



## PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

### Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	<b><i>1627/15</i></b>			
Rodzaj zdarzenia:	<b><i>INCYDENT</i></b>			
Data zdarzenia:	<b><i>6 sierpnia 2015 r.</i></b>			
Miejsce zdarzenia:	<b><i>FIS WARSZAWA</i></b>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<b><i>samolot Cessna 152</i></b>			
Dowódca SP:	<b><i>pilot samolotowy</i></b>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	<i>1</i>
Nadzorujący badanie:	<b><i>Maciej Lasek</i></b>			
Podmiot badający:	<b><i>raport pilota</i></b>			
Skład zespołu badawczego:	<b><i>nie wyznaczano</i></b>			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	<b><i>INFORMACJA O ZDARZENIU[RAPORT]</i></b>			
Zalecenia:	<b><i>NIE</i></b>			
Adresat zaleceń:	<b><i>NIE DOTYCZY</i></b>			
Data zakończenia badania:	<b><i>20 sierpnia 2015 r.</i></b>			

#### Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Wykonując lot nawigacyjny, pilot dowódca, będąc w dolocie do miejscowości KRASNYSTAW, około godziny 06:36 podjął próbę wywołania FIS Warszawa celem poinformowania o zbliżaniu się do rejonu lotniska EPCD i planowanej zmianie częstotliwości. Po trzykrotnym nieudanym kontakcie ze służbą FIS pilot podjął próbę ponownego ustawienia urządzeń audio w samolocie, włącznie z próbą nadawania z drugiego zestawu (dedykowanego dla pilota-instruktora). Po stwierdzeniu dalszego braku możliwości nadawania, pilot podjął próbę kontaktu telefonicznego bezpośrednio z instruktorem nadzorującym loty na lotnisku EPCD (godzina 06:41) po nieudanej próbie kontaktu, wysłał SMS do w/w z informacją o aktualnej pozycji, problemie oraz planach i intencjach związanych z lądowaniem, w tym samym czasie

ustawił transponder na KOD 7600 oraz nadał komunikat na częstotliwości FIS 'na ślepo' o przejściu na licznosc z lotniskiem EPCD. Po braku otrzymania potwierdzenia od służby informacji, pilot zmienił częstotliwość oraz poinformował za pomocą wiadomości SMS pilota lecącego ok 10' za nim na samolocie SP-KAH (nadal pozostającego na częstotliwości FIS Warszawa) o zaistniałej sytuacji i aktualnej pozycji. Pilot, zdając sobie sprawę z aktualnej sytuacji ruchowej na lotnisku EPCD (1 samolot na kręgu, 1 samolot w odlocie, 3 samoloty w dolocie, 1 w/w spodziewany za ~10min) kontynuował zbliżanie do lotniska zgodnie z obowiązującymi procedurami, kontynuując lot na 2700ft i kierując się nad ARP stale monitorując częstotliwość lotniska EPCD i nadając meldunki pozycyjne 'na ślepo'. Po wejściu samolotu nad znaki (godzina 06:49), instruktor nadzorujący loty na lotnisku EPCD nawiązał połączenie telefoniczne z pilotem oraz uzgodnił dalsze postępowanie. Pilot dowódca, wykonał wejście do prawego kręgu, ze zniżaniem do wysokości 1700ft, bez dalszych przeszkód wykonał normalny krąg i lądowanie na pasie 19L (godzina 06:54).

**Przyczyny zdarzenia lotniczego:**

Przyczyną zdarzenia było uszkodzenie zestawu słuchawkowego.

**Zastosowane środki profilaktyczne:**

Nie zaproponowano.

**Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:**

Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

---

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Maciej Lasek	<i>podpis na oryginale</i>