



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 30 grudnia 2024
w sprawie **wypadku lotniczego**

2024-0083

NUMER ZDARZENIA

Cessna Aircraft Company, Cessna 172 P, SP-RBI

04 września 2024 r., jezioro Lednica,
52°31'46,45" N 017°22'26,97" E

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>

Komisja akceptuje wyniki badania przedstawione przez IIC w projekcie raportu końcowego.

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), w związku z punktem 5.1 Załącznika 13 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. poz. 212, z późn. zm.), po zapoznaniu się z projektem raportu końcowego, Komisja uznała wyniki badań za wystarczające i postanowiła zamknąć badanie zdarzenia lotniczego.

1. Przebieg i analiza zdarzenia

W dniu 2 września 2024 r. pilot (obywatel Szwajcarii), posiadający licencję pilota zawodowego ATPL(A)¹, dokonał rezerwacji samolotu Cessna 172 w Ośrodku Szkolenia Lotniczego ATO Biernat s.j. na lot wodnosamolotem w dniu 4 września 2024 r. W dniu 3 września 2024 r. pilot, pod nadzorem instruktora, wykonał lot sprawdzający na samolocie Cessna 172. Lot obejmował start z lądowiska Żerniki (EPZE), wykonanie trzech lądowań na pobliskim jeziorze Bnińskim i lądowanie na lądowisku startu. Instruktor ocenił, że pilot poprawnie wykonał lądowania na jeziorze, a cały lot przebiegł bez zastrzeżeń.

W dniu 4 września 2024 r. pilot przybył na lądowisko EPZE wraz z pasażerką, złożył plan lotu a następnie dotankował samolot paliwem do 150 l oraz wykonał na nim przegląd przedlotowy. Około godz. 12:00², po uruchomieniu i wykonaniu próby silnika, przeleciał do RWY³ 05 i wystartował w celu wykonania kilku lądowań na jeziorze Lednica, położonym koło miejscowości Lednogóra.

Około godz.12:23, podczas trzeciego lądowania na jeziorze, samolot uderzył lewym pławką w taflę wody i kapotał. Przebywający w pobliżu świadkowie natychmiast powiadomili służby ratownicze. Tymczasem pilot i pasażerka samodzielnie wydostali się z kabiny zanurzonej w wodzie i oczekiwali na pomoc, trzymając się wystających ponad wodą pływaków. Strażacy ewakuowali pilota i pasażerkę na pobliską plażę.

Pilot i pasażerka nie odnieśli obrażeń

Podczas badań zdarzenia ustalono, że pierwsze dwa lądowania na jeziorze były poprawne

Jednak tuż przed trzecim wodowaniem wystąpił nagły, silny podmuch wiatru z prawej strony. Pilot nie zdążył skontrolować podmuchu, w efekcie czego samolot

¹ Licencja pilota liniowego (ang. airline transport pilot licence)

² Czas w Raporcie wyrażono według LMT = UTC + 2 h.

³ Droga startowa (ang. runway)

rozpoczął niekontrolowany przez pilota obrót wokół osi pionowej oraz poprzecznej zakończony kapotażem (rys.1).



Rys.1 Samolot po kapotażu z widocznym odchyleniem w lewo

Pilot wykonał lądowanie przy dość porywistym wietrze (14 kt), co przy wystąpieniu w tych warunkach nagłego podmuchu wiatru mogło go zaskoczyć i uniemożliwiło podjęcie skutecznej reakcji.

W istniejących warunkach meteorologicznych pilot nie określił dokładnie faktycznej prędkości wiatru przy trzecim wodowaniu.

Dodatkowo, boczny wiatr z lewej strony wymagał utrzymania przechylenia samolotu na lewe skrzydło (podejście z tzw. zwisem), co w chwili podmuchu wiatru z prawej strony zwiększyło jeszcze jego przechylenie na lewą stronę.

2. Przyczyna zdarzenia

1) Prawdopodobne wystąpienie silnego podmuchu wiatru w czasie wodowania, które mogło zaskoczyć pilota, nie pozwalając mu na skuteczną reakcję.

3. Czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia

1) Niedokładne określenie wzrokowe przez pilota prędkości wiatru w rejonie jeziora Lednickiego.

2) Lądowanie na jeziorze przy występujących nagłych wzrostach prędkości wiatru.

4. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zaproponowane/zrealizowane przez podmiot badający

Nie sformułowano

5. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

Nie określono

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji

.....

(podpis na oryginale)

.....

(podpis na oryginale)