

RAPORT KOŃCOWY

WYPADEK 350/14



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

UL. CHAŁUBIŃSKIEGO 4/6, 00-928 WARSZAWA | TELEFON ALARMOWY 500 233 233

RAPORT KOŃCOWY

WYPADEK

ZDARZENIE NR –350/14

STATEK POWIETRZNY – Motolotnia SWING 582/iXess 15

DATA I MIEJSCE ZDARZENIA –30 marca 2014 r. w miejscowości
Czerlejno k. Kostrzyna Wlkpolskiego



Niniejszy Raport jest dokumentem prezentującym stanowisko Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych dotyczące okoliczności zdarzenia lotniczego, jego przyczyn i zaleceń dotyczących bezpieczeństwa, który został sporządzony na podstawie informacji znanych w dniu jego sporządzenia.

Badanie może zostać wznowione w razie ujawnienia nowych informacji lub zastosowania nowych technik badawczych, które mogą mieć wpływ na zmianę sformułowań dotyczących przyczyn, okoliczności i zaleceń dotyczących bezpieczeństwa zawartych w Raporcie.

Badanie zdarzenia prowadzone było jedynie w celu zapobiegania wypadkom i incydentom w przyszłości w oparciu o obowiązujące przepisy prawa międzynarodowego, Unii Europejskiej i krajowego. Badanie zostało przeprowadzone bez stosowania prawnej procedury dowodowej, obowiązującej inne organy zobowiązane do podejmowania działań w związku ze zdarzeniem lotniczym.

Komisja nie orzeka co do winy i odpowiedzialności.

Zgodnie z art. 5 ust. 6 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, sformułowania zawarte w Raporcie nie mogą być traktowane jako wskazanie winnych lub odpowiedzialnych za zaistniałe zdarzenie. W związku z powyższym wykorzystywanie 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 sporządzane jedynie w celach informacyjnych.

WARSZAWA 2020

Numer ewidencyjny zdarzenia:	350/14			
Rodzaj zdarzenia:	WYPADEK			
Data zdarzenia:	30 marca 2014 r.			
Miejsce zdarzenia:	Czerlejno k. Kostrzynia Wlkp.			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Motolotnia SWING 582/iXess 15			
Znak rozpoznawczy SP:	SP-MHST			
Użytkownik / Operator SP:	Użytkownik prywatny			
Dowódca SP:	Pilot motolotniowy			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	Śmiertelne	Poważne	Lekkie	Bez obrażeń
	-	2	-	-
Władze krajowe i zagraniczne poinformowane o zdarzeniu	ULC			
Kierujący badaniem:	Agata Kaczyńska do dnia 13.11.2016 r. od 05.02.2018 r. Jacek Bogatko			
Podmiot badający:	PKBWL			
Pełnomocni Przedstawiciele i ich doradcy:	-			
Skład zespołu badawczego:	Nie wyznaczono			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	Raport końcowy			
Zalecenia:	Nie ma			
Adresat zaleceń:	Nie dotyczy			
Data zakończenia badania:	18 czerwca 2014 ✓			

1. Rodzaj zdarzenia:

WYPADEK

2. Badanie przeprowadził:

PKBWL

3. Data i czas lokalny zaistnienia zdarzenia:

30 marca 2014 r., ok. godz. 18:50 LMT

4. Miejsce startu i zamierzonego lądowania:

Teren przystosowany do startów i lądowań koło Gniezna, Czerlejno

5. Miejsce zdarzenia:

Czerlejno k. Kostrzynia Wlkp.

6. Typ operacji:

Loty widokowy - przelot

7. Faza lotu:

Odejście na drugi krąg

8. Warunki lotu:

VMC, dzień.

9. Czynniki pogody:

Warunki atmosferyczne nie miały wpływu na zaistnienie zdarzenia.

10. Organizator lotów:

Prywatny.

