



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

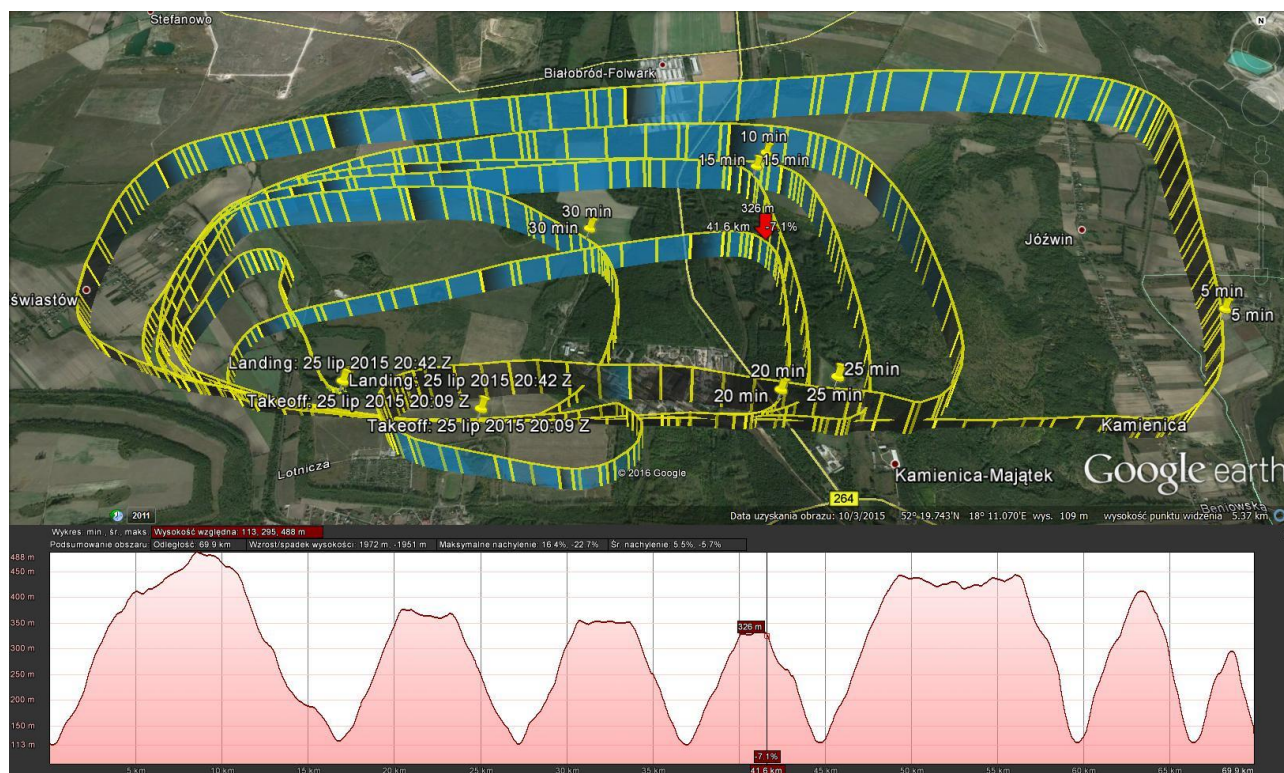
Numer ewidencyjny zdarzenia:	1487/15			
Rodzaj zdarzenia:	WYPADEK			
Data zdarzenia:	25 lipca 2015 r.			
Miejsce zdarzenia:	rejon lotniska EPKB			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	samolot Cessna FA150K			
Dowódca SP:	pilot samolotowy turystyczny			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	1	-
Nadzorujący badanie:	Maciej Lasek			
Podmiot badający:	PKBWL			
Skład zespołu badawczego:	nie wyznaczano			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	INFORMACJA O ZDARZENIU[RAPORT]			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	09.09.2016			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

