

Jasionka 915, 36-001 Trzebownisko
(adres)

INFORMACJA

O WYNIKU BADANIA INCYDENTU LOTNICZEGO ¹⁾

1. Data i czas lokalny zaistnienia zdarzenia: **09 maja 2003 roku, godz. 08:48;**
2. Miejsce zdarzenia: **Rzeszów-Jasionka, EPRJ;**
3. Rodzaj i typ statku powietrznego: **PZL-110 „Koliber”; TB-9 „Tampico”**
4. Rodzaj lotu: **VFR dzień;**
PZL-110 – wejście w krąg nadlotniskowy;
TB-9 – wznoszenie po starcie
5. Faza lotu:
6. Czynniki pogody: ²⁾ **Nie miały wpływu na zaistnienie incydentu;**
7. Dane o dowódcy SP (wiek, nalot ogólny i na poszczególnych typach SP, data ostatnich lotów przed zdarzeniem) **TB-9: 40 lat, 2000 godzin, 370 godzin na TB-9, ostatni lot 6 maja 2003 Na Socata TB-9 „Tampico”;**
PZL-110: 21lat, 71 godzin, 10 godzin na PZL-110, ostatni lot 9 maja 2003 na PZL-110
8. Opis przebiegu i okoliczności zdarzenia: ³⁾ **Po oderwaniu się z pasa trawiastego „08” samolotu TB-9, w trakcie wznoszenia Kierownik Lotów poinformował załogę samolotu SP-TUK o zbliżającym się od strefy lotów niskich „Białobrzegi” (na wschód od lotniska) samolocie PZL-110 „Koliber”. Ponieważ widzialność do przodu z samolotu TB-9 „Tampico”, zwłaszcza z samolotu wykonującego operację wznoszenia jest mocno ograniczona, instruktor nakazał pilotowi wykonanie pierwszego zakrętu wcześniej, niż początkowo zamierzano w celu sprawdzenia sektora w kierunku strefy „Białobrzegi”. W trakcie wykonywania zakrętu załoga TB-9 zauważyła samolot PZL-110 „Koliber” zbliżający się z kursem około 250°, na zbliżonej wysokości wprost na TB-9. Ponieważ TB-9 w momencie zauważenia PZL-110 przecinał tor lotu „Kolibra”, a kurs po wyprowadzeniu samolotu TB-9 z zakrętu wynosił 170°, nie było potrzeby wykonania dodatkowego manewru dla uniknięcia zderzenia. Samoloty minęły się w odległości poniżej 100 metrów. Oba samoloty wylądowały bezpiecznie na lotnisku.**
9. Przyczyna (przyczyny) zdarzenia: **Niedostateczne przygotowanie się studenta-pilota Samolotu PZL-110 „Koliber” do wykonania lotu, co spowodowało nie zastosowanie się do wymogów podanych w opisie ćwiczenia dotyczących zachowania wysokości 300 metrów AGL przy powrocie ze strefy pilotażu do lotniska.**

10. Zastosowane środki profilaktyczne:

- *Pilot samolotu PZL-110 „Koliber” został wstrzymany w lotach w celu ponownego sprawdzenia wiedzy z zakresu przepisów ruchu lotniczego oraz znajomości Instrukcji Szkolenia OKL.*
- *Omówić z personelem latającym zaistniały incydent z położeniem szczególnego nacisku na zakres sprawdzania przez instruktora poziomu przygotowania studentów do wykonania planowanego ćwiczenia.*

11. Inne uwagi: **Incydent zakwalifikowano do grupy przyczynowej „nie przestrzeganie przepisów”**

mgr inż. Jerzy Kluczniak
Instruktor samolotowy I klasy

(pieczęć i podpis przedstawiciela organu terenowego IKCSP)

OBJAŚNIENIA

- Ad¹⁾ – nie jest wymagane podawanie danych osobowych biorącego (biorących) udział w zdarzeniu.
- Ad²⁾ – pod tym pojęciem należy rozumieć zjawiska takie jak np.: ograniczona widzialność, turbulencja, oblodzenie, burza z piorunami, boczny wiatr, opad deszczu / śniegu / mżawki itp.
- Ad³⁾ – proszę opisać zdarzenie w sposób możliwie jasny i precyzyjny. Opis powinien zawierać m.in. odpowiedzi na pytania: co się wydarzyło? w jaki sposób się objawiło? jaką akcję podjęto? jaka akcja była potrzebna? jaki czynnik spowodował taką sytuację? dlaczego taka sytuacja zaistniała? oraz sugestie mające na celu uniknięcie takich zdarzeń.

