

Jedynym celem badania jest zapobieganie wypadkom i incyidentom lotniczym.

Komisja nie orzeka o winie i odpowiedzialności. Badanie jest niezależne i odrębne w stosunku do wszelkich postępowań sądowych lub administracyjnych.

Wykorzystywanie uchwały do celów innych niż zapobieganie wypadkom i incyidentom lotniczym, może prowadzić do błędnych wniosków i interpretacji.

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych

z dnia 5 grudnia 2023

w sprawie **poważnego incydentu lotniczego**

2023-0064

NUMER ZDARZENIA

Socata TB-9, SP-TUG

Tecnam P2008-JC, SP-LFI

5 września 2023 r., EPPT

Uchwała została wydana na podstawie informacji znanych Komisji w dniu jej podjęcia.

Uchwała przedstawia okoliczności zdarzenia lotniczego jego przyczyny, czynniki sprzyjające oraz zalecenia dotyczące bezpieczeństwa, jeżeli zostały wydane.



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych
ul. Nowy Świat 6/12, 00-476 Warszawa



kontakt@pkbwl.gov.pl



Telefon alarmowy 24 h: +48 500 233 233



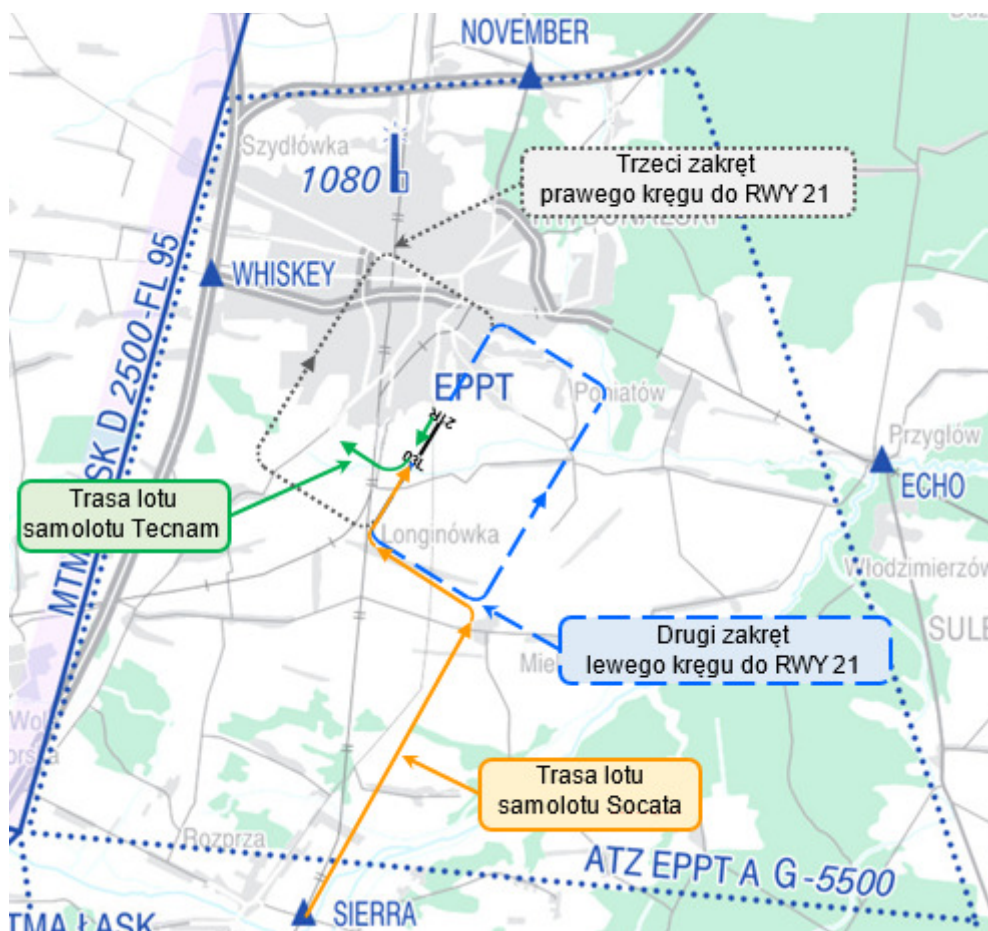
<https://www.pkbwl.gov.pl>

Po analizie dokumentów przedstawionych PKBWL, działając na podstawie art. 135 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. 2002 Nr 130 poz. 1112, z późn. zm.) oraz § 18 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz.U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), Komisja uznała wyniki badań przedstawione w raporcie końcowym podmiotu prowadzącego badanie za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

1. Przebieg zdarzenia:

W dniu 05.09.2023 r. uczeń pilot (dalej nazywana szkolona) w szkoleniu do uzyskania licencji CPL(A) wykonywała lot samodzielny samolotem Socata TB-9 o znakach rozpoznawczych SP-TUG (dalej nazywany „Socata”). Zadanie IV/6 obejmowało wykonanie przelotu 300 NM (tzw. 600-tka) po trasie EPRJ- EPKR- EPPT-EPML-EPRJ.

W czasie przygotowania do wlotu w przestrzeń ATZ EPPT szkolona korzystała z mapy VFR, na której uprzednio odwrotnie oznaczyła kierunki dróg startowych tego lotniska. Kierunek „03” oznaczyła jako „21” i odwrotnie.



