



**MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY
PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH**

RAPORT KOŃCOWY

Wypadek

zdarzenie nr: 278/08

Samolot Piper PA-28-181, D-EAKP

24 maja 2008 r. – Lotnisko Wrocław-Strachowice (EPWR)

Niniejszy raport jest dokumentem prezentującym stanowisko Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych dotyczące okoliczności zdarzenia lotniczego, jego przyczyn i zaleceń profilaktycznych.

Raport jest wynikiem badania przeprowadzonego jedynie w celach profilaktycznych w oparciu o obowiązujące przepisy prawa międzynarodowego i krajowego. Badanie zostało przeprowadzone bez konieczności stosowania prawnej procedury dowodowej.

Sformułowania zawarte w niniejszym raporcie, w związku z Art. 134 ustawy Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r., Nr 100, poz.696 z zm.) nie mogą być traktowane jako wskazanie winnych lub odpowiedzialnych za zaistniałe zdarzenie.

Komisja nie orzeka co do winy i odpowiedzialności.

W związku z powyższym wszelkie formy wykorzystania niniejszego raportu do celów innych niż zapobieganie wypadkom i poważnym incydentom lotniczym, może prowadzić do błędnych wniosków i interpretacji.

Raport niniejszy został sporządzony w języku polskim. Inne wersje językowe mogą być przygotowywane jedynie w celach informacyjnych.

Warszawa 2009

SPIS TREŚCI

INFORMACJE OGÓLNE	3
Streszczenie.....	3
1. INFORMACJE FAKTYCZNE.....	5
1.1. Historia lotu.....	5
1.2. Obrażenia ciała.....	6
1.3. Uszkodzenia statku powietrznego.....	6
1.4. Inne uszkodzenia	6
1.5. Informacje o składzie osobowym (dane o załodze).....	6
1.6. Informacje o statku powietrznym.....	7
1.7. Informacje meteorologiczne.....	8
1.8. Pomoce nawigacyjne.....	9
1.9. Łączność.....	9
1.10. Informacje o miejscu zdarzenia	9
1.11. Rejestratory pokładowe.....	9
1.12. Informacje o szczątkach i zderzeniu	9
1.13. Informacje medyczne.....	9
1.14. Pożar.....	10
1.15. Czynniki przeżycia.....	10
1.16. Badania i ekspertyzy	10
1.17. Informacje o organizacjach i działalności administracyjnej	11
1.18. Informacje uzupełniające	12
1.19. Specjalne metody badań.....	12
2. ANALIZA	12
2.1. Poziom wykszolenia	12
2.2. Przebieg zdarzenia	13
3. WNIOSKI KOŃCOWE.....	14
3.1. Ustalenia komisji.....	14
3.2. Przyczyna wypadku	15
4. ZALECENIA PROFILAKTYCZNE	15
5. ZAŁĄCZNIKI.....	15

INFORMACJE OGÓLNE

Rodzaj zdarzenia:	Wypadek
Rodzaj i typ statku powietrznego:	Samolot Piper 28-181
Znak rozpoznawczy statku powietrznego:	D-EAKP
Dowódca statku powietrznego:	Pilot samolotowy – lic. PPL(A)
Organizator lotów:	Aeroklub regionalny
Użytkownik statku powietrznego:	Aeroklub regionalny
Właściciel statku powietrznego:	Aeroklub regionalny
Miejsce zdarzenia:	Lotnisko Wrocław - Strachowice (EPWR)
Data i czas zdarzenia:	24.05.2008 r., godz. 14. 51 (LMT)
Stopień uszkodzenia statku powietrznego:	Uszkodzony
Obrażenia załogi:	Bez obrażeń