Uwaga !

Nie wymaga się przesłania całej dokumentacji badania incydentu lotniczego.

Niniejszą **Informację** należy przesłać pocztą lub faksem na adres:

Urząd Lotnictwa Cywilnego

Wydział Bezpieczeństwa Lotów

ul. Chalubińskiego 4/6

00-928 Warszawa

Tel./fax: (0~22) 630 17 94; tel. 22 630 15 28

0 Identyfikacja

| | |
|--------------------|-------------------------|
| Rodzaj zdarzenia: | <i>Poważny incydent</i> |
| Miejsce zdarzenia: | <i>Lotnisko EPRJ</i> |
| Data zdarzenia: | <i>9 maja 2003</i> |

| | |
|-------------------------|-----------------|
| Obrażenia osób: | <i>Nie było</i> |
| Inne szkody: | <i>Nie było</i> |
| Uszkodzenia statku pow: | <i>Nie było</i> |

| | |
|--------------------|---------------------------------|
| Statek powietrzny: | <i>Samolot, MTOW – 549 kg.</i> |
| Producent / typ: | <i>PZL-110 „Koliber”</i> |
| Statek powietrzny: | <i>Samolot, MTOW – 1060 kg.</i> |
| Producent / typ: | <i>Socata TB-9 „Tampico”</i> |

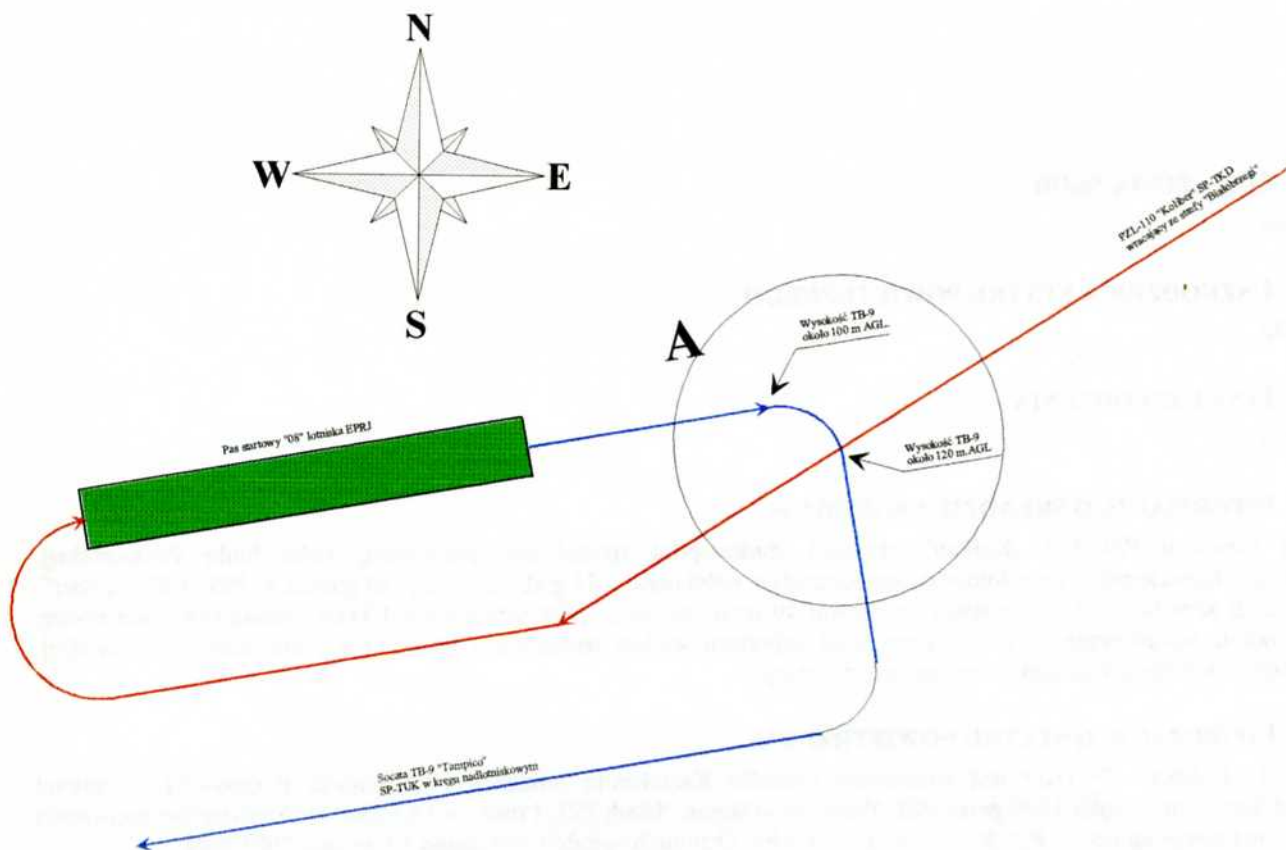
| | |
|--------------------|---------------------------------|
| Źródło informacji: | <i>Komisja zakładowa BL OKL</i> |
| Nr akt: | <i>OKL/04/2003</i> |

