



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	1534/15			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDENT			
Data zdarzenia:	30 lipca 2015 r.			
Miejsce zdarzenia:	lotnisko Warszawa/Modlin (EPMO)			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	samolot Cessna 152			
Dowódca SP:	uczeń-pilot samolotowy			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
				1
Nadzorujący badanie:	Michał Cichoń			
Podmiot badający:	Komisja użytkownika SP			
Skład zespołu badawczego:	nie wyznaczano			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	9 listopada 2015 r.			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W dniu 30.07.2015 r. uczeń-pilot samolotowy (mężczyzna lat 33) oraz instruktor pilot samolotowy (kobieta lat 28) wykonali na lotnisku Warszawa/Modlin (EPMO) 3 loty sprawdzające - dopuszczające ucznia-pilota do pierwszych lotów samodzielnych na samolocie Cessna 152. Loty te przebiegały prawidłowo i instruktor zdecydowała się dopuścić ucznia-pilota do wykonania lotów samodzielnych po kręgu. Instruktor pilot opuściła statek powietrzny oraz dokonała sprawdzenia łączności radiowej. Loty ucznia-pilota nadzorowała z bezpiecznej odległości od drogi startowej DS 26, pomiędzy drogami kołowania DK „B” i „C”.

Uczeń-pilot wystartował do pierwszego lotu samodzielnego. Start i wznoszenie przebiegły prawidłowo, następnie kontroler EPMO TWR nakazał uczniowi-pilotowi oczekiwanie nad punktem *India* CTR EPMO z powodu podchodzącego do lądowania ruchu IFR. Uczeń-pilot prawidłowo wykonał polecenie, a po 8 - 9 minutach dostał polecenie od kontrolera kontynuowania podejścia do pasa DS 26. Podejście do lądowania przebiegało prawidłowo (było stabilne), przyziemienie na podwozie główne oraz dobieg również oceniono jako prawidłowe (przez instruktora).

Do zdarzenia doszło przy wykonywaniu procedury rozpoczęcia startu przed zakończeniem dobiegu po lądowaniu - „touch and go” (start z konwojera). Przy rozbiegu, po dodaniu mocy przez ucznia-pilota samolot utracił kierunek, skręcając w stronę lewej krawędzi drogi startowej. Uczeń-pilot ujął mocy oraz zaczął hamować zaraz po zorientowaniu się, że utracił kontrolę nad kierunkiem toczenia samolotu. Spostrzegł, że klapy pozostały w pozycji „20”. Statek powietrzny opuścił drogę startową DS 26, przed drogą kołowania „C”, na trawiastą część lotniska. Samolot zatrzymał się na części trawiastej w odległości ok. 50 m od DS 26, w okolicy DK „C”. Zdarzenie zaistniało o godz. 19:48 LMT.

Uczeń-pilot zapytał przez radio kontrolera EPMO TWR czy może przekołować do DK „C”, a następnie na płytę postojową „S”. Kontroler EPMO TWR zakazał kołowania, nakazał wyłączenie silnika oraz oczekiwanie na służby lotniskowe.

Na miejscu zdarzenia pojawili się: Dyżurny Operacyjny Portu Lotniczego (DOPL) Modlin, Lotniskowa Straż Pożarna oraz instruktor nadzorująca ucznia-pilota. Kontroler EPMO TWR wyłączył z operacji DK „C”. W porozumieniu z DOPL zawieszono operacje na pasie DS 26. Wstrzymano podejścia dwóch samolotów pasażerskich. Po stwierdzeniu przez DOPL bezpiecznej odległości statku powietrznego od pasa 26 i przeprowadzeniu inspekcji pasa, o godz. 19:57 wznowiono operacje na DS.

Po dokonaniu oględzin samolotu nie stwierdzono jego uszkodzeń. Po ręcznym przeciągnięciu statku powietrznego na DK „C” jeszcze raz sprawdzono jego stan. Nie stwierdzono uszkodzeń samolotu i zdecydowano się nim pokołować na płaszczyznę postojową „S”.

Warunki atmosferyczne nie miały wpływu na zaistnienie zdarzenia. Uczeń-pilot posiada zaliczone szkolenie teoretyczne ważne do 20.06.2016 r. oraz badania lotniczo-lekarskie klasy 2 (bez ograniczeń) ważne do 06.03.2016 r. Nalot całkowity ucznia-pilota wynosił 12 godz. 23 min. Instruktor posiada uprawnienie FI(A) ważne do 30.09.2017 r. oraz uprawnienie SEP(L) ważne do 31.07.2017 r. Badania lotniczo-lekarskie klasy 1 (bez ograniczeń) ważne do 13.03.2016 r. Nalot ogólny instruktor-pilot wynosił ok. 900 godz., na typie (C-152) ok. 600 godz., nalot instruktorski ok. 300 godz.

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Błąd w technice pilotowania polegający na utracie kierunku statku powietrznego podczas rozpoczęcia startu po lądowaniu.

Okoliczności sprzyjające:

1. Małe doświadczenie ucznia-pilota;
2. Niewłaściwa konfiguracja samolotu do ponownego startu (klapy w pozycji „20”).

Działania profilaktyczne podjęte przez użytkownika SP:

Szef Wyszkozenia organizacji po rozmowie z instruktorem oraz zapoznaniu się ze zdarzeniem nakazał wykonanie lotów doszkalających (loty po kręgu) oraz ponowne sprawdzenie ucznia-pilota.

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa**.

Komentarz Komisji:

Dobłą praktyką lotniczą jest wykonanie co najmniej dwóch pierwszych lotów samodzielnych ucznia-pilota z pełnym lądowaniem. Wykonywanie procedury rozpoczęcia startu przed zakończeniem dobiegu po lądowaniu było przedwczesne i powinno odbywać się w dalszych etapach szkolenia, np. podczas doskonalenia techniki startu i lądowania.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Michał Cichoń	<i>podpis na oryginale</i>