

RAPORT KOŃCOWY

WYPADEK 3527/19



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

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

RAPORT KOŃCOWY

WYPADEK

ZDARZENIE NR 3527/19

STATEK POWIETRZNY – Samolot Cessna C-172, SP – HPP

DATA I MIEJSCE ZDARZENIA – 13 sierpnia 2019 r.
Świebodzice – Ciernie



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. 5 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 2019

Numer ewidencyjny zdarzenia:	3527/19			
Rodzaj zdarzenia:	WYPADEK			
Data zdarzenia:	13 sierpnia 2019 r.			
Miejsce zdarzenia:	Lądowisko Świebodzice-Ciernie			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot Cessna C-172			
Znaki rozpoznawcze SP:	SP – HPP			
Użytkownik / Operator SP:	„HELEN AIR” Przemysław Piekarski			
Dowódca SP:	Pilot samolotowy PPL(A)			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	Śmiertelne	Poważne	Lekkie	Bez obrażeń
	-	-	-	1
Władze krajowe i zagraniczne poinformowane o zdarzeniu:	ULC, EASA, EC			
Kierujący badaniem:	Jacek Bogatko			
Podmiot badający:	PKBWL			
Pełnomocni Przedstawiciele i ich doradcy:	-			
Skład zespołu badawczego:	Nie wyznaczono			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	Raport końcowy			
Zalecenia:	Nie			
Adresat zaleceń:	Nie Dotyczy			
Data zakończenia badania:	3 września 2019 r.			

1. Rodzaj zdarzenia

WYPADEK

2. Badanie przeprowadził

PKBWL

3. Data i czas lokalny zaistnienia zdarzenia

13 sierpnia 2019 r., ok. godz. 17:30 (czasy w raporcie są czasami lokalnymi LMT).

4. Miejsce startu i zamierzonego lądowania

Lądowisko Kamień Śląski (EPKN), Lądowisko Świebodzice-Ciernie (EPWC).

5. Miejsce zdarzenia

Lądowisko Świebodzice-Ciernie (EPWC).

6. Typ operacji

Przelot.

7. Faza lotu

Lądowanie z długiej prostej.

8. Warunki lotu

VMC, dzień.

9. Czynniki pogody

Pogoda nie miała wpływu na zaistnienie wypadku.

10. Organizator lotów

Prywatny.

11. Dane dotyczące dowódcy statku powietrznego

Pilot, mężczyzna lat 48, posiadający licencję pilota samolotowego PPL(A) z wpisanym uprawnieniami SEP(L) w okresie ważności oraz noc. Świadectwo ogólne operatora radiotelefonisty. Orzeczenie Lotniczo-Lekarskie klasy 2 i LAPL w okresie ważności. Nalot ogólny 259 h 43 min.

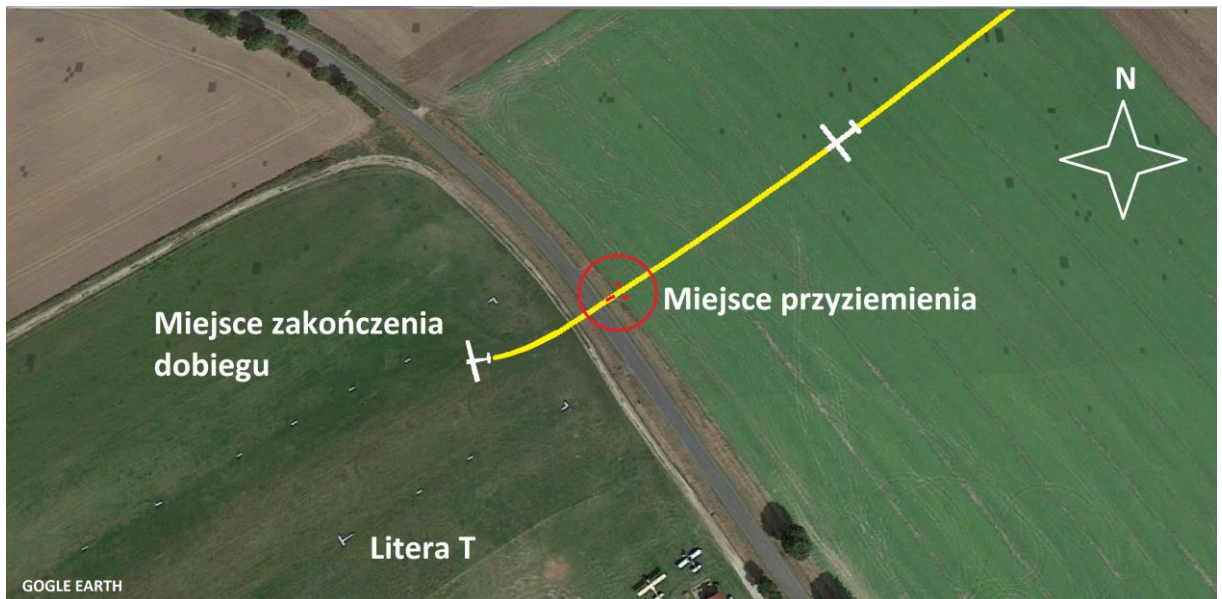
Pilot posiadał uprawnienia niezbędne do wykonania lotu.