1 Informacje o locie

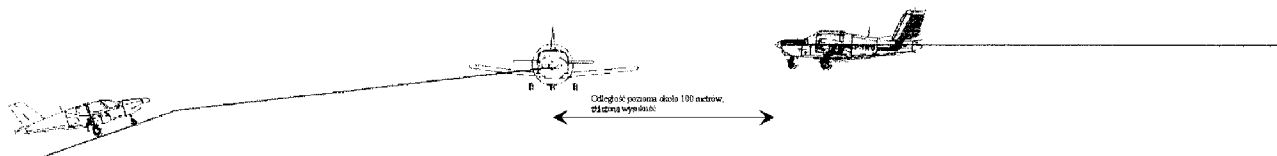
1.1 HISTORIA LOTU

Dnia 09 maja 2003 roku o godzinie 9:55 z lotniska w Rzeszowie – EPRJ wystartował samolot TB-9 „Tampico” SP-TUK. Załogę stanowili instruktor-pilot zajmujący prawy fotel oraz student V roku specjalizacji pilotażowej realizującego program szkolenia do uzyskania licencji pilota samolotowego zawodowego II klasy. Planowano wykonanie dwóch lotów sprawdzających po kręgu nadlotniskowym.

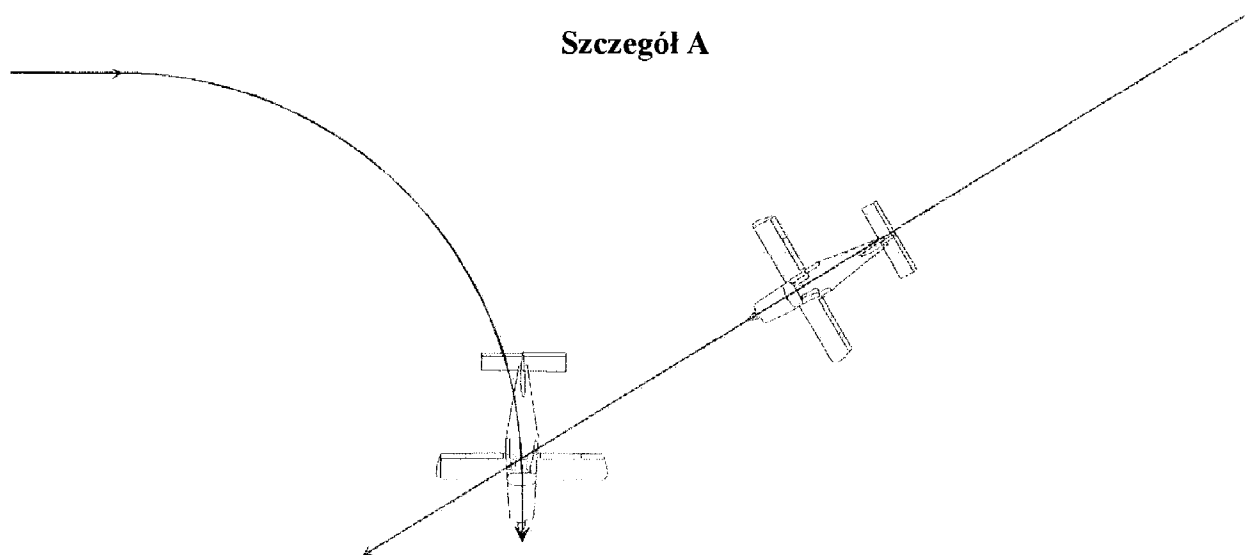
Po oderwaniu się z pasa trawiastego „08” samolotu TB-9, w trakcie wznoszenia Kierownik Lotów poinformował załogę samolotu SP-TUK o zbliżającym się od strefy lotów niskich „Białobrzegi” (na wschód od lotniska) samolocie PZL-110 „Koliber”. Ponieważ widzialność do przodu z samolotu TB-9 „Tampico”, zwłaszcza z samolotu wykonującego operację wznoszenia jest mocno ograniczona, instruktor nakazał pilotowi wykonanie pierwszego zakrętu wcześniej, niż początkowo zamierzano w celu sprawdzenia sektora w kierunku strefy „Białobrzegi”. W trakcie wykonywania zakrętu załoga TB-9 zauważyła samolot PZL-110 „Koliber” zbliżający się z kursem około 250°, na zbliżonej wysokości wprost na TB-9. Ponieważ TB-9 w momencie zauważenia PZL-110 przecinał tor lotu „Kolibra”, a kurs po wyprowadzeniu samolotu TB-9 z zakrętu wynosił 170°, nie było potrzeby wykonania dodatkowego manewru dla uniknięcia zderzenia. Samoloty minęły się w odległości poniżej 100 metrów. Oba samoloty wylądowały bezpiecznie na lotnisku.