STRESZCZENIE

Załoga (pilot + co-pilot) wykonywała przelot według przepisów wykonywania lotów z widocznością (VFR) z lotniska Poznań Ławica (EPPO) na lotnisko Wrocław Strachowice (EPWR), na samolocie Piper PA-28-181, o znakach rozpoznawczych D-EAKP. Przelot przebiegał bez problemów. Przed dolotem do punktu nawigacyjnego MIKE, co-pilot zgłosił do organu kontroli lotniska TWR EPWR pozycję i otrzymał zgodę na wlot do przestrzeni kontrolowanej lotniska EPWR. Po lądowaniu na pasie 29 pilot, na polecenie kontrolera TWR EPWR, wykonał „back track” i kołował do progu pasa, a następnie przez wschodnią płytę postojową. W chwili kiedy samolot D-EAKP znajdował się na południowo-zachodnim końcu wschodniej płyty postojowej załoga samolotu zauważyła, dojeżdżający do nich ze znaczną prędkością, samochód FOLLOW ME o numerze rejestracyjnym DW C2342. Samochód uderzył prawym słupkiem i

RAPORT KOŃCOWY

przednią szybą w końcówkę prawego skrzydła powodując obrót samolotu o około 80°. Załoga i pasażer samolotu bez obrażeń opuścili samolot. Kierowca samochodu także nie odniósł obrażeń. Samolot i samochód zostały uszkodzone. Zdarzenie miało miejsce o godzinie 14.51 (LMT).

Badanie zdarzenia prowadził zespół badawczy PKBWL w składzie:

mgr inż. Ryszard Rutkowski - kierujący zespołem,
inż. Tomasz Makowski - członek zespołu,
mgr inż. Bogdan Fydrych - członek zespołu

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, po zapoznaniu się ze zgromadzonymi w trakcie badania zdarzenia materiałami ustaliła, że przyczyną wypadku było nie zachowanie należytej ostrożności i prowadzenie z nadmierną prędkością samochodu FOLLOW ME, przez pomocnika koordynatora ruchu naziemnego, na wschodniej płycie postojowej PPS-1 lotniska EPWR.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu wypadku było, niezgodne z obowiązującym komunikatem NOTAM, zezwolenie kontrolera TWR EPWR na kołowanie samolotu po lądowaniu bez asysty FOLLOW ME.

PKBWL po zakończeniu badania nie proponuje zaleceń profilaktycznych.

1. INFORMACJE FAKTYCZNE

1.1. Historia lotu

Załoga, pilot lat 68 oraz co-pilot lat 63, obywatele niemieccy, wystartowali o godzinie 12.05 (LMT) z lotniska Poznań - Ławica (EPPO) do przelotu na lotnisko Wrocław - Strachowice (EPWR), na samolocie Piper PA-28-181 o znakach rozpoznawczych: D-EAKP. Pilot wykonywał lot w załodze dwuosobowej z co-pilotem, z uwagi na ograniczenia wynikające z jego licencji. Przelot wg VFR przebiegał bez problemów. Przed dolotem do punktu nawigacyjnego MIKE (punkt wlotowy do przestrzeni kontrolowanej lotniska EPWR), co-pilot zgłosił do TWR EPWR pozycję „10 mil do punktu MIKE” – kontroler TWR EPWR wydał zezwolenie na wlot do przestrzeni kontrolowanej lotniska. Przestrzeń kontrolowaną lotniska EPWR pokazano na wycinku mapy poniżej:



Następnie, zgodnie z poleceniem kontrolera TWR EPWR, załoga wykonywała lot przez punkt MIKE do punktu NOVEMBER. Krótco po minięciu punktu NOVEMBER załoga samolotu D-EAKP otrzymała zgodę na lądowanie na pasie 29. Kontynuowali lot po prawym kręgu i pilot wyprowadził samolot na kierunek podejścia do lądowania na pasie 29. Po lądowaniu załoga otrzymała zezwolenie kontrolera TWR EPWR na kołowanie do progu pasa, a następnie w prawo przez wschodnią płytę postojową PPS-1 (MIL APRON 1). W chwili kiedy samolot D-EAKP zbliżał się do południowo-zachodniego końca wschodniej płyty postojowej załoga zauważyła, nadjeżdżającą,

ze znaczną prędkością, samochód FOLLOW ME o numerze rejestracyjnym DW C2342. Samochód uderzył czołowo w końcówkę prawego skrzydła, powodując obrót ich samolotu o około 80°. Piloci zameldowali kontrolerowi TWR EPWR, że doszło do wypadku - samolot został uderzony przez samochód FOLLOW ME i jest uszkodzony. Pilot, po uzgodnieniu z kontrolerem TWR EPWR, wyłączył silnik i radiostację pokładową. Samolot i samochód zostały uszkodzone ale nikt nie odniósł obrażeń. Zdarzenie miało miejsce o godzinie 14.51 (LMT).

