



## PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

### Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	<b>1631/15</b>			
Rodzaj zdarzenia:	<b>INCYDENT</b>			
Data zdarzenia:	<b>6 sierpnia 2015 r.</b>			
Miejsce zdarzenia:	<b>Lądowisko Grądy EPGY</b>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<b>samolot Cessna 152</b>			
Znak rozpoznawczy SP:	<b>SP-CKP</b>			
Użytkownik / Operator SP:	<b>Targor Flight Club</b>			
Dowódca SP:	<b>Pilot samolotowy</b>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
				<b>1</b>
Nadzorujący badanie:	<b>Jerzy Kędzierski</b>			
Podmiot badający:	<b>Komisja użytkownika</b>			
Skład zespołu badawczego:	<b>nie wyznaczano</b>			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	<b>RAPORT KOŃCOWY</b>			
Zalecenia:	<b>NIE</b>			
Adresat zaleceń:	<b>NIE DOTYCZY</b>			
Data zakończenia badania:	<b>29.10.2015 r.</b>			

#### Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W dniu 06 sierpnia 2015 r. pilot samolotowy turystyczny zaplanował lot treningowy, nawigacyjny na trasie: Grądy – Olsztyn – Grądy.

Ze względu na stałą praktykę w dniach od 26 lipca 2015 do 06 sierpnia 2015 (pilot wykonał 15 godz. 41 min lotów), nie prowadzono już w Ośrodku ciągłego nadzoru nad planowaniem lotu oraz planami lotniczymi licencjonowanego pilota.

Start nastąpił o godzinie 17:26 LMT, zgodnie z informacją udzieloną przez pilota przed lotem, w planie był lot bezpośredni do Olsztyna, krótki postój, zjedzenie posiłku na lotnisku EPOD, następnie powrót na lądowisko EPGY. Pilot nie posiada uprawnień do wykonywania lotów nocnych VFR, został więc przed wylotem poinformowany przez Dyrektora Targor Flight Club, że musi wrócić najpóźniej o godzinie 20:30 (LMT). Zachód słońca w dniu 06.08.2015 zgodnie z serwisem meteorologicznym przewidywany był o godzinie 20:18 (LMT), zaplanowanie powrotu na godzinę 20:30 (LMT) dawało bezpieczny margines dla lądowania w warunkach dziennych (do 30 minut po zachodzie słońca, czyli do godziny 20:48). Lot na odcinku EPGY-EPOD zajął pilotowi 59 minut. Depesza GAMET z dnia 06.08.2015 dla obszaru A3/EPWW dla godzin 16:00-22:00 UTC (18:00-24:00 LMT) pokazywała dla wysokościach przelotowych 2.000-3300 ft AMSL, wiatr zmienny o prędkości 05 kt, a więc nie mający istotnego wpływu na przebieg i czas lotu. Pomimo posiadanej wiedzy o czasie zachodu słońca, pilot wykonał start z lotniska EPOD dopiero o godzinie 20:12 LMT, nie mając możliwości dolotu do EPGY w czasie przepisowego dnia czyli do godziny 20:48 LMT. Podczas przelotu na trasie EPOD-EPGY, pilot nie nawiązał łączności ze służbami informacji powietrznej FIS Olsztyn. Obecni na lądowisku Kierownik Szkolenia i Dyrektor prowadząc w ostatniej fazie lotu stały kontakt radiowy z pilotem uznali, że warunki panujące w bezchmurny, letni wieczór, są wystarczające dla wykonania bezpiecznego lądowania jeszcze bez konieczności rozstawiania świateł do lądowania. Lądowanie odbyło się poprawnie.

Dodatkowe okoliczności zdarzenia:

W dniu po zaistnieniu zdarzenia Kierownik Odpowiedzialny ATO odbył rozmowę telefoniczną z Kierownikiem Szkolenia Aeroklubu Warmińsko-Mazurskiego, które twierdził, że pilot wykonał nieprawidłowo przygotowany strat w Olsztynie ze względu na dużą wysokość gęstościową lotniska tego dnia, a następnie wykonał lot na nieprzepisowej wysokości, której jednak nie potrafił określić ze względu na brak kontaktu wzrokowego z samolotem.

Wezwany do wyjaśnień pilot przyznał, że na lotnisku w Olsztynie spontanicznie wziął znajomego w celu wykonania z nim kręgu nadlotniskowego. Pilot nie uwzględnił parametrów lotniska oraz panujących warunków atmosferycznych, które znacząco pogorszyły osiągi samolotu. Aby uniknąć kolizji z drzewami po starcie pilot wykonał pierwszy zakręt zbyt nisko, a następnie nie zbudował prawidłowego kręgu, wykonując część lotu zbyt nisko nad terenem.

Po opuszczeniu samolotu przez pasażera, Kierownik Szkolenia Aeroklubu Warmińsko-Mazurskiego odbył emocjonalną rozmowę z pilotem, w wyniku której ten opuścił lotnisko bez należytego przygotowania do lotu, włączając w to analizę czasu dolotu do lotniska docelowego.

### **Przyczyny zdarzenia lotniczego:**

niewłaściwe przygotowanie do lotu przez pilota zarówno w fazie startu z pasażerem, jak i w fazie przelotu nawigacyjnego.

Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia:

1. Brak wykonania właściwej analizy czasu lotu.
2. Brak wykonania wyważenia samolotu z pasażerem oraz nie uwzględnienie wysokości gęstościowej lotniska.

3. Bardzo młody wiek (17 lat) powodujący podejmowanie decyzji na bazie emocji, a nie analizy i doświadczenia.
4. Małe doświadczenie młodego pilota, posiadającego licencję od mniej niż miesiąca.
5. Brak umiejętności przewidywania skutków podjętych decyzji oraz brak świadomości o możliwych konsekwencjach wynikających z nie przestrzegania przepisów lotniczych.

**Działania profilaktyczne** podjęte przez podmiot badający:

W stosunku do pilota zalecono przeprowadzić loty doskonalące, nawigacyjne wykonywane tuż przed końcem dnia, z precyzyjnie zaplanowanym lądowaniem w przedziale 25-27 minut po zachodzie słońca.

Skierować na szkolenie VFR Noc wykonane w warunkach całkowitej ciemności w celu uświadomienia różnic między lotami dziennymi a nocnymi.

Przeprowadzenie weryfikacji znajomości przepisów obowiązujących podczas wykonywania lotów w FIR Warszawa oraz dodatkowe zajęcia teoretyczne ze świadomości przepisów i prawa lotniczego.

Szczególny nadzór nad pilotem przez najbliższe 6 miesięcy, w tym sprawdzenie wykonanego wyważania samolotu przed każdym lotem oraz wypełnienia operacyjnego planu lotu przed każdym lotem nawigacyjnym.

**Propozycje zmian systemowych i/lub inne uwagi:**

Zwrócenie szczególnej uwagi na niedoświadczonych pilotów. Szczegółowa kontrola i nadzór nad planowaniem lotów w przypadku bardzo młodych pilotów nawet po otrzymaniu przez nich licencji.

Zwiększenie uwagi podczas szkoleń teoretycznych na konsekwencje niestosowania się lub nie przestrzegania przepisów lotniczych.

---

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Jerzy Kędzierski	<i>podpis na oryginale</i>