



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

INCYDENT 2022/6333

UCHWAŁA

z dnia 21 sierpnia 2023 r.

Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot, Piper PA28 / Śmigłowiec, Sikorsky S-70
Znaki rozpoznawcze SP:	SP-SWB / SP-YVR
Data zdarzenia:	26 października 2022 r.
Miejsce zdarzenia:	EPML

Po analizie zgłoszenia i zebranych materiałów, dokonanej przez członka Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych (PKBWL), działając na podstawie art. 135 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (z późn. zm.) oraz § 18 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (z późn. zm.), PKBWL uznała, że:

1. Zdarzenie miało następujący przebieg:

W dniu 26.10.2022 r. dwaj piloci z uprawnieniami FI¹ wykonywali lot samolotem Piper PA28 o znakach rozpoznawczych SP-SWB (dalej nazywany „PA28”). W trakcie lotu prowadzono kontrolę techniki pilotażu jednego z pilotów. Trasa lotu przebiegała z lotniska Masłów koło Kielc (EPKA) na lotnisko Mielec (EPML). Po wykonaniu zadania w strefie i kręgu na lotnisku EPKA piloci odlecieli w kierunku lotniska EPML. Po nawiązaniu łączności radiowej z AFIS² Mielec załoga samolotu PA28 otrzymała informacje przylotowe. Po zgłoszeniu punktu JULIETT informator AFIS poprosił o zgłoszenie trzeciego zakrętu w prawym kręgu do RWY 26.

W tym czasie na lotnisku EPML loty szkolne wykonywał śmigłowiec Sikorsky S-70 o znakach rozpoznawczych SP-YVR (dalej nazywany „S-70”). Załogę śmigłowca S-70 stanowili instruktor pilot i pilot szkolony.

Loty szkolne na śmigłowcu S-70 obejmowały wykonanie podejścia do lądowania na drogę startową z imitacji³ autorotacji⁴. Na lotnisku EPML załoga rozpoczyna ten manewr na wysokości 2000 ft AMSL, a rozpoczęcie zniżania następuje dopiero na

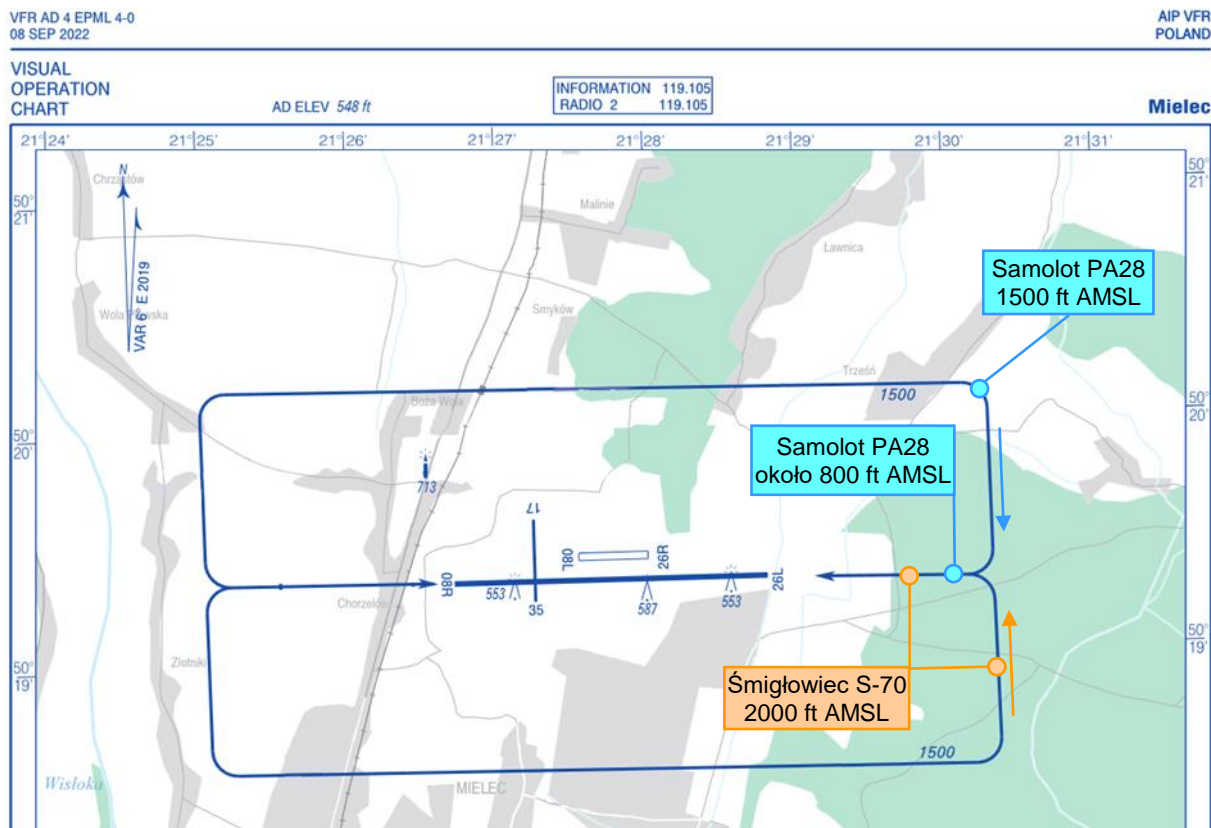
¹ FI – Flight Instructor – uprawnienie instruktora szkolenia ogólnego.

