

RAPORT KOŃCOWY

POWAŻNY INCYDENT 5169/19



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

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

RAPORT KOŃCOWY

POWAŻNY INCYDENT

ZDARZENIE NR 5169/19

STATEK POWIETRZNY – Samolot Cessna 152

DATA I MIEJSCE ZDARZENIA – 7 listopada 2019 r. Lublin (EPLB)



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. 5 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:	5169/19			
Rodzaj zdarzenia:	Poważny incydent			
Data zdarzenia:	7 listopada 2019 r.			
Miejsce zdarzenia:	Lublin EPLB			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot Cessna 152			
Użytkownik / Operator SP:	NAVCOM SYSTEMS FLY			
Dowódca SP:	Uczeń pilot			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	Śmiertelne	Poważne	Lekkie	Bez obrażeń
	0	0	0	1
Władze krajowe i zagraniczne poinformowane o zdarzeniu	ULC			
Kierujący badaniem:	Wojciech Misiak			
Podmiot badający:	PKBWL			
Pełnomocni Przedstawiciele i ich doradcy:	-			
Skład zespołu badawczego:	-			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	RAPORT KOŃCOWY			
Zalecenia:	NIE MA			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	10 marca 2020 r.			

1. Rodzaj zdarzenia:

Poważny Incydent

2. Badanie przeprowadził:

PKBWL

3. Data i czas lokalny zaistnienia zdarzenia:

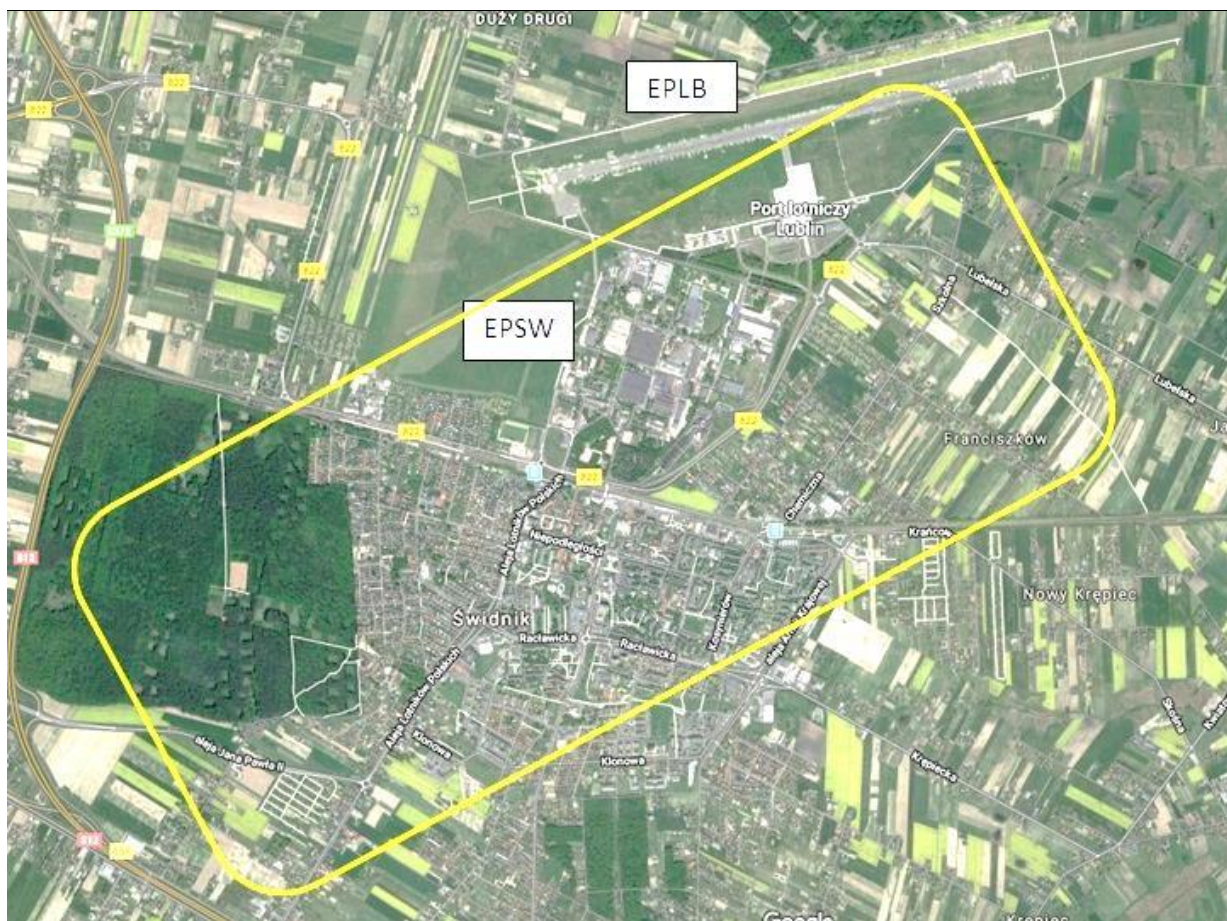
7 listopada 2019 r. 08:34 UTC

4. Miejsce startu i zamierzonego lądowania:

Lotnisko Świdnik EPSW

5. Miejsce zdarzenia:

okolice lotniska Lublin EPLB



Rys.1 Krąg nadlotniskowy lotniska EPSW {źródło: google}

6. Typ operacji:

Lot szkolny

7. Faza lotu:

Lot po kręgu

8. Warunki lotu:

VMC, dzień.

9. Czynniki pogody:

Warunki atmosferyczne nie miały wpływu na zaistnienie zdarzenia.

10. Organizator lotów/skoków:

Navcom Systems Fly

11. Dane dotyczące dowódcy statku powietrznego:

Uczeń pilot

12. Obrażenia załogi:

brak

13. Opis przebiegu i analiza zdarzenia:

W dniu 7 listopada 2019 r. uczeń pilot wykonywał loty szkolne po kręgu zgodnie z programem szkolenia ATO Navcom Systems Fly zad.1/12. Loty odbywały się z pasa trawiastego 24 lotniska Świdnik po lewym kręgu, samolotem typu Cessna 152. W jednym z kolejnych lotów uczeń pilot dostał polecenie od ATC krążenia między 2 a 3 zakrętem ze względu na podchodzący do lądowania na pasie 25 lotniska EPLB samolot Cessna 172. Uczeń źle zinterpretował polecenie ATC i lecąc dalej po kręgu zbliżył się do osi pasa 25 lotniska EPLB, co spowodowało konieczność przejścia na drugi krąg lądującego samolotu. Uczeń pilot dostał następnie polecenie odlotu nad punkt Sierra i po uzyskaniu zgody wylądował na lotnisku zgodnie z planem.



Rys.2 Samoloty biorące udział w zdarzeniu {źródło: skrzydla.org, nsfly.eu}

14. Przyczyny zdarzenia:

Mylna interpretacja polecenia ATC lotniska Lublin EPLB

15. Wydane zalecenia bezpieczeństwa:

Nie wydano.

KONIEC

Kierujący zespołem badawczym

Podpis na oryginale