



Nr ewidencyjny zdarzenia lotniczego

2594/16

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:	2594/16			
Rodzaj zdarzenia:	<i>Poważny incydent.</i>			
Data zdarzenia:	<i>24 września 2016 r.</i>			
Miejsce zdarzenia:	<i>Bielsko Aleksandrowice EPBA.</i>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<i>Samoloty ultralekkie, Brak danych, 3Xtrim.</i>			
Znak rozpoznawczy SP:	<i>I-8421; SP-SYPT</i>			
Użytkownik / Operator SP:	<i>Brak danych; prywatny.</i>			
Dowódca SP:	<i>Brak danych; pilot samolotowy UL.</i>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
				-
Nadzorujący badanie:	<i>Jacek Bogatko</i>			
Podmiot badający:	<i>PKBWL</i>			
Skład zespołu badawczego:	<i>Nie wyznaczano</i>			
Zalecenia:	<i>Nie</i>			
Adresat zaleceń:	<i>Nie dotyczy</i>			
Data zakończenia badania:	<i>16 grudnia 2016 r.</i>			

1. Data i czas lokalny zaistnienia zdarzenia: 24 września 2016 roku, godzina 13:30 LMT.

Wszystkie czasy w raporcie to czasy lokalne - LMT.

2. Miejsce startu i zamierzonego lądowania: I-8421 start brak danych – lądowanie Bielsko Aleksandrowice (EPBA), SP-SYPT start lotnisko Katowice (EPKM) – lądowanie Świebodzice.

3. Miejsce zdarzenia: Lotnisko Aleksandrowice (EPBA).

4. Rodzaj, typ, znaki rozpoznawcze, właściciel statku powietrznego, użytkownik, opis uszkodzeń: samoloty ultralekkie, I-842 właściciel i użytkownik brak informacji, 3Xtrim SP-SYPT właściciel i użytkownik prywatny.

Uszkodzenia: brak uszkodzeń.

5. Typ operacji: przeloty w przestrzeni lotów swobodnych G.

6. Faza lotu: wlot w ATZ EPBA i lądowanie na lotnisku EPBA.

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

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

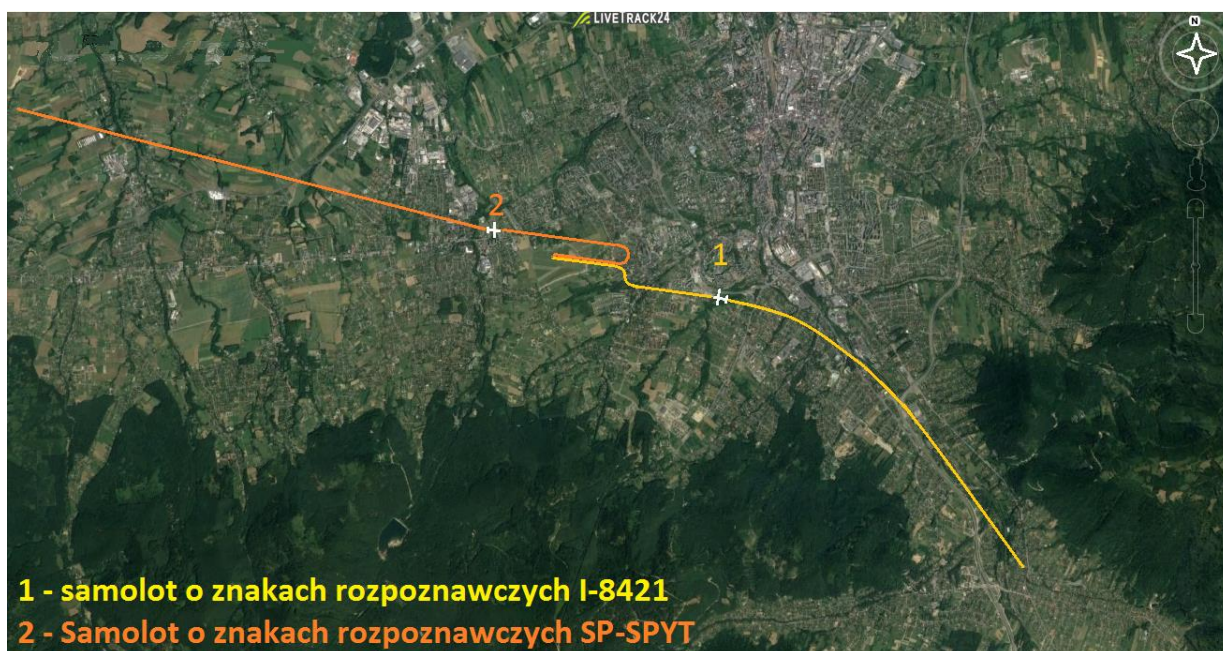
9. Organizator lotów: nieznan, prywatny.

10. Dane dowódcy statku powietrznego: samolotu o znakach I-8421- brak informacji. Pilot samolotu UL o znakach SP-SYPT, lat 65, posiada Świadectwo Kwalifikacji Personelu Lotniczego ważne bezterminowo. Orzeczenie lotniczo-lekarskie LAPL z datą ważności do 05.05.2017 r, z wpisem ograniczenia VNL. Nalot pilota na samolotach wynosi 384 godziny.