² AFIS – aerodrome flight information service, lotniskowa służba informacji powietrznej.

³ Imitacja autorotacji śmigłowca polega na wykonaniu podejścia autorotacyjnego przy zmniejszonej mocy zespołu napędowego śmigłowca.

⁴ Autorotacja śmigłowca – zjawisko polegające na samoczynnym obrocie wirnika nośnego śmigłowca w wyniku napływających od dołu strug powietrza.

prostej do lądowania i jest znacznie bardziej strome od typowego podejścia „samolotowego”. Opublikowana w AIP VFR Polska dla lotniska EPML (AD 4.10) wysokość lotu śmigłowców po kręgu wynosi 330 ft AMSL, ale załoga śmigłowca S-70 uzgodniła wykonanie tego manewru z informatorem AFIS.



Rysunek 1. Szkic sytuacji ruchowej w czasie zdarzenia [źródło: PKBWL, PAŻP]

O godz. 12:58:50⁵ załoga śmigłowca S-70 zgłosiła pozycję po trzecim zakręcie w lewym kręgu nadlotniskowym do RWY 26 i zamiar wykonania podejścia do lądowania z autorotacją. Informator AFIS przekazał, że na RWY znajduje się inny śmigłowiec. O godz. 12:59:10 załoga samolotu PA28 zgłosiła trzeci zakręt w prawym kręgu, a także że obserwuje śmigłowiec. Samolot PA28 wykonywał lot na wysokości 1500 ft AMSL. Informator AFIS przekazał załodze samolotu PA28, aby wykonywała lot z uwagą na śmigłowiec wykonujący imitację autorotacji. Załoga samolotu PA28 potwierdziła odbiór ostrzeżenia. O godz. 12:59:45 załoga samolotu PA28 zapytała załogę śmigłowca S-70 czy wykonuje podejście do pasa betonowego czy do trawiastego⁶. Załoga śmigłowca S-70 przekazała, że wykonuje do pasa betonowego i wykona autorotację z przejściem.

Oba statki powietrzne zbliżały się z kierunków przeciwnych do czwartego zakrętu. Śmigłowiec S-70 znajdował się z przodu na wysokości 2000 ft AMSL, a samolot PA28 poniżej i za nim.

⁵ Czasy w Uchwale wyrażono według LMT = UTC + 2 h.

⁶ Załogi statków powietrznych i informator AFIS określając drogę startową o nawierzchni betonowej posługiwali się zwrotem „26”, a prawidłowym oznaczeniem tej drogi startowej jest „26L” (dwa sześć lewy), co pokazano na Rysunku 1.