Rys. 1 – Szkic miejsca zdarzenia



Szczegół A



Rys. 2 – Szczegół A rysunku 1

1.2 OBRAŻENIA OSÓB

Nie było

1.3 USZKODZENIA STATKU POWIETRZNEGO

Nie było

1.4 INNE USZKODZENIA

Nie było

1.5 INFORMACJE O SKŁADZIE OSOBOWYM

Załogę samolotu PZL-110 „Koliber” stanowił student-pilot specjalizacji pilotażowej Politechniki Rzeszowskiej, posiadający licencję pilota samolotowego turystycznego, nalot ogólny 71 godzin, z czego 10 godzin na PZL-110 „Koliber”. Prawy fotel samolotu TB-9 „Tampico” zajmował 40 letni instruktor-pilot samolotowy I klasy posiadający nalot ogólny 2000 godzin, uprawnienia IR i ME. Lewy fotel zajmował student specjalizacji pilotażowej Politechniki Rzeszowskiej, posiadający licencję pilota samolotowego turystycznego.

1.6 INFORMACJE O STATKU POWIETRZNYM

PZL-110 „Koliber” SP-TKD jest własnością Ośrodka Kształcenia lotniczego Politechniki Rzeszowskiej. Samolot wyprodukowanym w roku 1979 przez PZL Warszawa-Okęcie. Silnik PZL Franklin 4A 235-B31. Świadectwo sprawności technicznej samolotu ważne jest do 31 marca 2004 roku. Ostatnich oględzin dokonano 1 kwietnia 2003 roku.

Socata TB-9 „Tampico” SP-TUK jest czteroosobowym, całkowicie metalowym dolnopłatem napędzanym silnikiem LYCOMING L-17809-39A o mocy 160 KM. Samolot jest własnością Ośrodka Kształcenia Lotniczego Politechniki Rzeszowskiej. Samolot wyprodukowanym w roku 1994. Świadectwo sprawności technicznej samolotu ważne jest do 16 października 2003 roku. Ostatnich oględzin dokonano 17 października 2002 roku.

