



Jedynym celem badania jest zapobieganie wypadkom i incydentom lotniczym.

Komisja nie orzeka o winie i odpowiedzialności. Badanie jest niezależne i odrębne w stosunku do wszelkich postępowań sądowych lub administracyjnych.

Wykorzystywanie raportu wstępnego do celów innych niż zapobieganie wypadkom i incydentom lotniczym, może prowadzić do błędnych wniosków i interpretacji.

RAPORT WSTĘPNY

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych

z dnia 13 września 2024

w sprawie **wypadku lotniczego**

2024-0074

NUMER ZDARZENIA

Cessna Aircraft Company

27 sierpnia, w pobliżu EPZE

Raport wstępny został wydany na podstawie informacji znanych Komisji w dniu jego wydania.

Raport przedstawia jedynie fakty dotyczące okoliczności zaistnienia i przebiegu zdarzenia lotniczego oraz w stosownych przypadkach doraźne zalecenia dotyczące bezpieczeństwa.



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych
ul. Puławska 125, 02-707 Warszawa



Adres do korespondencji:
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa



kontakt@pkbwl.gov.pl



Telefon alarmowy 24 h: +48 500 233 233



<https://www.pkbwl.gov.pl>

1. Historia lotu

W dniu 27 sierpnia 2024 r. uczeń-pilot (nazywany dalej „uczniem”) w trakcie szkolenia do licencji PPL(A) miał zaplanowane dziesięć lotów po kręgu nad lotniskowym w rejonie lądowiska Żerniki (EPZE) na samolocie Cessna 152 o znakach rozpoznawczych SP-KCC. Uczeń pod nadzorem instruktora-pilota wykonał przegląd przedlotowy samolotu oraz dotankował go paliwem do 60 l.

Około godz.17:40 instruktor wraz z uczniem wystartował do dwóch lotów sprawdzających po kręgu. Po wykonaniu tych lotów, instruktor opuścił samolot i zajął miejsce w wyznaczonym punkcie obserwacyjnym, a uczeń wystartował w celu wykonania kolejnych kręgów.

Uczeń wykonywał kolejne kręgi pod nadzorem instruktora naprzemiennie z pasa asfaltowego i trawiastego. Podczas startu do ósmego kręgu uczeń zauważył spadek mocy i nierównomierną pracę silnika i inny niż zwykle dźwięk jego pracy. Uczeń określił, że w porównaniu z poprzednimi lotami samolot osiągnął mniejszą prędkość i wysokość lotu. Po osiągnięciu wysokości 400-450 ft AGL samolot nie wznosił się. Po pięciu sekundach od wykonania tej czynności na wysokości około 400 ft AGL silnik wyłączył się. Uczeń zaobserwował spadek prędkości lotu, opadanie maski samolotu i „wiatrakowanie” śmigła. Następnie uczeń odczuł mniejszą kontrolę nad sterami i był przekonany, że samolot może zostać przeciągnięty. W zaistniałej sytuacji uczeń zabezpieczył prędkość samolotu do lądowania (około 70 kt) poprzez zmniejszenie wysokości lotu.

Nietypowy dźwięk silnika zaniepokoił także instruktora, który przez radio, na częstotliwości ŻERNIKI RADIO, nakazał uczniowi sprawdzenie składu mieszanki (bogata), wyłączenie podgrzewu gaźnika oraz położenie dźwigni przepustnicy (pełne obroty). Uczeń nie kwitował komend, ale w późniejszej rozmowie potwierdził wykonanie tych czynności.

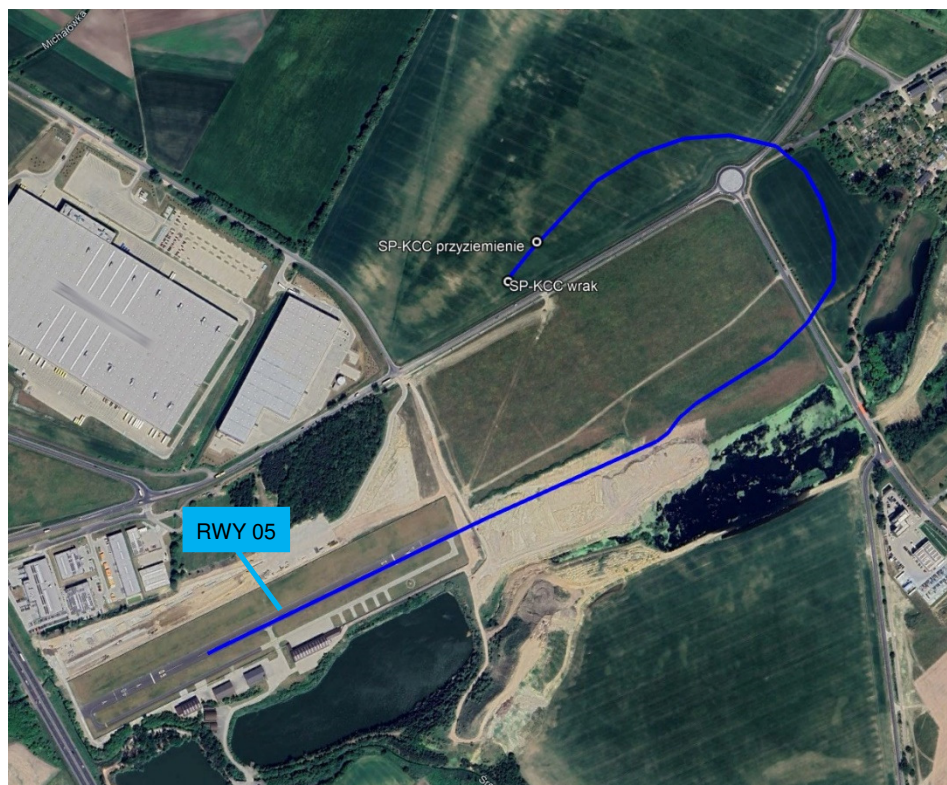
Następnie instruktor nakazał uczniowi wykonanie zakrętu w lewo, a po upewnieniu się, że nie doleci do lotniska polecił, aby lądował awaryjnie w terenie przygodnym. Instruktor samego przyziemienia ze względu na ukształtowanie terenu nie widział, ale zauważył kapotaż samolotu oraz usłyszał ucznia, że jest na ziemi i nic mu się nie stało. Wtedy polecił uczniowi wyłączenie urządzeń elektrycznych i oddalenie się od samolotu.

