

RAPORT KOŃCOWY

WYPADEK 800/2019



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

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

RAPORT KOŃCOWY

WYPADEK

ZDARZENIE NR – 800/2019

STATEK POWIETRZNY – Samolot ultralekki TL-3000 Sirius

DATA I MIEJSCE ZDARZENIA – 17 marca 2019 r. Obory k. Konstancin-Jeziorna, województwo Mazowieckie

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. 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, 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 2019

Numer ewidencyjny zdarzenia:	800/19			
Rodzaj zdarzenia:	WYPADEK			
Data zdarzenia:	17 marca 2019 r., godz.11:08 LMT			
Miejsce zdarzenia:	Obory k. Konstancin-Jeziorna, woj. Mazowieckie			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot ultralekki TL-3000 Sirius			
Użytkownik / Operator SP:	Użytkownik prywatny			
Dowódca SP:	Pilot samolotowy, świadectwo kwalifikacji LAA CR			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	Śmiertelne	Poważne	Lekkie	Bez obrażeń
	-	-	-	1
Władze krajowe i zagraniczne poinformowane o zdarzeniu	ULC, Air Accidents Investigation Institute Czech Republic			
Kierujący badaniem:	Krzysztof Miłkowski			
Podmiot badający:	PKBWL			
Pełnomocni Przedstawiciele i ich doradcy:	-			
Skład zespołu badawczego:	Krzysztof Błasiak, Wiesław Wojtasiak			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	RAPORT KOŃCOWY			
Zalecenia:	NIE MA			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	27 sierpnia 2019 r.			

1. Rodzaj zdarzenia:

WYPADEK.

2. Badanie przeprowadził:

PKBWL.

3. Data i czas lokalny zaistnienia zdarzenia:

17 marca 2019 r., 11:08 LMT.

4. Miejsce startu i zamierzonego lądowania:

Lądowisko Obory.

5. Miejsce zdarzenia:

Lądowisko Obory.



Rys. 1. Schemat lądowiska z zaznaczeniem przybliżonego miejsca zatrzymania się samolotu
(źródło: Google Earth)

6. Typ operacji:

Loty rekreacyjne.

7. Faza lotu:

Lądowanie.

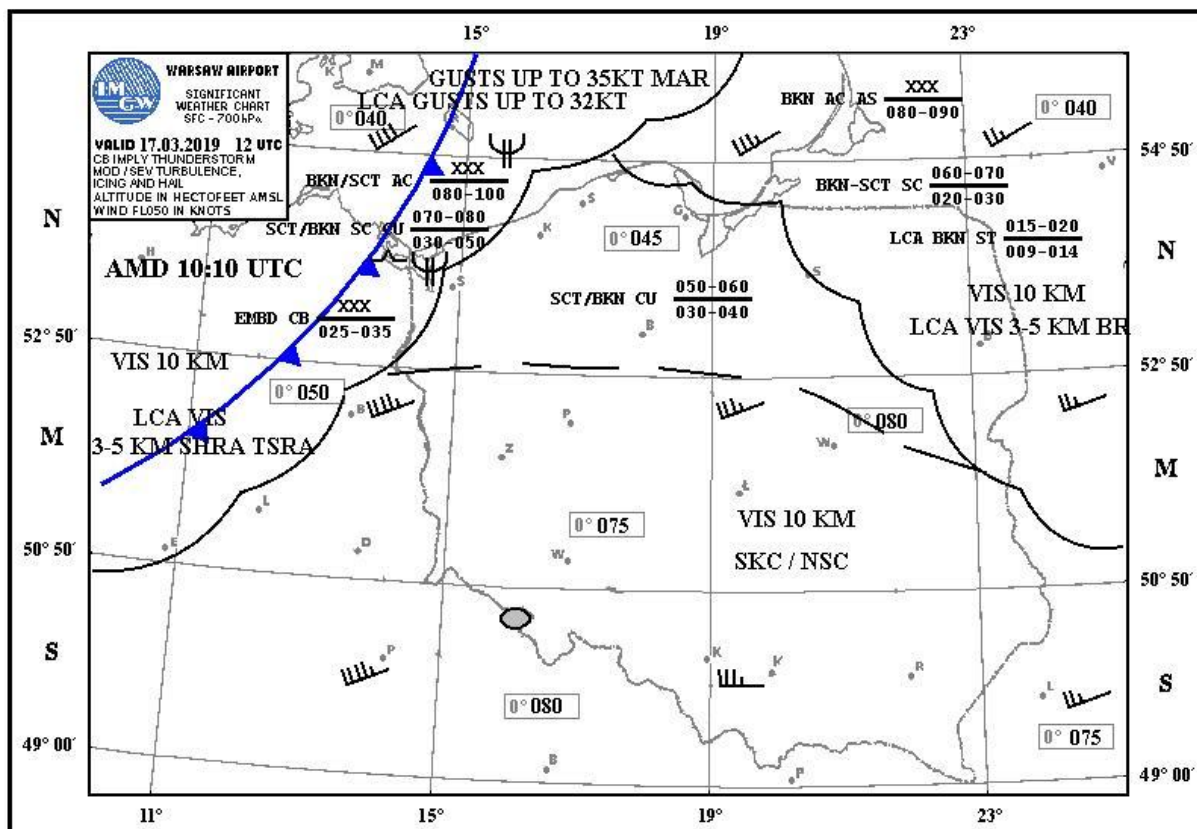
8. Warunki lotu:

VMC, dzień.

