



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

INCYDENT nr 2233/2020

UCHWAŁA

z dnia 9 listopada 2020

Rodzaj, typ statku powietrznego:	<i>Samolot Aviat A-1 Husky</i>
Znaki rozpoznawcze SP:	<i>SP-AIR</i>
Data zdarzenia:	<i>07 sierpnia 2020 r.</i>
Miejsce zdarzenia:	<i>EPMO</i>

Po rozpatrzeniu przedstawionego przez użytkownika statku powietrznego Raportu Końcowego z przeprowadzonego badania zdarzenia, **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:

Samolot biorący udział w zdarzeniu stał na płycie GA lotniska EPMO. Pilot SP nawiązał łączność z TWR EPMO, która poleciła pilotowi nawiązanie łączności na częstotliwości „Delivery” – celem uzyskania informacji meteo oraz zezwolenia na lot. Następnie pilot od służby „Delivery” otrzymał warunki meteo, zezwolenie na lot oraz polecenie ponownego nawiązania łączności z TWR EPMO. Pilot przeszedł na częstotliwość TWR EPMO i wywołał wieżę. Kontroler TWR EPMO słyszał pilota, lecz pilot nie słyszał odpowiedzi kontrolera. Stan ten utrzymywał się podczas kilku kolejnych prób nawiązania łączności. Następnie kontroler TWR EPMO próbował nawiązać łączność za pomocą radiostacji zapasowej a także z wykorzystaniem częstotliwości „Delivery”. Łączność nawiązano, jednakże po jednorazowej odpowiedzi pilota łączność ponownie została zerwana. W tym czasie odbywała się kontrola pola manewrowego lotniska przez Dyżurnego Operacyjnego, który zauważył SP-AIR wykołujący z płyty GA na drogę kołowania „S”. Dyżurny Operacyjny poinformował radiowo o tym fakcie TWR EPMO. Po chwili, kiedy SP znalazł się już na drodze kołowania „S”, pilot nawiązał obustronną łączność radiową z TWR EPMO. Kontroler poinformował wówczas pilota o wielokrotnych próbach nawiązania łączności, a także o tym, że ten uruchomił silnik i wjechał na drogę kołowania bez

zezwolenia. Pilot przeprosił oraz tłumaczył się słabą słyszalnością. Pilot był przekonany, że otrzymał niezbędne zezwolenie. Dalszy przebieg operacji kołowania i startu był prawidłowy.

2. Przyczyną zdarzenia było:

Nieprzestrzeganie procedur polegające na uruchomieniu silnika i zajęciu drogi startowej bez zezwolenia.

3. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia lotniczego:

Nie określono.

4. Komisja akceptuje następujące zalecenia profilaktyczne zaproponowane przez podmiot badający:

Nie zaproponowano.

5. Ponadto Komisja określa dodatkowo następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie sformułowano.

Podpisy członków Komisji

Podpisy na oryginale