

RAPORT KOŃCOWY

z badania zdarzenia statku powietrznego o maksymalnym ciężarze startowym nie przekraczającym 2250 kg*

Niniejszy raport jest dokumentem prezentującym stanowisko 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.

1. **Rodzaj zdarzenia:** POWAŻNY INCYDENT
2. **Badanie przeprowadził:** PKBWL.
3. **Data i czas lokalny zaistnienia zdarzenia:** 23 stycznia 2008 r., godz. 13:41 (LOC).
4. **Miejsce startu i zamierzonego lądowania:** Lotnisko Olsztyn-Dajtki EPOD.
5. **Miejsce zdarzenia:** Okolice wsi Elgnówko k/Olsztynka.
6. **Rodzaj, typ, znaki rozpoznawcze, właściciel statku powietrznego, użytkownik, opis uszkodzeń:** Samolot PZL-104 Wilga, nr fabr. 48031, MTOW 1300 kg, znaki rozp. SP-EAA, właściciel: Aeroklub Polski, użytkownik: Aeroklub Warmińsko-Mazurski; jednosilnikowy, 4-miejscowy całkowicie metalowy wolnonośny grzbietopłat ze stałym podwoziem z kołem ogonowym; bez uszkodzeń w wyniku incydentu.
7. **Typ operacji:** Lot treningowy po trasie.
8. **Faza lotu:** Przelot.
9. **Warunki lotu:** VFR, dzień.
10. **Czynniki pogody:** Opisane w p.14 poniżej.
11. **Organizator lotów / skoków:** Aeroklub Warmińsko-Mazurski.
12. **Dane dotyczące dowódcy statku powietrznego:** Pilot-mężczyzna lat 53 z licencją PPL(A) oraz uprawnieniami SEP(L), VFR(night) i TR AN-2, ważne KWT i KTP, wylatane 711h54', w tym jako dowódca 586h32'; łączna liczba lotów 5167 (bez lotu zakończonego incydentem); ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie kl.2; ważne świadectwo operatora w służbie radiokomunikacyjnej lotniczej.
13. **Obrażenia załogi i pasażerów:** Nie było.
14. **Opis przebiegu i analiza zdarzenia:** Pilot wykonywał lot treningowy po trasie wg Zad B IV Ćw.4 (lot po trasie w trudnych warunkach atmosferycznych) – prognoza meteorologiczna i plan lotu poniżej. Pilot uzgodnił trasę i czas startu z Informatorem Sektora FIS Olsztyn

* Forma i zakres niniejszego raportu nie spełniają wszystkich wytycznych zawartych w Dodatku „Wzór raportu końcowego” Załącznika 13 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym

telefonicznie. Przelot przebiegał na wysokości 200 m AGL, bez zakłóceń do okolic jeziora Dadaj ok. 10 km za punktem Parleza Wielka, gdzie widzialność spadła do ok. 1 km, podstawa chmur do ok. 100 m i padał śnieg. Pilot skierował się na NW, by ominąć strefę niekorzystnych warunków i strefę lasów koło m. Barczewo od północy, co okazało się niemożliwe.

COR.TXT

000
FAPL09 BTAL 230400 CCA
COR PROGNOZA OBSZAROWA NA REJON 09
WA/NA OD 06:30 UTC DO 12:00 UTC DN. 23.01.2008
SYTUACJA BARYCZNA ROZBUDOWUJĄCY SIĘ KLIN WY/ U ZNAD ALP
WIATR PRZYZIEMNY 300-330 8-14 KT MIEJSCAMI GFSWNE NA
N I W OBSZARU PORWY 22-30 KT
WIATR NA WYSOKOŚCI:
300 M AGL 300-330 20-30 KT
600 M AGL 310-340 30-40 KT
1000 M AGL 320-350 30-40 KT
ZJAWISKA MIEJSCAMI SHSN
WIDZIALNOŚĆ POWY/EJ 10 KM, 3-6 KM SHSN, LOKALNIE 1500-2000 M +SHSN
CHMURY M AMSL SCT-BKN SC CU 400-700/1500-2000
W SHSN BKN CB 350-400/3000-3500
IZOTERMA 00C M AMSL POCZĄTKOWO TEMP. UJEMNE OD GRUNTU
PODNEBIE OK. 150-250
OBŁODZENIE POWY/EJ IZOTERYM O ST. UMIARKOWANE W SC CU I OPADACH
SILNE W CB
TURBULENCJA UMIARKOWANA, W ZASIĘGU CB SILNA

