

Warszawa , dnia 9 października 2018 r.



Nr ewidencyjny zdarzenia lotniczego

3418/2018

RAPORT KOŃCOWY

z badania zdarzenia lotniczego 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: „**Poważny Incydent**”.
2. Badanie przeprowadził: **PKBWL**.
3. Data i czas lokalny zaistnienia zdarzenia: **6 października 2018 r. , 8.45 LMT**.
4. Miejsce startu i zamierzonego lądowania¹⁾: **EPTO**.
5. Miejsce zdarzenia²⁾: **EPTO, wodowanie na rz. Wisła- N 53°00'42”, E 18°31'34”**.
6. Rodzaj, typ, znaki rozpoznawcze, właściciel statku powietrznego, użytkownik, opis uszkodzeń³⁾: **Wodnosamolot ultralekki SUPER PETREL, znaki OM-M306, właściciel Prywatny**.
7. **Wodnosamolot ultralekki SUPER PETREL po lądowaniu w terenie przygodnym (na rzece Wisła) z uszkodzeniami wynikającymi z kontaktu płatowca z powierzchnią płytkiej wody w wyniku czego zostało uszkodzone: końcówki łopat śmigła, podwozie przednie i kadłub latającej łodzi, oszklenie kabiny i inne elementy, które są do weryfikacji przez zakład naprawczy**.
8. Typ operacji⁴⁾: **Lot turystyczny VFR**.
9. Faza lotu⁵⁾: **Lot poziomy h-2200 ft**.
10. Warunki lotu⁶⁾: **VFR**.
11. Czynniki pogody⁷⁾: **Miały wpływ na zdarzenie**.

