



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [Raport]

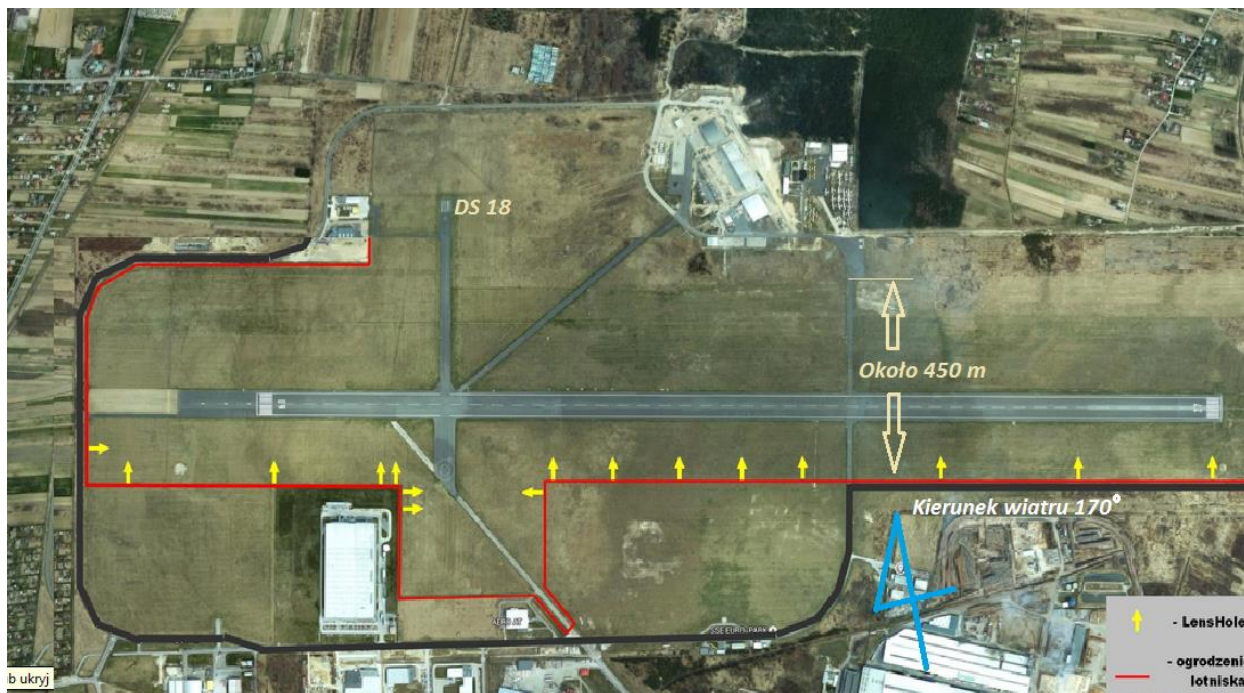
Numer ewidencyjny zdarzenia:	3390/17			
Rodzaj zdarzenia:	<i>Incydent</i>			
Data zdarzenia:	<i>27 grudnia 2017 r.</i>			
Miejsce zdarzenia:	<i>Mielec EPML</i>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<i>Samolot Piper PA - 31</i>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
				<i>1</i>
Nadzorujący badanie:	<i>Jacek Bogatko</i>			
Podmiot badający:	<i>Użytkownik</i>			
Skład zespołu badawczego:	<i>Nie wyznaczano</i>			
Zalecenia:	<i>Nie</i>			
Adresat zaleceń:	<i>Nie dotyczy</i>			
Data zakończenia badania:	<i>9 stycznia 2018 r.</i>			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W dniu 27.12.2017 r. samolot Piper PA-31 wykonywał lot na przebazowanie po trasie EPRZ-EPML w celu zahangarowania go na okres zimowy. Przylot został wcześniej uzgodniony z właścicielem hangaru.

