



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

INCYDENT 2020/2342

UCHWAŁA

z dnia 26 października 2022 r.

Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot, Cessna 152 / Samolot, Cessna 152
Znaki rozpoznawcze SP:	SP-KIW / SP-CAT
Data zdarzenia:	12 sierpnia 2020 r.
Miejsce zdarzenia:	EPML

Po rozpatrzeniu materiałów zebranych w trakcie badania zdarzenia lotniczego, działając na podstawie Art. 138 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (z późn. zm.) oraz §18 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała, że:

1. Zdarzenie miało następujący przebieg:

W dniu 12.08.2020 r. pilot wykonywał lot po trasie samolotem Cessna 152 o znakach rozpoznawczych SP-KIW (dalej nazywany „SP-KIW”). Trasa przebiegała z lotniska EPKA na lotnisko EPML, a następnie na lotnisko EPRZ. Samolot SP-KIW nie był wyposażony w pokładowy GPS. Pilot prowadził klasyczną nawigację wzrokową.

Po dolicie do punktu VFR PAPA lotniska EPML pilot nawiązał łączność z AFIS i zgłosił zamiar wykonania konwojera. Informator AFIS przekazał informacje o RWY 09 w użyciu i możliwości podejścia z długiej prostej. Pilot potwierdził RWY 09 w użyciu i zgodnie z zaplanowaną trasą kontynuował lot z punktu PAPA do punktu JULIETT, z zamiarem włączenia w krąg nadlotniskowy w pozycji z wiatrem.

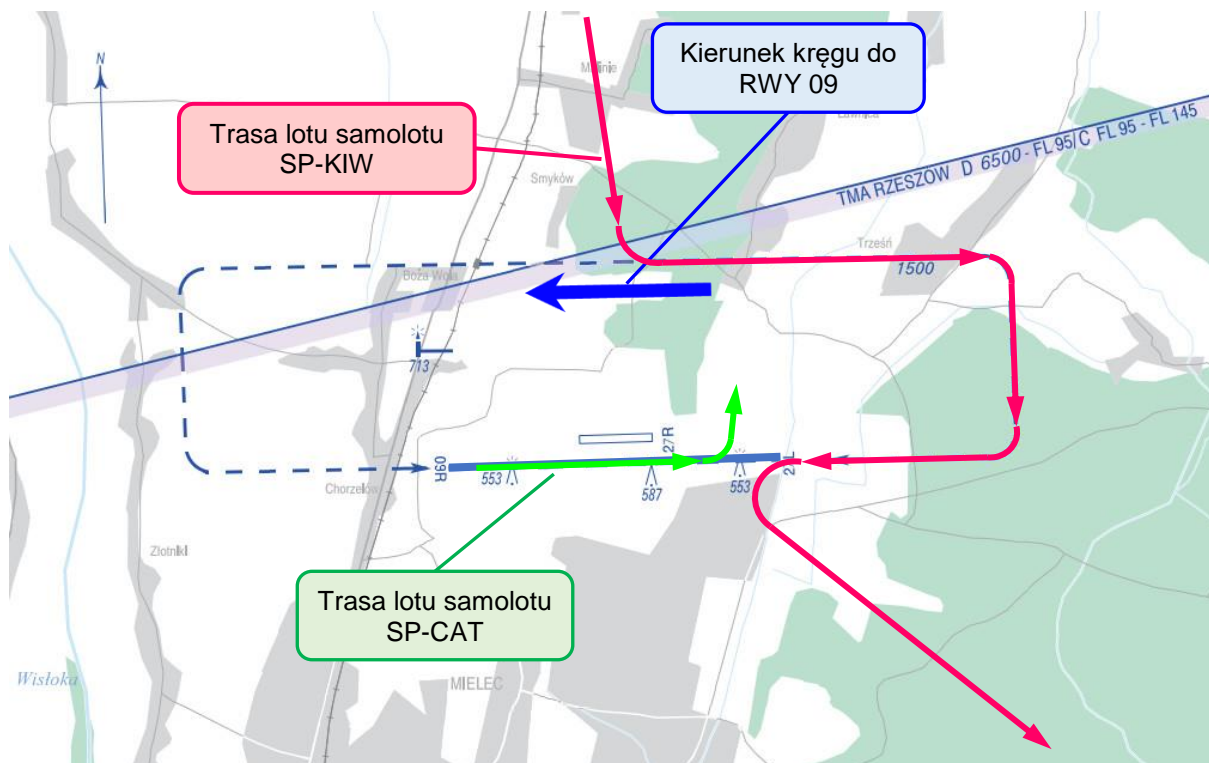
Pilot oświadczył, że w dolicie do punktu JULIETT odsłuchiwał ATIS lotniska EPRZ (sąsiedniego), według którego w użyciu była RWY 27.

Po osiągnięciu punktu JULIETT pilot wykonał zakręt w lewo i w kontynuował lot po trasie kręgu nadlotniskowego, ale w kierunku przeciwnym do obowiązującego. Około godz. 12:50¹ pilot wyprowadził samolot SP-KIW na prostą do RWY 27, a przez radio zgłosił prostą do RWY 09. W tym czasie z RWY 09 startował samolot Cessna 152 o znakach rozpoznawczych SP-CAT. Informator AFIS przekazał pilotowi samolotu

¹ Czas w uchwale wyrażono według LMT. LMT = UTC + 2 h.

SP-KIW, że pas był wolny, gdy samolot SP-CAT, pozostając nad RWY 09, zbliżał się do wysokości 100 m AGL.

Pilot samolotu SP-CAT zauważył zbliżający się samolot SP-KIW i wykonał zakręt w lewo w celu uniknięcia zderzenia. Pilot samolotu SP-KIW oświadczył, że zbliżając się do RWY dostrzegł oznaczenie „27”, co uświadomiło mu, że popełnił błąd. Pilot przekazał przez radio, że przerywa podejście i wykonał zakręt w lewo.



Rys. 1. Trasy lotu samolotów SP-KIW i SP-CAT w czasie zbliżenia [źródło: PAŻP, PKBWL]

Przerywając podejście pilot samolotu SP-KIW widział samolot SP-CAT, który w jego ocenie znajdował się znacznie poniżej po prawej stronie. W ocenie pilota nie doszło do niebezpiecznego zbliżenia statków powietrznych. Po wykonaniu zakrętu, pilot samolotu SP-KIW kontynuował lot w kierunku punktu ALFA i dalej do lotniska EPRZ.

2. Przyczyny zdarzenia:

Przyczyną zbliżenia samolotów było włączenie się samolotu SP-KIW w krąg nadlotniskowy do RWY 09 w kierunku przeciwnym do obowiązującego.

3. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia lotniczego:

- 1) Odsłuchanie przez pilota samolotu SP-KIW informacji ATIS lotniska EPRZ, na którym w użyciu była RWY 27 o kierunku przeciwnym do RWY 09 używanej na lotnisku EPML.
- 2) Niezauważenie przez informatora AFIS samolotu wykonującego lot po kręgu w kierunku przeciwnym do właściwego.

4. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zrealizowane przez podmiot badający:

- 1) Skierowanie pilota na 6-godzinne stacjonarne szkolenie teoretyczne z przepisów wykonywania lotów.

2) Lot kontrolny mający na celu sprawdzenie czy pilot nie wykazuje problemów z określaniem kierunków geograficznych.

5. Ponadto Komisja określa dodatkowo następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie sformułowano.

Nadzorujący badanie

.....

(podpis na oryginale)

Przewodniczący Komisji

.....

(podpis na oryginale)