Time interval: from 10/06/2018 06:00 to 10/06/2018 07:59 UTC

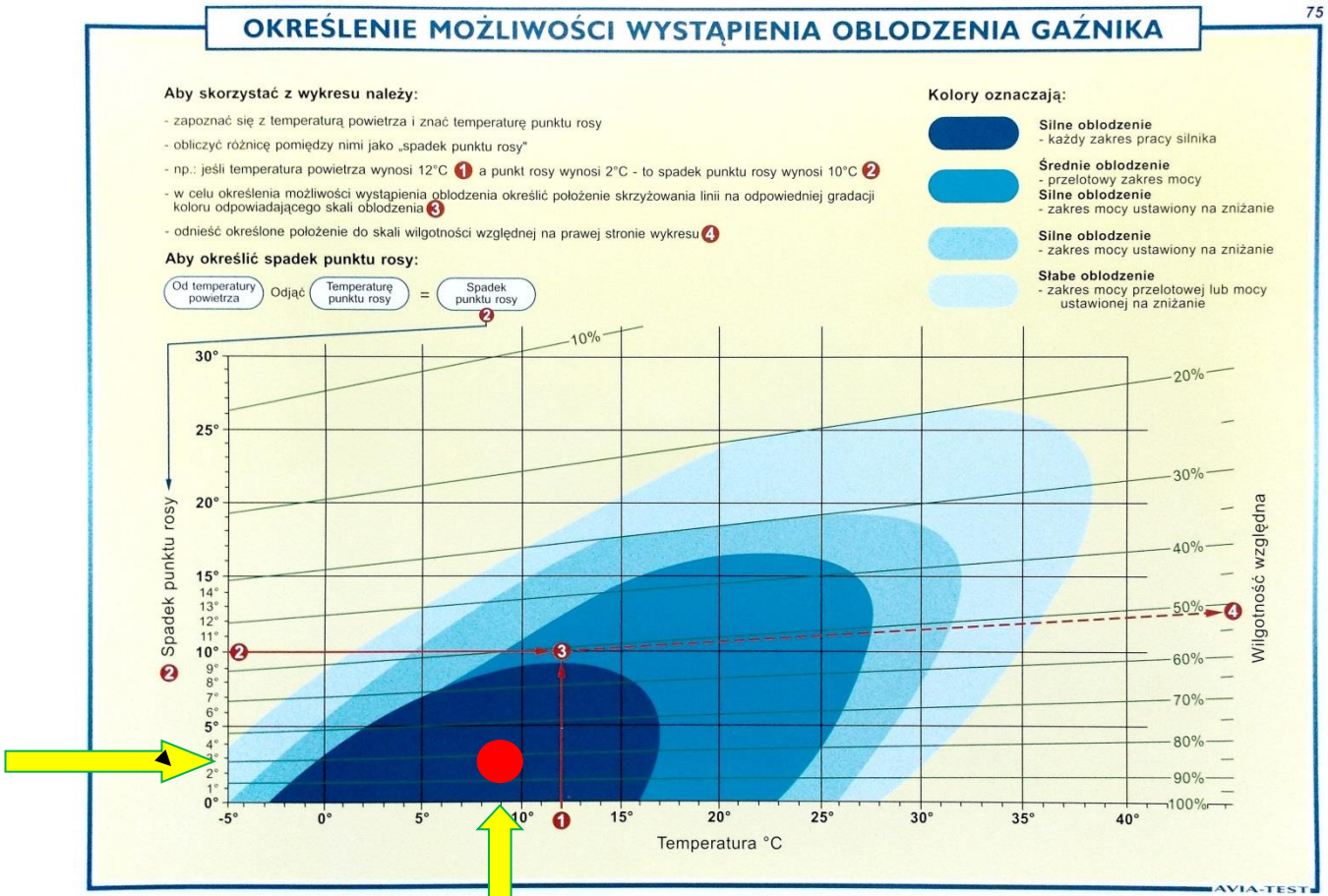
METAR/SPECI from EPBY

SA 06/10/2018 07:30-> METAR EPBY 060730Z 18006KT 140V210 CAVOK 11/06 Q1015=

SA 06/10/2018 07:00-> METAR EPBY 060700Z 18004KT 140V240 CAVOK 10/06 Q1015=

SA 06/10/2018 06:30-> METAR EPBY 060630Z 18003KT 140V230 CAVOK 09/06 Q1015=

SA 06/10/2018 06:00-> METAR EPBY 060600Z 07003KT 7000 NSC 06/05 Q1015=



Fot. nr 1 (PKBWL) -wykres zależności temperaturowej.

Analizując powyższe wartości temperatur, lot wodnosamolotem Super Petrel był wykonywany w warunkach oblodzenia gaźników silnika Rotax.

12. Organizator lotów / skoków: *Lot rekreacyjny (prywatny).*

13. Dane dotyczące dowódcy statku powietrznego⁸⁾: *Pilot z licencją UAP(S) z nalotem całkowitym ok.60 h, nalot na typie ok 28. h. Nalot szybowcowy 550 h.*

14. Obrażenia załogi i pasażerów⁹⁾: *nie było.*

15. Opis przebiegu i analiza zdarzenia¹⁰⁾ :

W dn. 06.10.2018 r. o godz. 8.30 LMT pilot wraz z pasażerką wystartował do lotu rekreacyjnego wodnosamolotem ultralekkim w rejonie lotniska Toruń EPTO. Po wykonaniu kręgu nadlotniskowego na wysokości 1100 ft. AGL odszedł na południe z zamiarem 20 minutowego lotu w granicy ATZ EPTO. W trakcie lotu zwiększył wysokość do 2200 ft. AGL i będąc ok. 5 km na południe od lotniska zaczął się zniżać. Na wysokości ok. 700 ft AGL ocenił, że silnik przestał reagować na próby zmiany obrotów dźwignią sterowania silnika, dlatego skierował samolot na północ w stronę lotniska i włączył elektryczną pompę paliwa. Obroty silnika spadły do obrotów zbliżonych do minimalnych, a silnik pracował nierównomiernie. Na wysokości ok. 450 ft AGL ocenił, że nie doleci do lotniska - wykonał zakręt o 90° w lewo i z kierunkiem zachodnim postanowił wodować na rzece Wisła. Podczas podejścia do wodowania silnik samolotu nadal nie reagował na próby zwiększenia obrotów. Lot na prostej do wodowania i samo wodowanie przebiegło bez zakłóceń, a w fazie „dobiegu” nastąpiło gwałtowne wyhamowanie. Nos samolotu pochylił się, kadłub w przedniej części zaczął nabierać wody, aż do uzyskania wyporności (pływalności).



Fot. nr 2 (PKBWL) Zabezpieczony przy brzegu statek powietrzny Super Petrel.

Dopłynięcie do brzegu trwało ok. 15 minut. Statek powietrzny został zabezpieczony przez policję przy brzegu rz. Wisła. Pilot powiadomił SRL oraz PKBWL o zaistniałym zdarzeniu.



Fot. nr 2 (PKBWL) Widoczne uszkodzenia kadłuba po wodowaniu w płytkiej wodzie.

Przyczyna (przyczyny) zdarzenia:

Przyczyną zdarzenia lotniczego było oblodzenie gaźników silnika ROTAX podczas zniżania wynikające ze sprzyjających warunków temperatury otoczenia i punktu rosy.

16. Zastosowane środki profilaktyczne: *nie sformułowano.*

17. Propozycje zmian systemowych i/lub inne uwagi i komentarze: *nie sformułowano.*

Skład i podpisy członków zespołu badającego lub osoby badającej:

Przewodniczący: Jerzy Girgiel

Członek: Roman Kamiński

.....
(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-samodzielnny 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.