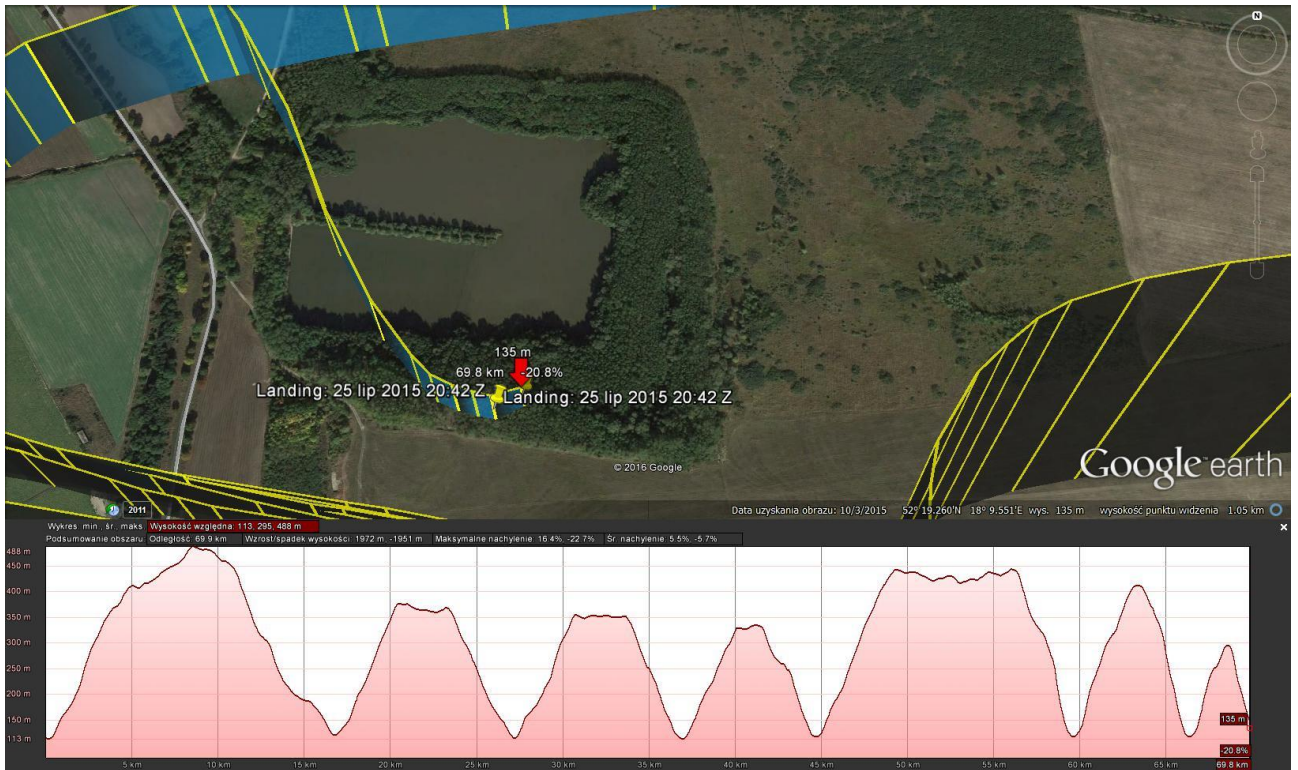
Pilot samolotowy turystyczny przyjechał w godzinach popołudniowych na lotnisko w celu wykonania lotów treningowych na samolocie Cessna 150. Z uwagi na przechodzący front atmosferyczny podjął decyzję o przesunięciu lotów na wieczór/noc (treningowe loty nocne) po poprawie pogody. Po przejściu frontu warunki atmosferyczne poprawiły się, umożliwiając wykonanie zaplanowanych nadlotniskowych lotów nocnych. Po dotankowaniu paliwa do pełna oraz wykonaniu przeglądu przedlotowego, pilot wykołował na drogę startową i wykonał 4 loty po kręgu. Starty były wykonywane na kierunku 270° według procedury Touch-and-Go, po prawym kręgu nadlotniskowym. Wszystkie loty przebiegały poprawnie. W kolejnej serii lotów pilot zaplanował wykonanie imitacji awaryjnego lądowania po utracie mocy silnika: pierwsza symulacja znad punktu, druga z pozycji „z wiatrem” i trzecia, która miała być ostatnim lotem

