

RAPORT KOŃCOWY



WYPADEK 1573/20

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

UL. CHAŁUBIŃSKIEGO 4/6, 00-928 WARSZAWA | TELEFON ALARMOWY 500 233 233

RAPORT KOŃCOWY

z badania zdarzenia lotniczego statku powietrznego o maksymalnym ciężarze startowym nie przekraczającym 2250 kg¹

WYPADEK

ZDARZENIE NR – 1573/20

STATEK POWIETRZNY – Samolot PS-28 Cruiser, SP-GBE

DATA I MIEJSCE ZDARZENIA – 1 lipca 2020 r., EPBC



Niniejszy Raport jest dokumentem prezentującym stanowisko Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych dotyczące okoliczności zdarzenia lotniczego, jego przyczyn i zaleceń dotyczących bezpieczeństwa, który został sporządzony na podstawie informacji znanych w dniu jego sporządzenia.

Badanie może zostać wznowione w razie ujawnienia nowych informacji lub zastosowania nowych technik badawczych, które mogą mieć wpływ na zmianę sformułowań dotyczących przyczyn, okoliczności i zaleceń dotyczących bezpieczeństwa zawartych w Raporcie.

Badanie zdarzenia prowadzone było jedynie w celu zapobiegania wypadkom i incydentom w przyszłości w oparciu o obowiązujące przepisy prawa międzynarodowego, Unii Europejskiej i krajowego. Badanie zostało przeprowadzone bez stosowania prawnej procedury dowodowej, obowiązującej inne organy zobowiązane do podejmowania działań w związku ze zdarzeniem lotniczym.

Komisja nie orzeka co do winy i odpowiedzialności.

Zgodnie z art. 5 ust. 6 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im [...] oraz art. 134 Ustawy Prawo Lotnicze, sformułowania zawarte w Raporcie nie mogą być traktowane jako wskazanie winnych lub odpowiedzialnych za zaistniałe zdarzenie. W związku z powyższym wykorzystywanie Raportu do celów innych niż zapobieganie wypadkom i incydentom lotniczym, może prowadzić do błędnych wniosków i interpretacji.

Raport został sporządzony w języku polskim. Inne wersje językowe mogą być sporządzane jedynie w celach informacyjnych.

WARSZAWA 2020

¹ Forma i zakres niniejszego raportu nie spełniają wszystkich wytycznych zawartych w Dodatku „Wzór raportu końcowego” Załącznika 13 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym

Numer ewidencyjny zdarzenia:	1573/20			
Rodzaj zdarzenia:	WYPADEK			
Data zdarzenia:	1 lipca 2020 r.			
Miejsce zdarzenia:	EPBC			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<i>Samolot PS-28 Cruiser</i>			
Znaki rozpoznawcze SP:	<i>SP-GBE</i>			
Użytkownik / Operator SP:	<i>Ventum Air</i>			
Dowódca SP:	<i>Uczeń pilot</i>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	Śmiertelne	Poważne	Lekkie	Bez obrażeń
	0	0	0	1
Władze krajowe i zagraniczne poinformowane o zdarzeniu	ULC			
Kierujący badaniem:	<i>Andrzej Lewandowski</i>			
Podmiot badający:	Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych			
Pełnomocni Przedstawiciele i ich doradcy:	NIE DOTYCZY			
Skład zespołu badawczego:	<i>Andrzej Lewandowski</i>			
	<i>Krzysztof Miłkowski</i>			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	RAPORT KOŃCOWY			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	2 września 2020 r.			

