



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

Dot. zdarzenia nr: 641/12

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący Komisji: dr inż. pil. Maciej Lasek
Z-ca przewodniczącego Komisji: mgr inż. pil. Andrzej Pussak

Członek Komisji: dr inż. pil. Dariusz Frątczak
Członek Komisji: mgr Tomasz Kuchciński
Członek Komisji: inż. Tomasz Makowski
Członek Komisji: mgr inż. pil. Ryszard Rutkowski
Członek Komisji: dr inż. Stanisław Żurkowski

W dniu 18 lipca 2012 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez Zakładową Komisję BL, FTO Fly Polska Sp. z o. o., zgłoszenie zdarzenia lotniczego samolotu Cessna-152, znaki rozpoznawcze SP-NZD, które wydarzyło się w dniu 21 czerwca 2012 r., podczas lotu trasowego w TMA Rzeszów, Sanok.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W dniu 21 czerwca 2012 roku podczas wykonywania lotu treningowego w VFR po trasie EPRZ-EPKR-Sanok-Solina-Sanok-punkt T-EPRZ nastąpiła utrata orientacji geograficznej z naruszeniem polsko-ukraińskiej granicy państwowej przez pilota samolotu Cessna-152 o znakach rejestracyjnych SP-NZD. Pilot w kilka minut po zgłoszeniu do FIS EPKK przelotu punktu Solina zgłosił o godzinie 10:40 UTC, że nie jest pewny swojej pozycji. Z uwagi na brak kontaktu radarowego z samolotem Informator FIS przydzielił SP-NDZ indywidualny Squwak 7460 i polecił mu stopniowy nabór wysokości początkowo do 2500 ft, a następnie do 5000 ft z kursem północnym. W momencie uzyskaniu kontaktu radarowego z SP-NZD znajdował się on nad terytorium Ukrainy w odległości 46 NM od EPRZ (namiar 124 stopnie). Informator FIS udzielił pomocy załodze w drodze powrotnej podając kurs magnetyczny 304 stopnie do lotniska EPRZ. Pilot zgłosił odzyskanie orientacji na trawersie miejscowości Jarosław wznowił nawigację do punktu NOVEMBER i bezpiecznie wylądował na lotnisku startu.

Działając na podstawie ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r., Nr 100, poz. 696 z zm.), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjęła ustalenia wyżej wymienionego podmiotu i uznała, iż:

Przyczynami powstania zdarzenia były:

- 1. Nieodpowiednie prowadzenie nawigacji na odcinku Sanok-Solina.**

2. Nie podjęcie w odpowiednim czasie poprawy kursu mającego na celu powrót do nakazanej linii drogi.
3. Zbyt długi lot ze źle obranym kursem zamiast powrotu do ostatniego znanego punktu, którym był Sanok, spowodował nieumyślne przekroczenie granicy państwowej.
4. W wyniku nie posługiwania się radionawigacją w tym radioodbiornikiem VOR, pilot nie był w stanie ustalić swojego położenia względem radiopomocy RZE.

Okolicznościami sprzyjającymi były:

1. Wadliwie działający transponder, który umożliwił określenie pozycji samolotu dopiero na wysokości 5000 ft po kilku próbach włączenia/wyłączenia i ustawienia w trybie IDENT.
2. Wybór takiej trasy przy małym doświadczeniu i umiejętnościach pilota w lotach trasowych.

A także akceptuje następujące **zastosowane środki profilaktyczne:**

1. Wykonać z pilotem instruktorskie loty trasowe w ilości przynajmniej 15 godzin, a pierwsze samodzielne trasy wykonywać w łatwym do nawigacji obszarze
2. Przeprowadzić z pilotem przygotowanie naziemne z zasad postępowania w przypadku utraty orientacji geograficznej, posługiwania się radionawigacją w celu ustalenia pozycji statku powietrznego i prowadzenia nawigacji, wykonywania lotów VFR w przestrzeni kontrolowanej.
3. Wymienić lub naprawić transponder w samolocie SP-NZD, tak aby był widoczny na radarze wtórnym FIS na standardowych wysokościach przelotowych
4. Omówić szczegóły zaistniałego zdarzenia na konferencji lotniczo-technicznej.

Podpisy Komisji

Przewodniczący Komisji: Maciej Lasek

Z-ca przewodniczącego Komisji: Andrzej Pussak

Członek Komisji: Dariusz Frątczak

Członek Komisji: Tomasz Kuchciński

Członek Komisji: Tomasz Makowski

Członek Komisji: Ryszard Rutkowski

Członek Komisji: Stanisław Żurkowski

.....
.....
.....
.....
.....
.....