12. Obrażenia załogi

W trakcie wypadku pilot nie odniósł żadnych obrażeń ciała.

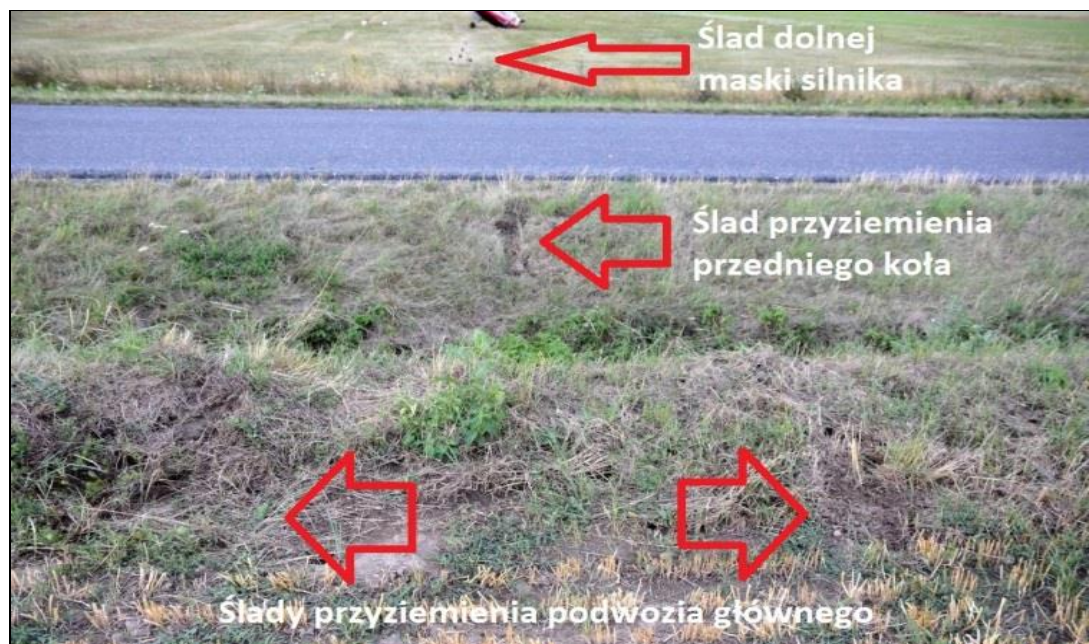
13. Opis przebiegu i analiza zdarzenia

W dniu 13 sierpnia 2019 r. około godziny 15:40 na lądowisko w Kamieniu Śląskim przybył pilot z zamiarem wykonania przelotu na lądowisko w Świebodzicach. Pilot planował po lądowaniu zabrać podróżnego, wykonać z nim lot widokowy w rejonie Świebodzic, a następnie wrócić do Kamienia Śląskiego. Pilot zapoznał się z prognozą pogody. Po odebraniu samolotu, wykonał przegląd przedlotowy i uzupełnił paliwo. O godzinie 16:03 uruchomił silnik i pokołował do pasa startowego. O godzinie 16:08 pilot wystartował i odleciał na trasę do Świebodzic. Nawiązał łączność radiową z FIS Poznań i przekazał swoje zamiary. Kiedy samolot znalazł się na trawersie Świdnicy pilot przeszedł na częstotliwość radia Świebodzice. Próbował nawiązać łączność. Ponieważ nikt nie odpowiadał, nadał komunikat, że wlatuje w rejon ich lądowiska i zgłosił długą prostą do drogi startowej 23. Zdaniem Komisji, w takiej sytuacji zgodnie z dobrą praktyką lotniczą, powinien wykonać przelot nad lądowiskiem w celu rozpoznania sytuacji na polu wzlotów (kierunek i prędkość wiatru, stan nawierzchni pola wzlotów, kierunek podejścia do lądowania), wykonać krąg nadlotniskowy i wylądować z prawej strony litery T wyłożonej po lewej stronie pasa startowego w odległości 85 m od progu pasa 23 (rys 1).