OPR. T. SIEMIENIUK

PLAN LOTU VFR

Nr start: h min sec

Statek powietrzny typ PZL-10 Znaki SP- **EAA** Czas startu: : :

Pilot: V_{TAS} = **140** km/h

Prędk. wiatru U = **50** km/h T_{WPT} = **0** min

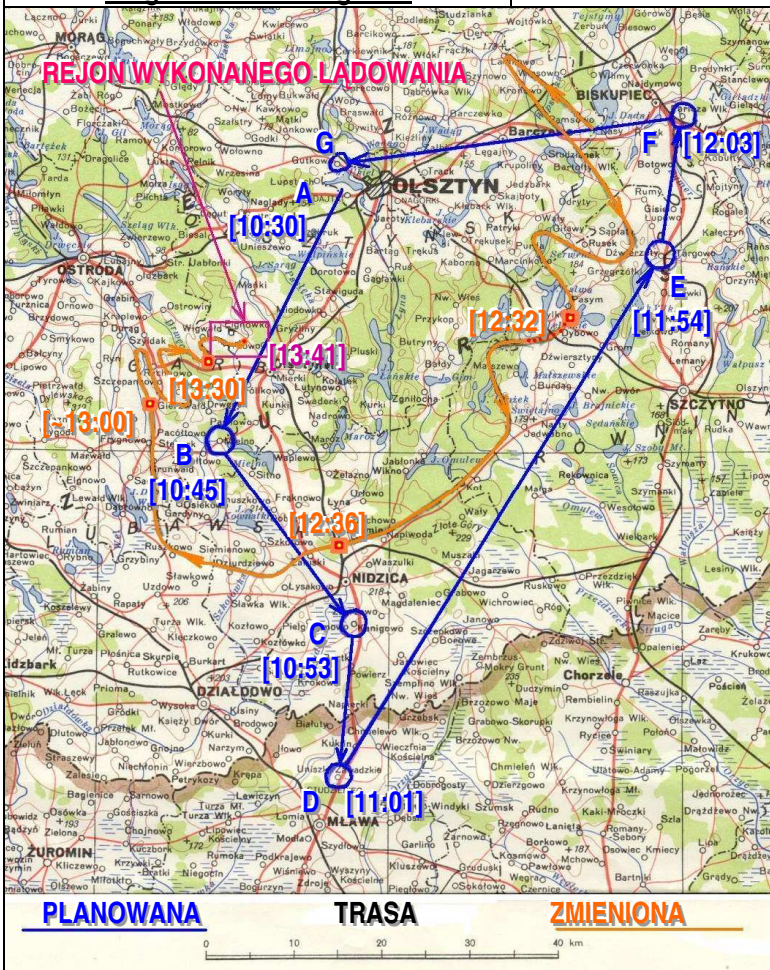
Navigator Wiatr meteo D_M = **320** stopni Data 23.01.2007
Deklinacja: 4°

