

RAPORT KOŃCOWY



INCYDENT 2020/1615

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

UL. CHAŁUBIŃSKIEGO 4/6, 00-928 WARSZAWA | TELEFON ALARMOWY 500 233 233

RAPORT KOŃCOWY

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

INCYDENT

ZDARZENIE NR – 2020/1615

STATEK POWIETRZNY – Samolot PS-28 Cruiser, SP-GBD

DATA I MIEJSCE ZDARZENIA – 5 lipca 2020 r., EPPT



Niniejszy Raport jest dokumentem prezentującym stanowisko Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych dotyczące okoliczności zdarzenia lotniczego, jego przyczyn i zaleceń dotyczących bezpieczeństwa, który został sporządzony na podstawie informacji znanych w dniu jego sporządzenia.

Badanie może zostać wznowione w razie ujawnienia nowych informacji lub zastosowania nowych technik badawczych, które mogą mieć wpływ na zmianę sformułowań dotyczących przyczyn, okoliczności i zaleceń dotyczących bezpieczeństwa zawartych w Raporcie.

Badanie zdarzenia prowadzone było jedynie w celu zapobiegania wypadkom i incydentom w przyszłości w oparciu o obowiązujące przepisy prawa międzynarodowego, Unii Europejskiej i krajowego. Badanie zostało przeprowadzone bez stosowania prawnej procedury dowodowej, obowiązującej inne organy zobowiązane do podejmowania działań w związku ze zdarzeniem lotniczym.

Komisja nie orzeka co do winy i odpowiedzialności.

Zgodnie z art. 5 ust. 6 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im [...] oraz art. 134 Ustawy Prawo Lotnicze, sformułowania zawarte w Raporcie nie mogą być traktowane jako wskazanie winnych lub odpowiedzialnych za zaistniałe zdarzenie. W związku z powyższym wykorzystywanie Raportu do celów innych niż zapobieganie wypadkom i incydentom lotniczym, może prowadzić do błędnych wniosków i interpretacji.

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

WARSZAWA 2022

Numer ewidencyjny zdarzenia:	2020/1615			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDENT			
Data zdarzenia:	5 lipca 2020 r.			
Miejsce zdarzenia:	Lotnisko Piotrków Trybunalski EPPT			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot PS-28 Cruiser			
Znaki rozpoznawcze SP:	SP-GBD			
Użytkownik / Operator SP:	Szkoła lotnicza			
Dowódca SP:	Pilot samolotowy PPL(A)			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	Śmiertelne	Poważne	Lekkie	Bez obrażeń
	0	0	0	1
Władze krajowe i zagraniczne poinformowane o zdarzeniu	ULC			
Kierujący badaniem:	Ireneusz Boczowski			
Podmiot badający:	Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych			
Pełnomocni Przedstawiciele i ich doradcy:	NIE DOTYCZY			
Skład zespołu badawczego:	-			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	RAPORT KOŃCOWY			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	18 sierpnia 2022 r.			

1. Rodzaj zdarzenia

Incident.

2. Badanie przeprowadził

PKBWL.

3. Data i czas lokalny zaistnienia zdarzenia

5 lipca 2020 r., ok. godz. 10:00¹

4. Miejsce startu i zamierzonego lądowania

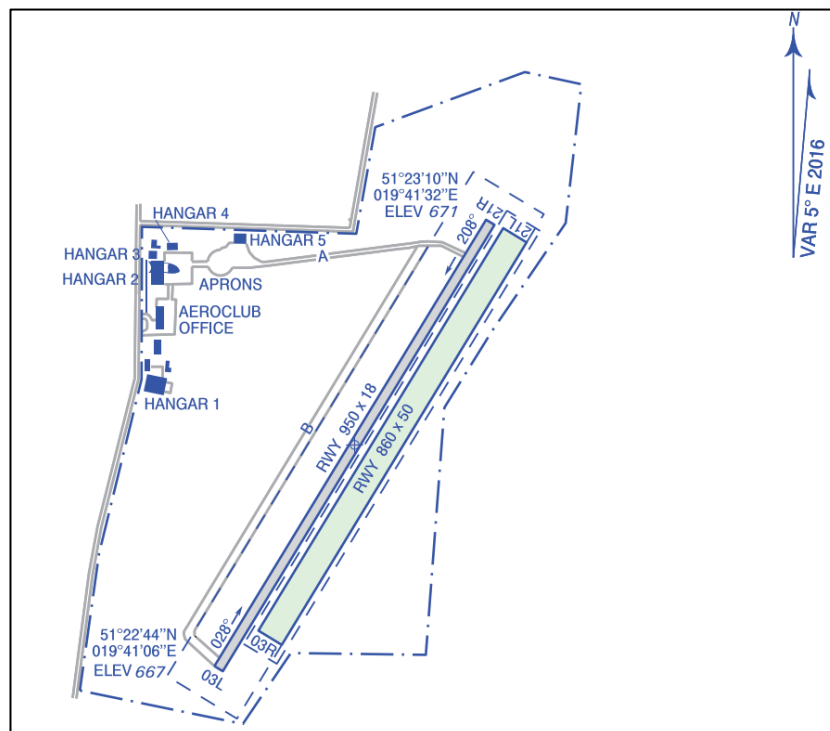
Warszawa-Babice (EPBC).

