



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

Dot. zdarzenia nr: 1390/13

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia, Przewodniczący Komisji:	dr inż. Maciej Lasek
Z-ca przewodniczącego Komisji:	mgr inż. Andrzej Pussak
Członek Komisji:	dr inż. Michał Cichoń
Członek Komisji:	dr inż. Dariusz Frączak
Członek Komisji:	mgr Tomasz Kuchciński
Członek Komisji:	inż. Tomasz Makowski

W dniu 17 października 2013 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez użytkownika wyniki przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego z udziałem samolotu Cessna 152, które wydarzyło się w dniu 31 sierpnia 2013 r., w rejonie ATZ lotniska EPMO. 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 ustalenia wyżej wymienionego podmiotu i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Pilot samolotowy turystyczny zaplanował lot treningowy, nawigacyjny z podróżnym na pokładzie po trasie: Grądy – Modlin – Wyszogród – Mszczonów – Wyszogród – Płońsk – Grądy. Ze względu na małe doświadczenie pilota, Kierownik Szkolenia Ośrodka wykonał z nim przed trasą dwa loty sprawdzające po kręgu. Starty i lądowania wykonane zostały bez zastrzeżeń.

Start z Grądów na trasę nastąpił o godzinie 11:45 LMT i przebiegał bez zakłóceń do momentu minięcia Wyszkowa. Pilot nawiązał łączność z sektorem FIS Olsztyn o godz. 11:57. Z uwagi na brak transpondera, samolot nie był widoczny na obrazowaniu radarowym. Po otrzymaniu informacji z FIS Olsztyn o konieczności omijania strefy skoków spadochronowych w Chrcynnie (aktywnej strefy TRA45ABC), pilot dokonał zmiany kursu od planowanej linii drogi. O godz. 12:25 pilot nawiązał łączność z AFIS w Modlinie i zgłosił wlot w ATZ EPMO od wschodu z zamiarem wykonania niskiego przelotu. W dolicie do większego miasta pilot mylnie uznał, że mija Nasielsk i nie chcąc wlecieć w strefę skoków dokonał kolejnej, nieplanowanej zmiany kursu. Po chwili lotu pilot uświadomił sobie utratę orientacji co do swojej aktualnej pozycji. Na zapytanie Informatora AFIS EPMO o dokładną pozycję i wysokość, pilot potwierdził wysokość 1400 ft i powiadomił, że nie jest pewny swojej pozycji. Zgodnie z sugestią Informatora EPMO pilot

przyjął kurs południowy i po kilku minutach lotu dotarł do rzeki, którą zidentyfikował jako Wisłę – dzięki widocznym, charakterystycznym zabudowaniom Warszawy. W wyniku ustaleń pomiędzy pilotem i informatorami zlokalizowano samolot na wschód od punktu NOVEMBER lotniska EPWA. Pilot skierował się wzdłuż Wisły w stronę Modlina. Po upewnieniu się, że pilot widzi komin elektrociepłowni Żerań (okolice punktu ZULU) został poinformowany o możliwości lądowania na lotnisku Warszawa-Babice (EPBC). Pilot zdecydował kontynuować lot do lotniska Warszawa/Modlin (EPMO). Lecąc wzdłuż rzeki pilot skierował się do lotniska, spotykając po drodze (w rejonie punktu LIMA) samolot C-150 wysłany z Modlina w celu asysty i doprowadzenia go do lotniska. Podążając za samolotem pilot doleciał do progu pasa 26 lotniska EPMO, gdzie wykonał prawidłowe lądowanie o godzinie 12:58 LMT.

Przyczyna incydentu lotniczego:

Utrata orientacji geograficznej w locie po trasie wynikająca z nieplanowanej, wymuszonej zmiany kursu.

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu zdarzenia lotniczego były:

- 1) Niewłaściwe przygotowanie do lotu polegające na nie sprawdzeniu aktywności strefy skoków spadochronowych znajdującej się na zaplanowanej trasie i braku alternatywnego planu umożliwiającego ominięcie strefy w przypadku jej aktywności;
- 2) Małe doświadczenie pilota, wykonującego lot 3 dni po otrzymaniu licencji;
- 3) Brak transpondera na pokładzie samolotu;
- 4) Brak umiejętności w korzystaniu z posiadanej w telefonie nawigacji GPS.

Działania podjęte przez użytkownika:

- 1) W stosunku do pilota zalecono przeprowadzić loty doskonalące, nawigacyjne, z dużą ilością niecharakterystycznych punktów zwrotnych, a także z symulowaną przez instruktora sytuacją utraty orientacji geograficznej - poprzez zasłonięcie przez parę minut lotu oczu pilota okularami do lotów według wskazań przyrządów;
- 2) W stosunku do pilotów bez dużego doświadczenia w lotach nawigacyjnych, osoba pełniąca nadzór operacyjny powinna upewnić się, że podczas planowania trasy piloci zapoznali się ze wszystkimi stałymi lub bieżącymi, czasowymi ograniczeniami przestrzeni w FIR Warszawa;
- 3) W miarę możliwości zachęcać pilotów do korzystania z dostępnego na lotnisku Grądy urządzenia GPS, jako zabezpieczenia na wypadek utraty orientacji w locie.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

Nadzorujący badanie

dr inż. Michał Cichoń *podpis na oryginale*