Lp	Trasa	S [km]	NKDG [deg]	E [deg]	KZ [deg]	W [km/h]	KB [deg]	t [odcinkowy] h : min : sec	T [na PZK] h : min : sec	turn
1	Olsztyn-Mielno	33,0	225	-135	-14,6	100,1	236	0 : 19 : 47	0 : 19 : 47	turn
2	Mielno-Kanigowo	26,0	144	-54	-16,8	163,4	157	0 : 9 : 33	0 : 30 : 20	turn
3	Kanigowo-Uniszki Z.	18,0	188	-98	-20,7	124,0	205	0 : 8 : 43	0 : 40 : 3	turn
4	Uniszki Z.-Dzwierzut	71,0	30	60	18,0	158,1	8	0 : 26 : 56	1 : 7 : 59	turn
5	Dzwierzuty-Parleza	16,0	8	82	20,7	137,9	343	0 : 6 : 58	1 : 15 : 57	turn
6	Parleza-Olsztyn-Gutk	40,0	306	144	12,1	96,4	290	0 : 24 : 53	1 : 41 : 50	turn
7	Gutkowo-Olsztyn-Lo	3,0	288	162	6,3	72,0	278	0 : 2 : 30	1 : 45 : 20	turn
Total distance		207,0	TOTAL				1 : 39 : 20		1 : 45 : 20	

Paliwo → T x l/min + 40 min x l/min
zużycie 0,92 l/min 145 min x 0,92 l/min = 133,4 l

Prognoza meteorologiczna

Plan lotu



Trasa lotu

- Trasa planowana:
- A – Olsztyn-Dajtki
 - B – Mielno
 - C – Kanigowo
 - D – Uniszki Zawadzkie
 - E – Dzwierzuty
 - F – Parleza Wlk
 - G – Olsztyn-Gutkowo

Za punktem F trasa zmieniona – lot powrotny po skraju obszaru złych warunków meteorologicznych z zamiarem osiągnięcia lotniska Olsztyn-Dajtki, z bezskutecznymi próbami „przebicia się” do lotniska przez nasuwający się obszar złych warunków meteorologicznych; na północ od punktu B poszukiwanie terenu odpowiedniego do lądowania zapobiegawczego.

Przy poszczególnych punktach trasy (planowanej i zmienionej) podane czasy ich mijania [LOC] wg oświadczenia pilota.

Długość przelecianej trasy od startu do lądowania – co najmniej 415 km.

Czas lotu – 3h11'.

Zapas / zużycie paliwa – 195 / 176 l.

Zdecydował się zawrócić i lecieć z powrotem wzdłuż przebytej już trasy, gdzie widzialność wynosiła ok. 3-4 km, a podstawa chmur ok. 500 m i na co wg jego oceny pozwalał zapas paliwa. Brał przy tym pod uwagę możliwość lądowania na lotnisku Szczytno-Szymany, jednak mając jeszcze ok. 100 l paliwa ocenił, iż zdoła dolecieć do lotniska docelowego. Ponieważ w kilku miejscach widzialność w kierunku lotniska docelowego wydawała się być lepsza, pilot podejmował próby bezpośredniego dolotu do tego lotniska – ostatnia z takich prób miała miejsce w rejonie Nidzicy. W rejonie między Dylewską Górą a Olsztynkiem pilot podjął decyzję o lądowaniu na lądowisku w Gryźlinach, jednak obniżenie obserwowanego poziomu paliwa do ok. 30 l zmusiło go do natychmiastowego poszukiwania miejsca do lądowania w terenie. Ostatecznie wybrał pole o wymiarach wg jego oceny ok. 800x350 m na południe od wsi Elgnówko, gdzie wylądował po 2-zakrętowym kręgu. Nawierzchnia pola była rozmięta i nie nadawała się do startu ani w dniu zdarzenia, ani w dniach następnych, w związku z czym samolot zdemontowano i przewieziono na lotnisko Olsztyn-Dajtki.

Pilot powiadomił o zdarzeniu telefonicznie dyrektora Aeroklubu Warmińsko-Mazurskiego, Informatora Sektora FIS Olsztyn i PKBWL.

