



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

Dot. zdarzenia nr: 478/12

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia

Zastępca Przewodniczącego Komisji: mgr inż. pil. Andrzej Pussak

Sekretarz Komisji: mgr Agata Kaczyńska

Członek Komisji: dr inż. pil. Dariusz Frątczak

Członek Komisji: mgr inż. Edward Łojek

Członek Komisji: inż. Tomasz Makowski

Członek Komisji: mgr inż. pil. Waldemar Targalski

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 5 grudnia 2012 r., okoliczności zdarzenia lotniczego samolotu M-18 Dromader, które wydarzyło się w dniu 22 maja 2012 r. w rejonie CTR EPWA, 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 przyjął. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjęła ustalenia użytkownika i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Podczas wykonywania lotu gaśniczego z lotniska EPBC przez samolot M-18 Dromader, lecący VFR z EPBC na południe od Warszawy, o godzinie 12:45 UTC nastąpiło naruszenie przestrzeni kontrolowanej CTR EPWA na głębokość 2NM. M-18 Dromader w północnej części CTR, wykonywał lot z kursem południowo-zachodnim w kierunku będącej w użyciu linii podejścia ILS RWY 11 bez nawiązania łączności z TWR. Pozycja samolotu była określana na podstawie przemieszczającego się echa pierwotnego na podglądzie radaru TWR (brak transpondera, brak informacji o wysokości lotu). M-18 Dromader nawiązał łączność z TWR będąc już w CTR informując, że leci do pożaru. Pilot podał wysokość lotu 1000 ft dopiero w drugiej transmisji.

Przyczyną zdarzenia podczas wykonywania lotu gaśniczego był niesprzyjający splot zdarzeń polegający na:

- **Po nawiązaniu łączności, pilot nie otrzymał jakiegokolwiek uwagi z TWR Okęcie odnośnie nieprawidłowego wlotu w rejon CTR EPWA.**

- **Braku możliwości nawiązania łączności przez pilota samolotu M-18 Dromader z powodu „zablokowania” częstotliwości radiowej (TWR Okęcie) – intensywne korespondencje prowadzone przez inne statki powietrzne.**
- **Dodatkowa korespondencja radiowa ze służbami leśnymi w celu dokładnego zlokalizowania pożaru, określenie czasu dolotu do pożaru i wykonania bezpośredniego zrzutu wody na wskazany obszar.**

Działania podjęte przez użytkownika:

1. W celu uniknięcia niepotrzebnych nieporozumień pomiędzy FIS a samolotami firmy zabudowano w miesiącu czerwcu zgodnie z zaplanowanym harmonogramem „encodery” wysokości dla samolotów operujących w pobliżu lotnisk kontrolowanych.
2. W okresie jesiennym przeprowadzono szkolenie wszystkich pilotów przedsiębiorstwa w zakresie wykonywania lotów w ruchu kontrolowanym.

Nadzorujący badanie

mgr inż. pil. Andrzej Pussak *podpis na oryginale*