Lądowanie po trasie na lotnisku w Piotrkowie Trybunalskim (EPPT).

¹ Wszystkie czasy w raporcie podano w LMT, w dniu wypadku LMT=UTC+2 godz.

5. Miejsce zdarzenia

Lotnisko EPPT, Piotrków Trybunalski (Rys. 1).



Rys. 1. Szkic sytuacyjny lotniska EPPT

6. Typ operacji

Lot treningowy po trasie.

7. Faza lotu

Podejście do niskiego przelotu nad pasem w użyciu, tzw. „low pass”.

8. Warunki lotu

Dzień, VMC.

9. Czynniki pogody

Dla odległego o około 50 km na NNW lotniska Łódź-Lublinek (EPLL) wydano depeszę METAR o następującej treści:

EPLL 05530Z 22005KT 160V250 CAVOK² 19/4 Q1014

Pogoda nie miała wpływu na zaistnienie ani na przebieg zdarzenia.

² CAVOK - oznacza spełnienie warunków: widoczność co najmniej 10 km, brak chmur poniżej 5000 ft, brak chmur CB (Cumulonimbus – chmur kłębiastych deszczowych) i TCU (towering cumulus, wypiętrzonych chmur kłębiastych), brak opadów, burz, itp.

10. Organizator lotów

Szkoła lotnicza.

11. Dane dotyczące załogi

Dowódca statku powietrznego: mężczyzna lat 25, posiadał: licencję PPL(A) z aktualnym uprawnieniem SEP(L) oraz orzeczenie lotniczo-lekarskie klasy 1, 2 i LAPL w okresie ważności, z ograniczeniem VDL³.

Nalot ogólny na samolotach do dnia zdarzenia (według oświadczenia pilota): 74 godz. 40 min., w tym na typie PS-28 Cruiser 73 godz. 10 min., w tym nalot samodzielny 13 godz. 11 min.

12. Obrażenia osób

Nie było.

13. Uszkodzenia statku powietrznego

Nie było.

14. Opis przebiegu i analiza zdarzenia

14.1. Opis zdarzenia

W dniu 5 lipca 2020 r. pilot samolotowy PPL(A) wykonywał lot trasowy docelowo-powrotny samolotem PS-28 Cruiser, SP-GBD, z lotniska EPBC, poprzez kilka punktów zwrotnych i z międzylądowaniem na lotnisku EPPT. Na tym lotnisku planował wykonać kilka lądowań połączonych ze startem (konwojer). Zbliżając się do ATZ⁴ EPPT otrzymał informację od Służby Informacji Powietrznej FIS, że na lotnisku odbywają się skoki spadochronowe. Skontaktował się drogą radiową z kierującym skokami na lotnisku EPPT i przyjął warunki do lądowania: „RWY⁵ 21 w użyciu, krąg samolotowy lewy”.

Po dolocie do lotniska pilot zdecydował o wykonaniu kręgów połączonych z „konwojerami⁶”. Pierwsze dwa z nich przebiegły prawidłowo.

W tym czasie pilot samolotu Skyvan SP-HOP, wywożącego skoczków spadochronowych, poinformował drogą radiową kierującego skokami o dokonanym zrzuć. Następnie, w trakcie zniżania, nadał meldunek: „Piotrków radio, Skyvan, trzeci prawy do RWY 03” (kierunek przeciwny do RWY 21) i uzyskał zgodę na podejście.

Pilot samolotu SP-GBD zgłosił, że znajduje się na pozycji z wiatrem, po czym dolatując do trzeciego zakrętu lewego kręgu do RWY 21 usłyszał korespondencję „Panowie w trzecim poczekajcie, bo będę lądował”. Nie będąc pewien czy korespondencja jego

³ VDL - ograniczenie dotyczące korekcji widzenia dali, poprzez obowiązek noszenia szkielek korekcyjnych i posiadania przy sobie okularów zapasowych.

⁴ ATZ – Aerodrome Traffic Zone – strefa ruchu lotniskowego, w której wykonywane są przeważnie loty w przestrzeni klasy G lotnictwa ogólnego.

