



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	1729/14			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDENT			
Data zdarzenia:	24 września 2014 r.			
Miejsce zdarzenia:	TMA EPLB			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot, Cessna 172 (C172)			
Dowódca SP:	Brak danych			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
Nadzorujący badanie:	Bogdan Fydrych			
Podmiot badający:	Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej			
Skład zespołu badawczego:	nie wyznaczano			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	06.07.2015			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Naruszenie przestrzeni kontrolowanej Rejonu Kontrolowanego Lotniska Lublin (TMA EPLB) zauważone przez kontrolera ruchu lotniczego (KRL) organu kontroli lotniska Lublin (TWR EPLB), który na podglądzie radarowym zauważył echo statku powietrznego wznoszącego się na wysokości 4000 stóp AMSL od północnego wschodu (mody transpondera A/C). KRL wykonał telefony do organów służby ruchu lotniczego: Służby Informacji Powietrznej Warszawa (FIS Warszawa) lotniska Lublin - Radawiec, wojskowego organu kontroli zbliżania Dęblin APP - nikt z personelu ww. organów służb ruchu lotniczego nie był w stanie określić co to za statek powietrzny. Następnie echo statku powietrznego zanikło z podglądu radarowego. Po konsultacjach z FIS Warszawa udało się ustalić, iż jest to samolot C172 o znakach rozpoznawczych OKELR, wykonujący lot

w celu zrzutu szczepionki będący, którego pilot utrzymywał łączność z FIS Warszawa. Na prośbę KRL EPLB informator FIS Warszawa przekazał informacje dla pilota samolotu C172, aby nawiązał łączność z KRL TWR EPBL. Samolot wciąż znajdował się w przestrzeni kontrolowanej TMA EPLB. Pilotowi C172 została przekazana informacja aby natychmiast opuścić przestrzeń kontrolowaną. Pilot nie był zaznajomiony z granicami rejonu TMA EPLB i dopiero na podstawie radiali oraz wartości odległości od punktu nawigacyjnego SWI udało się ustalić opuszczenie TMA EPLB przez samolot. Pilot w trakcie wylotu z TMA EPLB znajdowały się na łączności z TWR EPLB oraz trzy inne statki powietrzne również nawiązały i utrzymywały łączność radiową z TWR EPLB.

Ustalenia

1. W dniu zdarzenia na Lubelszczyźnie odbywała się „akcja lisy”, wykonywana przez osiem statków powietrznych, operujących z lotniska Depułtycze. Wykonawcą prac była czeska firma, operująca samolotami Cessna 172 (wszystkie statki powietrzne były zarejestrowane w Republice Czech). Komunikacja ATS z pilotami odbywała się w języku angielskim. Ponieważ z planów lotów (złożony na każdy wylot każdego samolotu biorącego udział w akcji) wynikało, że trasy leżeć będą poza zasięgiem radarów PAŻP. Personel FIS nie przydzielał załogom squawków indywidualnych. Wszystkie loty odbywały się ze squawkiem A7000.
2. O naruszeniach stref wojskowych będących udziałem najprawdopodobniej statków powietrznych z „akcji lisy” FIS informowany był przez wojskowe ATS z Dębina. Na zobrazowaniu radarowym dostępnym FIS i innym organom służb ruchu lotniczego PAŻP widoczny był nieznany statek powietrzny zmierzający w stronę TMA Lublin na wysokości 4000 stóp AMSL, ze squawkiem 7000. Ogólne wywołanie informatora FIS do statku powietrzego z akcji lisy, aby nawiązał kontakt radiowy z TWR EPLB, gdy będzie wlatywał w przestrzeń kontrolowaną lotniska EPLB nie przyniosło zamierzonego rezultatu. Tu należy podkreślić, że loty w przestrzeni niekontrolowanej mogą odbywać się bez łączności z FIS zatem ruch zaobserwowany na radarze równie dobrze mógł być statkiem powietrznym nie biorącym udziału w akcji i który wcześniej nie zgłaszał się na częstotliwości FIS. Złożoność sytuacji z jaką w związku z tym spotkał się KRL TWR EPLB polegała na tym, że zaobserwował nieznany statek powietrzny zbliżający się od północnego zachodu do TMA EPLB (na wysokości 4000 ft ze squawkiem 7000), podczas gdy w TMA odbywał się odlot według przepisów lotu IFR z EPLB, lot szkolny IFR, a w stronę TMA zmierzał samolot rejsowy z zamiarem lądowania w EPLB. Do tego żaden z organów, do których telefonował KRL TWR EPLB (FIS Warszawa, APP Dębina, Lublin-Radawiec), nie potrafił pomóc w identyfikacji owego nieznanego ruchu i jego zamiarów. Z rozmowy, która została zarejestrowana w tle stanowiska Lublin TWR wynika, że KRL do określenia callsignu statku powietrzego naruszającego TMA EPLB