11. Obrażenia załogi: bez obrażeń.

12. Opis przebiegu i analiza zdarzenia:

W dniu 24 września 2016 r. na lotnisku w Bielsku - Białej Aleksandrowice (EPBA) rozgrywane były Mistrzostwa Polski Modeli Szybowców RC F3J (loty na czas i celność lądowania). W związku z rozgrywanymi zawodami wydany został NOTAM informujący o zamknięciu lotniska w godzinach 7:00 do 17:00. W godzinach południowych w bezpośredniej bliskości lotniska przeleciał wiatrakowiec. Ponieważ przez chwilę nie było wiadomo co zamierza zrobić jego pilot, sędzia główny zawodów wstrzymał starty do konkurencji i udał się do dyrektora aeroklubu z prośbą o wydanie radia, aby dla poprawy bezpieczeństwa w podobnych sytuacjach mógł przekazywać informacje o zamknięciu lotniska. Jednocześnie dyrektor aeroklubu zadzwonił na FIS z prośbą o przekazywanie informacji o wydanym NOTAM-ie. Około godziny 13:30 do lotniska zbliżały się dwa samoloty ultralekkie, które wykonywały lot bez planu lotu i bez łączności z FIS (nie jest to konieczne w lotach w przestrzeni G). Jeden z samolotów leciał z kierunku Jeziora Żywieckiego, a drugi z kierunku Wodzisławia Śląskiego. Ilustracja nr 1.



Ilustracja nr 1. Przybliżone kierunki, z jakich dolatywały samoloty ultralekkie.

Pilot samolotu o znakach rozpoznawczych SP-SPYT planował lot do na trasie Zator-Świebodzice. Niska podstawa chmur na trasie spowodowała, że zawrócił z trasy i postanowił wylądować na lotnisku w Bielsku- Aleksandrowicach, aby sprawdzić prognozę pogody i podjąć decyzję o ewentualnym kontynuowaniu przelotu. Zbliżając się do ATZ EPBA, samolot nadlatujący z kierunku Wodzisławia Śląskiego próbował nawiązać kontakt radiowy z lotniskiem na częstotliwości 122,2, na co odezwał się lądujący na lotnisku śmigłowiec i informacyjnie podał swoją pozycję oraz warunki lądowania. Śmigłowiec ten uzyskał wcześniej zgodę organizatora zawodów na lądowanie, pomimo zamknięcia lotniska NOTAM-em. Samolot nadlatujący z kierunku Jeziora Żywieckiego zgłosił 11 km do lotniska i wejście „do trzeciego lewego do pasa 27” oraz poprosił o warunki lądowania, ale komunikat radiowy nadany z lotniska był mało czytelny. Sędzia główny zawodów przekazał drogą radiową informację, aby pilot samolotu zgłosił się, kiedy będzie w odległości 2 km od Bielska, miał nadzieję, że jakość nadawanej korespondencji radiowej będzie wtedy lepsza i będzie mógł przekazać informację o zamknięciu lotniska. Pilot samolotu o znakach rozpoznawczych SP-SPYT zeznał, że słyszał jeszcze informację z kwadratu „w powietrzu są trzy modele szybowców, i planują ich lądowanie za 9 min. i jeśli pilot planuje lądowanie to tylko na prawo od skrajni wydzielonego chorągiewkami pasa lotniska”. Treść korespondencji radiowej nadal była mało czytelna. Samolot o znakach rejestracyjnych I-8421 lecący od strony Jeziora Żywieckiego wszedł w lewy krąg nadlotniskowy do trzeciego zakrętu i będąc na krótkiej prostej do lądowania, wg zeznania sędziego głównego zawodów, przeleciał w niewielkiej odległości od lecącego modelu szybowca, który chwilę później zderzył się z ziemią ulegając rozbiciu. W tym momencie sędzia główny wydał przez radio polecenie, aby samoloty przeszły na drugi krąg w prawo, jednak piloci samolotów nie wykonali polecenia (pilot i podrzędny samolotu SP-SYPT nie słyszeli takiej korespondencji) i kontynuowali lądowanie. Pilot samolotu o znakach rozpoznawczych SP-SYPT zeznał, że w trakcie podejścia do lądowania za samolotem I-8421 lecący z nim podrzędny zwrócił mu uwagę na leżący obok pasa startowego rozbity model szybowca. Po zakończonym dobiegu samoloty zakołowały na płytę postojową przed hangarem. Po krótkim postoju (około 10 min) śmigłowiec oraz obydwa samoloty odleciały. Dla zwiększenia bezpieczeństwa w ruchu nadlotniskowym, sędzia główny zawodów wstrzymał rozgrywanie kolejnych konkurencji do momentu odlotu obu samolotów.

13. Przyczyna zdarzenia:

1. Nie zapoznanie się pilotów samolotów z treścią komunikatu NOTAM zamykającego lotnisko.
2. Niska jakość korespondencji radiowej prowadzonej z kwadratu modelarskiego.
3. Udzielenie informacji o warunkach lądowania przez pilota lądującego śmigłowca, który

posiadał zgodę na wykonanie lądowania pomimo zamknięcia lotniska.

14. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia:

Piloci wykonywali lot w przestrzeni G nie utrzymując łączności z FIS.

15. Zastosowane środki profilaktyczne:

Nie zastosowano.

16. Komentarz Komisji:

Komisja przypomina, że na lotniskach użytku wyłącznego wykonywane operacji lotniczych (poza stałymi użytkownikami) wymaga uzgodnienia z zarządzającym.

Zdaniem Komisji, jeśli ogłoszony jest NOTAM zamykający lotnisko to obowiązuje on wszystkie statki powietrzne bez wyjątku.

Korespondencję radiową powinna prowadzić osoba posiadająca uprawnienia do jej prowadzenia.

W przypadku wydania NOTAM-u zamykającego lotnisko, oraz braku osoby uprawnionej do prowadzenia korespondencji radiowej, można wyłożyć znaki informujące o zamknięciu lotniska.

Komisja zwraca również uwagę na to, że modele szybowców klasy F3J są dużymi modelami o rozpiętości skrzydeł ponad 2 m i masie ponad 1 kg. Zderzenia się samolotu z takim modelem w locie mogłoby mieć tragiczne konsekwencje.

Koniec

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