

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

WYPADEK.

2. Badanie przeprowadził

Zespół Badawczy PKBWL.

3. Data i czas lokalny zaistnienia zdarzenia

30 czerwca 2009 r., 19.02 (LMT).

4. Miejsce startu i zamierzonego lądowania

Lotnisko Rybnik-Gotartowice (EPRG).

5. Miejsce zdarzenia

Rybnik-Gotartowice, N50°04'; E018°38'.

6. Rodzaj, typ, znaki rozpoznawcze, właściciel statku powietrznego, użytkownik, opis uszkodzeń

- Samolot jednosilnikowy, górnopłat zastrzałowy, z podwoziem stałym, producent: Cessna Aircraft Company USA. Numer fabryczny 15284836, rok produkcji 1981.

- Cessna 152,

- SP-KIS,

- BRE Leasing Sp. z o.o. Warszawa ,

- Aeroklub ROW Rybnik,

-.W wyniku przyziemienia przed polem wzlotów nastąpiło wylamanie przedniej goleni samolotu z konstrukcji, kapotaż, uszkodzenie śmigła i osłon silnika oraz uszkodzenie usterzenia

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

pionowego i końcówki lewego skrzydła. Zakres uszkodzeń przedstawiono na zdjęciach w albumie ilustracji stanowiącym załącznik nr 1 do niniejszego raportu.

7. Typ operacji

Lot szkolny do strefy w ramach zad. AII, ćw. 2, P.Sz.Sam.AP.

8. Faza lotu

Końcowa faza lądowania.

9. Warunki lotu

Lot był wykonywany wg przepisów VFR.

10. Czynniki pogody

VMC. Nad lotniskiem i sąsiadującymi z nim polami po stronie wschodniej występował lokalnie poburzowy opar ograniczający kontrastowość terenu w końcowej strefie podejścia do lądowania .

11. Organizator lotów

Aeroklub ROW Rybnik.

12. Dane dotyczące dowódcy statku powietrznego

Pilot samolotowy zawodowy posiadający uprawnienia instruktorskie, mężczyzna lat 74. Nalot ogólny na samolotach 2785 godzin 22 minuty, w tym na typie, na którym nastąpił wypadek około 49 godzin. Licencja ważna do 31.05.2011r., uprawnienie FI ważne do 19.06.2010 r. KTP ważne do 1.05.2010 r., KWT ważne do 30.03.2010 r. Dowódca SP był w ciągłym treningu wykonując przede wszystkim loty instruktorskie w ramach szkolenia podstawowego. W okresie ostatniego miesiąca przed wypadkiem wykonał 19 lotów w łącznym czasie 6 godzin 41 minut, w tym 11 lotów w czasie 5 godzin 16 minut na samolocie Cessna 152 tj. na typie, na którym nastąpił wypadek.

13. Obrażenia załogi i pasażerów

Bez obrażeń.

14. Opis przebiegu i analiza zdarzenia

Instruktor wykonywał z uczniami-pilotami loty szkolne do strefy na zad. AII, ćw.2, P.Sz.Sam. AP – Loty zapoznawcze wg wskazań przyrządów. Drugi kolejny lot został przerwany z powodu burzy.

Po przejściu burzy z silnym opadem deszczu i około 1,5 godzinnej przerwie wznowiono loty. Uczeń-pilot z instruktorem wystartował, do drugiego w tym dniu lotu na zad. AII, ćw. 2, na samolocie Cessna 152, SP-KIS, o godzinie 18.30. Po zakończeniu ćwiczenia w strefie uczeń-pilot, na polecenie instruktora zniżał się, kontynuując lot wg wskazań przyrządów, do rejonu kręgu nadlotniskowego, z zamiarem lądowania na polu wzlotów na kierunku 300°. Na wysokości 1600 ft wg QNH, tj. ok. 230 m AGL, uczeń-pilot na polecenie instruktora zdjął okulary ograniczające zewnętrzną obserwację, przeszedł do lotu z widocznością na kierunku lądowania i wychylił klapy do położenia „lądowanie - 30°”. Wg zeznania instruktora polecenie to zostało wydane przed IV zakrętem. Będąc na prostej uczeń-pilot ocenił, że znajduje się za wysoko, aby przyziemić w prawidłowym miejscu, co jest szczególnie ważne na tym lotnisku, ze względu na krótki pas startów i lądowań (600 m). Instruktor podobnie ocenił warunki podejścia do lądowania i polecił uczniowi pilotowi wykonanie ślizgu w celu wytracenia nadmiaru wysokości. Uczeń-pilot wykonał lewy ślizg, ale w warunkach zmętnienia powietrza (wg Komisji był to prawdopodobnie opar unoszący się nad polami i lotniskiem) jakie wystąpiło po przejściu burzy niewłaściwie ocenił położenie wschodniej granicy lotniska planując wyrównanie na sąsiadującym z lotniskiem polu uprawnym, około 100 m przed polem wzlotów. Uczeń-pilot wyprowadził samolot ze ślizgu na wysokości ok. 40 m, a po wyrównaniu zorientował się, że przyziemienie nastąpi przed wschodnią granicą lotniska. Zwiększył więc moc zespołu śmigło-silnikowego, w celu „podciągnięcia” samolotu do lotniska, ale koła podwozia głównego zetknęły się mokrą nawierzchnią uprawy i samolot skapotował. Sytuację podobnie oceniał także instruktor ale wcześniej nie zareagował, ponieważ przy tak płaskiej ścieżce podejścia i braku kontrastu między powierzchnią uprawy i murawą lotniska (intensywna zieleń) nie potrafił prawidłowo określić położenia granicy pola wzlotów. Należy w tym miejscu dodać, że ograniczniki pola wzlotów – ceramiczne płyty, były słabo widoczne z powodu wysokiej trawy i szarżatej białej farby, a na lotnisku nie były wyłożone znaki startowe.

Załoga bez obrażeń o własnych siłach opuściła samolot. Samolot został poważnie uszkodzony. Bezpośrednio po wypadku załoga samolotu została przebadana na policji alkomatem, na obecność alkoholu w wydychanym powietrzu. W obu przypadkach (instruktora i uczenia-pilota) wynik był negatywny 0,00 ‰

15. Przyczyna zdarzenia

- Niewłaściwe określenie miejsca wyrównania i przyziemienia samolotu podczas lądowania przez ucznia-pilota i instruktora.

16. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia

- *Mimo wykonywania lotów szkolnych na lotnisku nie było wyłożonych znaków startowych na polu wzlotów (patrz p.11.3.1 IWLiSk.AP – wyd. 2004 r.), które jednoznacznie określają miejsce przyziemienia samolotu.*
- *Występowanie lokalnych poburзовych oparów ograniczających kontrastowość terenu w końcowej strefie podejścia do lądowania .*

15. Zastosowane środki profilaktyczne

Zalecono zarządzającemu lotniskiem dodatkowe oznakowanie wschodniej granicy lotniska pionowymi oznacznikami granicy pola wzlotów (Załącznik nr 14 p.5.5.8.3 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, tom I - Lotniska), ponieważ białe ceramiczne płyty (często zszarzałe na skutek oddziaływania atmosfery) mogą być słabo widoczne przy wyższej trawie.

16. Propozycje zmian systemowych i/lub inne uwagi i komentarze

Nie ma.

Załączniki:

1. Album ilustracji

Skład członków zespołu badającego:

mgr inż. instr. pil. Ryszard RUTKOWSKI,
mgr inż. Jacek JAWORSKI,
inż. Tomasz MAKOWSKI

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