



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

INCYDENT 2021/4292

UCHWAŁA

z dnia 28 lutego 2023 r.

Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot, Cessna 152 / Samolot, Cessna 152
Znaki rozpoznawcze SP:	SP-KCD / SP-DCM
Data zdarzenia:	24 października 2021 r.
Miejsce zdarzenia:	EPCD

Po rozpatrzeniu raportu końcowego z badania zdarzenia i zgromadzonej dokumentacji przedstawionych przez podmiot badający, 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 (z późn. zm.), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała, że:

1. Zdarzenie miało następujący przebieg:

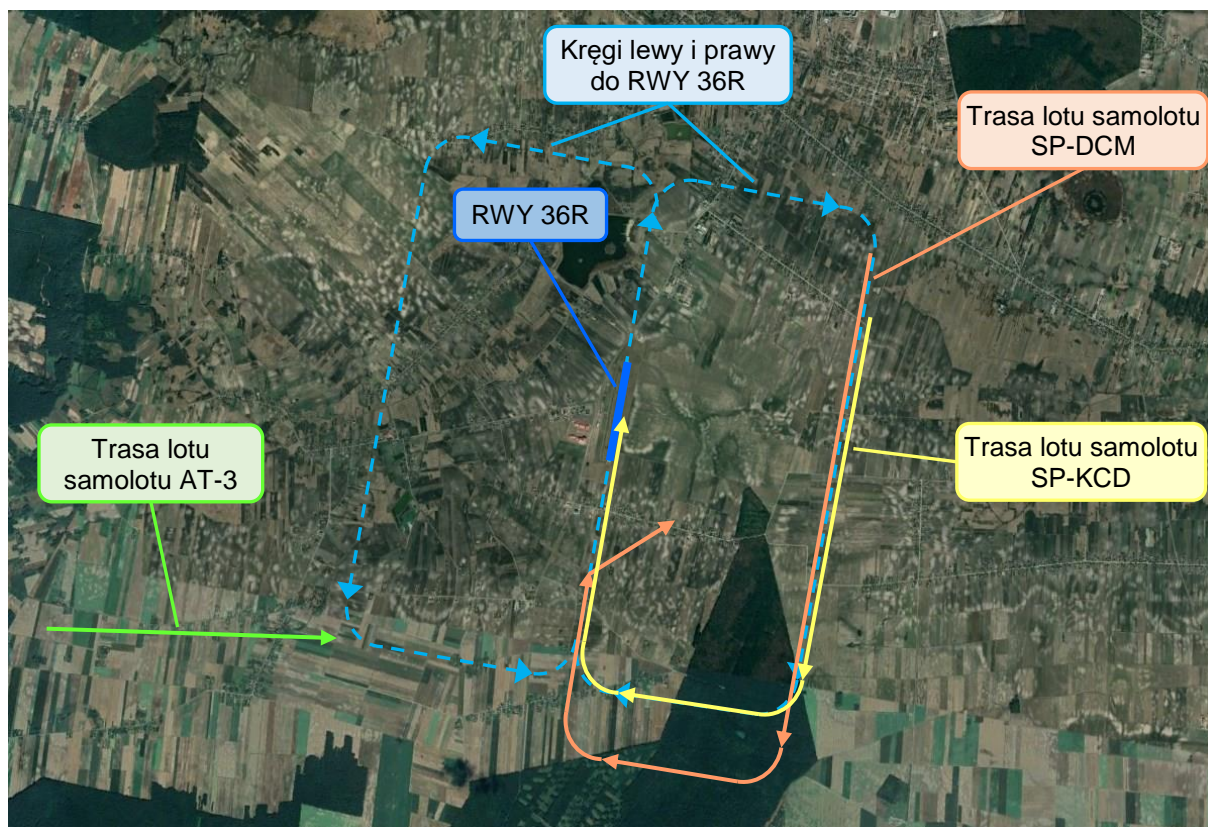
W dniu 24.10.2021 r. na lotnisku Deputycze Królewskie (EPCD) odbywały się loty, na potrzeby których wyznaczono kierującego lotami. W prawym kręgu nadlotniskowym do RWY 36R znajdowały się dwa samoloty Cessna 152.

