



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 25 lipca 2024

w sprawie **poważnego incydentu lotniczego**

2024-0032

NUMER ZDARZENIA

Samolot, Cessna 152F, SK-KIA
Samolot, Cessna 152, SP-KCI

23 maja 2024 r., Kamień Śląski (EPKN)

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. Puławska 125, 02-707 Warszawa



Adres do korespondencji:
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 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 i analiza zdarzenia

W dniu 23 maja 2024 r. samolot Cessna 152F o znakach rozpoznawczych SP-KIA, po starcie z lądowiska EPKN i osiągnięciu drugiego zakrętu kręgu, zmienił tor lotu i przeleciał w poprzek strefy kręgu nadlotniskowego, na wysokości około 800 ft AGL nad progiem RWY, bez zalecanego przewyższenia ponad strefą kręgu. W tym czasie do lądowania podchodził inny samolot Cessna 152 o znakach rozpoznawczych SP-KCI, pilotowany przez ucznia-pilota.

Instruktor na ziemi nadzorujący tego ucznia, wywołał drogą radiową pilota SP-KIA, dopytując o wysokość przelotu nad lądowiskiem.

SP-KCI bezpiecznie wylądował w EKPN, a SP-KIA kontynuował lot na lotnisko docelowe EPGL. Samoloty minęły się w bezpiecznej odległości, jednak w sposób nieprzepisowy.

2. Przyczyny zdarzenia

Ustalono następujące przyczyny zdarzenia:

- Zmiana trajektorii lotu po kręgu i przelot nad progiem RWY samolotu SP-KIA w czasie gdy do lądowania podchodził inny samolot
- Brak jednoznacznej reakcji instruktora na ziemi po zaobserwowaniu potencjalnego konfliktu ruchowego: pilot SP-KIA nie został ostrzeżony przed wlotem nad próg RWY.

3. Czynniki sprzyjający zaistnieniu zdarzenia

Niezgodny z frazeologią sposób prowadzenia komunikacji radiowej przez stację naziemną.

4. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zaproponowane i zrealizowane przez podmiot badający

Organizacja użytkująca samolot SP-KIA:

- przeprowadziła rozmowę wyjaśniającą z pilotem i pouczyła go o prawidłowej i bezpiecznej procedurze włączania się i opuszczania kręgu nadlotniskowego;
- HT organizacji uznał, że przed kolejnym lotem samodzielnym, pilot ten wykona lot z instruktorem w celu weryfikacji umiejętności i odświeżenia znajomości

praktycznej zasad bezpiecznego włączania się i opuszczania kręgu nadlotniskowego;

- HT organizacji omówi z personelem latającym zapisy wydanego przez ULC Okólnika Doradczego nr 001/2010 oraz procedury bezpiecznego włączania się/opuszczania strefy kręgu nadlotniskowego;
- zdarzenie zostanie ujęte w biuletynie bezpieczeństwa wydawanym przez organizację.

5. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

Nie sformułowano.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji

.....
(podpis na oryginale)

.....
(podpis na oryginale)