



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	2489/16			
Rodzaj zdarzenia:	POWAŻNY INCYDENT			
Data zdarzenia:	7 września 2016 r.			
Miejsce zdarzenia:	MRT 01 FIR EPWW			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot Diamond DA-20			
Dowódca SP:	Pilot samolotowy			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	-
Nadzorujący badanie:	Grzegorz Dańko			
Podmiot badający:	Użytkownik			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	INFORMACJA O ZDARZENIU			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	2 lutego 2017 r.			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W dniu 7 września 2016 r. uczeń – pilot, lat 21, nalot ogólny: 155 godzin, na typie: 133 godziny, w ostatnich 90 dniach: 32 godziny, w tym 32 godz. na typie. Licencja EASA PPL(A) ważna bezterminowo. Posiadał ważne KTP i KWT, orzeczenie lekarskie klasy 2 ważne do 14.06.2018 r., wykonywał lot wg złożonego planu lotu FPL z lotniska Szymany EPSY do lotniska Dęblin EPDE po trasie EPSY - Zgon - Ruciane Nida - Giżycko - Nowogród - Tworki - Latowicz - EPDE N - EPDE. Zaplanowana wysokość przelotu: 1500 stóp AMSL.

ZCZC TAA4089 071037
 FF EPWWZQZX
 071037 EPWWZPZK
 (FPL-SPNOP-VX
 -DV20/L-S/S
 -EPSY1330
 -N0109A015 DCT EPSYE DCT EPSYZ DCT 5338N02123E DCT 5338N02133E DCT
 5402N02145E DCT 5313N02152E DCT 5202N02217E DCT 5201N02143E DCT EPDEN
 DCT EPDEK DCT
 -EPDE0210 EPLB
 -DOF/160907 OPR/AOSL DEBLIN RMK/TRAINING FLIGHT RTE COORD POINTS ZGON
 RUCIANENIDA GIZYCKO NOWOGROD TWORKI LATOLWICZ)
 NNNN

Podczas dolotu do MRT 01 pomiędzy m. Tworki a m. Latowicz otrzymał informację od organu informacji powietrznej FIS Olsztyn o aktywnym MRT 01 i w porozumieniu z tym organem rozpoczął wznoszenie do wysokości 1900 stóp AMSL osiągając ją, jak stwierdził, 5 km na zachód od m. Tworki.

W tym dniu odbywały się loty samolotów bojowych MiG-29 z 23.BLT z lotniska Mińsk Mazowiecki EPMM po trasie MRT 01, a informacja o tym była dostępna w planie użytkowania przestrzeni powietrznej AUP już od godz. 16.00 dnia poprzedniego. Rezerwacja przestrzeni obejmowała wysokość od GND do 1800 stóp AMSL w godzinach 10.00 do 18.00 UTC.

Airspace Use Plan - AUP

All times in UTC(ZULU)

from: 07/09/2016 06:00 to: 08/09/2016 06:00

ALPHA	
List of available CDRs category 2	
NIL	

BRAVO								
List of closed permanent ATS routes and CDRs category 1								
No	Route	Route's part		Flight level block		Validity period		Remarks
		from	to	from	to	from	to	
001	L23	GORAT	OTPES	F285	F405	07:30	08:00	
002	L23	GORAT	OTPES	F285	F425	08:00	22:00	
003	L29	ALUKA	TUPUR	F095	F145	06:00	12:30	
004	L29	GRUDA	TUPUR	F195	F245	06:00	22:00	

FOXROT							
List of active MATZ,ATZ, MCTR, TFR, MRT, EA							
No	Designator	Flight level block		Validity period		Responsible unit	Remarks
		from	to	from	to		
001	MARA DORA	F235	F275	07:00	15:00	COP	KC135
002	EA256	GND	A035	20:00	03:30	EPDE	VFR SUP82/16
003	ATZ EPGL	GND	A035	07:00	17:20	EPGL	PJE
004	EA251	GND	A015	13:30	05:30	EPIR	VFR SUP82/16
005	MATZ EPIR	GND	A035	13:30	23:00	EPIR	MI24
006	MRT60	GND	A018	07:30	15:30	EPKS	F16/U.ASM3/RMK G
007	ATZ EPLR	GND	A025	09:00	17:30	EPLR	PJE
008	MATZ EPMB D	A020	F095	15:00	21:00	EPMB	MG29
009	MATZ EPMB E	A025	A045	15:00	21:00	EPMB	MG29
010	MATZ EPMB F	GND	F095	15:00	21:00	EPMB	MG29
011	MATZ EPMB G	A035	F095	15:00	21:00	EPMB	MG29
012	EA145	GND	A050	06:00	13:00	EPMI	VFRSUP126/16 /BSP/UAV
013	MRT01	GND	A018	10:00	18:00	EPMM	MG29/RMK G
014	ATZ EPPK A	GND	A016	08:00	17:00	EPPK	GLD