1.2. Obrażenia ciała

Obrażenia ciała	Załoga	Pasażerowie	Inne osoby
Śmiertelne	-	-	-
Poważne	-	-	-
Nie było	2	1	-

1.3. Uszkodzenia statku powietrznego

Podczas kołowania samolotu D-EAKP na miejsce postoju samochód FOLLOW ME uderzył czołowo w końcową część prawego skrzydła. Zniszczone zostały osłona końcówki prawego skrzydła wraz lampami oświetlenia antykolizyjnego i nawigacyjnego oraz uszkodzone zostało prawe skrzydło, a przede wszystkim jego keson na długości ok. 1 m od końcówki. Rodzaj i wielkość uszkodzeń pokazano na zdjęciach zamieszczonych w albumie ilustracji – zał. nr 1.

1.4. Inne uszkodzenia

Nie było.

1.5. Informacje o składzie osobowym (dane o załodze)

Dowódca statku powietrznego, pilot samolotowy lat 68. Licencja PPL(A) ważna do 27.05.2010. Uprawnienie SEP(A) ważne do 24.05.2009. Nalot ogólny na samolotach około 1500 godzin, w tym na typie, na którym nastąpił wypadek 350 godzin (wg oświadczenia). Pilot był badany przez upoważnionego lekarza orzecznika i uzyskał orzeczenie lotniczo-lekarskie - zdolny do wykonywania czynności lotniczych wg klasy 2. Do orzeczenia wpisano ograniczenia: VML (loty tylko w szklach optycznych + szkła zapasowe), OSL (loty tylko z pilotem bezpieczeństwa i na samolocie z podwójnymi urządzeniami sterowniczymi) oraz SIC (szczegółowe ustalenia

w kontakcie z organem wydającym licencję). Orzeczenie ważne do 19.07.2008 r.
Poniższa tabela przedstawia ostatnie 11 lotów pilota dowódcy SP:

L.p.	Data lotu	Miejsce Lotu	Typ Płatowca	Liczba lotów		Czas lotu			
						Dwuster		Samodzielny	
				Dwuster	Solo	Godz.	Min.	Godz.	Min.
1	29.11.07	EDDN	Piper PA-28	3	-	-	18	-	-
2	15.02.08	EDDN	Piper PA-28	3	-	-	18	-	-
3	13.04.08	EDNL	Piper PA-28	3	-	-	17	-	-
4	13.04.08	LOIJ-EDME	Piper PA-28	1	-	-	30	-	-
5	24.05.08	EPPO-EPWR	Piper PA-28	1	-	-	46	-	-

Co-pilot lat 63, pełnił, w związku z ograniczeniami medycznymi pilota dowódcy SP, funkcję pilota bezpieczeństwa oraz prowadził korespondencję radiotelefoniczną w języku angielskim. Licencja PPL(A) ważna do 28.12.2009 r. Uprawnienie SEP(L) ważne do 18.02. 2009 r. Co-pilot posiada świadectwo radiotelefonisty w służbie lotniczej oraz zaświadczenie potwierdzające znajomość korespondencji lotniczej w języku angielskim na poziomie 4., ważne do 31.12.2010 r. Co-pilot był badany przez upoważnionego lekarza orzecznika i uzyskał orzeczenie lotniczo lekarskie – zdolny do wykonywania czynności lotniczych wg klasy 2. Do orzeczenia wpisano ograniczenie VML (loty tylko w szklach optycznych + szkła zapasowe). Orzeczenie ważne do 18.01.2009 r.

