



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	392/14			
Rodzaj zdarzenia:	<i>INCYDENT</i>			
Data zdarzenia:	<i>06 kwietnia 2014 r.</i>			
Miejsce zdarzenia:	<i>Lotnisko EPLB</i>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<i>Samolot Cessna 152 Samolot Cessna 172</i>			
Dowódca SP:	<i>Uczeń-pilot samolotowy Pilot samolotowy</i>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	<i>BD</i>
Nadzorujący badanie:	<i>Robert Ochwat</i>			
Podmiot badający:	<i>PKBWL</i>			
Skład zespołu badawczego:	<i>Nie wyznaczano</i>			
Zalecenia:	<i>NIE</i>			
Adresat zaleceń:	<i>NIE DOTYCZY</i>			
Data zakończenia badania:	<i>16 lutego 2016 r.</i>			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Uczeń pilot samolotu Cessna 152 wykonywał lot szkolny samodzielny pod nadzorem instruktora na lądowisku w Świdniku, prowadząc korespondencję radiową z organem „Świdnik Informacja” na częstotliwości 118.500 MHz. W trakcie lotów szkolnych ucznia pilota po kręgu nadlotniskowym, instruktor nadzorujący z ziemi przebieg lotów usłyszał nadlatujący drugi samolot, który został chwilę później zauważony w pobliżu radiopomocy VOR SWI na wysokości około 2500-3000 ft.

Następnie uczeń pilot samolotu Cessna 152 podczas przelotu nad drogą startową lotniska EPLB zauważył w bliskiej odległości samolot Cessna 172, który wykonywał niski przelot nad tą samą drogą startową. Z uwagi na brak w zgłoszeniu zdarzenia lotniczego znaków rejestracyjnych drugiego statku powietrznego, Komisja przeanalizowała dostępne informacje i w wyniku podjętych działań zidentyfikowała prawdopodobnego użytkownika samolotu Cessna 172. Według przesłanych informacji, pilot samolotu Cessna 172 w trakcie dolotu do lotniska EPLB prowadził korespondencję radiową na częstotliwości FIS Warszawa 119.450 MHz, a następnie na częstotliwości TWR EPLB 136.420 MHz.

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Prawdopodobną przyczyną zdarzenia lotniczego były różne częstotliwości radiowe na których piloci prowadzili korespondencję oraz nasłuch. Z uwagi na fakt, że w pierwszej fazie loty samolotów odbywały się w przestrzeni niekontrolowanej (przed uruchomieniem służb kontroli ruchu lotniczego lotniska EPLB), właściwą częstotliwością radiową na której pilot samolotu Cessna 172 powinien prowadzić nasłuch była częstotliwość 118.500 MHz.

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Po zakończeniu badania PKBWL nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Robert Ochwat	<i>podpis na oryginale</i>