

RAPORT KOŃCOWY

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

Niniejszy raport jest dokumentem prezentującym stanowisko dotyczące okoliczności zdarzenia lotniczego, jego przyczyn i zaleceń profilaktycznych. Raport jest wynikiem badania przeprowadzonego jedynie w celach profilaktycznych w oparciu o obowiązujące przepisy prawa międzynarodowego i krajowego. Badanie zostało przeprowadzone bez konieczności stosowania prawnej procedury dowodowej. Sformułowania zawarte w niniejszym raporcie, w związku z Art. 134 ustawy Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r., Nr 100, poz. 696 z zm.) nie mogą być traktowane jako wskazanie winnych lub odpowiedzialnych za zaistniałe zdarzenie. Komisja nie orzeka co do winy i odpowiedzialności. W związku z powyższym wszelkie formy wykorzystania niniejszego raportu do celów innych niż zapobieganie wypadkom i poważnym incydentom lotniczym, może prowadzić do błędnych wniosków i interpretacji. Raport niniejszy został sporządzony w języku polskim. Inne wersje językowe mogą być przygotowywane jedynie w celach informacyjnych.


1. Rodzaj zdarzenia: wpisać: „**WYPADEK**”, „**POWAŻNY INCYDENT**”, „**INCYDENT**”
2. Badanie przeprowadził: wpisać podmiot prowadzący **BIERNAT s.j.**
3. Data i czas lokalny zaistnienia zdarzenia: **18:20**
4. Miejsce startu i zamierzonego lądowania¹⁾: **EPZE Żerniki k. Poznania; EPZE Żerniki k. Poznania**
5. Miejsce zdarzenia²⁾: **52° 19' 21.0" N, 017° 02' 27.1"E**
6. Rodzaj, typ, znaki rozpoznawcze, właściciel statku powietrznego, użytkownik, opis uszkodzeń³⁾: **Cessna 172N, SP-ROD, BIERNAT s.j., BIERNAT s.j., Silnik tłokowy Lycoming O-360-A4M, podwozie stałe trójpodporowe 1043,2 MTOW, P/N 1726822 rok budowy 1977, Śmigło zniszczone, ściana ogniowa znacznie uszkodzona, silnik do weryfikacji, dętka zniszczona, opona bez uszkodzeń**
7. Typ operacji⁴⁾: **lot ogólny**
8. Faza lotu⁵⁾: **lądowanie**
9. Warunki lotu⁶⁾: **VFR**
10. Czynniki pogody⁷⁾: **CAVOK**
11. Organizator lotów / skoków: **prywatny**
12. Dane dotyczące dowódcy statku powietrznego⁸⁾: **PL-23317 PPL (A), 32 lat, mężczyzna, nalot ogólny 55:53, w ciągu ostatnich 90 dni 5:30, w ciągu ostatnich 24 H 0:54**
13. Obrażenia załogi i pasażerów⁹⁾: **Załoga bez obrażeń**
14. Opis przebiegu i analiza zdarzenia¹⁰⁾ **Pilot wykonywał lot turystyczny w przestrzeni MATZ lotniska Krzesiny EPKS. Warunki do startu podał operator Krzesiny Wieża – pogoda CAVOK wiatr z kierunku 110/10 węzłów, Ciśnienie QNH 1017, zezwolił na lot do wysokości 1500ft na tym ciśnieniu. Start nastąpił o godzinie 17:25 czasu lokalnego, pilot leciał po trasie – punkt VFR Sierra, EPZE (bez lądowania), punkt VFR Mike, punkt VFR Zulu i skierował się do lądowania na lądowisku w Żernikach. Po uzyskaniu warunków meteorologicznych – wiatr z kierunku 090/10kt i zgody na lądowanie w Żernikach na pasie 06 od kontrolera z Krzesin, pilot wykonał podejście do pasa 06 z prędkością Vref,**


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

manewr końcowej fazy wyrównania nastąpił na zbyt dużej wysokości, co spowodowało przepadnięcie i uderzenie przednim kołem w ziemię, po odbiciu (kangur) i oddaniu steru wysokości pilot uderzył przednim kółkiem oraz śmigłem po raz drugi. Konsekwencją tego było pęknięcie opony i uszkodzenie śmigła. Samolot natychmiast ściągnięto z pasa ponieważ na podejściu były wówczas jeszcze dwa samoloty.

