



**MINISTERSTWO TRANSPORTU I BUDOWNICTWA**  
*Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych*

Nr akt:181/05

**UCHWAŁA**

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych w składzie:

Przewodniczący posiedzenia	
Przewodniczący Komisji	dr pil. Edmund Klich
Członek Komisji	mgr inż. pil. Tadeusz Lechowicz
Członek Komisji	mgr inż. pil. Andrzej Pussak
Członek Komisji	mgr pil. Ignacy Goliński
Członek Komisji	mgr inż. pil. Ryszard Rutkowski
Członek Komisji	dr n.med. Jacek Rożyński
Członek Komisji	mgr inż. pil. Jerzy Kędzierski
Członek Komisji	mgr inż. Jacek Jaworski
Członek Komisji	mgr inż.pil. nawig. Bogdan Fydrych

po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 30 marca 2006 roku, incydentu lotniczego, który wydarzył się w dniu 19 sierpnia 2005 r. godz. 09.15 UTC w rejonie miejscowości Krańnik – naruszenie przez samolot PZL-110 „Koliber” o znakach rejestracyjnych SP-TKD aktywnych stref niebezpiecznych EPD25 oraz EPD26, **działając na podstawie Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 4 czerwca 2003 r., w sprawie badania wypadków i incydentów lotniczych. (Dz. U. z 29 lipca 2003 r. Nr 132, poz. 1230)**, akceptuje badanie ww. zdarzenia przeprowadzone przez Komisję Badania Incydentów Lotniczych przy Ośrodku Kształcenia Lotniczego Politechniki Rzeszowskiej, która ustalił co następuje:

**I. PRZYCZYNA INCYDENTU LOTNICZEGO.**

1. Utrata orientacji szczegółowej w trakcie lotu trasowego.
2. Małe doświadczenia ucznia pilota w wykorzystaniu pomocy radionawigacyjnej NDB.
3. Brak na pokładzie samolotu transpondera radaru wtórnego, umożliwiającego zlokalizowanie przez organy radarowej służby ruchu lotniczego statku powietrznego w celu udzielenia informacji o zbliżaniu się do aktywnych stref niebezpiecznych oraz przywrócenia orientacji szczegółowej.

**II. ZALECENIA PROFILAKTYCZNE.**

1. Zwrócić szczególną uwagę pilotom na staranne przygotowanie nawigacyjne przed lotem.
2. Uczulić pilotów na dokładne planowanie tras przebiegających w bliskim sąsiedztwie stref niebezpiecznych oraz innych aktywnych elementów przestrzeni powietrznej, w które wlot statków powietrznych jest zakazany.
3. Rozważyć wyposażenie wszystkich samolotów OKL wykorzystywanych w szkoleniu lotniczym w transpondery radaru wtórnego.
4. Zdarzenie omówić z personelem latającym OKL.