Kierowca samochodu FOLLOW ME lat 48, w dniu wypadku o godzinie 9.00, podjął obowiązki pomocnika koordynatora ruchu naziemnego w Porcie Lotniczym.- Wrocław S.A. Kierowca miał ważne prawo jazdy kategorii A, D, CE. i ukończył z wynikiem pozytywnym szkolenie z zakresu poruszania się pojazdów oraz osób pieszych po polu naziemnego ruchu lotniczego lotniska Wrocław – Strachowice (EPWR).

1.6. Informacje o statku powietrznym

Klasa statku powietrznego: samolot

Oznaczenie fabryczne: Piper-28-181.

Rok budowy	Producent	Nr fabryczny płatowca	Znaki rozpoznawcze	Nr rejestru	Data rejestru
1985	Piper Vero Beach USA	28-8590048	D-EAKP	14813	19.04.1988

Świadectwo zdatności do lotu ważne do:

marzec 2009 r.

Nalot płatowca od początku eksploatacji: 5508 godz. 00 min.

Silnik

Producent	Oznaczenie fabryczne	Nr fabr. silnika	Rok budowy
Lycoming Textron Company	O-360-A4M	L-21672-36A	Brak danych

Czas pracy silnika od początku eksploatacji: Brak danych

Śmigło

Producent	Oznaczenie fabryczne	Seria i nr fabr.	Rok budowy
SENENICH	76 EM 855-0-62	30112K	Brak danych

Całkowity czas pracy śmigła od początku eksploatacji: Brak danych

Samolot był obsługiwany przez organizację serwisową legitymującą się certyfikatem EASA.

1.7. Informacje meteorologiczne

Prognoza obszarowa na rejon 05. Opracował dyżurny synoptyk Biura Prognoz IMGW O/Wrocław.

Ważność: od 2008-05-24 10:00 UTC
do 2008-05-24 17:00 UTC

Sytuacja baryczna: siodło baryczne.

Wiatr przyziemny: VRB, 1-3 kt.

Wiatr na wysokości:

300 m AGL: 340 - 010°, 6 – 10 kt.

600 m AGL: 350 - 020°, 8 – 12 kt.

1000 m AGL: 350 - 020°, 10 - 14 kt.

Zjawiska: miejscami SHRA.

Widzialność: powyżej 10 km, w SHRA 10 - 8 km.

Chmury m AMSL: STC - FEW CuSc 1000-1300 / 1600-1800,
BKN AcAs 3000 / 3500 - 3200,
Lokalnie BKN Cb 800 – 1000 / 3500 - 4000

Izoterma 0 st. C m AMSL: 2100 -2300.

Oblodzenie: w AcAs słabe, w Cb, powyżej izotermy 0 st. C, umiarkowane i silne.

Turbulencja: w zasięgu Cb umiarkowana.

Stan pogody nie miał wpływu na zaistnienie wypadku.

1.8. Pomoce nawigacyjne

Nie dotyczy.

1.9. Łączność

Samolot posiadał na pokładzie dwie radiostacje nadawczo-odbiorcze Bendix-King typu KX 155, nadajnik ratowniczy Narco ELT 10 oraz transponder Bendix-King KT 76A. Pozwolenie na użytkowanie w/w urządzeń radiowych wydano dnia 12.04.1988 r. Załoga ani inne służby nie zgłaszały niesprawności w/w urządzeń.

1.10. Informacje o miejscu zdarzenia

Wypadek wydarzył się na wschodniej, wojskowej, płycie postojowej PPS-1 (MIL Apron 1), lotniska Wrocław-Strachowice (EPWR). Płyta ta przylega od południa do wschodniego końca DS 11/29. Stan płyty był bardzo dobry i nie miał wpływu na zaistnienie wypadku. Kolidacja miała miejsce na południowym końcu płyty, w odległości ok. 60 m od drogi kołowania M6, prowadzącej do zatok postojowych. Miejsce kolizji było dobrze widoczne ze wszystkich kierunków. Miejsce wypadku pokazano na zdjęciach i szkicu, zamieszczonych w albumie ilustracji, stanowiącym załącznik nr 1 do niniejszego raportu. Współrzędne geograficzne miejsca wypadku: N 51°05'47,67''; E 016°53'46,15''.