tego dnia, z pozycji między pierwszym a drugim zakrętem i lądowaniem na kierunku przeciwnym do kierunku startu. Dwa pierwsze loty przebiegły bez uwag, przy czym przyziemienie po drugim locie nastąpiło, według oceny pilota, z niewielkim przelotem. W kolejnym locie pierwszy zakręt pilot wykonał na wysokości 800 stóp QNH (na wysokości około 140 m nad terenem), a po osiągnięciu wysokości 900-950 stóp (o. 180 m nad terenem) włączył podgrzew gaźnika i zredukował obroty do biegu jałowego jednocześnie wykonując zakręt w kierunku lotniska. Lot szybowy wykonywał z prędkością największej doskonałości (55-60 węzłów) z klapami w pozycji zamkniętej. Po zidentyfikowaniu pierwszej pary świateł wyznaczających drogę startową na kierunku 09, skierował samolot prostopadłe do pasa kontrolując prędkość i wysokość lotu. W pewnym momencie pilot uznał, że może nie dolecieć do pasa, zwiększył obroty i ściągnął wolant chcąc przejść na wznoszenie. W tym momencie kątem oka zobaczył gałęzie drzew na tej samej wysokości, a następnie samolot zaczepił o drzewa i w pozycji odwróconej spadł między drzewa. Pilot wyłączył główny wyłącznik prądu i zamknął kran paliwa, a następnie po oswobodzeniu się z pasów, opuścił samolot i za pomocą telefonu komórkowego wezwał pomoc z aeroklubu. W wyniku zderzenia polot doznał niewielkich obrażeń (głównie otarcia skóry i stłuczenia). Samolot spadł w lesie porastającym północno-zachodni skraj lotniska, ok. 15-20 m od jego skraju (licząc od strony lotniska). Wysokość drzew oceniana na około 20 -25 m.

