



Jedynym celem badania jest zapobieganie wypadkom i incydentom 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 incydentom lotniczym, może prowadzić do błędnych wniosków i interpretacji.

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych

z dnia 21 grudnia 2023

w sprawie **incydentu lotniczego**

2021/4172

NUMER ZDARZENIA

Samolot, Piper PA28, SE-FYN
Szybowiec, SZD-54 Perkoz, brak danych

16 października 2021, lotnisko EPML

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, 00-497 Warszawa



kontakt@pkbwl.gov.pl



Telefon alarmowy 24 h: +48 500 233 233



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

Po analizie materiałów zawartych w zgłoszeniu zdarzenia lotniczego, działając na podstawie § 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), na wniosek Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, Komisja postanowiła uznać informacje zawarte w zgłoszeniu za wystarczające i nie budzące wątpliwości, podejmując decyzję o zakończeniu badania.

1. Przebieg zdarzenia:

W dniu 16.10.2021 r. samolot Piper PA28 o znakach rozpoznawczych SE-FYN (dalej nazywany „Piper”) wykonywał lot z lotniska EPPL na wysokości 6000 ft AMSL¹.

O godz. 11:05² AFISO³ lotniska EPML otrzymał informację od FIS Kraków, że załoga samolotu Piper utraciła kontakt wzrokowy z ziemią. AFISO przekazał innym statkom powietrznym w przestrzeni ATZ⁴ EPML informację o statku powietrznym, który będzie wykonywał zniżanie.

Okolo godz. 11:28 załoga samolotu Piper przekazała, że wykonuje lot z widocznością lotniska oraz zamiar lądowania w celu uzupełnienia paliwa. AFISO przekazał załodze informacje o sytuacji w rejonie lotniska. Następnie załoga samolotu Piper skróciła wejście w lewy krąg nadlotniskowy do RWY⁵ 26 i wykonała podejście bezpośrednio za szybowcem SZD-54 Perkoz. O godz. 11:33 oba statki powietrzne wylądowały na RWY 26. W czasie jednoczesnego przyziemienia samolot Piper znajdował się około 200 m za szybowcem.

Na czas lotu samolotu Piper z lotniska EPPL do rejonu lotniska EPML prognozowane było następujące zachmurzenie:

- 1) na lotnisku EPLL: SCT⁶ o podstawach 2500 ft AGL⁷;
- 2) na lotnisku EPWA: BKN⁸ o pułapie 2700 ft AGL;
- 3) na lotnisku EPRZ: BKN o pułapie 2600 ft AGL;
- 4) na lotnisku EPKK: BKN o pułapie 1400 ft AGL, zmniejszające się w godz. 09:00-12:00 do SCT o podstawach 3000 ft AGL.

Trasa lotu samolotu Piper przebiegała między lotniskami EPLL i EPWA. Depesze METAR⁹ z godz. 10:30 dla tych lotnisk wskazywały na występowanie

¹ AMSL – nad średnim poziomem morza (ang. above mean sea level).

² Czasy w uchwale wyrażono według LMT=UTC+2 h.

³ AFISO – informator Lotniskowej Służby Informacji Powietrznej (ang. Aerodrome Flight Information Service Officer).

⁴ ATZ – strefa ruchu lotniskowego (ang. aerodrome traffic zone).

⁵ RWY – droga startowa (ang. runway).

⁶ SCT – scattered, zachmurzenie pokrywające 3-4 / 8 części nieba.

⁷ AGL – nad poziomem terenu (ang. above ground level).

⁸ BKN – broken, zachmurzenie pokrywające 5-7 / 8 części nieba.

⁹ METAR – kodowany raport o pogodzie (ang. Meteorological Aerodrome Report).

zachmurzenia SCT o podstawach 1200-1600 ft AGL i BKN o pułapie 1700-2600 ft AGL.

Podobnie depesza METAR z godz. 11:30 dla lotniska EPRZ, położonego w odległości 50 km w kierunku południowo-wschodnim od lotniska EPML, wskazywała na występowanie dwóch warstw zachmurzenia: SCT o podstawach 2300 ft AGL i BKN o pułapie 3700 ft AGL.

Depesze METAR dla lotnisk EPLL, EPWA i EPRZ wskazywały, że w ich rejonach załoga samolotu Piper wykonywała lot nad dwoma warstwami chmur, z których wyższa pokrywała ponad połowę nieba. W związku z tym prowadzenie obserwacji i nawigacji wzrokowej było utrudnione.

2. Przyczyny i czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia:

- 1) Utrata kontaktu wzrokowego z ziemią w locie VFR na wysokości 6000 ft AMSL nad chmurami, które pokrywały ponad połowę nieba od wysokości około 2500-2600 ft AGL.
- 2) Niewłaściwa analiza ruchu w kręgu nadlotniskowym.
- 3) Chęć wykonania szybkiego lądowania.

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

Nie sformułowano.

4. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie sformułowano.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji

.....

.....