⁵ RWY – runway – skrót oznacza drogę startową lotniska.

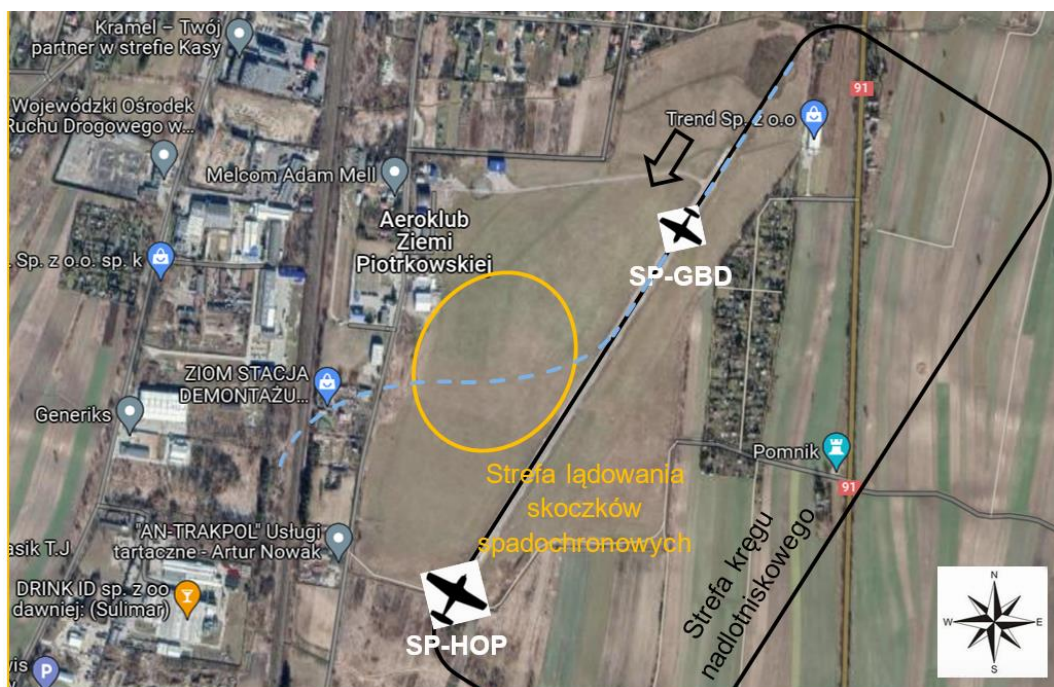
⁶ Konwojer – żargonowe określenie lądowania połączonego ze startem (z ang. touch and go), bez zatrzymywania się samolotu na drodze startowej.

dotyczy, poprosił drogą radiową o potwierdzenie. Według jego oświadczenia nie otrzymał odpowiedzi, a pomimo tego kontynuował lot do czwartego zakrętu kręgu.

Pilot samolotu SP-HOP oświadczył, że w trakcie zniżania słyszał kolejną korespondencję, tym razem od kierującego skokami, kierowaną do pilota SP-GBD, aby ten „oczekiwał w pozycji trzeci lewy do 21”.

Pilot SP-GBD oświadczył, że odpowiedział, że „obserwuje sytuację na lotnisku i wykona „low pas⁷”. Następnie kontynuował podejście, a gdy znalazł się na prostej do lądowania zauważył po przeciwnej stronie lotniska samolot Skyvan SP-HOP, podchodzący do lądowania na przeciwnym kierunku oraz opadających nad lotniskiem skoczków spadochronowych. W tym czasie kierujący skokami wydał polecenie dla SP-GBD natychmiastowego przerwania podejścia, co pilot wykonał, odlatując w prawo i omijając lądujących skoczków.

Pilot samolotu SP-HOP, znajdując się na prostej do RWY 03 upewnił się, „że nad pasem betonowym i szybowcowym RWY 03R nie ma skoczków” i kontynuował podejście. Na krótkiej prostej, przed wyrównaniem, spostrzegł samolot SP-GBD wykonujący niski przelot nad strefą lądowania skoczków spadochronowych. Zauważył, że na polecenie kierującego skokami⁸, samolot ten wykonał zakręt w prawo i odleciał w kierunku zachodnim (Rys. 2). Pilot samolotu SP-HOP wylądował bezpiecznie na RWY 03.



Rys. 2. Schemat trajektorii przelotu samolotu SP-GBD nad lotniskiem i manewru odlotu [źródło: PKBWL]

⁷ Low pass – niskie przejście (przelot), najczęściej nad lotniskiem

⁸ Podczas zrzutu skoczków spadochronowych kierujący skokami pełni jednocześnie funkcję kierującego lotami.