1. Rodzaj zdarzenia

Wypadek

2. Badanie przeprowadził

PKBWL

3. Data i czas lokalny zaistnienia zdarzenia

1 lipca 2020 r., ok. godz. 19:05²

4. Miejsce startu i zamierzonego lądowania

Warszawa Babice EPBC

² Wszystkie czasy w raporcie LMT = UTC + 2h

5. Miejsce zdarzenia

Pas startowy EPBC

6. Typ operacji

Lotnictwo ogólne. Lot samodzielny po kręgu

7. Faza lotu

Lądowanie

8. Warunki lotu

Dzień/VFR

9. Czynniki pogody

Bez wpływu na zdarzenie

10. Organizator lotów

Ventum Air

11. Dane dotyczące załogi

Uczeń-pilot lat 51

Szkolenie do licencji PPL(A)

Kontrola Wiadomości Teoretycznych ważne do 25.05.2021 r.

Orzeczenie Lotniczo-Lekarskie ważne do 26.08.2020 r.

Nalot ogólny: 47 h 26 min

Ostatnie 24 h: 15 min

Ostatnie 7 dni: 2 h 32 min

Ostatnie 90 dni: 9 h 55 min

Pilot nie zgłaszał dolegliwości zdrowotnych.

12. Obrażenia osób

Nie było.

13. Uszkodzenia statku powietrznego

Uszkodzony zespół śmigła.

Uszkodzony zespół podwozia przedniego wraz z mocowaniem do kadłuba i amortyzatorem.

Uszkodzony wspornik mocowania podwozia przedniego.

Uszkodzona lampa do lądowania.

14. Opis przebiegu i analiza zdarzenia

14.1. Opis zdarzenia

W dniu 1 lipca 2020 r. uczeń-pilot przybył na lotnisko EPBC w celu wykonania zaplanowanych samodzielnych lotów po kręgu. Po sprawdzeniu METAR z godziny 18.00 oraz sprawdzeniu NOTAM-ów lotnisk EPBC i EPMO uczeń-pilot przyjął samolot przed lotem, a następnie po wykonaniu procedury przewidzianej do startu rozpoczął loty po kręgu z betonowej drogi startowej 28 (DS 28). Pierwszy krąg uczeń-pilot wykonał z instruktorem i wykonał go poprawnie. Podczas drugiego kręgu (samodzielnego) lot wykonywany był proceduralnie do momentu lądowania. W trakcie lądowania samolot odbił się dwukrotnie od powierzchni DS i przyziemił na przednią goleń podwozia. W tym momencie doszło do uszkodzenia przedniej goleni samolotu oraz łopat śmigła. Samolot zatrzymał się przy bocznej krawędzi DS 28. O wypadku powiadomiono Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych.



Rys. 1. Samolot po lądowaniu i skołowaniu z pasa [źródło: PKBWL]

14.2. Ustalenia zespołu badawczego

14.2.1. Pilot posiadał uprawnienia do wykonywania lotu.

14.2.2. Pilot posiadał ważne orzeczenie lotniczo- lekarskie.

- 14.2.3. Statek powietrzny był prawidłowo przygotowany do lotu, a jego zdadność do lotu była prawidłowo udokumentowana.
- 14.2.4. Masa i wyważenie samolotu mieściły się w zakresie ograniczeń podanych w instrukcji użytkowania.
- 14.2.5. Samolot był prawidłowo obsługiwany.
- 14.2.6. Samolot do momentu wypadku był sprawny technicznie, silnik pracował do momentu uderzenia śmigłem o powierzchnię pasa.
- 14.2.7. Lot był wykonywany w dzień według przepisów wykonywania lotów VFR.
- 14.2.8. W trakcie lotu była utrzymywana dwukierunkowa łączność radiowa ze służbami ruchu lotniczego, pilot nie zgłaszał żadnych problemów.
- 14.2.9. Warunki meteorologiczne nie miały wpływu na zaistnienie zdarzenia

15. Przyczyna zdarzenia

Błąd pilota polegający na złej ocenie wysokości podczas lądowania oraz niewłaściwe poprawianie błędów przy lądowaniu.

16. Czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia

Nie było.

17. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

Nie sformułowano.

18. Propozycje zmian systemowych i/lub inne uwagi

Nie sformułowano.

19. Załączniki

Brak.

KONIEC

Kierujący zespołem badawczym

.....