1.11. Rejestratory pokładowe

Samolot nie posiadał pokładowego rejestratora parametrów lotu.

1.12. Informacje o szczątkach i zderzeniu

Wyjeżdżający ze znaczną prędkością z drogi kołowania M6, na wschodnią płytę postojową, samochód FOLLOW ME uderzył czołowo w końcową część prawego skrzydła, kołującego w przeciwnym kierunku, samolotu Piper-28-181, D-EAKP. Na skutek uderzenia samolot obrócił się w prawo o ok. 80° i zatrzymał się. Zderzenie spowodowało poważne uszkodzenie końcowej części prawego skrzydła. Tor ruchu samolotu oraz samochodu oraz otoczenie miejsca wypadku i zakres uszkodzeń samolotu przedstawiono na zdjęciach i szkicu w albumie ilustracji – zał. nr 1. Żaden z elementów konstrukcji nie oddzielił się od płatowca przed zderzeniem.

1.13. Informacje medyczne.

W wyniku wypadku pilot, co-pilot oraz pasażer nie odnieśli obrażeń i tym samym zaniechali badań lekarskich. Pilot, dowódca SP oraz pełniący obowiązki pomocnika koordynatora ruchu naziemnego, kierowca samochodu FOLLOW ME

uczestniczącego w kolizji, poddali się badaniu trzeźwości. Badanie wykazało, że stężenie alkoholu w wydychanym powietrzu, wynosiło w obu przypadkach 0,00‰.

1.14. Pożar

Pożaru nie było.

1.15. Czynniki przeżycia

Niewielka prędkość kołowania samolotu oraz charakter kolizji nie stanowiły istotnego zagrożenia dla zdrowia i życia pilota, co-pilota oraz pasażera samolotu. Bardziej zagrożony był kierowca samochodu FOLLOW ME, ale ponieważ uszkodzenia samochodu ograniczyły się tylko do uszkodzenia prawego przedniego słupka i prawej części szyby przedniej także i on nie odniósł obrażeń.

1.16. Badania i ekspertyzy

Ślady zdarzenia oraz stan samolotu i samochodu po wypadku udokumentowano metodą fotograficzną. Wykonano szereg zdjęć miejsca wypadku oraz uszkodzonych elementów samolotu i samochodu, które zamieszczono w albumie ilustracji, zał. nr 1. Szczegółowo przeanalizowano zeznania złożone przez pilota, co-pilota, kierowcę samochodu FOLLOW ME oraz dyżurnego kontrolera TWR EPWR.

Sprawdzono dokumentację lotniczą pilota-dowódcy SP oraz jego doświadczenie lotnicze ogólne jak i na typie statku powietrznego, który uczestniczył w kolizji. Stwierdzono, że dokumentacja osobista pilota – książka lotów, jest prowadzona niestarannie, m.in. brak zdjęcia właściciela i podsumowań nalotu. W związku z tym dla pełnego obrazu praktyki lotniczej dowódcy SP uwzględniono jego słowne oświadczenia w tej kwestii. Sprawdzono także dokumentację lotniczą co-pilota (pilota bezpieczeństwa).

Zapoznano się z treścią komunikatu NOTAM, obowiązującego dla lotniska Wrocław – Strachowice, który w szczególności, dopuszczał kołowanie i wszystkie manewry statków powietrznych **wyłącznie** pod nadzorem koordynatora ruchu naziemnego.

Zapoznano się z Instrukcją operacyjną lotniska Wrocław - Strachowice, w tym szczególnie, z zapisami zawartymi w załączniku nr 7 do tej Instrukcji tj. Instrukcją dotyczącą zasad poruszania się pojazdów i osób pieszych na terenie lotniska Wrocław-Strachowice. Zapisy te mówią, że płyta postojowa PPS-1, na której doszło do wypadku, jest zaliczona do strefy B. Wg punktu 2.2.5. tego załącznika na płytach postojowych samolotów PPS, PPS-1, PPS-2 obowiązuje ograniczenie prędkości do 20 km/h.

Wprowadzie ograniczenie to nie dotyczy m.in. samochodów operacyjnych FOLLOW ME, ale w dalszym punkcie 2.2.7. tego załącznika, który dotyczy wszystkich bez wyjątku pojazdów, czytamy: „w odległości do 5 m od statku powietrznego stojącego na płycie PPS, PPS-1, PPS-2 **bezwzględnie** obowiązuje ograniczenie prędkości do 5 km/h”.

Sprawdzono ważność uprawnień dyżurnego kontrolera TWR EPWR. Licencja kontrolera jest ważna do 18.08.2010 r., natomiast uprawnienie ADI/TWR (EPWR) mają datę ważności 20.08.2009 r.

Przeprowadzono badanie stanu technicznego uszkodzonego samolotu oraz dokonano szczegółowych oględzin elementów płatowca, silnika i wyposażenia. Nie stwierdzono innych uszkodzeń niż te, które powstały w czasie zderzenia samolotu z samochodem. Sprawdzono dokumentację techniczną płatowca i silnika. W wyniku tych działań ustalono, że samolot miał ważne świadectwo zdatności do lotu oraz był obsługiwany w certyfikowanej organizacji obsługowej. Pilot w swoich zeznaniach potwierdził, że przegląd samolotu przed lotem oraz próba silnika i osprzętu wykonane przed lotem wykazały, że wszystkie mechanizmy i urządzenia będące na wyposażeniu samolotu działały prawidłowo. Do chwili wypadku samolot był w pełni sprawny.

Pełniący obowiązki pomocnika koordynatora ruchu naziemnego, kierowca samochodu FOLLOW ME, posiadał ważne prawo jazdy kategorii A, D i CE oraz ukończył z wynikiem pozytywnym szkolenie z zakresu poruszania się pojazdów oraz osób pieszych po polu naziemnego ruchu lotniczego lotniska Wrocław-Strachowice. Samochód miał aktualne badanie techniczne dopuszczające pojazd do ruchu, ważne do 31 maja 2010 r. W swoich zeznaniach w sprawie wypadku kierowca nie wyraził jakichkolwiek wątpliwości co do stanu technicznego pojazdu. Tym samym wykluczono, aby przyczyną kolizji była niesprawność techniczna samochodu FOLLOW ME.

Oględziny miejsca wypadku potwierdziły, że nawierzchnia wschodniej płyty postojowej i widoczność w rejonie miejsca kolizji w chwili wypadku były dobre.

1.17. Informacje o organizacjach i działalności administracyjnej

Dyżurny portu lotniczego Wrocław-Strachowice zawiadomił o zaistniałym zdarzeniu lotniczym PKBWL. Pilot - dowódca samolotu oraz pełniący obowiązki pomocnika koordynatora ruchu naziemnego, kierowca samochodu FOLLOW ME, zostali poddani badaniu trzeźwości. Uchybieniem, ze strony zarządzającego portem lotniczym Wrocław-Strachowice, było nie sprawdzenie trzeźwości co-pilota, który był drugim członkiem załogi samolotu. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej na wniosek

PKBWL przekazała do dyspozycji Komisji nagranie korespondencji radiowej prowadzonej przez kontrolera TWR EPWR z samolotami operującymi w CTR EPWR w okresie poprzedzającym wypadek, aż do momentu kiedy pilot samolotu D-EAKP, za zgodą kontrolera TWR, zakończył łączność i wyłączył radiostację pokładową.

