



Jedynym celem badania jest zapobieganie wypadkom i incydentom lotniczym.

Komisja nie orzeka o winie i odpowiedzialności. Badanie jest niezależne i odrębne w stosunku do wszelkich postępowań sądowych lub administracyjnych.

Wykorzystywanie uchwały do celów innych niż zapobieganie wypadkom i incydentom lotniczym, może prowadzić do błędnych wniosków i interpretacji.

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych

z dnia 20 sierpnia 2024
w sprawie **poważnego incydentu lotniczego**

2023-0003

NUMER ZDARZENIA

Tecnam P2008-JC, SP-WBA

8 lutego 2023, lotnisko Rzeszów – Jasionka (EPRZ)

Uchwała została wydana na podstawie informacji znanych Komisji w dniu jej podjęcia.

Uchwała przedstawia okoliczności zdarzenia lotniczego jego przyczyny, czynniki sprzyjające oraz zalecenia dotyczące bezpieczeństwa, jeżeli zostały wydane.



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych
ul. Puławska 125, 02-707 Warszawa



Adres do korespondencji:
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa



kontakt@pkbwl.gov.pl



Telefon alarmowy 24 h: +48 500 233 233



<https://www.pkbwl.gov.pl>

Działając na podstawie art. 138 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. 2002 Nr 130 poz. 1112, z późn. zm.) oraz § 16 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz.U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), po zapoznaniu się z projektem raportu końcowego Komisja, uznała wyniki badań zespołu za wystarczające i postanowiła zamknąć badanie zdarzenia lotniczego.

1. Przebieg i analiza zdarzenia

W dniu 8 lutego 2023 r. o godz. 10:09¹ pilot posiadający licencję PPL(A) wystartował z lotniska Rzeszów - Jasionka (EPRZ) samolotem Tecnam P2008-JC o znakach rozpoznawczych SP-WBA (dalej nazywanym „Tecnam”). Pilot, wracając z trasy, zbliżał się do CTR² EPRZ od strony zachodniej.

Na lotnisku EPRZ odbywał się ruch lotniczy według przepisów IFR³ i VFR⁴ o dużym natężeniu. O godz. 11:35 pilot otrzymał od krl⁵ TWR⁶ EPRZ polecenie oczekiwania w rejonie punktu WHISKEY, na wysokości 2000 ft AMSL⁷. Pilot doleciał do punktu WHISKEY o godz. 11:39. O godz. 11:45 krl TWR zezwolił na lot w rejon punktu YANKEE, gdzie polecił dalsze oczekiwanie na wysokości 2000 ft AMSL. O godz. 11:51 pilot zgłosił do lotu do punktu YANKEE i zamiar wykonania konwojera RWY⁸ 09, a następnie wykonania kręgu i pełnego lądowania. O godz. 12:06 krl TWR wydał zezwolenie na wejście samolotu Tecnam w prawy krąg nadlotniskowy do RWY 09. O godz. 12:08 pilot zgłosił wejście w krąg w trzecim zakręcie i zamiar pełnego lądowania. Krl TWR przekazał pilotowi informację o wietrze w osi pasa, z kierunku 090° o prędkości wynoszącej 10 kt i wydał zezwolenie na lądowanie. Konfigurując samolot do lądowania, pilot wypuścił małe klapy, a na prostej do RWY 09 pełne klapy.

W ocenie pilota, wykonał on podejście powyżej ścieżki zniżania, ponieważ zamierzał wykonać lądowanie z przelotem, w celu skrócenia czasu kołowania po RWY. Pilot był świadomy, że podchodzący do lądowania za nim inny samolot jest blisko, zamierzał zatem zwolnić RWY możliwie szybko. Wytrzymanie samolotu przed przyziemieniem zostało wykonane za wysoko i ze zbyt małą prędkością i nie zostało to skorygowane. O godz. 12:12 nastąpiło przeciągnięcie samolotu z przechyleniem na lewe skrzydło, którego końcówka zahaczyła o nawierzchnię RWY. Spowodowało to przemieszczenie samolotu po torze odchylonym o około 45° w lewo względem kierunku lądowania. Po przyziemieniu pilot zwiększył obroty silnika.

