

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: 30 kwietnia 2009 r. godz.18.40
4. Miejsce startu i zamierzonego lądowania: Warszawa – Babice
5. Miejsce zdarzenia: lotnisko Warszawa - Babice
6. Rodzaj, typ, znaki rozpoznawcze, użytkownik, opis uszkodzeń: samolot Cessna 152 , SP-DCM, Aeroklub Warszawski, bez uszkodzeń.
7. Typ operacji: lot szkolny wg ćwiczenia A 1/1
8. Faza lotu: Próba silnika przed wkołowaniem na pas startowy
9. Warunki lotu: nie dotyczy
10. Czynniki pogody: bez znaczenia
11. Organizator lotów: Aeroklub Warszawski
12. Dane dotyczące dowódcy statku powietrznego: pilot – instruktor, kobieta lat 24.
13. Obrażenia załogi i pasażerów: bez obrażeń
14. Opis przebiegu i analiza zdarzenia: W dniu 30 kwietnia ok. godziny 12.00 pilot-instruktor przeprowadziła z uczniem-pilotem, naziemne przygotowanie przed pierwszym lotem zapoznawczym. Po przygotowaniu uczeń- pilot wyjechał z terenu lotniska i w celu wykonania lotu powrócił około godziny 18-tej. Ok. godziny 18.30 wraz z instruktorką przeprowadził przegląd samolotu i zajął miejsca w kabinie. Instruktorka uruchomił silnik, objaśniając uczniowi kolejne czynności, a następnie zaczęła kołować w kierunku pasa. Do tej chwili uczeń brał aktywny udział we wszystkich czynnościach. Podczas próby silnik gdy instruktorka wydał uczniowi polecenie ustawienie obrotów, zobaczyła iż uczeń czynności tej nie wykonuje, jest odwrócony w drugą stronę, nie reaguje na głos i dotyk, jest nieprzytomny, wyprężony i ma drgawki. Instruktorka wyłączyła silnik, wyskoczyła z samolotu i próbowała wydobyć ucznia z kabiny. Ponieważ sama nie mogła dać rady wezwała do pomocy osoby znajdujące się w kwadracie i wspólnie wydobyli ucznia- pilota z kabiny i ułożyli na trawie. Przybyli ratownicy z Lotniczego Pogotowia Ratunkowego wykonali badania elektrokardiograficzne, zmierzili ciśnienie, podłączyli kroplówkę. W tym czasie uczeń reagował na słowa, drgawki ustąpiły

jednak nadal sprawiał wrażenie nie zupełnie przytomnego. Wezwana karetka pogotowia ratunkowego przewiozła ucznia-pilota do szpitala na oddział ratowniczy, gdzie wykonano szereg badań m.in. badanie komputerowe głowy. W badaniach tych nie stwierdzono odchyień od normy i pacjent po kilku godzinach został zwolniony do domu w bardzo dobrym stanie.

15. Przyczyna (przyczyny) zdarzenia: utrata przytomności przez ucznia pilota w kabinie samolotu przed rozpoczęciem kołowania nad pas startowy.
16. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia: Okolicznościami sprzyjającymi omdleniu mogła być wysoka temperatura w tym dniu oraz zmęczenie ucznia – pilota. Jak podaje w swym zeznaniu uczeń – pilot poprzedniego dnia poleciał samolotem rejsowym do Krakowa i wrócił do Warszawy późno w nocy prowadząc samochód. W dniu incydentu, prawie nic nie jadł i nie pił oraz dużo przebywał na słońcu. Czuł się zmęczony, a jednocześnie mocno podekscytowany mającym nastąpić lotem. Być może dlatego stracił przytomność gdy wszedł do nagrzejanej i dusznej kabiny samolotu. Nigdy poprzednio nie miał incydentów utraty przytomności.
17. Zastosowane środki profilaktyczne: W ramach badania incydentu przesłuchano instruktora – pilota, przesłuchano ucznia – pilota, sprawdzono dokumentację lotniczo – lekarską ucznia. (uczeń posiadał orzeczenie lotniczo – lekarskie klasy 1 i 2 wydane 07.11.2008 r.), sprawdzono wyniki badań z pobytu w szpitalu. Uczniowi zalecono wykonanie badania okolicznościowego u lekarza orzecznika. Porozumiano się z lekarzem orzecznikiem, któremu przedstawiono przebieg wydarzenia. Po kompleksowym badaniu, uczeń pilot otrzymał nowe w orzeczenie lotniczo - lekarskie w dniu 09.06.2009r. iż jest zdolny do wykonywania czynności lotniczych jako pilot samolotowy turystyczny wg klasy 2 z ważnością na 12 miesięcy (ograniczenie TML 12).
18. Propozycje zmian systemowych i/lub inne uwagi i komentarze:

Po zapoznaniu się z przebiegiem zdarzenia i dokumentacją lekarską zespół badający dochodzi do wniosku iż utratę przytomności przez ucznia – pilota można potraktować jako incydent jednorazowy, gdyż nie stwierdzono w badaniach lekarskich takich odchyień od normy, które mogłyby uniemożliwić mu dalszego szkolenie lotnicze.

1. Komisja po zapoznaniu się z dokumentacją proponuje aby dalsze szkolenie ucznia prowadził doświadczony instruktor, który oceniałby nie tylko postęp szkolenia, ale również zachowanie i samopoczucie ucznia podczas lotów.
2. Przed dopuszczeniem do lotów samodzielnych :
 - a/ instruktor szkolący przedstawi PKBWL pisemną opinię dotyczącą postępów i samopoczucia w trakcie szkolenia ucznia szkolonego.
 - b/wskazane byłoby ponowne przeprowadzenie okolicznościowych badań lotniczo – lekarskich.
3. Zaleca się rozszerzenie ćwiczenia 10 zad. A/I o dwa loty pokazowe z instruktorem na wiązaną figur akrobacji podstawowej, w celu oceny samopoczucia i zachowania się ucznia – pilota w warunkach przeciążeń i nienaturalnych położeń samolotu.

Skład i podpisy członków zespołu badającego lub osoby badającej:

Przewodniczący: dr n. med. Jacek Rożyński

Podpis nieczytelny

Członek: mgr inż. Jerzy Kędziński

Podpis nieczytelny