Jako teren lądowania uczeń wybrał pole porośnięte niską trawą/roślinami zielonymi. Chciał ominąć niewielkie wzniesienie przyziemił samolot z trawersem w lewo, a równocześnie skręcał w lewo i hamował z maksymalną siłą. Po zetknięciu z podłożem samolot przebył drogę około 80 m zakończoną kapotażem (rys.1).



Rys. 1. Widok samolotu po kapotażu [źródło: PKBWL]

Według kontrolera na stanowisku EPKS TWR pilot wykonywał na samolocie Cessna 152 prawe kręgi szkolne z RW 05 na lądowisku EPZE znajdującym się w przestrzeni MCTR EPKS. O godz. 18:21 LMT uczeń zgłosił, że będzie lądował awaryjnie. Samolot w tym czasie wykonywał zakręt w lewo na małej wysokości, a po chwili zniknął za drzewami. Po około 10 minutach przybyły powiadomione przez niego służby ratownicze, które zabezpieczyły miejsce zdarzenia. Trasa lotu pokazana jest na rys. 2



Rys. 2. Trasa lotu samolotu od startu do miejsca zderzenia z ziemią [źródło: PKBWL]

2. Obrażenia osób

Tabela 1. Ogólne zestawienie obrażeń

Obrażenia ciała	Załoga	Pasażerowie	Ogółem na pokładzie statku powietrznego	Pozostali
Śmiertelne	-	-	-	-
Poważne	-	-	-	-
Lekkie	-	-	-	-
Brak	1	-	1	-
RAZEM	1	-	1	-

3. Uszkodzenia statku powietrznego

Samolot został poważnie uszkodzony.

Uszkodzeniu uległy:

- 1) skrzydła (deformacja: przedniego i tylnego dźwigara, żeberka, pokrycie noska krawędzi natarcia;
- 2) śmigło;
- 3) statecznik pionowy oraz ster kierunku.

4. Inne istotne informacje

4.1 Informacje dotyczące personelu lotniczego

Uczeń rozpoczął szkolenie do licencji pilota samolotowego PPL(A) w dniu 10 lipca 2021 r.

Uczeń został dopuszczony do pierwszego lotu samodzielnego po kręgu 10 października 2021 r., przy nalocie 32 h.

Nalot w 2021 r.: 39 h.

Nalot w 2022 r.: 18 h.

Nalot w 2023 r.: 14 h.

Nalot w 2024 r.: 27 h.

Łączny nalot od początku szkolenia: 106 h.

Szkolenie przebiegało z wielomiesięcznymi przerwami pod nadzorem pięciu instruktorów.

Instruktor (nadzorujący loty w dniu zdarzenia) posiadał licencję CPL(A) oraz ważne uprawnienia i badania lotniczo-lekarskie.

4.2 Informacje o statku powietrznym

Płatowiec nr fabryczny 15285773:

Ostatnie obsługi po 400 h wykonano 16 lipca 2024 r. przy nalocie od początku eksploatacji 11066 h.

Silnik Lycoming nr fabryczny L22894-15:

Ostatnie obsługi po 400 h wykonano 16 lipca 2024 r. przy pracy silnika od początku eksploatacji 11393 h oraz po ostatnim remoncie głównym 1599h

Ostatni remont główny wykonano 6 stycznia 2021 r. w LOMA-AIR BVBA Belgia.

Śmigło Sensenich/72CK56-0-54:

Ostatnie obsługi po 400 h wykonano 16 lipca 2024 r. przy nalocie od początku eksploatacji 2594 h oraz po ostatnim remoncie głównym 698h

5. Działania podjęte przez zespół badawczy PKBWL

Zespół badaczy PKBWL wykonał następujące czynności:

- 1) Oględziny statku powietrznego i miejsca zdarzenia.
- 2) Przesłuchano ucznia i świadków zdarzenia.
- 3) Sprawdzone stan i jakość paliwa.
- 4) Wykonano dokumentację fotograficzną.
- 5) Sprawdzone dokumentację techniczną samolotu oraz szkolenia lotniczego.

Na tym etapie badań, nie wykryto niesprawności statku powietrznego lub innych czynników, które mogły mieć wpływ na zaistnienie zdarzenia.

6. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

Komisja nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa na tym etapie badania.