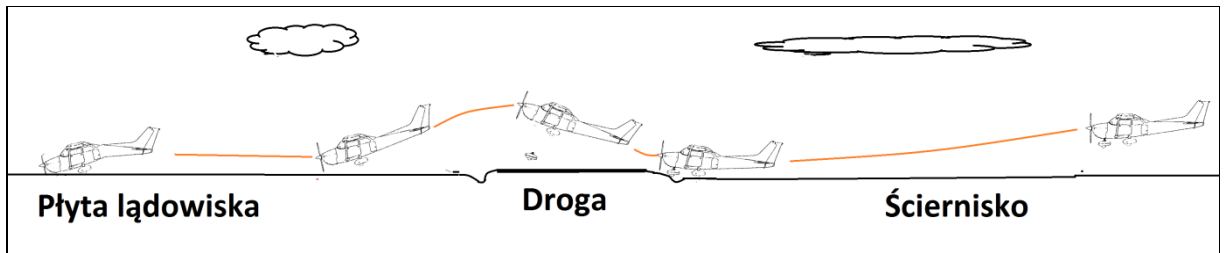


Rys. 1. Szkic zdarzenia

Pilot skonfigurował samolot do lądowania i kontynuował podejście na prędkości 70 kt. Następnie zgłosił „krótka prosta, pełne lądowanie”. Przyziemienie planował na początku pasa startowego 23, którego próg znajduje się 20 m za drogą lokalną biegnącą do miejscowości Olszany. Ponieważ planowanie do lądowania było bardzo płaskie, pilot obserwując próg pasa nie kontrolował dostatecznie wysokości lotu. Samolot przyziemił około 40 m przed progiem pasa, na ściernisku przed drogą. Przednie koło uderzyło w skarpę rowu (droga w stosunku do poziomu pola wlotów i ścierniska jest o około 0,5 m wyżej). Uderzenie to spowodowało urwanie się przedniej nogi podwozia oraz wybicie samolotu do góry. Samolot przeleciał nad drogą i pod kątem około 20° z dużą energią uderzył przednią częścią kadłuba w ziemię (rys. 2, 3, 4).



Rys. 2. Na zdjęciach widoczne są ślady pozostawione przez podwozie i maskę silnika. Widoczny fragment samolotu [źródło Policja]



Rys.3. Rysunek poglądowy



Zdaniem Komisji, w momencie, w którym samolot został wybity do góry, pilot oddał wolant od siebie co doprowadziło do zderzenia z ziemią na tyle silnego, że doszło do złamania kadłuba.

W trakcie zderzenia z ziemią łopaty śmigła samolotu zostały wygięte i doszło do gwałtownego zatrzymania silnika, uszkodzone zostały dolne maski silnika, a kadłub samolotu tuż za kabiną złamał się. W trakcie dobiegu, samolot przechylił się na lewe skrzydło, którego końcówka zetknęła się z ziemią ulegając uszkodzeniu (rys. 4).



Rys.4. Widok na samolot po zdarzeniu [źródło: Policja]

W wypadku pilot nie odniósł żadnych obrażeń ciała, a samolot został poważnie uszkodzony.

Samolot był ubezpieczony i posiadał dokumentację techniczno-eksploatacyjną niezbędną do wykonywania lotów.

14. Przyczyna zdarzenia

Nieprawidłowe planowanie do lądowania.

15. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia

Nie stwierdzono.

16. Wydane zalecenia bezpieczeństwa

Nie wydano.

17. Uwagi i komentarze

Nie ma.

18. Załączniki

Nie ma.

KONIEC

Kierujący zespołem badawczym

Podpis na oryginale