Według oświadczenia, pilota samolotu SP-GBD „w trakcie lotu po kręgu, nie otrzymał informacji o potrzebie wydłużenia lotu na pozycji z wiatrem, wykonania orbity czy opuszczenia kręgu”. Jest to sprzeczne z oświadczeniem pilota samolotu SP-HOP.

W zdarzeniu nikt nie ucierpiał, a wszyscy skoczkowie wylądowali bezpiecznie.

14.2. Analiza zdarzenia

Wykonywanie łączonych operacji lotniczych na lotniskach GA⁹ wymaga od uczestników wyczerpanej uwagi. Wzrastający ruch w lotnictwie ogólnym przyczynia się do zagrożenia kolizjami w powietrzu w przypadkach niedotrzymania procedur i/lub niewłaściwego prowadzenia obserwacji i korespondencji przez załogi. Dotyczy to często pilotów statków powietrznych dolatujących do lotnisk innych niż macierzyste, w tym pilotów o niewielkim doświadczeniu.

Bezpieczeństwo ruchu lotniczego wymaga zaangażowania wszystkich podmiotów operujących w rejonie danego lotniska, z podkreśleniem roli informatora AFIS¹⁰ lub kierującego lotami, którzy udzielają właściwych informacji i – jeśli potrzeba – wydają polecenia.

Pilot samolotu SP-GBD, posiadający niewielkie doświadczenie, dolatując do lotniska EPPT dysponował informacjami o ruchu nadlotniskowym i odbywających się tam skokach spadochronowych. W trakcie lotu, pozostawał na nasłuchu częstotliwości lotniska w Piotrkowie Trybunalskim, a następnie prowadził korespondencję z kierującym skokami, uzgadniając warunki podejścia i wykonania zamierzonych kręgów. Słyszał korespondencję kierującego skoków z samolotem wywożącym skoczków, gdy ten ostatni podawał kolejne komunikaty o zamiarze zrzutu, zrzucie skoczków, zniżaniu i podejściu do lądowania na kierunku 03.

W przypadku braku pozwolenia kierującego skokami lub niezrozumiałej korespondencji pilot samolotu SP-GBD nie powinien kontynuować podejścia ani do lądowania ani do niskiego przelotu. Przestrzeń nad lotniskiem z pozycji „z wiatrem” na kręgu była dobrze widoczna. Obowiązkiem pilota samolotu SP-GBD było obserwować ruch, także w polu manewrowym lotniska, w trakcie lotu po kręgu. Widząc zajętą przestrzeń i nie mając zgody na lądowanie ani na niskie przejście, miał obowiązek przerwać podejście i nie wlatywać nad lotnisko.

14.3. Ustalenia zespołu badawczego

- 1) Pilot samolotu SP-GBD posiadał uprawnienia do wykonania lotu.
- 2) Samolot był zdalny do lotu i posiadał wymaganą dokumentację.
- 3) Pilot samolotu SP-GBD kontynuował podejście do niskiego przelotu nad pasem pomimo tego, że:
 - a. nie miał stosownego zezwolenia;
 - b. nie rozumiał korespondencji;

⁹ GA – General aviation – lotnictwo ogólne

¹⁰ AFIS – Aerodrome Flight Information Service – Lotniskowa służba informacji powietrznej

- c. widział opadających na lotnisko skoczków oraz podchodzący do lądowania z przeciwnego kierunku samolotu Skyvan.
- 4) Warunki atmosferyczne nie miały wpływu na przebieg zdarzenia.
- 5) W trakcie zdarzenia nikt nie został poszkodowany.

15. Przyczyna zdarzenia

Kontynuowanie podejścia do niskiego przelotu pomimo zajętej przestrzeni nad lotniskiem i braku zgody kierującego skokami spadochronowymi na podejście.

16. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia

- 1) Niezastosowanie się pilota samolotu SP-GBD do poleceń kierującego skokami.
- 2) Podejście do lądowania i lądowanie samolotu SP-HOP na kierunku przeciwnym do przyjętego i przekazanego pilotowi SP-GBD kierunku lądowania.
- 3) Niezrozumienie korespondencji pilota SP-HOP przez pilota SP-GBD.

17. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

Nie sformułowano.

18. Propozycje zmian systemowych i/lub inne uwagi

Szkoła lotnicza nakazała pilotowi samolotu SP-GBD szkolenie teoretyczne w wymiarze 2 godzin z zakresu przygotowania się oraz wykonywania lotów nad lotniskiem, na którym odbywają się loty szybowcowe lub skoki spadochronowe.

19. Załączniki

Brak.

KONIEC

Kierujący zespołem badawczym

.....