



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	751/15			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDENT			
Data zdarzenia:	16 maja 2015 r.			
Miejsce zdarzenia:	Rejon Informacji Powietrznej Warszawa (EPWW) Rejon kontrolowany lotniska Szczecin-Goleniów (TMA EPSC)			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	1) Samolot, DR 48 Robin 2) Samolot, DA Diamond 3) Samolot, DR 46 Robin			
Dowódca SP:	Brak danych			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	Śmiertelne	Poważne	Lekkie	Bez obrażeń
Nadzorujący badanie:	Bogdan Fydrych			
Podmiot badający:	PKBWL			
Skład zespołu badawczego:	nie wyznaczano			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	9 maja 2016 r.			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Naruszenie przestrzeni kontrolowanej TMA EPSC sektor lotniska Heringsdorf (EDAH) przez pilotów statków powietrznych (a/c) : DR48, DA40 i DR46 wykonujące lot według przepisów VFR. Na ekranie systemu Pegasus_21 kontroler (krl) organu kontroli lotniska (TWR) EPSC zauważył a/c wlatujący do TMA EPSC sektor Heringsdorf na wysokości 2000 stóp, a następnie w kilkuminutowych odstępach dwa następne a/c. Po ustaleniach z informatorem służby informacji powietrznej Gdańsk (FIS Gdańsk) zidentyfikowano a/c i uzgodniono, że samoloty pozostaną na łączności z FIS Gdańsk. W międzyczasie zaobserwowano a/c o transponderze 5031 (najprawdopodobniej CRJ9) w trakcie zniżania, wlatujący w TMA EPSC od strony niemieckiej (o wlocie tego a/c również TWR EPSC nie była poinformowana) i podchodzący do lądowania na lotnisku EDAH. Ponieważ transponder ostatniego z a/c wykonujących lot VFR na chwile zanikł, a kurs i prędkość zniżania a/c CRJ9 podchodzącego do lądowania na EDAH były kolizyjne z a/c wykonującym lot VFR,

powiadomiono krl organu kontroli obszaru (ACC BREMEN), który nakazał załodze a/c CRJ9 przerwanie zniżania na wysokości 3000 stóp.

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

1. Brak informacji od FIS BREMEN o 3 samolotach wlatujących w przestrzeń powietrzną TMA EPSC.
2. Przekazanie dla pilotów samolotów wykonujących lot VFR przez FIS BREMEN niewłaściwej częstotliwości radiowej.
3. Brak w systemie radarowym PEGASUS_21 informacji o przelocie i brak planów lotu.
4. Brak w systemie AFTN planów lotu.
5. Brak powiadomienia przez ACC BREMEN o samolocie CRJ9.

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Komisja nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Koniec

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