



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

INCYDENT 2020/1538

UCHWAŁA

z dnia 19 października 2021 r.

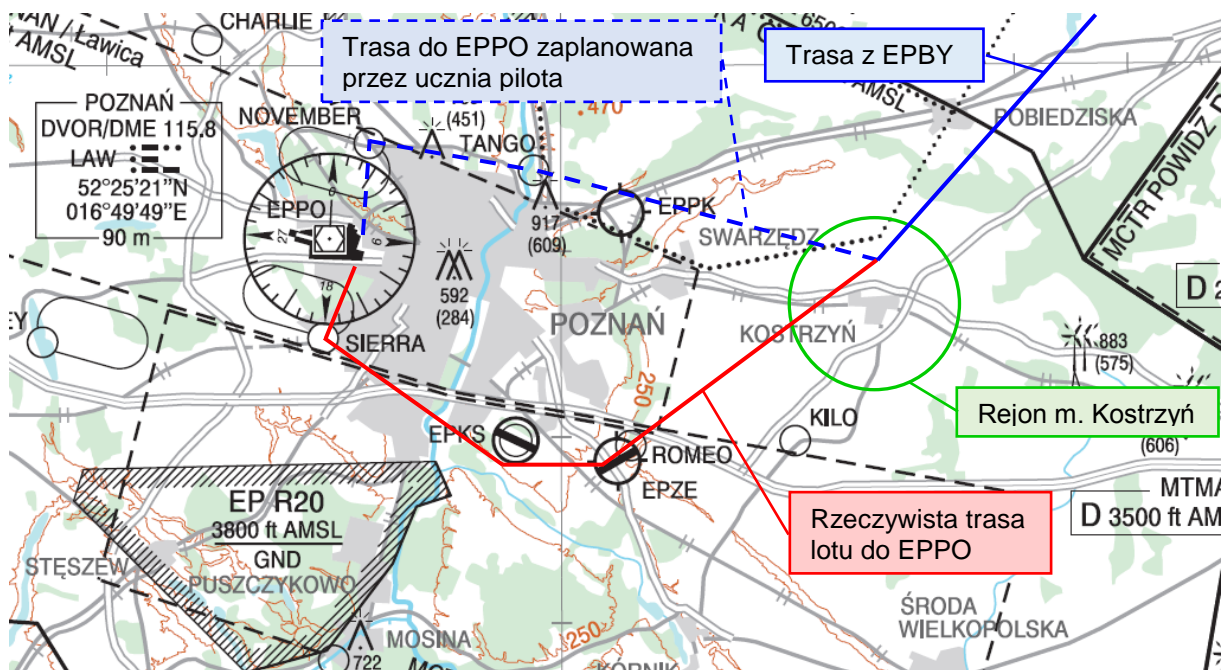
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot, Cirrus SR20
Znaki rozpoznawcze SP:	SP-ATO
Data zdarzenia:	28.06.2020 r.
Miejsce zdarzenia:	MCTR EPKS

Po rozpatrzeniu Raportu Końcowego z przeprowadzonego badania zdarzenia przedstawionego przez użytkownika statku powietrznego ATO Aero Poznań, działając na podstawie Art. 135 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (z późn. zm.) oraz §18 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała, że:

1. Zdarzenie miało następujący przebieg:

W dniu 26 czerwca 2020 roku uczeń pilot wykonywał samolotem SP-ATO samodzielny lot szkolny według VFR na lotnisko obce. Po wykonaniu lotu z lotniska EPPO na lotnisko EPBY, uczeń wykonywał lot na lotnisko EPLU. W czasie lotu informator FIS Poznań przekazał uczniowi informację o występowaniu intensywnych burz w rejonie planowanego lotniska lądowania. W tym czasie instruktor nadzorujący lot szkolny zadzwonił do FIS Poznań z prośbą o przekazanie uczniowi, że ze względu na pogorszenie pogody ma on wykonać lot na lotnisko EPPO. Zgodnie z poleceniem uczeń wyznaczył dalszą trasę lotu z rejonu m. Kostrzyń do lotniska EPPO. Informator FIS polecił uczniowi nawiązanie łączności na trasie z Kobylnica Radio, a następnie z TWR EPPO przed punktem VFR TANGO. Uczeń potwierdził odebranie informacji i kontynuował lot. Po chwili informator FIS Poznań zauważył, że SP-ATO zmienił kurs na południowy. Wykonując lot z nowym kursem SP-ATO zbliżał się do punktu VFR ROMEO MCTR EPKS, a jego pilot nie odpowiadał na wywołania FIS Poznań i wleciał w przestrzeń MCTR EPKS, w której znajdował się inny samolot. Informator FIS Poznań powiadomił krl TWR EPKS o wlocie SP-ATO w jego przestrzeń powietrzną. W czasie lotu bez łączności w MCTR EPKS SP-ATO przeciął podejście do RWY 29.O godz. 16:30 uczeń nawiązał ponownie łączność z informatorem FIS Poznań, który przekazał pilotowi informację o jego aktualnej pozycji i polecił nawiązanie łączności z TWR EPKS. Po nawiązaniu łączności z krl TWR EPKS pilot zgłosił pozycję „Prawy base

do RWY 28”, co wyraźnie wskazywało na utratę orientacji geograficznej i przekonanie pilota o wykonywaniu podejścia do lotniska EPPO. Krl TWR EPKS przekazał pilotowi informację o jego położeniu 1 NM na południe od lotniska EPKS.



Rys. 1. Trasa lotu SP-ATO odtworzona na podstawie analizy przebiegu zdarzenia [źródło: PKBWL, AIP Polska]

Po wznowieniu orientacji geograficznej pilot otrzymał zezwolenie na kontynuowanie lotu do lotniska EPPO przez punkt VFR SIERRA. O godz. 16:35 SP-ATO opuścił MCTR EPKS, kontynuował lot i wykonał lądowanie na lotnisku EPPO.

2. Przyczyna zdarzenia:

Przyczyną zdarzenia była utrata orientacji geograficznej przez ucznia pilota.

3. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia lotniczego:

- 1) Nieplanowana zmiana lotniska lądowania w czasie lotu w następstwie pogorszenia warunków atmosferycznych w rejonie pierwotnej trasy lotu.
- 2) Mała odległość pomiędzy lotniskami EPPO i EPKS (~7 NM).

4. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zaproponowane/zrealizowane przez podmiot badający:

Nie sformułowano.

5. Ponadto Komisja określa dodatkowo następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie sformułowano.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji