



Dot. INCYDENTU nr: 681/14

UCHWAŁA

PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 30 grudnia 2014 r., przedstawionych przez użytkownika informacji o okolicznościach zaistnienia zdarzenia lotniczego z udziałem samolotu ultralekkiego Pipistrel Sinus 912, które wydarzyło się w dniu 22 maja 2014 r., w strefie MATZ lotniska Świdwin (EPSN), działając w oparciu o **art. 5 ust. 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylającego dyrektywę 94/56/WE¹**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjęła ustalenia wyżej wymienionego podmiotu i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Informacje/raport o zdarzeniu

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Pilot, mężczyzna lat 45, zaplanował przelot po trasie: Bagicz k/Kołobrzegu – Krępsko k/Piły. Po starcie z lotniska Bagicz (EPKG) nawiązał łączność z sektorem FIS Gdańsk i uzyskał informację o zajętych strefach TSA 09, które były na jego trasie do lądowiska Krępsko. Następnie o godz.14:54 LMT nawiązał łączność z TWR EPSN (Świdwin-Wieża) i uzyskał zezwolenie na wejście i przelot przez strefę MATZ lotniska Świdwin (EPSN) na wysokości 1600 ft AMSL. Pilot poprosił o zgodę na przelot przez strefy TSA 09, ale kontroler TWR EPSN nie mając łączności z zarządzającym ruchem w powyższych strefach zasugerował lot na zachód z ominięciem zajętych stref. Około godz. 15:10 pilot zapytany przez kontrolera o pozycję nie potrafił dokładnie określić swojego położenia. Po ustaleniu pozycji otrzymał informację, że kieruje się w stronę aktywnej TSA 09C w której aktualnie przebywały 3 x F16. Z ustaleń z sektorem FIS Gdańsk wynikało, że pilot planował przelot pod strefą TSA 09D. Do tego momentu lot trwał już ok. 1 godziny z powodu bardzo silnego wiatru o prędkości ok. 70 km/h z kierunku południowo-wschodniego. Ze względu na występowanie bardzo silnej turbulencji, pilot ograniczył prędkość powietrzną do 150 km/h.

Zdaniem pilota, sugerowana przez kontrolera TWR trasa w danych warunkach pogodowych mogła doprowadzić do braku paliwa, dlatego w okolicy Jeziora Drawsko pilot zgłosił awaryjną pozostałość paliwa – zadeklarował emergency fuel i poprosił o lądowanie na lotnisku wojskowym Świdwin, na co uzyskał zgodę kontrolera TWR EPSN ze względu na sytuację zagrażającą dalszemu kontynuowaniu lotu.

¹ Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35

Kontroler TWR EPSN poinformował pilota również o możliwości lądowania w Mirosławcu (EPMI). Jednak ze względu na wiatr oraz małą pozostałość paliwa pilot podjął decyzję o powrocie z okolic Jeziora Drawsko do Świdwina i wylądował tam o godz. 15:34 LMT.

Według pilota, przed startem z lotniska EPKG w samolocie było ok. 20 litrów paliwa. Ilość ta była wystarczająca na dojazd do Krępska plus pół godziny zapasu. Decyzja o lądowaniu na lotnisku EPSN dodatkowo była podyktowana silną turbulencją powietrza, a ponieważ lotnisko EPSN było w łożu wiatru, więc pilot ze względu na bezpieczne lądowanie wybrał taki wariant, a nie powrót do Bagicza.

Po lądowaniu na lotnisku EPSN pilot uzyskał pomoc w zakupie paliwa. Po zatankowaniu 40 litrów paliwa i złożeniu planu lotu wystartował tego samego dnia o godz. 18:54 z EPSN na trasę do EPWK (lotniska Kruszyn k/Włocławka).

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych o zdarzeniu została powiadomiona przez Komisję Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego, która otrzymała zgłoszenie z Lotniskowego Organu Służb Ruchu Lotniczego (LOSRL) Świdwin.

Nalot ogólny pilota wynosił: 1300 godz., w tym na danym typie statku powietrznego: 70 godz.; nalot w ostatnich 24 godzinach: 4 godz., 90 dniach: 40 godz.

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Niedostateczne przygotowanie pilota do lotu trasowego polegające na niewłaściwej analizie warunków atmosferycznych i sytuacji zajętości przestrzeni powietrznej, co doprowadziło do lądowania na lotnisku wojskowym Świdwin po zgłoszeniu sytuacji zagrożenia bezpieczeństwa lotu ze względu na małą ilość paliwa.

Zalecenia profilaktyczne Komisji:

Komisja nie sformułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

Podpis nadzorującego badanie

podpis na oryginale