1.18. Informacje uzupełniające

Po zapoznaniu się z projektem raportu końcowego pomocnik koordynatora ruchu naziemnego, kierowca samochodu FOLLOW ME zakwestionował ocenę prędkości samochodu w chwili kolizji. Stwierdził, że Komisja niesłusznie przyjęła, że prędkość samochodu w chwili kolizji „była znaczna” oraz, że ocena prędkości przez Komisję została przyjęta tylko w oparciu o zeznanie jednego pilota. Nie znajduje to potwierdzenia w faktach, ponieważ jak to podano w projekcie raportu końcowego, Komisja opiera swoją opinię nie tylko na zeznaniach pilota-dowódcy SP, posiadającego ważną licencję PPL(A) i ważne badania lotniczo-lekarskie ale i na skutkach kolizji, które dobitnie świadczą o znacznej energii zderzenia. Komisja zatem podtrzymuje swoje stanowisko, że prędkość samochodu w chwili kolizji była nadmierna t.zn. przekraczała wielkości zapisane w załączniku nr 7 do Instrukcji operacyjnej lotniska EPWR.

1.19. Specjalne metody badań

Nie stosowano.

2. ANALIZA

2.1. Poziom wyszkolenia

Dowódca statku powietrznego, pilot samolotowy, posiadający licencję PPL(A) ze względów zdrowotnych mógł wykonywać loty tylko z pilotem bezpieczeństwa i wyłącznie na samolotach, które miały zdwojony układ sterowania. Pilot miał znaczny nalot ogólny, wg oświadczenia ok. 1500 h, z tego tylko ok. 550 h jako dowódca statku powietrznego (PIC), ale nalot udokumentowany w książce lotów wynosi 486 h 53 min. Pilot w ostatnim okresie wykonywał loty sporadycznie i wyłącznie na jednym typie samolotu tj. Piper PA-28. Pilot miał wystarczające kwalifikacje, aby bezpiecznie wykonać planowany lot w istniejących warunkach pogodowych.

Co-pilot miał ważną licencję PPL(A), ważne badania lotniczo-lekarskie i posiadał aktualne zaświadczenie potwierdzające znajomość korespondencji lotniczej w języku angielskim na poziomie 4.

2.2. Przebieg zdarzenia

W okresie poprzedzającym wypadek w przestrzeni kontrolowanej lotniska Wrocław-Strachowice operowało sześć samolotów. Po lądowaniu na DS 29 lotniska Wrocław-Strachowice, załoga samolotu D-EAKP uzyskała zezwolenie kontrolera TWR na samodzielne kołowanie drogą startową (back-track) do progu DS29, a następnie wschodnią płytą postojową PPS-1.

Zezwolenie to było sprzeczne z procedurą obowiązującą na lotnisku EPWR, która została opublikowana w obowiązującym komunikacie NOTAM, a którego fragment dotyczący kołowania na lotnisku EPWR brzmiał „...**Procedura kołowania wyłącznie za FOLLOW ME**”.

Kiedy samolot D-EAKP kołując po drodze startowej zbliżał się do progu DS29 kontroler TWR EPWR zezwolił załodze samolotu na samodzielne dalsze kołowanie do wschodniej płyty postojowej PPS-1 : „*Turn to the right to the eastern apron*”. Prowadzący korespondencję radiową co-pilot chcąc się upewnić, że mają zakrecać w prawo zapytał: „*At the end of the runway to the right?*”, co kontroler TWR EPWR potwierdził słowami: „*Affirm*”. Co-pilot odpowiedział: „*D-KP*” i zgodnie z otrzymanym zezwoleniem samolot wkołował na wschodnią płytę postojową (PPS-1). Następnie samolot kontynuował kołowanie, zbliżając się do południowo-zachodniego narożnika PPS-1. Wtedy kontroler TWR EPWR zapytał, czy obserwują koordynatora ruchu naziemnego: „*D-KP confirm Marshall in sight*”, co-pilot potwierdził: „*...positive .. is passing us*”. Niestety, szybko wyjeżdżający z drogi kołowania M6 samochód FOLLOW ME, nie minął ich samolotu, tylko uderzył czołowo w końcówkę prawego skrzydła, uszkodzając ją.

