



Nr ewidencyjny zdarzenia lotniczego

838/17

RAPORT KOŃCOWY

**z badania zdarzenia lotniczego statku powietrznego
o maksymalnym ciężarze startowym nie przekraczającym 2250 kg***

Raport jest dokumentem prezentującym stanowisko Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych dotyczące okoliczności zdarzenia lotniczego, jego przyczyn i zaleceń dotyczących bezpieczeństwa, które zostało sporządzone na podstawie informacji znanych w dniu jego sporządzenia.

Proces badania zdarzenia lotniczego nie może być traktowany jako ostatecznie zakończony. Badanie może zostać wznowione w razie ujawnienia nowych informacji lub zastosowania nowych technik badawczych, które mogą mieć wpływ na inne, niż zawarte w raporcie, sformułowanie przyczyn, okoliczności i zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Badanie zdarzeń lotniczych przeprowadzone jest jedynie w celach profilaktycznych w oparciu o obowiązujące przepisy prawa międzynarodowego, Unii Europejskiej i krajowego. Badanie zostało przeprowadzone bez konieczności stosowania prawnej procedury dowodowej, obowiązującej w postępowaniach innych organów zobowiązanych do podejmowania działań w związku z zaistnieniem zdarzenia lotniczego.

Komisja nie orzeka co do winy i odpowiedzialności.

Sformułowania zawarte w raporcie, w związku 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, nie mogą być traktowane jako wskazanie winnych lub odpowiedzialnych za zaistniałe zdarzenie. W związku z powyższym wszelkie formy wykorzystania 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 przygotowywane jedynie w celach informacyjnych.

* Forma i zakres niniejszego raportu nie spełniają wszystkich wytycznych zawartych w Dodatku „Wzór raportu końcowego” Załącznika 13 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym

Numer ewidencyjny zdarzenia:	838/17			
Rodzaj zdarzenia:	<i>Incydent.</i>			
Data zdarzenia:	<i>9 maja 2017 r.</i>			
Miejsce zdarzenia:	<i>CTR EPWR.</i>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<i>Samolot Cessna 150.</i>			
Dowódca zespołu SP:	<i>Instruktor - pilot samolotowy.</i>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
				<i>1</i>
Nadzorujący badanie:	<i>Jacek Bogatko</i>			
Podmiot badający:	<i>OSL SKYWAY</i>			
Skład zespołu badawczego:	<i>Nie wyznaczano</i>			
Zalecenia:	<i>Nie</i>			
Adresat zaleceń:	<i>Nie dotyczy</i>			
Data zakończenia badania:	<i>01.06.2017</i>			

1. Data i czas lokalny zaistnienia zdarzenia: 9 maja 2017 roku, godzina 09:06 UTC.

Wszystkie czasy w raporcie to czasy UTC.

2. Miejsce startu i zamierzonego lądowania: lądowisko Mirosławice (EPMR), lotnisko Strachowice (EPWR)

3. Miejsce zdarzenia: CTR lotniska Wrocław Strachowice (EPWR).

4. Rodzaj, typ, opis uszkodzeń: bez uszkodzeń.

5. Typ operacji: lot treningowy.

6. Faza lotu: podejście do lądowania.

7. Warunki lotu: wg przepisów VFR, przy oświetleniu dziennym.

8. Czynniki pogody: pogoda nie miała wpływu na zaistnienie zdarzenia.

9. Organizator lotów: OSL SKYWAY.

10. Dane dowódcy statku powietrznego:

Pilot samolotu lat 62. Licencja CPL(A) bezterminowa. Do locencji pilot posiada wpisane uprawnienia SEP(L), akrobacja, holowanie szybowców oraz holowania banerów. Orzeczenie lotniczo – lekarskie klasy 1 z okresem ważności do 04.11.2017 r., klasy 2 z okresem ważności do 04.11.2018 r i LAPL, z okresem ważności do 04.05.2019 r. z ograniczeniem VNL. Nalot ogólny

2257 h.

11. Obrażenia załogi: bez obrażeń.

12. Opis przebiegu i analiza zdarzenia: Po starcie z lądowiska Mirosławice (EPMR) pilot samolotu Cessna 150 planował wykonać lądowanie na lotnisku Wrocław Strachowice. Po nawiązaniu łączności z kontrolerem na wieży lotniska pilot otrzymał zezwolenie na lądowanie na pasie startowym 29 oraz instrukcję kołowania. Pilot samolotu zgłosił prostą do lądowania na pasie 29 i w tym momencie (o godzinie 9:06) utracił łączność z wieżą. Pilot przeszedł na drugi krąg, wykonał zakręt w lewo i odleciał na pozycję z wiatrem nad punkt SIERRA. Wykonując nad punktem SIERRA dwa okrążenia pilot nie zauważył sygnałów świetlnych nadawanych lampą sygnalizacyjną, zezwalających mu na lądowanie. Pilot skierował samolot nad punkt GOLF cały czas próbując wznowić łączność. Kiedy samolot znalazł się nad punktem GOLF udało się wznowić łączność z kontrolerem na wieży lotniska EPWR. Pilot dostał zgodę na wlot w CTR Wrocław i o godzinie 9:32 samolot Cessna 150 wylądował na lotnisku Wrocław Strachowice EPWR. Zaistniała sytuacja spowodowała około 8. minutowe opóźnienie odlotu rejsu RYR7RU. Po powrocie samolotu na lotnisko w Mirosławicach technik – awionik sprawdził radiostację i nie znalazł żadnej usterki.

13. Przyczyna zdarzenia:

chwilowa utrata łączności radiowej z niewyjaśnionych przyczyn.

14. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia:

brak.

15. Zastosowane środki profilaktyczne:

nie zalecono zastosowania środków profilaktycznych.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Jacek Bogatko	<i>podpis na oryginale</i>