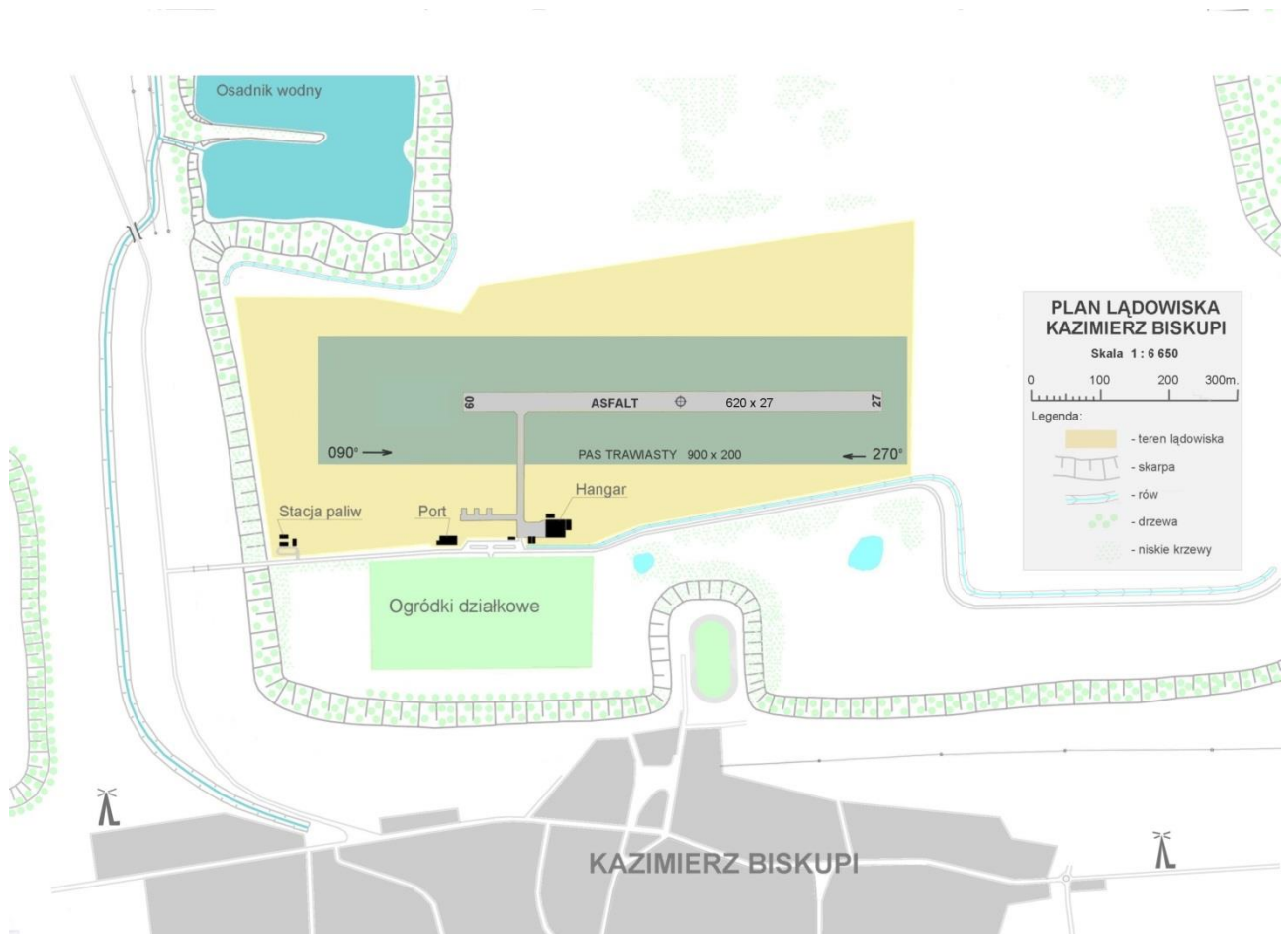
Według oceny pilota, główną przyczyną zdarzenia był brak prowadzenia właściwej obserwacji przedpola podczas podejścia i zbyt późna decyzja przerwania imitacji lądowania z niepracującym silnikiem.



Zrzut z programu Google Earth lotów zarejestrowanych programem Sky Demon



Fragment zapisu ostatniej fazy lotu. Ostatnia zarejestrowana wysokość to 135 m (ok. 25 m nad średni poziom lotniska)



Szkic sytuacyjny lądowiska Kazimierz Biskupi (<http://www.aeroklub.konin.pl/>)

Załoga: mężczyzna lat 52, nalot ogólny do dnia wypadku 123:49, nalot samodzielny 64:40, nalot w nocy 13:07, nalot w ostatnich 90 dniach 32:51, w ostatnich 30 dniach 3:40. Ma uprawnienia do lotów na samolotach Cessna 150, 152, 172, Tecnam 2002 JF i Piper PA28. Licencja PPL(A) wydana 21.07.2014 z uprawnieniem SPE(L) i Noc. Orzeczenie lotniczo-lekarskie wydane 19.02.2015 ważne do 25.02.2016.

Samolot Cessna FA150K, nr seryjny FA 1500080, SP-KSK rok budowy 1970, nalot całkowity 8118:04, ARC ważne do 5.006.2015, polisa OC + AC ważna.

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

Niewłaściwa ocena wysokości i profilu lotu podczas podejścia do lądowania po imitacji awarii silnika i zbyt późno podjęta decyzja odejścia na drugi krąg.

Zastosowane środki profilaktyczne:

Nie proponowano.

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Maciej Lasek	<i>podpis na oryginale</i>