



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

Dot. zdarzenia nr: 364/13

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia
Zastępca Przewodniczącego Komisji: mgr inż. Andrzej Pussak
Członek Komisji: dr inż. Dariusz Frątczak
Członek Komisji: dr inż. Michał Cichoń
Członek Komisji: mgr inż. Piotr Lipiec
Członek Komisji: mgr inż. Edward Łojek
Członek Komisji: dr inż. Stanisław Żurkowski
Członek Komisji: lic. Robert Ochwat

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 05 czerwca 2013 roku, okoliczności zdarzenia lotniczego samolotu Boeing 737-800 oraz balonu na ogrzane powietrze Kubiček BB 30N, które wydarzyło się w dniu 30 marca 2013 roku, w rejonie kontrolowanym lotniska EPKK, 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 zebrane informacje za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Załoga samolotu Boeing 737-800 w trakcie wykonywania podejścia do lądowania wg ILS na pas 25 na lotnisku w Krakowie-Balicach (EPKK) zgłosiła na częstotliwości zbliżania, że podczas przecinania w dół wysokości 4000ft, zaobserwowała w odległości ok. 5NM na podobnej wysokości balon w kolorze niebieskim. Zgodnie z przekazaną na FIS EPKK informacją telefoniczną, w pobliżu miejscowości Skała odbywał się grupowy lot pięciu balonów, których maksymalna wysokość nie powinna przekroczyć 1000ft nad poziomem ziemi. Według zebranych po zdarzeniu informacji, m.in. od organizatora lotu balonów oraz służb kontroli ruchu lotniczego, zidentyfikowano wśród grupy balonów statek powietrzny o kolorze niebieskim, którego załoga prawdopodobnie naruszyła przestrzeń kontrolowaną. Zgodnie z przekazanymi przez pilota balonu informacjami, statek powietrzny mógł znaleźć się na wysokości około 3235ft, co stanowiło naruszenie przestrzeni kontrolowanej TMA EPKK. Przekroczenie dopuszczalnej oraz wynikającej ze złożonego planu lotu wysokości lotu, wyniknęło

najprawdopodobniej z błędnego wprowadzania ustawień w pokładowym przyrządzie nawigacyjnym Flytec 3040. Pilot balonu oświadczył, że odczytaną ze strony internetowej wysokość miejsca startu błędnie wprowadził, jako wartość w stopach, zamiast w metrach. Tym samym, wartość pokazywanej przez przyrząd wysokości oraz ciśnienia QNH, znacznie różniła się od faktycznej wysokości i QNH.

Z oświadczenia pilota nie wynika, żeby w trakcie ustawiania przyrządu postępował on niezgodnie z instrukcją użytkowania Flytec 3040. Zdaniem Komisji, pomyłki popełnionej przez pilota można uniknąć, jeżeli podczas ustawiania przed lotem Flytec 3040 wprowadzana jest wartość ciśnienia QNH uzyskana od organów służb ruchu lotniczego (np. FIS, TWR, APP) lub jeśli jest to możliwe dla danego rejonu lotów, z odsłuchu radiowego lub telefonicznego ATIS. Taka metoda wprowadzania danych nie jest obciążona możliwymi do popełniania błędami, mogącymi wynikać z niewłaściwego odczytania wysokości miejsca startu lub wprowadzenia wartości wysokości miejsca startu, ale z niewłaściwym mianem. Ponadto jest to metoda mniej czasochłonna i mniej złożona.

Prawdopodobne przyczyny incydentu lotniczego:

1. Błędnie wprowadzone ustawienia w nawigacyjnym przyrządzie pokładowym Flytec 3040 w zakresie niewłaściwej konwersji wysokości lotu wyrażonej w stopach i metrach.

Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa:

Nadzorujący badanie:

Robert Ochwat *podpis na oryginale*