



**Dot. incydentu nr: 853/14**

## **UCHWAŁA**

### **PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH**

Po rozpatrzeniu w dniu 10 września 2014 r., przedstawionych przez użytkownika informacji o okolicznościach zaistnienia incydentu lotniczego, który wydarzył się 12 czerwca 2014 r. w trakcie lotu samolotu Socata TB-9, 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 uchylającego dyrektywę 94/56/WE, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała badanie za zakończone i przyjęła treść raportu końcowego z badania incydentu lotniczego.

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

Do zdarzenia doszło podczas lotu szkolnego wykonywanego w rejonie TMA EPRZ, na wysokości poniżej przestrzeni kontrolowanej przy monitorowaniu częstotliwości TWR lotniska. Zgodnie z wydanymi instrukcjami przez kontrolę ruchu lotniczego załoga miała zgłosić trawers punktu nawigacyjnego WHISKEY. Około godziny 20:20 UTC załoga próbowała kilkakrotnie, bezskutecznie nawiązać łączność z kontrolerem EPRZ TWR. Możliwy był odbiór transmisji kontroli ruchu lotniczego i innych statków powietrznych natomiast nie było możliwości nadawania zarówno z miejsca zajmowanego przez ucznia-pilota jak i instruktora. W związku z zaistniałą sytuacją załoga włączyła kod transpondera 7600 co zostało zarejestrowane przez kontrolera ruchu lotniczego ok. godz. 20:24. Instruktor skontaktował się telefonicznie z instruktorem prowadzącym nadzór operacyjny w ośrodku szkoleniowym. Nadzorujący przekazał kontrolerowi TWR informację o braku dwustronnej łączności. Kontroler nadając „na ślepo” wydał zgodę na wlot w rejon kontrolowany lotniska oraz instrukcję dolotu do lotniska EPRJ. W trakcie dolotu, w rejonie punktu nawigacyjnego SIERRA, załoga utraciła całkowicie łączność oraz dodatkowo pojawiały się niekontrolowane przez nią nadawania fali nośnej. Instruktor ponownie korzystając z łączności telefonicznej przekazał o tym informację nadzorującemu, który poinformował o tym kontrolera TWR. Kontroler zapewnił separację innym statkom powietrznym znajdującym się w przestrzeni lotniska i poprosił nadzorującego o przekazanie telefonicznie załodze zgody na podejście do lądowania jako numer jeden. Lądowanie na lotnisku EPRJ odbyło się o 20:44.

### **Przyczyny zdarzenia lotniczego:**

Usterka przycisku nadawania umieszczonego na lewym wolancie oraz uszkodzenie (zerwanie) przewodu przycisku nadawania umieszczonego na prawym wolancie.

### **Zastosowane środki profilaktyczne:**

1. Zdarzenie omówiono z załogami wykonującymi loty w ośrodku szkolenia.
2. Wystosowano zalecenie posiadania aktualnego numeru telefonu TWR EPRZ w pamięci telefonu komórkowego każdego pilota ośrodka szkoleniowego wykonującego loty w przestrzeni kontrolowanej EPRZ aby umożliwić bezpośrednią komunikację między załogą a kontrolą ruchu lotniczego w przypadku utraty łączności radiowej.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa**.

Komentarz Komisji: w przypadku nie budzącym najmniejszych wątpliwości braku dwustronnej łączności na skutek usterki technicznej i pojawiających się przypadkowych włączeniach nadajnika na częstotliwości, na której była prowadzona łączność, uzasadnione jest całkowite wyłączenie radiostacji pokładowej w celu wyeliminowania możliwości zakłóceń dla innych stacji prowadzących w tym czasie korespondencję.

Podpis nadzorującego badanie

*podpis na oryginale*

mgr inż. Edward Łojek