



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

Dot. zdarzenia nr: 1280/12

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia:	dr inż. Maciej Lasek
Członek Komisji:	dr inż. Michał Cichoń
Członek Komisji:	mgr inż. Jerzy Kędzierski
Członek Komisji:	mgr Tomasz Kuchciński
Członek Komisji:	mgr inż. Robert Ochwat
Członek Komisji:	mgr inż. Ryszard Rutkowski

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 3 października 2012 r. okoliczności zdarzenia lotniczego z udziałem samolotu Cessna 150, które wydarzyło się w dniu 26 września 2012 r., 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 uznała informacje przekazane przez użytkownika za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Załoga w składzie uczeń-pilot i instruktor wykonywała lot szkolny po trasie: EPBC-WAR-KRN-NOWE MIASTO n. PILICĄ-KRN-WAR-EPBC. Start, wyjście z kręgu nadlotniskowego i lot do punktu zwrotnego trasy Nowe Miasto przebiegał bez uwag. Po wykonaniu zakrętu nad Nowym Miastem w kierunku KRN załoga usłyszała głośny trzask w słuchawkach po czym utracono dwustronną łączność radiową oraz łączność w kabinie załogi z wykorzystaniem interkomu. Załoga rozpoczęła próbę przywrócenia łączności radiowej przez sprawdzenie podłączenia słuchawek, łączność na innych częstotliwościach, stan bezpieczników, wyłączenie i ponowne włączenie radiostacji, przełączenie komunikacji na głośnik kabinowy. Dopiero ta ostatnia próba przywróciła możliwość odbioru. Niestety zastosowanie mikrofonu pokładowego znajdującego się na pokładzie samolotu nie przywróciło możliwości nadawania. Po odzyskaniu odbioru w głośniku było słyhać próby nawiązania łączności przez FIS Warszawa. Załoga nie mając innej możliwości powiadomienia o kłopotach z łącznością radiową ustawiła na transponderze kod 7600. Po chwili FIS Warszawa potwierdził że widzi w rejonie Nowego Miasta kod 7600. Załoga otrzymała polecenie zmiany kodu transpondera na 7485 w przypadku gdyby posiadała odbiór, a nie mogła nadawać. W ten sposób została przekazana informacja, że samolot posiada odbiór natomiast nie ma możliwości nadawania. FIS Warszawa zapewnił wolną przestrzeń powietrzną na trasie dolotu do lotniska docelowego EPBC separując inne statki powietrzne i podając zmiany kursu i wysokości dla samolotu z jednostronną łącznością. Po dolocie do punktu FOXTROT załoga otrzymała informację o przejściu na łączność z AFIS Babice oraz zapewnienie że lotnisko docelowe zostało powiadomione o sytuacji. Po przejściu na łączność z EPBC załoga również posiadała tylko możliwość odbioru. Z korespondencji radiowej słyszanej

w głośniku wynikało, że samoloty będące w kręgu nadlotniskowym otrzymały polecenie lądowania na pasie trawiastym, a samolot bez łączności dostał zgodę na lądowanie w pierwszej kolejności na pasie betonowym. Podejście do lądowania i lądowanie odbyło się bez uwag. W dniu następnym tj. 27.09.2012 poddano samolot szczegółowemu przeglądowi technicznemu prowadzonemu przez specjalistę z dziedziny awioniki celem znalezienia przyczyny powstałej usterki.

Przyczyna incydentu lotniczego:

Przyczyną incydentu było uszkodzenie przewodu łączącego radio z interkomem. Przerwanie przewodu nastąpiło w izolacji, co dodatkowo utrudniało lokalizację uszkodzenia.

Zastosowane przez użytkownika **działania profilaktyczne:**

W ramach profilaktyki bezpieczeństwa lotów przeprowadzono dodatkowe szkolenie w ramach bezpośredniego przygotowania do lotów dla instruktorów oraz uczniów pilotów z zakresu czynności załogi w razie utraty łączności radiowej we wszystkich fazach lotu.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

Nadzorujący badanie

dr inż. Maciej Lasek: *podpis na oryginale*