niestandardowo posłużył się internetowym serwisem FlightRadar24. Wcześniej wykorzystał wszelkie inne możliwe sposoby pozyskania tej informacji. Nikt nie potrafił mu pomóc określić jaki statek powietrzny narusza jego przestrzeń powietrzną.

Należy wspomnieć, że serwis FlightRadar24 nie jest certyfikowanym narzędziem służb ruchu lotniczego. Jednak w tamtej chwili, przy rosnącej presji czasu, zaszyły wszystkie przesłanki by KRL mógł skorzystać z zasady mówiącej, że w sytuacji szczególnej personel ATS może skorzystać ze wszystkich możliwych środków aby doprowadzić do bezpiecznego rozwiązania sytuacji.

Należy podkreślić, że KRL posłużył się ww. serwisem jedynie do określenia callsignu statku powietrznego naruszającego TMA EPLB, a nie do zapewniania służby ruchu lotniczego w oparciu o to zobrazowanie. Po pozyskaniu informacji callsignie tego samolotu KRL Lublin TWR skontaktował się z FIS Warszawa, który to przekazał mu ten statek na łączność. Po nawiązaniu łączności KRL Lublin TWR wydawał pilotowi polecenie określania pozycji poprzez podawanie odległości i radiala od SWI VOR DME. Na tej podstawie pozyskiwał informację o położeniu tego statku powietrznego i wreszcie - o opuszczeniu przez niego przestrzeni kontrolowanej TMA EPLB.

Należy dodać, że naruszający TMA EPLB statek powietrzny zniknął z dostępnego na wieży zobrazowania radarowego chwilę po zauważeniu go przez KRL Lublin TWR, gdy wciąż kierował się do wewnątrz TMA. Wówczas sytuacja ruchowa w TMA była coraz bardziej złożona. Określenie kto narusza TMA, jakie są jego zamiary i wreszcie - że jest już poza przestrzenią kontrolowaną, miało podstawowe znaczenie dla bezpieczeństwa operacji lotniczych w tej przestrzeni. KRL Lublin TWR zadziałał ponad standardowo, posługując się sposobem, który nie jest prezentowany w trakcie szkolenia dla KRL w PAŻP i wymaga umiejętności kreatywnego rozwiązywania problemów oraz posiadania szerszej wiedzy niż standardowo wymagana od personelu operacyjnego PAŻP.

Pracujący na stanowisku KRL ADC TWR licencję kontrolera ruchu lotniczego - uprawnienia ADI oraz APP - otrzymał w 2012 r. W dniu zdarzenia posiadał aktualne ww. uprawnienia oraz ważne badania lekarskie. Kurs odświeżający z sytuacji niebezpiecznych odbył w dniach 01-05.07.2013 r.

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

Nie ustalono.

Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:

Brak

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Komisja nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Bogdan Fydrych	<i>podpis na oryginale</i>