

Warszawa, dnia 20 marca 2017 r.

Poz. 404

**KOMUNIKAT NR 386
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 20 marca 2017 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego nr 392/2014

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. Nr 35, poz. 225) w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. **Incident lotniczy**, który wydarzył się w dniu 6 kwietnia 2014 r. na samolotach Cessna 152 oraz Cessna 172, klasyfikuję do kategorii:

**"Czynnik ludzki"
w grupie przyczynowej: "T3 – Błędy w komunikowaniu".**

2. Opis okoliczności incydentu lotniczego:

Skrócony opis zdarzenia powstał na podstawie raportu końcowego przesłanego przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Uczeń-pilot samolotu Cessna 152 wykonywał lot szkolny samodzielny pod nadzorem instruktora na lądowisku w Świdniku, prowadząc korespondencję radiową z organem „Świdnik Informacja” na częstotliwości 118.500MHz. W trakcie lotów szkolnych ucznia-pilota po kręgu nadlotniskowym, instruktor nadzorujący z ziemi przebieg lotów usłyszał nadlatujący drugi samolot, który został chwilę później zauważony w pobliżu radiopomocy VOR SWI na wysokości około 2500-300 ft. Następnie uczeń-pilot samolotu Cessna 152 podczas przelotu nad drogą startową lotniska EPLB zauważył w bliskiej odległości samolot Cessna 172, który wykonywał niski przelot nad tą samą drogą startową.

Z uwagi na brak w zgłoszeniu zdarzenia lotniczego znaków rejestracyjnych drugiego statku powietrznego, PKBWL przeanalizowała dostępne informacje i w wyniku podjętych działań zidentyfikowała prawdopodobnego użytkownika samolotu Cessna 172. Według przesłanych informacji, pilot samolotu Cessna 172 w trakcie dolotu do lotniska EPLB prowadził korespondencję radiową na częstotliwości FIS Warszawa 119.450 MHz, a następnie na częstotliwości TWR EPLB 136.420 MHz.

3. Przyczyna incydentu lotniczego:

Prawdopodobną przyczyną zdarzenia lotniczego były różne częstotliwości radiowe, na których piloci prowadzili korespondencję oraz nasłuch. Z uwagi na fakt, że w pierwszej fazie loty samolotów odbyły się w przestrzeni niekontrolowanej (przed uruchomieniem służb kontroli ruchu lotniczego lotniska EPLB), właściwą częstotliwością, na której pilot samolotu Cessna 172 powinien prowadzić nasłuch była częstotliwość 118.500 MHz.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:

PKBWL po zapoznaniu się ze zgromadzonymi w trakcie badania zdarzenia materiałami nie wydała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Piotr Samson