



UCHWAŁA

PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Po rozpatrzeniu w dniu 4 czerwca 2014 roku, przedstawionych przez organ zarządzania przestrzenią powietrzną oraz ośrodek szkolenia lotniczego informacji o okolicznościach zaistnienia zdarzenia lotniczego samolotu Piper 28 (P28R), które wydarzyło się w dniu 18 października 2013 r. w przestrzeni powietrznej strefy kontroli lotnika Rzeszów - Jasionka (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 uchylającego dyrektywę 94/56/WE¹**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjęła ustalenia wyżej wymienionego podmiotu i podjęła decyzję o zakończeniu badania

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Załoga samolotu P28R wykonująca podejście do lądowania według ILS X RWY27 na EPRZ zgłosiła niestabilne wskazania systemu pomiaru odległości DME (Distance Measuring Equipment) RZE. Załoga przekazała kontrolerowi organu kontroli lotniska (ADC TWR EPRZ), że wskaźnik pokładowy wskazywał 6NM od RZE, podczas gdy rzeczywista odległość wynosiła 3NM.

ADC TWR EPRZ zgłosił do Technika Dyżurnego EPRZ informację, że załoga samolotu P28R zgłosił błędne wskazania DME RZE na radialu 102 stopnie, wysokość ok. 3000 stóp. Dyżurny Technik poprosił o sprawdzenie DME w innym miejscu przez P28R. ADC TWR EPRZ poprosił załogę P28R wykonującą odlot z RWY27 o zgłoszenie radialu 360 i potwierdzenie, czy nadal występują problemy ze wskazaniami DME RZE. Załoga nie potwierdziła ponownych problemów ze wskazaniami DME RZE.

Ustalenia

1. W czasie rozpatrywanego zdarzenia w CTR EPRZ wykonywał lot tylko samolot P28R.
2. W tym czasie załoga samolotu zgłosiła TWR EPRZ informację o niestabilnych wskazaniach DME RZE.
3. Załoga wykonywała podejście ILS X RWY27 w odlocie na radialu 097 stopni, na odległości 1,5NM od stacji DME wskazywało 6NM.
4. Na odległości 2,5NM wskazania wróciły do normy.
5. ADC TWR EPRZ przekazał tę informację do Dyżurnego Technika EPRZ. Następnie ADC TWR EPRZ poprosił załogę samolotu o informację, czy nadal występują niestabilne wskazania DME RZE. Załoga nie zgłosiła już występowania błędnych wskazań DME RZE.

¹ Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35

6. Odnotowano brak informacji o niestabilnych wskazaniach DME RZE w raporcie Służb Technicznych EPRZ - ATOM pomimo zgłoszenia takiego zdarzenia za pomocą VCS (informację o tym przekazano w trakcie prowadzonego postępowania do Kierownika Terenowego Zespołu Technicznego Rzeszów).
7. W tym dniu miał miejsce przegląd N/OR/DME RZE w godzinach 05:56 - 12:54 UTC. Przegląd zakończył się 3 godziny przed czasem zdarzenia i nie miał wpływu na zaistniałą sytuację.
8. Praca i działania podjęte przez ADC TWR EPRZ oraz frazeologia były prawidłowe.

Przyczyna incydentu lotniczego:

Nie ustalono przyczyn niestabilne wskazania systemu pomiaru odległości DME RZE.

Działania podjęte przez podmioty badające:

Organ zarządzania przestrzenią powietrzną

Przekazać raport końcowy do Terenowego Zespołu Kontroli Lotniska Rzeszów w celu poinformowania KRL o zakończeniu badania zdarzenia.

Ośrodek szkolenia lotniczego

Po zaistnieniu zdarzenia wykonano sprawdzenie poprawności wskazań odbiorników DME różnego typu, które są zabudowane na samolotach wykorzystywanych przez ośrodek szkolenia lotniczego. Sprawdzenia dokonano przy użyciu XPDR/DME TCAS/ADS-B/TIS Test Set IFR 6000 zgodnie z Operation Manual, sekcja 2, rozdział 4, Aeroflex wydanie 8 z listopada 2010 r. Niestwierdzono nieprawidłowości wskazań.

Komisja sformułowała zalecenie dotyczące bezpieczeństwa:

Organ zarządzania przestrzenią powietrzną:

Zweryfikować poprawność wskazań DME w odległościach poniżej 3NM w zakresie małych prędkości.

Podpis nadzorującego badanie

mgr inż. Bogdan Fydrych *podpis na oryginale*