
Członek Komisji: mgr inż. Tomasz Kuchciński  
Członek Komisji: inż. Tomasz Makowski  
Członek Komisji: mgr inż. Edward Łojek  
Członek Komisji: Robert Ochwat

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 20 lutego 2013 roku, okoliczności zdarzenia lotniczego samolotu Cessna 150 oraz Airbus 320, które wydarzyło się w dniu 14 września 2012 roku w strefie kontrolowanej lotniska EPMO, **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 zgłoszeniu zdarzenia otrzymanym od państwowego organu zarządzania przestrzenią powietrzną za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

### **Przebieg i okoliczności zdarzenia:**

Pilot samolotu Cessna 150 po starcie z EPBC zgłosił do informatora FIS Warszawa zamiar wykonania lotu VFR na trasie do miejscowości Gąbin, następnie powrót przez punkty „C”, „V”, „U” i „L”. W trakcie lotu powrotnego, pilot nawiązał łączność z TWR Modlin w celu przekazania informacji o zamiarze wykonania lotu bezpośrednio z punktu „C” na punkt „L” z ominięciem strefy kontrolowanej lotniska EPMO. Kontroler ruchu lotniczego (Krl), po uzyskaniu od pilota samolotu Cessna 150 informacji, że będzie wykonywał lot bez naruszenia granic CTR EPMO, przekazał samolot na łączność z FIS Olsztyn. W tym samym czasie, krl TWR Modlin po koordynacji z APP Warszawa, wydał zgodę na start samolotu A320 z pasa 26. Samolot A320 po starcie z lotniska EPMO otrzymał od krl APP Warszawa instrukcję skrętu na kurs 270 stopni, w celu zachowania separacji z samolotem Cessna 150, który według

zobrazowania radarowego APP Warszawa znajdował się w strefie kontrolowanej lotniska EPMO w bezpośredniej bliskości startującego A320.

#### **Przyczyna incydentu lotniczego:**

Niezgodna z deklaracją załogi trasa przelotu w bezpośredniej bliskości strefy kontrolowanej lotniska EPMO. Naruszenie przez pilota samolotu Cessna 150 strefy kontrolowanej lotniska EPMO, bez uprzedniego uzyskania zgody służb kontroli ruchu lotniczego

#### **Okoliczności sprzyjające incydentowi zaistnieniu zdarzenia:**

Brak możliwości zweryfikowania przez kontrolera ruchu lotniczego TWR Modlin na podstawie podglądu zobrazowania radarowego, rzeczywistej trasy przelotu oraz pozycji statku powietrznego.

Komisja sformułowała następujące **zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:**

#### Polska Agencja Żeglugi Powietrznej\*:

W związku ze znacznym ruchem samolotów VFR w bezpośredniej bliskości strefy oraz w samej strefie kontrolowanej lotniska EPMO, Komisja zaleca instalację na stanowisku operacyjnym TWR Modlin, monitora zobrazowania radarowego wykorzystującego dane radarowe APP Warszawa, umożliwiającego podgląd bieżącej sytuacji ruchowej w bezpośrednim otoczeniu lotniska.

#### **Nadzorujący badanie:**

Robert Ochwat *podpis na oryginale*

\* - zgodnie z art. 18 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) w przeciągu 90 dni od dnia otrzymania niniejszego dokumentu należy przesłać do Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych informacje o działaniach, które podjął lub których podjęcie rozważy, oraz w stosownych przypadkach o czasie potrzebnym na ich zakończenie, a w przypadku gdy działań nie podjęto – o przyczynach ich niepodjęcia.