REMARKS	
Additional info	
A.) UAV/BSP - UNMANNED AERIAL VEHICLE/BEZZALOGOWY STATEK POWIETRZNY.	
B.) RPA - REMOTELY PILOTED AIRCRAFT/ZDALNIE STEROWANE BEZZALOGOWE STATKI POWIETRZNE.	
C.) U.ASM3 - WARUNKOWA ZGODA WYMAGA UZGODNIEN Z ASM3 W DNIU WYKONYWANIA LOTOW / CONDITIONAL PERMISSION REQUIRED COORDINATION WITH ASM3 ON THE DAY OF OPERATIONS.	
D.) U.ASM3/W - W PRZYPADKU KONFLIKTU ZE STRUKTURA Z PRZYZNANYM PRIORYTETEM ZEZWOLENIE JEST WYDAWANE WARUNKOWO / U.ASM3/W - CONDITIONAL PERMISSION IN CASE OF A CONFLICT WITH AN AREA HAVING A PRIORITY.	
E.) MOGA WYSTAPIC OGRANICZENIA W LOTACH ZE WZGLEDU NA LOTY FOTOGRAMETRYCZNE LUB ZRZUT SZCZEPIONKI / THERE MAY OCCUR RESTRICTIONS OF FLIGHTS DUE TO PHOTO FLIGHTS OR VACCINE DROPPINGS.	
F.) Z WYLACZENIEM AKTYWNEGO TMA EPSY/ EXCLUDING ACTIVE TMA EPSY.	
G.) MILITARY ROUTES (MRT) MILAIP - ENR 5.2.4. MRT01:100-101-102-103-104; MRT02:100-101-105-106-107-108-109-105-101-100; MRT05:8-9-10; MRT06:10-11-12-14; MRT10:77-56-64-66-75-63-62-59-58; MRT11:58-59-61-70-60-59-58; MRT12:58-59-61-70-60-63-62-59-58; MRT14:77-56-55-51-97-37-50-49-79-45-56-77; MRT15:58-59-57-46-44; MRT35:98-56-64-66-75-63-62-59-57-80-71; MRT60:29-19-21-28-27-41-48-79; MRT96:77-56-64-63-75-73-66-64-56-77.	

Wg kontrolera zbliżania lotniska Mińsk Mazowiecki APP EPMM, statek powietrzny DA-20 z transponderem 7402 wleciał i przeciął MRT 01 na wysokości 1700 stóp AMSL będąc na wznoszeniu i doprowadził do niebezpiecznego zbliżenia z parą samolotów 2xMiG-29 wykonującej lot w MRT 01 na wysokości 1300 stóp AMSL. APP EPMM informował dowódcę ugrupowania MiG-29 o niezidentyfikowanym statku powietrznym w przestrzeni MRT 01 lecz ten prawdopodobnie z powodu oślepienia słońcem nie był w stanie nawiązać kontaktu wzrokowego z tym obiektem. Gdy samoloty MiG-29 znajdowały się w odległości ok. 1 NM od niezidentyfikowanego statku powietrznego otrzymały instrukcję wykonania zakrętu o 360 stopni dla uniknięcia ewentualnej kolizji. W tej samej chwili dowódca ugrupowania samolotów zgłosił, iż obserwuje w bliskiej odległości ruch niezidentyfikowanego samolotu, po czym kontynuował manewr w celu jego ominięcia.

W dalszym etapie lotu samolotu DA-20 pilot po nieudanych próbach nawiązania łączności z organem kontroli zbliżania Dęblin APP EPDE, ponownie nawiązał łączność z FIS Olsztyn, informując, iż znajduje się w bezpiecznej odległości od TSA 04 Z, podając także aktualną pozycję. Od m. Latowicz rozpoczął zniżanie do wysokości 1500 stóp AMSL, a krótko przed trawersem Stoczek Łukowski zgłosił przejście na łączność z organem FIS Warszawa. Dalsza część lotu przebiegła bez zdarzeń i wg FPL.

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

Przyczyną zdarzenia lotniczego był **błąd pilota polegający na wlocie w przestrzeń powietrzną zarezerwowaną dla innego ruchu lotniczego.**

Czynnikami sprzyjającymi zaistnieniu zdarzenia były:

- **zaplanowanie trasy lotu na wysokości kolizyjnej z zarezerwowaną przestrzenią powietrzną**
- **brak kontaktu przed lotem z organem AMC Polska** w sprawie uzyskania informacji o uaktualnionym planie użytkowania przestrzeni powietrznej UUP.

Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:

1. Omówiono zaistniałe zdarzenie lotnicze z całym personelem latającym ze szczególnym zwróceniem uwagi na planowanie oraz wykonywanie lotów przy aktywnych MRT, MATZ, TRA, TSA.
2. Rozpoczęto pozyskiwanie urzędzeń obiektywnej kontroli lotów do samolotów i śmigłowców użytkownika.

Zalecenia Komisji dotyczące bezpieczeństwa:

Komisja nie sformułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa**.

Komentarz Komisji:

Bezkolizyjne zaplanowanie trasy i wysokości lotu jest niezbędnym elementem bezpieczeństwa wykonania operacji lotniczej. Wykorzystanie do planowania lotu planu użytkowania przestrzeni powietrznej AUP, a w szczególności uaktualnionego planu użytkowania przestrzeni powietrznej UUP poprzez kontakt z personelem AMC Polska, jest gwarantem bezpiecznego zaplanowania lotu oraz spokojnego jego wykonania. Personel organów informacji powietrznej ma obowiązek udzielania informacji i podpowiedzi dla bezpiecznego wykonania lotu. Należy pytać ten personel o każdą wątpliwość jaką ma pilot w powietrzu. Należy też mieć świadomość różnicy funkcjonowania tego organu od organu kontroli ruchu lotniczego. Niezależnie jednak od tego należy mieć świadomość, iż obowiązek za bezpieczne wykonanie lotu spoczywa na dowódcy statku powietrznego.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie	Grzegorz Dańko	<i>podpis na oryginale</i>