



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	2986/18			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDENT			
Data zdarzenia:	07 września 2018 r.			
Miejsce zdarzenia:	Lotnisko Aleksandrowice k. Bielska-Białej (EPBA)			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot, Cessna 172N			
Dowódca SP:	Pilot samolotowy			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	4
Nadzorujący badanie:	Ireneusz Boczkowski			
Podmiot badający:	Użytkownik			
Skład zespołu badawczego:	Komisja użytkownika			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	Informacja o zdarzeniu [raport]			
Zalecenia:	Nie			
Adresat zaleceń:	Nie dotyczy			
Data zakończenia badania:	12 lutego 2019 r.			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Pilot samolotowy, mężczyzna lat 35, licencja PPL(A) z ważnym uprawnieniem SEP(L), nalot ogólny na samolotach 95 godzin 30 minut w 343 lotach, w tym nalot samodzielny w czasie 33 godzin. Nalot w czasie ostatnich 12 miesięcy, 18 godzin 31minut. Posiadał ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie.

Samolot posiadał obowiązkowe ubezpieczenie OC, był zdatny do lotu i jego stan techniczny nie miał wpływu na zaistniałe zdarzenie.

W dniu 07 września 2018 r. pilot przybył na lotnisko w celu wykonania lotu Cessną 172N. Wspólnie z pilotem który wcześniej wykonał lot, rozpoczął przygotowanie samolotu do lotu. Sprawdził i uzupełnił olej w silniku do ilości wymaganej zgodnie z instrukcją użytkowania samolotu. Uzupełnił paliwo lotnicze do stanu 93 litrów. Następnie pilot przeprowadził przegląd przed lotem, wykonał również obliczenia masy załogi, pasażerów i bagażu. Zdaniem pilota obliczenia które wykonał były zgodne z IUwL samolotu Cessna 172N.

Po zajęciu miejsc przez podróżnych, oraz wykonaniu briefingu bezpieczeństwa, dowódca uruchomił silnik samolotu i wykołował do miejsca oczekiwania przed progiem pasa gdzie przeprowadził próbę silnika. Wszystkie te czynności wykazały, że samolot był sprawny do lotu.

Po zajęciu progu pasa 09 o godz. 13:45 (LMT) pilot ustawił klapy w położenie startowe 10°, zwiększył obroty silnika do maksymalnych, po osiągnięciu mocy startowej zwolnił hamulce i rozpoczął rozbieg (Rys. 1).



Rys.

Rys. 1 Szkic rozbiegu i miejsce zatrzymania samolotu poza pasem startowym 09 [źródło: google maps / PKBWL]

Samolot w początkowej fazie startu, zdaniem pilota, rozpędzał się wolniej niż oczekiwał, mimo tego pilot dalej kontynuował start. Po wydłużonym rozbiegu między połową, a 3/4 długości pasa samolot nie uzyskał prędkości rotacji i dopiero wtedy pilot podjął decyzję o przerwaniu startu. Zdjął obroty do minimalnych i rozpoczął hamowanie. Samolot zaczął zwalniać, a pod koniec pasa ślizgać się na zablokowanych kołach. Znaczna prędkość samolotu i niewielka odległość od końca pasa startowego spowodowały, że pilot nie zdołał zatrzymać samolotu, który wytoczył się poza pas startowy. Następnie zderzył się z ogrodzeniem pola wlotów i zatrzymał się na nierównej nawierzchni trawiastej przy drodze okalającej lotnisko.

Pilot i podróżni w trakcie zdarzenia nie odnieśli żadnych obrażeń ciała i samodzielnie opuścili kabinę samolotu.

W wyniku uderzenia samolotu w ogrodzenie lotniska na przedłużeniu pasa startowego i zatrzymania się na nierównej nawierzchni, samolot uległ następującym uszkodzeniom:

uszkodzony kołpak i obydwie łopaty śmigła, uszkodzona goleń przedniego podwozia, uszkodzona lewa lotka i uszkodzona maska silnika (Rys. 2).



Rys. 2 Miejsce zatrzymania samolotu z opisem uszkodzeń [źródło: użytkownik]

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Błąd pilota, polegający na spóźnionej decyzji o przerwaniu startu.

Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:

Organizacja ATO przeprowadziła z personelem lotniczym szkolenie przypominające stosowanie procedur podczas przerwania startu.

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Komisja PKBWL nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Komentarz PKBWL:

Zdaniem Komisji dowódca statku powietrznego powinien przerwać start już w początkowej fazie rozbiegu kiedy stwierdził, zbyt powolne rozpędzanie się samolotu na trawiastej nawierzchni pasa startowego.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Ireneusz Boczkowski	<i>podpis na oryginale</i>