



## PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

### Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	<b><i>173/15</i></b>			
Rodzaj zdarzenia:	<b><i>INCYDENT</i></b>			
Data zdarzenia:	<b><i>10 lutego 2015 r.</i></b>			
Miejsce zdarzenia:	<b><i>Lotnisko EPMO</i></b>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<b><i>Samolot Mooney M20T</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>
	-	-	-	<b><i>BD</i></b>
Nadzorujący badanie:	<b><i>Robert Ochwat</i></b>			
Podmiot badający:	<b><i>PKBWL</i></b>			
Skład zespołu badawczego:	<b><i>Nie wyznaczano</i></b>			
Zalecenia:	<b><i>NIE</i></b>			
Adresat zaleceń:	<b><i>NIE DOTYCZY</i></b>			
Data zakończenia badania:	<b><i>19 października 2015 r.</i></b>			

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

Zgodnie z treścią zgłoszenia zdarzenia lotniczego w ruchu lotniczym przesłanego przez państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym, załoga samolotu Mooney M20T wykonywała lot z lotniska EYKA na lotnisko EPBC, ale z uwagi na brak możliwości lądowania na lotnisku EPBC, skierowała się na lotnisko zapasowe EPMO. Z uwagi na pogarszające się warunki atmosferyczne na lotnisku EPMO (w zakresie widzialności wzdłuż drogi startowej oraz pokrycia i podstawy chmur), kontroler ruchu lotniczego TWR przekazał załodze bieżące warunki pogodowe, które wynosiły: RVR 500m, 350m, 550m, podstawę chmur na wysokości 200ft oraz ogłosił wprowadzenie drugiej kategorii (CAT II) operacji do lądowania w warunkach ograniczonej widzialności dla drogi startowej (RWY) 08.

Według powyższego zgłoszenia załoga samolotu Mooney M20T, kontynuowała podejście oraz wylądowała w warunkach poniżej dopuszczalnych minimów.

Zgodnie z wyjaśnieniami jakie otrzymała Komisja od pilota samolotu Mooney M20T, decyzja o skierowaniu się na lotnisko zapasowe została podjęta w czasie, gdy warunki atmosferyczne na lotnisku EPMO umożliwiały lądowanie w kategorii pierwszej (CAT I). W trakcie dolotu na lotnisko oraz otrzymanej od krl informacji o podwyższeniu kategorii do lądowania przy ograniczonej widzialności do CAT II, pilot podjął decyzję o próbie podejścia do osiągnięcia minimów dla CAT I (RVR 550, podstawa chmur 200ft) i w przypadku kontaktu wzrokowego z terenem/światłami nawigacyjnymi, kontynuowaniu podejścia i lądowaniu. Pilot w trakcie podejścia końcowego, na wysokości 300ft zaobserwował światła podejścia, następnie na wysokości 200ft próg drogi startowej i podjął decyzję o lądowaniu.

Samolot oraz załoga nie podlega wymaganiom związanym z certyfikacją AOC oraz AWC.

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

Lądowanie poniżej minimów (RVR 500m) dla CAT II.

#### **Komentarz Komisji:**

Załoga z uwagi na osiągnięcie kontaktu wzrokowego z terenem/światłami podejścia powyżej minimów dla CAT II oraz brak jednoznacznych kryteriów operatora lotniczego (brak certyfikatu AOC/AWC), mogła podjąć decyzję o lądowaniu w oparciu o bieżące warunki atmosferyczne oraz minima wynikające z uprawnień pilota.

Zgłoszenie przesłane przez państwowy organ zarządzania przestrzenią powietrzną było uzasadnione z uwagi na brak możliwości zweryfikowania statusu operatora oraz uprawnień załogi w omawianym zakresie.

#### **Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:**

Po zakończeniu badania PKBWL nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

---

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Robert Ochwat	<i>podpis na oryginale</i>