O godz. 12:59:57 załoga śmigłowca S-70 zgłosiła gotowość do rozpoczęcia imitacji autorotacji zakończonej wykonaniem konwojera, a informator AFIS przekazał, że RWY 26 jest wolna oraz podał kierunek i prędkość wiatru. O godz. 13:00:14 załoga samolotu PA28 zgłosiła prostą i zamiar pełnego lądowania. Informator AFIS po raz kolejny przekazał, aby załoga samolotu PA28 wykonywała podejście z uwagą na śmigłowiec oraz podał kierunek i prędkość wiatru. Samolot PA28 nadal znajdował się poniżej i za śmigłowcem S-70. Śmigłowiec S-70 wykonując imitację autorotacji wykonywał lot z mniejszą prędkością postępową i zwiększoną prędkością opadania. Statki powietrzne zbliżały się do siebie. Informator AFIS nie zareagował na zbliżanie się statków powietrznych. Załoga śmigłowca S-70 zauważyła samolot poniżej, przerwała wykonywanie ćwiczenia i o godz. 13:01:01 zgłosiła przez radio, że doszło do takiej sytuacji. Informator AFIS przekazał, że samolot podchodził do lądowania i wyprzedził śmigłowiec S-70. Załoga samolotu PA28 nie skomentowała zaistniałej sytuacji i wykonała lądowanie z przelotem w celu szybszego opuszczenia RWY 26L. Śmigłowiec S-70 wylądował po wykonaniu kolejnego kręgu.

Z analizy zapisu korespondencji radiowej AFIS wynika, że załoga samolotu PA28 dwukrotnie potwierdziła otrzymanie informacji o tym, że powinna zachować separację do śmigłowca wykonującego autorotację. Mogło to upewnić załogę śmigłowca S-70 i informatora AFIS w przekonaniu, że załoga samolotu PA28 jest świadoma jaki manewr wykonuje śmigłowiec. Podobnie mogli oni przyjąć, że załoga samolotu wie, iż jest za śmigłowcem S-70 w podejścia do RWY 26L.

Załoga samolotu PA28 oświadczyła, że widziała śmigłowiec S-70 wykonujący lot w lewym kręgu z naborem wysokości pomiędzy trzecim i czwartym zakrętem do około 1000 ft powyżej wysokości samolotu. Zdaniem załogi samolotu PA28 śmigłowiec S-70 wykonywał wtedy lot z kursem północno-wschodnim i znajdował się dalej od lotniska niż PA28. Załoga samolotu PA28 utraciła kontakt wzrokowy ze śmigłowcem S-70 najprawdopodobniej w rejonie czwartego zakrętu i będąc przekonana o tym, że znajduje się przed nim nie próbowała go wznowić.

2. Przyczyny zdarzenia:

- 1) Niewłaściwa obserwacja sytuacji ruchowej w rejonie lotniska przez załogę samolotu.**
- 2) Utrata świadomości sytuacyjnej przez załogę samolotu po utracie kontaktu wzrokowego ze śmigłowcem.**
- 3) Brak reakcji informatora AFIS na niebezpieczne zbliżanie się statków powietrznych na prostej do RWY 26L.**

3. Czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia:

- 1) Przekonanie informatora AFIS i załogi śmigłowca S-70, że załoga samolotu zna procedurę podejścia śmigłowca do lądowania z imitacją autorotacji i wie w jaki sposób zachować separację.
- 2) Wykonanie imitacji autorotacyjnego lądowania śmigłowca, o niestandardowych parametrach podejścia do lądowania, w czasie prowadzenia innych standardowych operacji w rejonie lotniska.

4. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zrealizowane przez podmiot badający:

Zarządzający lotniskiem Mielec zobowiązał AFIS do informowania załóg statków powietrznych o wykonywaniu operacji szczególnej wymagającej zachowania zwiększonej separacji podczas każdego szkolnego lądowania autorotacyjnego śmigłowca.

5. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie sformułowano.

Nadzorujący badanie

.....
(podpis na oryginale)

Przewodniczący Komisji

.....
(podpis na oryginale)