



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

Dot. zdarzenia nr: 809/13

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia

Przewodniczący Komisji: dr inż. Maciej Lasek

Członek Komisji: dr inż. Dariusz Frątczak

Członek Komisji: mgr Agata Kaczyńska

Członek Komisji: mgr inż. Tomasz Kuchciński

Członek Komisji: inż. Tomasz Makowski

Członek Komisji: mgr inż. Edward Łojek

Członek Komisji: Robert Ochwat

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 02 października 2013 roku, okoliczności zdarzenia lotniczego samolotu Cessna 152, które wydarzyło się w dniu 13 czerwca 2013 roku w strefie kontrolowanej lotniska EPRZ, **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 informacje zawarte w raporcie końcowym otrzymanym od użytkownika za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Pilot samolotu Cessna 152 wykonywał lot treningowy VFR na trasie EPML- Jasło- Gorlice- Nowy Sącz- Tarnów- EPML. Po zgłoszeniu do FIS Kraków pozycji na wschodnim trawersie Tarnowa, pilot obrał kurs na EPML. Po chwili lotu, na granicy TRA10A pilot zgłosił na FIS KK przejście na częstotliwość 119.100. Podczas kontroli mapy po trasie (punkt sprawdzający Radomyśl Wielki) pilot zauważył, że jego rzeczywista trasa przelotu nie zgadza się z planowaną. Według podglądu radarowego TWR EPRZ, samolot poruszał się z kursem północno-wschodnim naruszając przestrzeń kontrolowaną CTR EPRZ przecinając strefę podejścia na RWY 09 lotniska EPRZ w odległości ok. 8NM na zachód od progu pasa. Pilot samolotu po zorientowaniu się w swojej pozycji, przyjął kurs na lotnisko EPML.

Przyczyna incydentu lotniczego:

Najbardziej prawdopodobną przyczyną zaistnienia zdarzenia była utrata orientacji geograficznej przez pilota na ostatnim odcinku trasy lotu.

Podjęte działania profilaktyczne:

Omówiono z pilotem procedury w przypadku utraty orientacji geograficznej podczas przelotu oraz wykonano lot sprawdzający umiejętność nawigacji po trasie.

Nadzorujący badanie:

Robert Ochwat *podpis na oryginale*