

RAPORT KOŃCOWY



INCYDENT 4167/19

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 – 4167/19

STATEK POWIETRZNY – AT-3, SP-IVO

DATA I MIEJSCE ZDARZENIA – 16 września 2019, EPPL



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 2020

Numer ewidencyjny zdarzenia:	4167/19			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDENT			
Data zdarzenia:	16 września 2019 r.			
Miejsce zdarzenia:	EPPL			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot AT-3			
Znaki rozpoznawcze SP:	SP-IVO			
Użytkownik / Operator SP:	Prywatny			
Dowódca SP:	Pilot turystyczny – PPL(A)			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	Śmiertelne	Poważne	Lekkie	Bez obrażeń
	-	-	-	1
Władze krajowe i zagraniczne poinformowane o zdarzeniu	ULC			
Kierujący badaniem:	Krzysztof Błasiak			
Podmiot badający:	Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych			
Pełnomocni Przedstawiciele i ich doradcy:	NIE WYZNACZONO			
Skład zespołu badawczego:	NIE WYZNACZONO			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	RAPORT KOŃCOWY			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	4 sierpnia 2020			

1. Rodzaj zdarzenia

Incydent

2. Badanie przeprowadził

PKBWL

3. Data i czas lokalny zaistnienia zdarzenia

16 września 2019, ok. godz. 10:00¹

4. Miejsce startu i zamierzonego lądowania

SP wystartował z lotniska w Rzeszowie (EPRZ) do lotu rekreacyjnego. Po pewnym czasie pilot wykonał lądowanie na lotnisku Babice (EPBC), gdzie dotankował samolot

¹ Wszystkie czasy w raporcie LMT – w dniu zdarzenia UTC + 2h

paliwem - do pełna, a następnie wykonał start i przelot do miejsca zamierzonego lądowania na lotnisku w Płocku (EPPL).

5. Miejsce zdarzenia

Miejscem zdarzenia jest lotnisko w Płocku (EPPL).

Tabela 1. Informacje na temat miejsca zdarzenia.

Nazwa lotniska	Płock-Kostrogaj
Oznaczenie lotniska	EPPL
Współrzędne	N52°33'42.9" E19°43'15.3"
Radio	Płock-Radio 122.8
Elewacja	331 ft
Droga startowa	RWY123/303 (13/31), 861 x 85 m,
Właściciel/Zarządzający	Aeroklub Ziemi Mazowieckiej

6. Typ operacji

Lotnictwo ogólne – lot rekreacyjny.

7. Faza lotu

Lądowanie.

8. Warunki lotu

Dzień – VFR.

9. Czynniki pogody

W dniu zdarzenia, w Płocku, około godziny 14:00 LMT zanotowano następujące dane meteorologiczne:

- zachmurzenie 6/8,
- temperatura powietrza 17°C,
- temperatura odczuwalna 15°C.
- wilgotność powietrza 48%,
- wiatr z kierunku zachodniego o prędkości od 22 do 31 km/h.

10. Organizator lotów

Nie dotyczy (użytkownik prywatny).

11. Dane dotyczące załogi

Pilot - mężczyzna lat 26, posiadający licencję pilota samolotowego turystycznego PPL(A) wydaną dnia 7 sierpnia 2019 roku, z uprawnieniami do pilotowania

samolotów jednosilnikowych, tłokowych, lądowych SEP(L), ważnymi do dnia 30 czerwca 2021 roku.

Pilot posiadał Orzeczenie Lotniczo – Lekarskie wydane w dniu 22 listopada 2018 roku przez uprawniony podmiot, bez wpisanych ograniczeń: klasy 1 ważne do 22 listopada 2019 roku, LAPL ważne do 22 listopada 2023 roku.

Nalot pilota - brak danych (nalot niewielki z uwagi na datę wydania uprawnień niewiele ponad miesiąc przed datą zdarzenia).

12. Obrażenia osób

Tabela 2. Obrażenia osób biorących udział w zdarzeniu.

Urazy	Załoga	Pasażerowie	Inne osoby	Razem
Śmiertelne				
Poważne				
Lekkie				
Brak	1			1

13. Uszkodzenia statku powietrznego

Samolot biorący udział w wypadku uległ uszkodzeniu na skutek zderzenia z ziemią. Przy pierwszym uderzeniu nastąpiło oderwanie goleni podwozia przedniego. Na skutek utraty przedniego podwozia samolot uderzył o ziemię przednią częścią kadłuba oraz śmigłem co doprowadziło do uszkodzenia śmigła, maski silnika oraz podwieszanego zbiornika paliwa.



