

RAPORT KOŃCOWY



WYPADEK 4271/19

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

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

RAPORT KOŃCOWY

WYPADEK

ZDARZENIE NR – 4271/19

STATEK POWIETRZNY – Samolot, Cessna - 152, SP-WLC

DATA I MIEJSCE ZDARZENIA – 22 września 2019 r. Lądowisko,
Świdnik k. Lublina (EPSL)



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:	4271/19			
Rodzaj zdarzenia:	WYPADEK			
Data zdarzenia:	22 września 2019 r.			
Miejsce zdarzenia:	Lądowisko Świdnik k. Lublina (EPSL)			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot, Cessna 152			
Znaki rozpoznawcze SP:	SP-WLC			
Użytkownik / Operator SP:	Navcom Systems Fly			
Dowódca SP:	Uczeń-pilot samolotowy			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	Śmiertelne	Poważne	Lekkie	Bez obrażeń
	-	-	-	1
Władze krajowe i zagraniczne poinformowane o zdarzeniu:	ULC			
Kierujący badaniem:	Ireneusz Boczkowski			
Podmiot badający:	Użytkownik			
Pełnomocni Przedstawiciele i ich doradcy:	-			
Skład zespołu badawczego:	Nie wyznaczono			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	RAPORT KOŃCOWY			
Zalecenia:	NIE MA			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	22 października 2019 r.			

1. Rodzaj zdarzenia.

Wypadek.

2. Badanie przeprowadził.

Użytkownik.

3. Data i czas lokalny zaistnienia zdarzenia.

22 września 2019 r., ok. godz. 15:44 (LMT).

4. Miejsce startu i zamierzonego lądowania.

Lądowisko Świdnik k. Lublina (EPSL).

5. Miejsce zdarzenia.

Lądowisko Świdnik k. Lublina.(EPLS).

6. Typ operacji.

Samodzielny lot szkolny po trasie.

7. Faza lotu.

Lądowanie.

8. Warunki lotu.

Lot szkolny samodzielny po trasie według przepisów VFR w warunkach VMC, popołudnie, oświetlenie naturalne (dzień słoneczny).

9. Czynniki pogody.

Warunki atmosferyczne mogły mieć wpływ na zaistnienie zdarzenia.

10. Organizator lotów.

Organizacja Szkolenia Lotniczego Navcom Systems Fly.

11. Dane dotyczące dowódcy statku powietrznego.

Uczeń-pilot samolotowy, kobieta lat 27 (zwana dalej uczniem) posiada:

- orzeczenie lotniczo-lekarskie w terminie ważności, bez ograniczeń,
- ważne kontrole niezbędne do wykonania lotu,
- nalot ogólny 40 godzin 34 minuty w 141 lotach, w tym nalot samodzielny 4 godziny i 34 minuty w 28 lotach.

W dniu zdarzenia uczeń-pilot wykonała lot kontrolny z instruktorem i lot samodzielny po trasie w czasie 1 godziny i 10 minut.

12. Obrażenia załogi.

Uczeń-pilot w trakcie zdarzenia nie odniosła żadnych obrażeń ciała.

13. Opis przebiegu i analiza zdarzenia.

W dniu 22 września 2019 r. około godziny 14:30 czasu lokalnego (LMT) z lądowiska Świdnik koło Lublina na samolocie Cessna 152 wystartowała uczeń-pilot do drugiego w tym dniu samodzielnego lotu po trasie. Lot odbywał się pod nadzorem instruktora zgodnie z Programem Szkolenia Samolotowego do uzyskania licencji PPL(A). Po powrocie z trasy około godziny 15:40 LMT uczeń-pilot nawiązała łączność radiową z kontrolerem wieży lotniska EPLB i uzyskała zgodę na lądowanie na pasie 24 lądowiska Świdnik (EPSL) sąsiadującym z lotniskiem kontrolowanym. Podejście do lądowania przebiegało poprawnie, jednak uczeń-pilot przyziemiała bez fazy wytrzymania na trzy punkty.

Samolot odbił się od pasa startowego i wykonał kangura. W wyniku nieprawidłowej reakcji ucznia-pilota po odbiciu się samolotu doszło do uderzenia przedniego podwozia o pas startowy - rysunek poniżej.

Lądowanie odbywało się pod słońce co utrudniało uczniowi ocenę wysokości.



Rys. Miejsce zatrzymania samolotu po zdarzeniu [źródło: użytkownik].

Uczeń-pilot miała prawidłowo zapięte pasy bezpieczeństwa i w trakcie wypadku nie odniosła żadnych obrażeń ciała. Samodzielnie opuściła kabinę samolotu.

Na skutek zdarzenia samolot uległ poważnym uszkodzeniom:

- uszkodzona rama i urwany widelec koła przedniego,
- uszkodzone łożo i osłony silnika,
- zniszczony kołpak i łopaty śmigła,
- zdeformowana ściana ogniowa,
- uszkodzona podłoga w części przedniej kadłuba,
- uszkodzone poszycie kadłuba pod wręgą główną,
- uszkodzony układ sterowania (w wyniku zdeformowania podłogi-zablokowany wolant).

Na podstawie dostępnych materiałów Komisja ustaliła:

1. Dowódca statku powietrznego uczeń-pilot miała uprawnienia do wykonania lotu. Posiadała ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie i nie znajdowała się pod wpływem alkoholu;
2. Samolot posiadał niezbędną dokumentację techniczno-eksploatacyjną, był zdatny do lotu i był ubezpieczony (ważna polisa OC);
3. Warunki atmosferyczne w dniu zdarzenia pozwalały na wykonywanie zaplanowanego lotu szkolnego.

14. Przyczyny zdarzenia.

- 1) **Błąd w technice pilotowania, polegający na braku fazy wyrównania i wytrzymania, co doprowadziło do odbicia się samolotu od pasa startowego.**
- 2) **Nieprawidłowa reakcja ucznia-pilota po odbiciu się samolotu (oddanie wolantu) i twarde przyziemienie na goleń przedniego podwozia.**

15. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia.

Wystąpienie refleksu światła słonecznego na oszkleniu kabiny samolotu w trakcie podejścia do lądowania.

16. Wydane zalecenia bezpieczeństwa użytkownika.

Nie wydano.

17. Propozycje zmian systemowych i/lub inne uwagi i komentarze.

Przeprowadzono spotkanie z instruktorami wykonującymi loty szkolne w Ośrodku Szkolenia Lotniczego w trakcie którego omówiono zdarzenie i przypomniano sposoby poprawiania błędów popełnianych podczas startu i lądowania. Instruktorzy szkolący i nadzorujący loty mają zwracać uwagę uczniom-pilotom i pilotom na wpływ refleksów słonecznych powstających na oszkleniu kabiny czy związanych ze zmętnieniem powietrza na bezpieczeństwo.

KONIEC

Kierujący zespołem badawczym

Podpis na oryginale