11. Dane dotyczące dowódcy statku powietrznego:

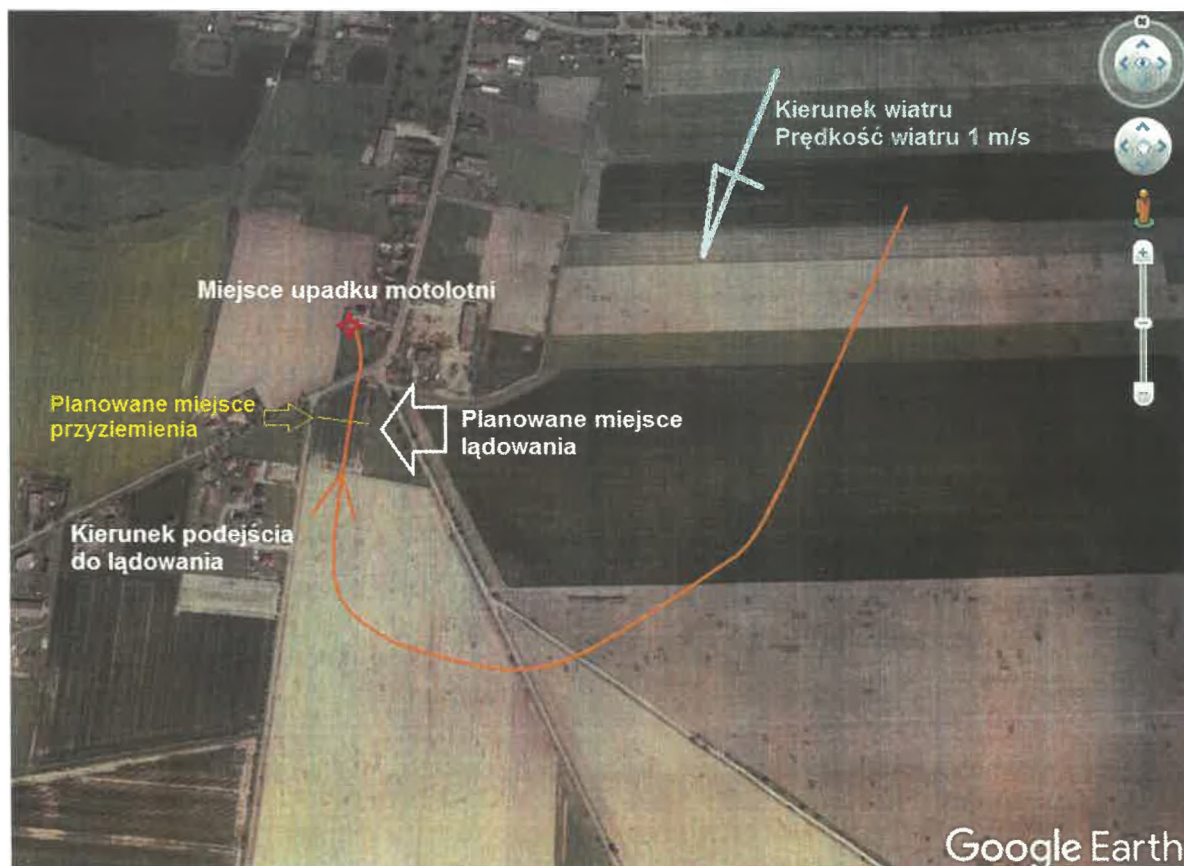
Pilot motolotniowy, mężczyzna lat 43 posiadający czeskie świadectwo kwalifikacji pilota motolotniowego (Pilotni Průkaz). Orzeczenie lotniczo-lekarskie klasy 2 i LAPL z datą ważności do 24.06.2015 r. W ostatnich 12 miesiącach przed wypadkiem pilot wylatał 125 h. W dniach 29÷30.03.2014 r pilot wylatał 8,5 h.

12. obrażenia załogi:

W wyniku zdarzenia pilot i podróżna odnieśli poważne obrażenia ciała.

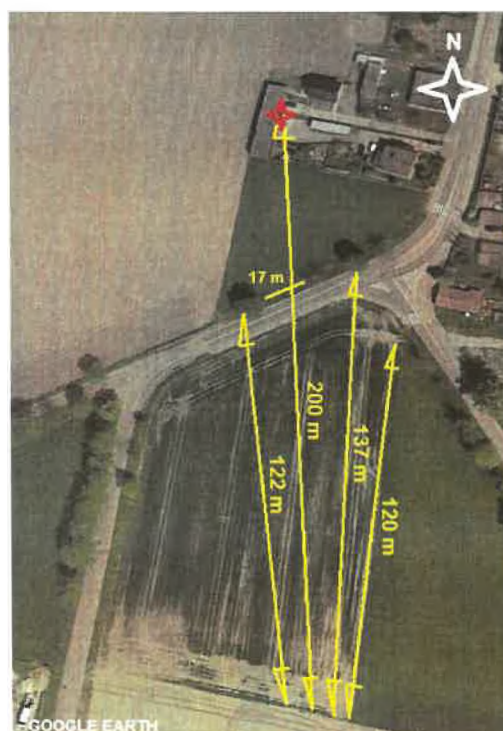
13. Opis przebiegu i analiza zdarzenia:

W dniu 30 marca 2014 r. około godziny 18. pilot motolotni wraz z podróżną wystartowali z trenu przystosowanego do startów i lądowań koło Gniezna z zamiarem wykonania lotu do miejscowości Czerlejno. Warunki atmosferyczne były bardzo dobre (wiatr wiejący z kierunku północnego z prędkością 1 m/s, dobra widzialność). Lot był spokojny. Po dolocie do miejscowości Czerlejno pilot wykonał zakręt w prawo do lądowania. Pilot zamierzał wylądować na polu położonym w rozwidleniu dróg. Na kierunku lądowania, za drogą przebiegającą na końcu terenu wybranego do lądowania rosły drzewa. Kiedy motolotnia znajdowała się na wysokości około 20 m nad ziemią, na prostej do lądowania pilot odczuł „bujanie” skrzydłem motolotni. Aby uniknąć twardego przyziemienia pilot podjął decyzję o przejściu na drugi krąg. Zwiększył obroty silnika i zbyt gwałtownie próbował przejść na wznoszenie co doprowadziło do utraty prędkości. Po minięciu drzew skrzydło motolotni zostało przeciągnięte. Motolotnia w pierwszej fazie autorotacji zderzyła się z budynkami gospodarczymi znajdującymi się na kierunku lotu (rys. 1). W wyniku wypadku pilot i podróżna odnieśli poważne obrażenia ciała.



Rys. 1 Szkic końcowej fazy lotu motolotni [źródło PKBWL]

Zdaniem Komisji teren wybrany do lądowania przez pilota motolotni był nieodpowiedni, ze względu wymiary i przeszkody (drzewa) znajdujące się na jego końcu. Uniemożliwiały one bezpieczne lądowanie i ewentualne przejście na drugi krąg w przypadku nieudanego podejścia do lądowania (rys. 2).



Rys. 2. Na rysunku pokazano odległości od początku pola do końca pola, drzew za drogą na kierunku lądowania i miejsca wypadku [źródło PKBWL]

Przyjmuje się, że na każdy 1 metr wysokości przeszkody pilot powinien przyjąć na ziemi 20 m odległości od przeszkody. Przyjmując, że wysokość drzew wynosiła około 7 m to koniec pola, na którym pilot planował wykonać lądowanie powinien się znajdować w odległości 140 m od drzew. Pilot zaplanował przyziemienie motolotni w odległości około 70 m przed końcem pola i znajdujących się tam przeszkód. Zdaniem Komisji pilot wybrał niewłaściwy teren do wykonania lądowania i źle zaplanował miejsce przyziemienia motolotni.

Pilot posiadał uprawnienia niezbędne do wykonania lotu.

Motolotnia miała wykonany przegląd techniczny ważny do 12.09.2014 r. i była wpisana do ewidencji statków powietrznych.

Motolotnia nie była ubezpieczona (przedstawione ubezpieczenie obejmowało okres 15.05 do 14.11. 2013 r.).

14. Przyczyny zdarzenia:

Błąd pilota polegający na:

1. Wyborze niewłaściwego terenu do lądowania.
2. Zbyt późno podjętej decyzji o przejściu na drugi krąg.
3. Przeciągnięciu skrzydła motolotni na małej wysokości w trakcie próby przejścia na drugi krąg.

15. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia:

Brak.

17. Wydane zalecenia bezpieczeństwa:

Nie wydano.

18. Propozycje zmian systemowych i/lub inne uwagi i komentarze:

Brak.

19. Załączniki:

Brak.

KONIEC

CZŁONEK
Kierujący zespołem badawczym
PAŃSTWOWA KOMISJA
BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH


pilot inst. . mgr inż. Jacek Bogatko