Obraz 1. Samolot AT-3 na płycie lotniska tuż po zdarzeniu [źródło: PKBWL]



Obraz 2. Samolot AT-3 na płycie lotniska tuż po zdarzeniu – widok z lewej strony [źródło: użytkownik]



Obraz 3. Samolot AT-3 na płycie lotniska tuż po zdarzeniu – widok od tyłu [źródło: użytkownik]



Obraz 4. Samolot AT-3 na płycie lotniska tuż po zdarzeniu – widok z prawej strony [źródło: użytkownik]



Obraz 5. Samolot AT-3 na płycie lotniska tuż po zdarzeniu – widok na uszkodzone śmigło i maskę silnika [źródło: użytkownik]

14. Opis przebiegu i analiza zdarzenia

14.1. Opis zdarzenia

W dniu 16 września 2019 roku około godziny 10:00 LMT samolot AT-3 o znakach SP-IVO, pilotowany przez pilota posiadającego licencję turystyczną, wystartował z lotniska w Rzeszowie do lotu rekreacyjnego. Po pewnym czasie pilot wykonał lądowanie na lotnisku Babice, gdzie dotankował samolot paliwem - do pełna, a następnie wykonał start i przelot na lotnisko w Płocku. Przed wlotem do ATZ EPPL pilot starał się nawiązać łączność z lotniskiem w celu otrzymania warunków do lądowania. Pomimo kilku prób nawiązania łączności nie uzyskał potrzebnych informacji. W związku z powyższym podjął decyzję wykonania niskiego przelotu nad pasem 31 w celu ustalenia kierunku wiatru. Następnie pilot wykonał prawy krąg i podszedł do lądowania na DS 31. W trakcie wykonywania manewru lądowania około godziny 13:45 LMT, samolot uderzył przednim kołem o płytę lotniska, w wyniku czego nastąpiło oderwanie goleni podwozia przedniego. Następnie samolot uderzył o płytę przednią częścią kadłuba oraz śmigłem, po czym zatrzymał się na trawie. Pilot nie odniósł obrażeń i opuścił samolot o własnych siłach. Samolot został znacznie uszkodzony. Uszkodzeniu uległy: śmigło, przednia goleń, maska silnika oraz podwieszany zbiornik paliwa.

14.2. Ustalenia

- Samolot wpisany był do rejestru statków powietrznych,
- Samolot użytkowany był zgodnie z obowiązującymi przepisami,
- W myśl obowiązujących przepisów samolot był zdolny do lotu,
- Maksymalna masa do startu samolotu nie została przekroczona,
- Nie było żadnych dowodów na jakiegokolwiek usterki lub awarie samolotu, które mogłyby przyczynić się do wypadku,
- Żadna część samolotu nie oddzieliła się od niego podczas lotu,
- Ciągłość kinematyczna układu sterowania przed i po wypadku była zachowana,
- Pilot posiadał uprawnienia do lotu zgodnie z obowiązującymi przepisami,
- Pilot posiadał właściwe, ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie,
- Pilot był zdolny do lotu oraz wypoczęty przed startem,
- Warunki atmosferyczne pozwalały na wykonanie lotu,
- Samolot nie był wyposażony w rejestratory pokładowe – żaden typ rejestratora nie był wymagany na mocy obowiązujących przepisów,
- Pilot nie był pod wpływem alkoholu,
- Doświadczenie pilota było niewielkie, posiadał licencje niewiele ponad miesiąc,
- Zdarzenie miało miejsce na lotnisku w Płocku. Jest to lotnisko użytkowane przez Aeroklub Ziemi Mazowieckiej oraz Lotnicze Pogotowie Ratunkowe,
- W chwili zdarzenia na lotnisku nie odbywały się inne operacje lotnicze, a płyta lotniska pozostawała pusta,
- Wszystkie uszkodzenia samolotu były wynikiem zderzenia z ziemią,
- Poza oddzielnym od samolotu przednim podwoziem, statek powietrzny pozostał w całości,
- Charakter uszkodzeń statku powietrznego wskazywał, że w przedmiotowym wypadku doszło do błędu podczas lądowania, skutkującego przyziemieniem na przednie podwozie powodując jego złamanie, co znalazło swoje potwierdzenie w oświadczeniu pilota,
- Na skutek zdarzenia pilot nie odniósł żadnych obrażeń,
- Podczas lotu, pilot zapięty był w regulowane pasy bezpieczeństwa, które uchroniły go przed poważnymi obrażeniami,

15. Przyczyna zdarzenia

Błąd pilotażu podczas lądowania.

16. Czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia

Niewielkie doświadczenie pilota.

17. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych po zapoznaniu się ze zgromadzonymi w trakcie badania zdarzenia materiałami nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

18. Propozycje zmian systemowych i/lub inne uwagi

Nie sformułowano.

19. Załączniki

Brak.

KONIEC

Kierujący zespołem badawczym

Podpis na oryginale

.....