W samolocie o znakach rozpoznawczych SP-DCM znajdował się instruktor-pilot z licencją CPL(A) oraz uczeń z licencją PPL(A), a w samolocie o znakach rozpoznawczych SP-KCD uczeń z licencją CPL(A). Samolot SP-DCM był w kręgu przed samolotem SP-KCD.

Gdy samoloty Cessna były na odcinku z wiatrem, do trzeciego zakrętu lewego kręgu nadlotniskowego do RWY 36R włączał się samolot AT-3. Załoga samolotu SP-DCM wydłużyła lot na odcinku z wiatrem i opóźniła wykonanie trzeciego zakrętu. Uczeń w samolocie SP-KCD wykonał trzeci zakręt w miejscu standardowym.

Kierująca lotami przekazała załogom statków powietrznych informację, że jako pierwszy do RWY 36R ma podejść samolot SP-DCM, a za nim włączający się w krąg samolot AT-3. Po usłyszeniu tej informacji uczeń w samolocie SP-KCD zapytał, czy ma wykonać orbitę w czwartym zakręcie. Uczeń nie usłyszał odpowiedzi i kontynuował lot po kręgu.

Kierująca lotami starała się, ale nie nawiązała łączności z uczniem w samolocie SP-KCD. W związku z problemami z radiostacją stacjonarną zaczęła używać radiostacji przenośnej.



Rys. 1 Schemat ruchu samolotów [źródło: ATO PWSZ Chełm, PKBWL]

Około godz. 16:20 LMT, załoga samolotu SP-DCM zgłosiła pozycję na prostej do RWY 36R i otrzymała informację, że pas jest wolny do lądowania. Po tym meldunku, uczeń w samolocie SP-KCD zgłosił pozycję w czwartym zakręcie. Załoga samolotu SP-DCM zaobserwowała samolot SP-KCD na zniżaniu, około 20 m powyżej, nieznacznie po prawej stronie.

Instruktor-pilot samolotu SP-DCM przejął stery, poinformował przez radio, że obserwuje samolot SP-KCD nad sobą i zgłosił przejście na drugi krąg, a następnie wykonał zniżanie z odejściem w prawo i w bezpiecznej odległości przeszedł na wznoszenie. Uczeń w samolocie SP-KCD dostrzegł samolot SP-DCM poniżej niego, w niedużej odległości, gdy rozpoczynał on manewr odejścia na drugi krąg. Samolot SP-KCD kontynuował podejście, które zakończył konwojerem.

Po wylądowaniu obie załogi zgłosiły kierującej lotami, że korespondencja była momentami słabo słyszalna i niezrozumiała. Sprawdzenie wykazało uszkodzenie radiostacji stacjonarnej.

2. Przyczyny zdarzenia:

- 1) **Utrata kontaktu wzrokowego z samolotem poprzedzającym w okolicach trzeciego zakrętu kręgu nadlotniskowego.**
- 2) **Niewłaściwa analiza ruchu w rejonie lotniska.**

3. Czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia:

- 1) Wykonanie przez ucznia samolotu SP-KCD trzeciego zakrętu w miejscu innym niż statek powietrzny poprzedzający.

2) Uszkodzenie radiostacji stacjonarnej wykorzystywanej przez kierującą lotami, co wpłynęło na przekazywane informacje.

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

- 1) Omówiono zaistniałe zdarzenie z całym personelem.
- 2) Odświeżono wiadomości dotyczące budowy i parametrów lotu po kręgu nadlotniskowym.

5. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie sformułowano.

Nadzorujący badanie

.....
(podpis na oryginale)

Przewodniczący Komisji

.....
(podpis na oryginale)