

## 32

### KOMUNIKAT NR 72 PRZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 30 sierpnia 2007 r.

#### w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 127/05

Poważny incydent w ruchu lotniczym, który wydarzył się w dniu 19 lipca 2005 r. w FIR Warszawa – TSA-8F, pomiędzy samolotami SU-22 oraz samolotem An-24, klasyfikując do kategorii:

#### „Czynnik środowiskowy”

w grupie przyczynowej „Służby ruchu lotniczego, łączność radiowa, zakłócenia ruchu lotniczego – E3”

oraz

#### „Czynnik ludzki”

w grupie przyczynowej „Błędy operacyjne – H3”.

1. Opis okoliczności poważnego incydentu lotniczego:

*(na podstawie raportu końcowego Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych z badania zdarzenia lotniczego sygn. ULC-LSQ/8120/127-05/208/06)*

Trzy samoloty SU-22 z 7 Eskadry Lotnictwa Taktycznego w Powidzu odbywały loty szkolne w zarezerwowanej do wysokości FL160 strefie TSA8F. Około godziny 07:50 samoloty naruszyły granicę pionową zarezerwowanej przestrzeni. Interwencja kontrolera ruchu lotniczego OAT u służb odpowiedzialnych za organizację lotów na lotnisku w Powidzu nie przyniosła zamierzonego rezultatu, w wyniku czego kontroler powiadomił Oficera Operacyjnego Centrum Operacji Powietrznych Dowództwa Sił Powietrznych. Oficer Operacyjny COP skontaktował się z kontrolerem OAT, który poinformował go, że samoloty SU-22 wykonują przelot na właściwej wysokości, a zarezerwowana przestrzeń powietrzna jest naruszana przez wykonujący lot na FL160 samolot cywilny. Ponowna weryfikacja modu transpondera przez Oficera Operacyjnego COP wykazała, że błędnie został przypisany znak rozpoznawczy samolotu. W tym czasie, około godziny 07:57 w wyniku naruszenia przez samoloty SU-22 pionowej granicy przestrzeni powietrznej wydzielonej do wykonywania operacji lotniczych doszło do niebezpiecznego zbliżenia z cywilnym samolotem An-24, wykonującym lot na FL200 i wygenerowaniu przez system radarowy AMS 2000+ sygnalizacji ostrzegającej o potencjalnej kolizji w powietrzu (Collision Alert).

Komisja ustaliła między innymi:

1. przybliżone najmniejsze odległości (pozioma i pionowa) pomiędzy samolotami An-24 i SU-22 wynosiła odpowiednio 1.5 NM i 400 ft;
  2. załoga samolotu An-24 nie zgłosiła kontrolerowi ACC GAT zadziałania systemu ACAS II.
2. Przyczyna poważnego incydentu lotniczego:  
*(na podstawie uchwały podjętej przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych)*

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych ustaliła, że przyczyną poważnego incydentu lotniczego było wydanie, na podstawie błędnego przypisania znaku rozpoznawczego, przez nawigatora wojskowego Ośrodka Dowodzenia i Naprowadzania komendy naboru wysokości przez samoloty wojskowe poza granicę pionową zarezerwowanej przestrzeni powietrznej TSA8F.

3. Stwierdza się naruszenie następujących przepisów lotniczych:

*(na podstawie przeprowadzonej przez Urząd Lotnictwa Cywilnego analizy dokumentacji zdarzenia lotniczego)*

Paragraf 15 ust. 4 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury (nr 413) z dnia 8 marca 2004 r. w sprawie podziału i szczegółowych zasad korzystania z polskiej przestrzeni powietrznej oraz sposobów współdziałania państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym z cywilnymi i wojskowymi lotniskowymi organami służb ruchu lotniczego. (Dz. U. Nr. 44, poz. 413 z późniejszymi zmianami).

4. Zalecenia profilaktyczne:

*(na podstawie uchwały podjętej przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych)*

- 4.1. Dowódcę Sił Powietrznych proszę o wprowadzenie zaleceń profilaktycznych według własnych ustaleń.
- 4.2. W stosunku do Państwowej Agencji Żeglugi Powietrznej proszę o:
  - a. wprowadzenie do INOP ACC, Rozdział OAT ACC Warszawa, odpowiedniego zapisu dotyczącego procedur postępowania w

- sytuacjach nieprzestrzegania ograniczeń w zajętości przestrzeni powietrznej przez wojskowe statki powietrzne;
- b. przeprowadzenie zajęcia z Kontrolerami Ruchu Lotniczego ACC OAT i GAT na temat: „Procedury postępowania w sytuacjach nieprzestrzegania ograniczeń”;
- c. przekazanie materiałów dotyczących zdarzenia do Ośrodka Szkolenia Lotniczego PAŻP, celem wykorzystania w trakcie przeprowadzanych kursów przygotowawczych oraz odświeżających dla kontrolerów ruchu lotniczego.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
*Grzegorz Kruszyński*