1.7 INFORMACJE METEOROLOGICZNE

W dniu zaistnienia incydentu panowały następujące warunki meteorologiczne:

Widzialność – powyżej 10 kilometrów.

Wiatr – 60° – 90°, 10-25 km/h.

Podstawa najniższych chmur 1200 metrów.

1.8 ŚRODKI NAWIGACYJNE

Loty wykonywano wg przepisów VFR.

1.9 ŁĄCZNOŚĆ

W czasie operacji łączność radiowa utrzymywana była na częstotliwości 122,90, Rzeszów-Kwadrat. W czasie całej operacji nie było kłopotów z łącznością radiową.

1.10 INFORMACJE O LOTNISKU

W dniu 09.05.2003 w użyciu była cała długość pasa 08 lotniska EPRJ.

1.11 REJESTRATORY POKŁADOWE

Nie były zastosowane.

1.12 INFORMACJE O SZCZĄTKACH I ZDERZENIU

Nie ma zastosowania.

1.13 INFORMACJE MEDYCZNE I PATOLOGICZNE

Badań nie przeprowadzono.

1.14 POŻAR

Nie było.

1.15 CZYNNIKI PRZEŻYCIA

Nie ma zastosowania.

1.16 BADANIA I EKSPERTYZY

Nie ma zastosowania.

1.17 INFORMACJE O DZIAŁALNOŚCI J.O., LOTN. I ADMINISTRACJI

Wstępny meldunek o zdarzeniu lotniczym sporządzony został i wysłany dnia 09.05.2003. Bezpośrednio po zaistnieniu zdarzenia pracę podjęła komisja zakładowa BL.

1.18 INFORMACJE UZUPEŁNIAJĄCE

Nie ma zastosowania.

1.19 NOWE METODY BADAŃ

Nie przeprowadzono.

2 Analiza

Zgodnie z programem szkolenia OKL samolot wykonujący ćwiczenia w strefie „Białobrzegi” odlot i dołot do lotniska powinien wykonać na wysokości 300 metrów AGL. Przy używanym kierunku pasa startowego „08” i sytuacji, gdy jeden samolot startuje, a drugi zbliża się do lotniska z kursem zachodnim istnieje duże prawdopodobieństwo wystąpienia sytuacji kolizyjnej. Z samolotu TB-9 „Tampico” podczas wznoszenia załoga w praktyce nie ma możliwości obserwacji sektora przed samolotem. Z samolotu PZL-110 „Koliber” z załogą jednoosobową, pilot ma ograniczony sektor obserwacji po prawej stronie samolotu, zwłaszcza w dół. W analizowanym incydencie samolot TB-9 znajdował się w martwym sektorze samolotu PZL-110, a samolot PZL-110 w martwym sektorze samolotu TB-9. Jedynie dzięki informacji Kierownika Lotów i wcześniej wykonanym zakręcie przez TB-9 uniknięto kolizji.

Błąd pilota samolotu PZL-110 „Koliber” polegał na włączeniu się w ruch nadlotniskowy na nieprawidłowej wysokości oraz w miejscu (okolice pierwszego zakrętu kręgu nadlotniskowego) w którym jego kurs był kursem kolizyjnym

z pozostałym ruchem nadlotniskowym. Bezpośrednio po wylądowaniu stwierdzono, że pilot samolotu PZL-110 nie zapoznał się z treścią ćwiczenia które wykonywał.

3 Wnioski

Zdarzenie miało charakter poważnego incydentu. Wystąpiło poważne zagrożenie kolizji.

4 Zalecenia profilaktyczne

Komisja zaleca następujące działania:

- Pilota samolotu PZL-110 „Koliber” poddać ponownej kontroli sprawdzenia wiedzy z zakresu przepisów ruchu lotniczego oraz zasad korzystania z programu szkolenia.
- Instruktorzy wykonujący oraz nadzorujący samodzielne loty szkolne studentów mają obowiązek sprawdzić przygotowanie studentów-pilotów do lotu. Sprawdzenia należy dokonać w zależności od rodzaju lotu poprzez kontrolę dokumentacji niezbędnej do jego wykonania oraz poprzez ustne sprawdzenie stopnia przygotowania studenta-pilota do wykonania poszczególnych ćwiczeń.