



**Dot. INCYDENTU LOTNICZEGO nr: 1100/14**

## **UCHWAŁA**

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

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 25 września 2014 r., przedstawionych przez użytkownika informacji o okolicznościach zaistnienia zdarzenia lotniczego z udziałem szybowca SZD-41A Jantar Std., które wydarzyło się w dniu 16 lipca 2014 r., w CTR lotniska Łódź-Lublinek (EPLL), 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<sup>1</sup>**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjęła ustalenia wyżej wymienionego podmiotu i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

#### **Informacje/raport o zdarzeniu**

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

Pilot szybowcowy zaplanował lot treningowy – przelot docelowo powrotny po trasie dowolnej. Przed lotem na szybowcu SZD-41A Jantar Std. pilot dokonał przeglądu przedlotowego, sprawdził działanie wszystkich urządzeń pokładowych (w tym radiostacji), wypisał PDT i zaholował szybowiec na start szybowcowy.

Start nastąpił o godz. 11:55 LMT za samolotem PZL-104 Wilga. Wyczepienie nastąpiło o godz. 12:01 na wysokości 400 m. Do godziny 12:40 lot przebiegał bez zakłóceń. Pilot prowadził dwukierunkową łączność ze służbą kontroli lotniska Łódź-Lublinek (TWR EPLL) oraz z innymi szybowcami.

Około godz. 12:40 pilot porozumiał się z kolegą lecącym na innym szybowcu i uzgodnił wspólne odejście na trasę przelotu docelowo-powrotnego z punktem zwrotnym w Ostrowie Wielkopolskim. Od tego momentu radiostacja zabudowana w szybowcu pracowała w trybie nadawania, zakłócając korespondencję innym użytkownikom przestrzeni.

Ponieważ łączność z innymi statkami powietrznymi w przestrzeni CTR/TMA EPLL była utrudniona z powodu silnego szumu i sprzęgania się fal radiowych, kontroler TWR podjął czynności związane z identyfikacją nadajnika blokującego łączność. Wywołując kolejno innych użytkowników statków powietrznych aktywnych w CTR kontroler upewnił się, że blokująca korespondencję jest radiostacja z szybowca SZD-41A Jantar Std. Ponieważ radiostacje szybowcowe pracują w trybie SIMPLEX, nie było możliwości poinformowania pilota o zablokowanej częstotliwości drogą radiową. Za pośrednictwem instruktora nadzorującego loty z „kwadratu”, kontroler podjął próbę skontaktowania się z pilotem za pomocą telefonu komórkowego. Niestety szybowiec był na takiej wysokości, gdzie nie było zasięgu sieci GSM.

<sup>1</sup> Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35

Po około 30 minutach pilot sam zorientował się, że nie słyszy korespondencji z innymi statkami powietrznymi i spróbował nawiązać łączność z TWR EPLL. Pierwsza próba okazała się nieskuteczna. Pilot wyłączył i ponownie włączył radiostację, co przywróciło dwustronny kontakt radiowy, jednak jedynie do momentu nadania pierwszego meldunku pozycyjnego. Następnie łączność ponownie została zablokowana. Po chwili pilot zorientował się, że przyczyną może być zwierający przycisk PTT (push-to-talk). Monitorując jego działanie i ograniczając łączność radiową do minimum pilot dokonał przelotu i powrócił na lotnisko EPLL.

Częstotliwość została odblokowana o godz. 13:13 LMT. Wykonując lot w przestrzeni klasy G, pilot nie nawiązywał łączności z sektorem FIS Warszawa i FIS Poznań, gdyż nie chciał ryzykować ponownego zablokowania nadawania. Poza tym nie miał takiego obowiązku.

Łądowanie odbyło się o godz. 15:18 na trawiastej drodze startowej, na kierunku 25.

#### **Przyczyna zdarzenia lotniczego:**

**Uszkodzenie przycisku PTT (push-to-talk), polegające na zwarciu w pozycji „nadawanie”, co doprowadziło do braku łączności ze statkiem powietrznym i zakłóceń korespondencji innym użytkownikom na częstotliwości TWR EPLL. Uszkodzenie wystąpiło w trakcie lotu, ok. 40 minut po starcie. Nie było możliwości wykrycia usterki podczas przeglądu przedlotowego.**

#### **Działania podjęte przez użytkownika:**

W szybowcu SZD-41A Jantar Std. wymieniono przycisk PTT oraz dokonano przeglądu instalacji elektrycznej i radiowej.

Z pilotem - uczestnikiem zdarzenia odbyto rozmowę pouczając go o obowiązku utrzymywania ciągłej, dwukierunkowej łączności radiowej w przestrzeni klas C i D. Zwrócono uwagę, że w przypadku prowadzenia korespondencji radiowej, brak odpowiedzi na wywołanie oraz przedłużająca się cisza na częstotliwości świadczą o nieprawidłowej pracy radiostacji i należy niezwłocznie sprawdzić jej stan.

Zaproponowano, aby podczas każdej odprawy przed lotami szybowcowymi przypominać biorącym w nich udział pilotom o warunkach wykonywania lotów w klasie C i D, o obowiązku utrzymywania ciągłej, dwukierunkowej łączności ze Służbą Kontroli Ruchu Lotniczego oraz o symptomach nieprawidłowego działania radiostacji (brak odpowiedzi na wywołanie, przedłużająca się cisza na częstotliwości) i sposobach ich naprawy (sprawdzanie położenia przycisku PTT, kontrola wyświetlacza radiostacji - ikona **TX**, monitorowanie stanu akumulatora, „twardy reset” radiostacji).

#### **Zalecenia profilaktyczne Komisji:**

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

Podpis nadzorującego badanie

*podpis na oryginale*