



**MINISTERSTWO TRANSPORTU,  
BUDOWNICTWA i GOSPODARKI MORSKIEJ**  
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

**Dot. zdarzenia nr: 1448/11**

## **UCHWAŁA**

**Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:**

Z-ca Przewodniczącego Komisji:	mgr inż. Jacek Jaworski
Sekretarz Komisji:	mgr Agata Kaczyńska
Członek Komisji:	mgr inż. Bogdan Fydrych
Członek Komisji:	mgr Wiesław Jedynek
Członek Komisji:	mgr inż. Edward Łojek
Członek Komisji:	lic. Robert Ochwat

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 13 grudnia 2012 r., okoliczności zdarzenia lotniczego samolotu Cessna 182, które wydarzyło się w dniu 9 listopada 2011 r., w TMA/CTR Rzeszów, działając w oparciu o **art. 5 ust. 3 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE** (Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjęła za wystarczające informacje przedstawione przez użytkownika i podjęła decyzję o zakończeniu badania

### **Przebieg i okoliczności zdarzenia:**

Do informatora FIS Kraków zgłosił się samolot typu C182, w locie VFR, któremu z powodu złych warunków pogodowych nie udało się wylądować na lądowisku EPZA. Informator FIS Kraków poinformował TWR EPRZ o problemach samolotu C182 i chęci lądowania w EPRZ. Samolot zgłosił się do TWR będąc w punkcie LIMA. TWR poinformował pilota o warunkach pogodowych, które wynosiły: widzialność pozioma 7 km, zachmurzenie OVC 700 ft). Warunki te umożliwiały lot VFR spec. KRL TWR EPRZ zasugerował pilotowi podejście wg NDB. Pilot z powodu braku na pokładzie radiokompasu poprosił o procedurę podejścia ILS. KRL TWR EPRZ poinformował pilota, że z powodu braku uprawnień do prowadzenia kontroli radarowej przekazywane informacje muszą być traktowane przez niego jako podpowiedzi. Podczas dolotu pilot samolotu otrzymał od kontrolera polecenie wzniesienia się, co spowodowało jego wejście w chmury. Od tego momentu wykonywał lot z wykorzystaniem przyrządów pokładowych. KRL TWR EPRZ wektorując pilota do RWY 27 doprowadził go do pozycji umożliwiającej przechwycenie ILS. Pilot nie przechwycił ścieżki schodzenia. Po ustawieniu świateł na pasie do maksimum pilot zgłosił widoczność pasa i bezpiecznie wylądował.

### **Przyczyna incydentu lotniczego:**

#### **Niepelna analiza prognozowanych warunków pogodowych w locie VFR.**

Działania profilaktyczne podjęte przez zgłaszającego i organizatora lotu:

1. Raport końcowy i zebrane materiały zostaną przekazane przez Biuro Zarządzania Bezpieczeństwem do Działu Informacji Powietrznej w celu zapoznania personelu z wynikami badania zdarzenia.

2. Zapoznanie z raportem KRL EPRZ.
3. Pilot i jednocześnie właściciel samolotu zadeklarował rozpoczęcie szkolenia IR.

Komisja nie sformułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa**.

#### **Komentarz Komisji:**

Działanie pilota polegające na odstąpieniu od próby lądowania w niewystarczających warunkach atmosferycznych oraz zawrócenie na dobrze wyposażone lotnisko komunikacyjne było poprawne. W sytuacji gdy pilot samolotu nie posiada wystarczających kwalifikacji do wykonywania lotów wg przyrządów, a znajduje się w warunkach lotu z widocznością terenu, gwarantującą bezpieczne przewyższenie nad przeszkodami, nie powinien się godzić na zmianę wysokości lotu i wejście w chmury. Ta sama uwaga dotyczy kontrolera, który mając do czynienia z pilotem wykonującym lot VFR powinien się upewnić, czy proponowana przez niego zmiana wysokości lotu nie spowoduje konieczności przejścia na lot wg przyrządów. W tej sytuacji wymagana jest asertywność z obu stron.

#### **Nadzorujący badanie:**

mgr Wiesław Jedynak *podpis na oryginale*