¹ Czasy w raporcie zostały podane w LMT. W dniu zdarzenia LMT=UTC+1 h.

² Strefa kontrolowana lotniska (ang. Control zone).

³ Przepisy wykonywania lotów wg wskazań przyrządów (ang. Instrument flight rules).

⁴ Przepisy wykonywania lotów z widocznością (ang. Visual flight rules).

⁵ Kontroler ruchu lotniczego.

⁶ Organ kontroli lotniska (ang. Tower).

⁷ Nad średnim poziomem morza (ang. Above mean sea level).

⁸ Droga startowa (ang. runway).

Samolot wypadł poza nawierzchnię utwardzoną RWY w rejonie skrzyżowania z TWY BRAVO, a następnie, na odcinku o długości około 700 m, poruszał się po łagodnym łuku w kierunku wschodnim i ostatecznie wrócił na RWY w okolicy skrzyżowania z TWY CHARLIE 1.

Krl TWR obserwował lądowanie samolotu Tecnam. Po wypadnięciu samolotu z RWY, uruchomił akcję ratowniczą i powiadomił DOP⁹ i LSRG¹⁰. O godz. 12:12 siły i środki LSRG udały się do punktu oczekiwania przed RWY na TWY¹¹ CHARLIE 1.



Rys. 1. Samolot Tecnam przed przyziemieniem na RWY 09 lotniska EPRZ [źródło: kamera CCTV Portu lotniczego Rzeszów-Jasionka]

Krl TWR zapytał pilota, czy wszystko jest w porządku z samolotem. Pilot potwierdził, że tak i zgłosił zamiar kołowania do końca RWY 09 oraz jej opuszczenia przez TWY GOLF. Krl TWR zaakceptował takie działanie. Pilot zgłosił opuszczenie RWY 09 i zakołował na płytę postojową przed hangarem operatora samolotu, gdzie wyłączył silnik.

Krl TWR wstrzymał operacje na RWY i poinformował LSRG i DOP o braku osób poszkodowanych. DOP udał się na RWY, by sprawdzić jej stan. Nie stwierdził uszkodzeń infrastruktury ani obecności FOD¹². O godz. 12:19 DOP powiadomił TWR o możliwości wznowienia operacji na RWY. Następnie DOP udał się do miejsca parkowania samolotu Tecnam, gdzie pilot poinformował, że nie potrzebuje on asysty ratowników medycznych. Krl TWR wznowił operacje na RWY 09. O godz. 12:20 LSRG wróciła do Strażnicy.

⁹ Dyżurny operacyjny portu lotniczego.

¹⁰ Lotniskowa Służba Ratowniczo-Gaśnicza.

¹¹ Droga kołowania (ang. Taxiway).

¹² Przedmioty obce (ang. Foreign Object Debris).

Najdalej wysunięty ślad pozostawiony przez samolot w kierunku północnym znajdował się około 100 m od osi RWY. W okolicy TWY BRAVO, DOP stwierdził dwie rysy na nawierzchni RWY.

W czasie wstrzymania operacji w rejonie lotniska EPRZ na lądowanie oczekiwało 6 statków powietrznych.

2. Przyczyn i/lub czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia

- 1) Przyziemienie samolotu w warunkach utraty równowagi poprzecznej i kierunkowej.
- 2) Długa, trzymiesięczna przerwa w wykonywaniu lotów.

3. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zaproponowane przez podmiot badający

Nie sformułowano.

4. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

Nie sformułowano.

Nadzorujący badanie

.....
(podpis na oryginale)

Przewodniczący Komisji

.....
(podpis na oryginale)