Rysunek 1. Szkic podejścia do lądowania samolotu Socata

Na lotnisku EPPT wykonywane były loty samolotowe z RWY 21R, szybowcowe za wyciągarką z pasa 21L, a po prawej stronie pasa 21R wykonywane były skoki spadochronowe.

Po wlocie do ATZ EPPT szkolona nawiązała łączność radiową z PIOTRKÓW RADIO. Kierujący lotami przekazał informacje przylotowe i polecił zgłoszenie wejścia do lewego kręgu nadlotniskowego do RWY 21R. Szkolona potwierdziła otrzymane informacje.

Wykonując dolot do lotniska EPPT z punktu VFR SIERRA szkolona kierowała się tylko nawigacją wzrokową. Po kilku minutach samolot Socata włączył się do drugiego zakrętu prawego kręgu nadlotniskowego do RWY 03L, ale leciał on w kierunku przeciwnym do obowiązującego (Rysunek1.) Szkolona zgłosiła pozycję w trzecim zakręcie prawego kręgu do RWY 21R. Ze względu na ograniczenia miejsca pracy kierujący lotami nie mógł obserwować zgłoszonej przez szkoloną pozycji w kręgu nadlotniskowym. Poprosił on o powtórzenie meldunku pozycyjnego. Szkolona potwierdziła poprzednio zgłoszoną pozycję. Jednakże kierujący lotami nie zauważył, że szkolona zgłosiła pozycję w prawym, a nie w lewym kręgu do RWY 21R i polecił jej zgłosić prostą.

Na RWY 21R znajdował się samolot Tecnam 2008JC SP-LFI o znakach rozpoznawczych SP-LFI (dalej nazywany Tecnam) z załogą w składzie instruktor pilot i uczeń pilot. Samolot Tecnam wystartował, gdy samolot Socata znajdował się na prostej do lądowania. Podczas wznoszenia po starcie, będąc na wysokości około 900 ft AMSL (230 ft AGL), załoga samolotu Tecnam zauważyła samolot lecący w kierunku przeciwnym i wykonała ostry skręt w prawo w celu jego ominięcia.

Szkolona samolotu Socata zauważyła wznoszący się po starcie samolot Tecnam, gdy była na krótkiej prostej. Mimo, że samolot Tecnam znajdował się powyżej samolotu Socata oraz że na pasie trawiastym prowadzono loty szybowcowe za wyciągarką, szkolona nie wykonała procedury go around lub zakrętu na małej wysokości. Zdecydowała się na kontynuowanie podejścia i lądowanie na RWY 03L, w kierunku przeciwnym do drogi startowej w użyciu. Według oceny szkolonej, najmniejsza separacja pionowa pomiędzy mijającymi się samolotami wyniosła około 100-150 ft.

Po zakolewaniu na płytę postojową szkolona złożyła raport SMS. Po zdarzeniu była ona w kontakcie telefonicznym z instruktorem nadzorującym wykonanie zadania oraz dyrektorem OKL. Po upływie około dwóch godzin od zdarzenia i po upewnieniu się, że szkolona jest w dobrym stanie emocjonalnym, instruktor nadzorujący oraz dyrektor OKL zezwolili szkolonej na powrót na lotnisko EPRJ.

W czasie zdarzenia panowała słoneczna pogoda, a słońce znajdowało się na południe od lotniska. Warunki pogodowe nie miały wpływu na zdarzenie. Na RWY 03L/21R o nawierzchni asfaltowej znajdowały się oznaczenia kierunków.

Szkolona mogła spodziewać się dużego ruchu w rejonie lotniska EPPT, ale w czasie zbliżenia samolotów nie były wykonywane skoki spadochronowe ani loty szybowcowe, a poza samolotem Socata operacje lotnicze realizowano tylko na samolocie Tecnam.

Szkolona nie sprawdziła kierunku lotu na przyrządach samolotu podczas zbliżania się i wejścia w krąg nadlotniskowy lotniska EPPT. Podobnie nie zweryfikowała na przyrządach zgodności kierunku lotu po zgłoszeniu prostej do lądowania.

Po zdarzeniu, szkolona sama zauważyła błędne oznaczenie kierunków dróg startowych naniesionych na mapę VFR o czym poinformowała instruktora.

W czasie szkolenia do uzyskania licencji PPL(A) szkolona wykonywała loty na lotnisku EPPT.

2. Przyczyny i czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia:

- 1) Częściowa utrata orientacji geograficznej oraz utrata świadomości sytuacyjnej przez załogę samolotu Socata w czasie dolotu do lotniska EPPT.
- 2) Wykorzystanie mapy VFR z nieprawidłowym oznaczeniem kierunków dróg startowych lotniska EPPT podczas przygotowań do lotu.
- 3) Niewłaściwy nadzór nad przygotowaniem szkolonej do zadania IV/6.
- 4) Brak reakcji korygującej ze strony kierującego lotami na zgłoszenie pozycji samolotu Socata w prawym, zamiast w lewym kręgu nadlotniskowym do RWY 21R.

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

- 1) Personel latający OKL został zapoznany ze zdarzeniem.
- 2) Rada Bezpieczeństwa Lotniczego OKL postanowiła powtórzyć egzamin poprzedzający samodzielny lot na 300 NM. Egzamin zostanie przeprowadzony przez niezależnego instruktora, który zwróci szczególną uwagę na umiejętność określania kierunków podczas lotu, w tym w dolocie do lotniska, którego szkolona nie zna.

4. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie sformułowano.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji

.....

.....