Analizując zapisy załącznika nr 7 do Instrukcji operacyjnej lotniska EPWR, należy stwierdzić, że płyta postojowa PPS-1, na której doszło do wypadku, jest zaliczona do strefy B. Wg punktu 2.2.5. tego załącznika na płytach postojowych samolotów PPS, PPS-1, PPS-2 obowiązuje ograniczenie prędkości pojazdów do 20 km/h. Wprawdzie ograniczenie to nie dotyczy m.in. samochodów operacyjnych FOLLOW ME, ale w dalszym punkcie 2.2.7. tego załącznika, który dotyczy wszystkich bez wyjątku pojazdów czytamy: „*w odległości do 5 m od statku powietrznego stojącego na płycie PPS, PPS-1, PPS-2 **bezwzględnie** obowiązuje ograniczenie prędkości do 5 km/h*”. Tego warunku pomocnik koordynatora ruchu naziemnego, kierowca samochodu FOLLOW ME nie spełnił. Dowodem poruszania się samochodu FOLLOW ME z nadmierną prędkością są zeznania pilota-dowódcy samolotu D-EAKP oraz skutek kolizji (rozmiar uszkodzeń końcówki skrzydła i obrót samolotu o ok. 80°).

Samolot i samochód zostały uszkodzone, ale żadna z osób uczestniczących w wypadku nie została poszkodowana.

3. WNIOSKI KOŃCOWE

3.1. Ustalenia komisji

- Pilot dowódca SP oraz co-pilot, stanowiący załogę samolotu D-EAKP, mieli ważne licencje PPL(A) i ważne badania lotniczo-lekarskie.
- Pilot dowódca SP wykonywał lot z pilotem bezpieczeństwa, który m.in. prowadził korespondencję radiotelefoniczną.
- Warunki meteorologiczne umożliwiały bezpieczne wykonanie planowanego przelotu.
- Obowiązujący dla lotniska EPWR komunikat NOTAM zezwalał na kołowanie SP wyłącznie za FOLLOW ME.
- Pilot po lądowaniu, zgodnie z poleceniami kontrolera TWR EPWR, wykonał back track i kołował po DS29, a następnie po wschodniej płycie postojowej bez asysty FOLLOW ME.
- Pełniący obowiązki pomocnika koordynatora ruchu naziemnego - kierowca samochodu FOLLOW ME, nie zachował należytej ostrożności, prowadził samochód z nadmierną prędkością i uderzył czołowo w końcówkę prawego skrzydła kołującego samolotu, który miał doprowadzić na miejsce postoju.
- Samochód FOLLOW ME o numerze rejestracyjnym DW C2342 był sprawny technicznie.
- Samolot D-EAKP był sprawny technicznie i miał ważne świadectwo zdolności do lotu.
- Samolot był obsługiwany w certyfikowanej organizacji obsługowej.
- Pilot-dowódca SP i pełniący obowiązki pomocnika koordynatora ruchu naziemnego - kierowca samochodu FOLLOW ME, zostali poddani badaniu na obecność alkoholu w wydychanym powietrzu. W obu przypadkach wynik był negatywny 0,00 ‰.
- Kontroler TWR EPWR oraz pełniący obowiązki pomocnika koordynatora ruchu naziemnego, kierowca samochodu FOLLOW ME, zostali zapoznani z projektem niniejszego raportu. Kontroler przyjął do wiadomości treść projektu raportu bez uwag, natomiast pełniący obowiązki pomocnika koordynatora ruchu

naziemnego - kierowca samochodu FOLLOW ME wniósł uwagi, które nie znajdują potwierdzenia w faktach.

3.2. Przyczyna wypadku

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, po zapoznaniu się ze zgromadzonymi w trakcie badania zdarzenia materiałami ustaliła, że przyczyną wypadku było nie zachowanie należytej ostrożności i prowadzenie z nadmierną prędkością samochodu FOLLOW ME, przez pomocnika koordynatora ruchu naziemnego, na wschodniej płycie postojowej PPS-1 lotniska EPWR.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu wypadku było, niezgodne z obowiązującym komunikatem NOTAM, zezwolenie kontrolera TWR EPWR, na kołowanie samolotu po lądowaniu bez asysty FOLLOW ME.

4. ZALECENIA PROFILAKTYCZNE

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych nie proponuje zaleceń profilaktycznych.

5. ZAŁĄCZNIKI

1. Album ilustracji

KONIEC