Łączność radiowa na ziemi przed startem była dobra (określona przez pilota na 4). Problem z łącznością radiową pojawił się tuż po starcie i nabraniu wysokości (300, potem 400 m) – pilot słysząc niezrozumiałą korespondencję uznał, że ma kłopoty tylko z odbiorem, a jego meldunki mogą być słyszalne. Usiłował podczas lotu bez powodzenia kilkakrotnie nawiązać łączność radiową z Informatorem Sektora FIS Olsztyn i własnym lotniskiem.

W trakcie badania zdarzenia Zespół Badawczy PKBWL ustalił, że:

- pilot posiadał pełne kwalifikacje do wykonania zaplanowanego lotu (ważna licencja, ważne świadectwo medyczne, odpowiednie doświadczenie),
- nie stwierdzono, aby pilot znajdował się pod działaniem środków odurzających (badania alkometrem nie przeprowadzono),
- zdadność samolotu do lotu była udokumentowana, a zapisy o wykonywanych czynnościach obsługowych i serwisowych w jego dokumentacji towarzyszącej były prawidłowo prowadzone,
- masa i położenie środka ciężkości samolotu mieściły się w zakresie ograniczeń podanych w jego Instrukcji Użytkowania w Locie,
- samolot był ubezpieczony (ważne ubezpieczenie OC),
- plan lotu został przygotowany poprawnie,
- pilot uzgodnił trasę lotu i czas startu telefonicznie z Informatorem Sektora FIS Olsztyn,
- zapas paliwa (pełny – 195 l) był odpowiedni do wykonania zaplanowanego lotu,
- pobrana przez pilota prognoza meteorologiczna pozwalała na zaplanowanie lotu w obejmowanym przez nią czasie, tj. do godz. 12:00 (UTC) dnia 23 stycznia 2008 r.,
- podczas wykonywania lotu, między godziną 12:00 a 13:00 (LOC) w rejonie lotniska startowo-docelowego na kierunku północno-wschodnim nastąpiło pogorszenie pogody – pełne pokrycie z grubymi chmurami,
- pilot nie zdołał nawiązać podczas lotu łączności radiowej z lotniskiem startowo-docelowym ani z żadnym innym lotniskiem i Informatorem Sektora FIS Olsztyn nawet po pogorszeniu się pogody, w związku z czym nie miał dostępu do bieżącej informacji o zmianach sytuacji meteorologicznej,

- radiostacja podczas lotu była niesprawna,
 - pilot podjął decyzję powrotu na lotnisko startowo-docelowe trasą zbliżoną do wcześniej przebytej po stwierdzeniu pogorszenia się sytuacji meteorologicznej,
 - decyzja o lądowaniu w terenie po zmniejszeniu wskazywanego zapasu paliwa do ok.30 l, wybór miejsca do lądowania w terenie przygodnym i wykonanie lądowania były prawidłowe.
15. **Przyczyna (przyczyny) zdarzenia:** Przyczyną poważnego incydentu było pogorszenie się warunków meteorologicznych podczas lotu do warunków poniżej wymaganych dla lotu VFR.
16. **Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia:**
- niewystarczająca analiza sytuacji meteorologicznej przy przygotowywaniu lotu,
 - niesprawność radiostacji pokładowej, uniemożliwiająca zasięgnięcie informacji o bieżącej sytuacji meteorologicznej,
 - zaniechanie decyzji o lądowaniu na lotnisku Szczytno-Szymany, znajdującym się w pobliżu trasy i w strefie nie pogorszonych warunków meteorologicznych.
17. **Zastosowane środki profilaktyczne:** Nie proponuje się.
18. **Propozycje zmian systemowych i/lub inne uwagi i komentarze:** Nie ma.

Skład i podpisy członków zespołu badającego lub osoby badającej:

Przewodniczący: Tomasz Makowski.

Członek: Jerzy Kędziński

Podpis nieczytelny

(pieczęć i podpis osoby kierującej zespołem badawczym /
nadzorującej badanie z ramienia PKBWL)