15. Przyczyna (przyczyny) zdarzenia: **Podczas lądowania faza wyrównania nastąpiła na zbyt dużej wysokości, co spowodowało przepadnięcie i uderzenie przednim kołem w ziemię, po odbiciu (kangur) i oddaniu steru wysokości przez pilota uderzono przednim kółkiem oraz śmigłem po raz drugi. Konsekwencją tego było pęknięcie opony i uszkodzenie śmigła.**
16. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia: **Mała praktyka lotnicza oraz długie okresy między wykonywanymi lotami**
17. Zastosowane środki profilaktyczne: **Zaproponowano loty doskonalące z instruktorem**
18. Propozycje zmian systemowych i/lub inne uwagi i komentarze: **Wynajem samolotów w firmie BIERNAT s.j. będzie następował po dokładniejszym sprawdzeniu umiejętności pilota przez instruktora.**

Skład i podpisy członków zespołu badającego lub osoby badającej:

Przewodniczący: Biernat Robert 

Członek: Ciebien Grzegorz 

Członek: Kubera Paweł 



(czytelny podpis przedstawiającego informację)¹¹⁾

.....
(pieczęć i podpis osoby kierującej zespołem badawczym /
nadzorującej badanie z ramienia PKBWL)

OBJAŚNIENIA:

- Ad ¹⁾ - Kod ICAO lotniska, nazwa lądowiska lub innego miejsca przystosowanego do startów i lądowań.
- Ad ²⁾ - podać współrzędne geograficzne, odległość od pomocy r/nawigacyjnej TMA, CTR, AWY itp. (w miarę możliwości);
- Ad ³⁾ - w tym: rodzaj napędu, typ podwozia, max ciężar startowy (MTOW), nr seryjny płatowca i rok jego produkcji;
stopień uszkodzenia (zniszczony, znacznie uszkodzony, nieznacznie uszkodzony, bez uszkodzeń);
- Ad ⁴⁾ - np.: lot komercyjny (pasażerski, cargo, regularny, nieregularny, transport pacjentów-LPR);
lot ogólny (potrzeby własne/rekreacja, korporacyjny-transport pracowników, szkolny/treningowy-samodzielny lub z instruktorem, inny);
lot usługowy (rolniczy, pomiarowy, fotografowanie, p.pożarowy, inny);
lot państwowy (wojsko, policja, straż graniczna, inny);
- Ad ⁵⁾ - np.: postój, kołowanie, rozbieg, start, wznoszenie, manewrowanie, lot po trasie, lot po kręgu, zbliżanie/zniżanie, lądowanie, dobieg;
- Ad ⁶⁾ - np.: VFR, SVFR, IFR (VMC, IMC);
- Ad ⁷⁾ - np.: ograniczona widzialność, turbulencja, boczny wiatr, prędkość wiatru, opad (deszczu, mżawki, gradu, śniegu), burza z piorunami, oblodzenie i tp.;
- Ad ⁸⁾ - rodzaj licencji, uprawnień lotniczych oraz wiek i płeć; czas odpoczynku przed lotem/lotami/skokiem;
nalot ogólny (wszystkie typy statków powietrznych łącznie), całkowity, za ostatnie 90 dni, za ostatnie 24 godziny oraz na statku powietrznym, na którym zaistniało zdarzenie (całkowity, za ostatnie 90 dni, za ostatnie 24 godziny).
- Ad ⁹⁾ - proszę umieścić informację o:
Załoga - stopień odniesionych obrażeń (liczba: śmiertelne, poważnie ranne, lekko ranne, bez obrażeń);
Pasażerowie-stopień odniesionych obrażeń (liczba: śmiertelne, poważnie ranne, lekko ranne, bez obrażeń);
- Ad ¹⁰⁾ - proszę opisać zdarzenie w sposób możliwie jasny i precyzyjny. Opis powinien zawierać m.in. odpowiedzi na pytania: co się wydarzyło? w jaki sposób się objawiło? jaką akcję podjęto? jaka akcja była potrzebna? jaki czynnik spowodował taką sytuację? dlaczego taka sytuacja zaistniała? oraz sugestie mające na celu uniknięcie takich zdarzeń w przyszłości. Jeżeli zachodzi potrzeba można w tej części umieścić zdjęcia lub szkice obrazujące analizę przebiegu zdarzenia.
- Ad ¹¹⁾ - umieszczać w przypadku, gdy podmiotem badającym nie jest PKBWL.