Po opuszczeniu przestrzeni kontrolowanej EPRZ pilot nawiązał łączność z AFIS Mielec (EPML jest lotniskiem niekontrolowanym), zgłosił zamiar lądowania w Mielcu. Informator przekazał informację o warunkach meteorologicznych i sytuacji ruchowej nad lotniskiem. Ze względu na kierunek wiatru loty odbywały się z pasa 18, ale jak zaznaczył informator na pasie 09/27 można również lądować. Pilot podjął decyzję o lądowaniu na kierunku pasa startowego 18, o czym poinformował drogą radiową informatora. Informator polecił mu wejść w krąg do „trzeciego lewego” i zgłosić się na prostej do lądowania. Pilot wykonał nieco szerszy krąg. Kiedy samolot znalazł się na trzecim boku lewego kręgu nadlotniskowego (base leg), pilot zdał sobie sprawę, że wiatr wiejący z kierunku 170° nawiewa dym

z fabryki znajdującej się przy południowo-wschodniej granicy lotniska, w taki sposób, że znacząco utrudnia lokalizację pasa 18. Pilot widział większą część lotniska (w tym oba końce pasa 09-27), na tej podstawie określił, gdzie powinien znajdować się pas 18. Ponadto, ponieważ dym był zwiewany lekko skośnie w stosunku do kierunku pasa 18, pilot stwierdził, że na krótkiej prostej pas powinien być widoczny. Postanowił więc kontynuować podejście, mając na uwadze to, że w razie problemów może je przerwać i wykonać lądowanie na pasie 27-09 przy niekorzystnym, ale dopuszczalnym wietrze bocznym (ilustracja)



Na ilustracji pokazano położenie pasa startowego DS. 18, drogi kołowania o długości około 450 m, oraz ogrodzenia lotniska. Pokazano też kierunek z jakiego wiał wiatr, nawiewając dym z kominów fabryki

W odległości ok 1,5 km od lotniska pilot zlokalizował utwardzoną drogę prostopadłą do osi pasa DS 09/27 i wyszedł na prostą do lądowania. Ponieważ na prostej do lądowania lot odbywał się pod słońce które utrudniało obserwację, więc uwaga pilota była skupiona na utrzymaniu prawidłowej ścieżki podejścia i lądowaniu. Kiedy samolot znajdował się na krótkiej prostej pilot stwierdził, że wybrane przez niego miejsce do lądowania nie ma oznaczeń pasa startowego. Oceniał parametry wybranej drogi: długość, szerokość oraz kierunek wiatru i położenie przeszkód terenowych. Nie miał już czasu na wypatrywanie drogi startowej DS. 18 ani na poprawienie podejścia. Alternatywą było przejście na drugi krąg. Pilot jednak stwierdził, że bezpieczniej będzie kontynuować podejście i wylądować na uprzednio wybranej drodze. Lądowanie odbyło się o godzinie 10:29 UTC.

Warunki panujące w trakcie lądowania:

- wiatr z kierunku 170° wiejący z prędkością 18 węzłów
- temperatura 8°C
- elewacja lotniska EPML 548 ft
- masa samolotu do lądowania 5250 lbs.

Dla takich warunków długość dobiegu wynosi 1150 ft (350 m). Dostępna długość drogi kołowania wynosiła około 450m.

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

Błędna decyzja pilota o lądowaniu na drodze kołowania, spowodowana trudnością w identyfikacji miejsca lądowania.

Działania profilaktyczne podjęte przez operatora:

W dniu zdarzenia lądowanie zostało omówione przez szefa operacji lotniczych z pilotami. Okresowe szkolenie pilotów które będzie się odbywać w styczniu poszerzone zostanie o tematy:

- Wykorzystanie lotnisk niekontrolowanych i lądowisk, odpowiedzialność dowódcy i informatora, różnice we frazeologii.
- Identyfikacja pasa startowego, oznaczenia, obliczanie osiąarów lądowania.
- Odejście na drugi krąg, proces podejmowania decyzji, procedury wg IUwL.

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Jacek Bogatko	