9. Czynniki pogody:

Warunki meteorologiczne w dniu wypadku:

METAR EPWA 171100Z 21014KT 9999 SCT031 13/06 Q1002 NOSIG



Rys. 2. Prognoza obszarowa istotnych zjawisk pogody w formie graficznej z dnia zdarzenia
(źródło: IMGW)

W dniu zdarzenia wiatr występował z kierunku 210° z prędkością do 14 KT i prędkość wiatru wzrastała w godzinach popołudniowych. Na podstawie analizy warunków atmosferycznych w dniu zdarzenia Komisja uznała, że warunki atmosferyczne mogły mieć wpływ na zaistnienie zdarzenia.

10. Organizator lotów/skoków:

Użytkownik prywatny.

11. Dane dotyczące dowódcy statku powietrznego:

Pilot: mężczyzna lat 66 posiadający świadectwo kwalifikacji pilota samolotów ultralekkich wydane przez Letecká amaterská asociace CR (Pilotni Pukaz) ważne do 26.08.2020 r. Pilot posiada czeskie orzeczenie lotniczo-lekarskie klasy 2 z datą ważności do 22.06.2020 r.

12. Obrażenia załogi:

W trakcie zdarzenia pilot nie odniósł obrażeń.

13. Opis przebiegu i analiza zdarzenia:

W dniu 17 marca 2019 r. pilot samolotowy z czeskimi uprawnieniami na samoloty ultralekkie przybył na lotnisko w godzinach porannych z zamiarem wykonania kilku lotów treningowych na samolocie, który zakupił około trzech tygodni wcześniej. Samolot zarejestrowany był w Czeskim Nadzorze Lotniczym i posiadał czeskie znaki rejestracji. Pilot po wyprowadzeniu samolotu z hangaru przystąpił do sprawdzenia samolotu, wykonał przegląd, sprawdził zatankowanie i przystąpił do uruchomienia i próby silnika oraz sprawdzenia parametrów pracy silnika i instalacji. Po podgrzaniu silnika wykołował i zajął południową część pasa startowego. Start odbył się na kierunku 30. Faza startu, naboru wysokości oraz lot po kręgu bez uwag. W trakcie podejścia do lądowania w fazie wyrównania, jak wynika z relacji pilota, wystąpił gwałtowny podmuch wiatru z lewej strony i samolot zaczął przemieszczać się na prawy skraj pasa startowego. Pilot nie zdążył zareagować na zaistniałą sytuację i nastąpiło „twarde lądowanie”. W wyniku lądowania najprawdopodobniej na trzy punkty nastąpiło wyłamanie przedniej nogi podwozia, a następnie kapotaż samolotu (rys. 3). W wyniku zdarzenia samolot uległ poważnym uszkodzeniom. Pilot opuścił kabinę o własnych siłach i nie odniósł żadnych obrażeń ciała. O zdarzeniu poinformowane zostały służby ratunkowe oraz Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych. Policja zbadała pilota na obecność alkoholu z wynikiem 0,00 mg/l oraz sporządziła dokumentację z wypadku. Samolot po wykonaniu dokumentacji fotograficznej został usunięty z pasa startowego i zabezpieczony w hangarze. Przedstawiciele PKBWL po przybyciu na miejsce zdarzenia dokonali oględzin miejsca zdarzenia i wraku samolotu. Przeprowadzili rozmowy ze świadkami zdarzenia i pilotem. Zabezpieczona została dokumentacja samolotu oraz wykonana została dokumentacja fotograficzna. Na podstawie oględzin i badania wraku samolotu komisja stwierdziła, że samolot w momencie zdarzenia był sprawny technicznie, posiadał wszelką dokumentację wymaganą przepisami, a także nie stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych mas określonych w przepisach i instrukcji użytkowania samolotu.



Rys. 3. Miejsce przyziemienia samolotu zakończone kapotażem (źródło: właściciel lądowiska)

Na podstawie analizy warunków atmosferycznych stwierdzono, że w dniu wykonywania lotu warunki atmosferyczne były następujące: zachmurzenie 3-4/8 pokrycia nieba o podstawach ok. 3000ft, widzialności powyżej 10 km, wiatr

z lewej strony do pasa pod kątem 90° o prędkości do 14 kt z tendencją do wzrostu prędkości wiatru w godzinach popołudniowych.

Na podstawie dostępnych materiałów Komisja ustaliła:

1. Pilot posiadał stosowne uprawnienia do wykonywania lotów na samolocie;
2. Samolot był sprawny;
3. Pilot nie znajdował się pod wpływem alkoholu;
4. Pogoda mogła mieć wpływ na zaistnienie zdarzenia.

14. Przyczyny zdarzenia:

Przyczyną zdarzenia lotniczego była utrata kontroli nad statkiem powietrznym w końcowej fazie lądowania.

15. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia:

1. Małe doświadczenie praktyczne pilota na typie samolotu. Pilot zakupił samolot około trzech tygodni przed wypadkiem.
2. Warunki atmosferyczne, prędkość i kierunek wiatru, które występowały w dniu zdarzenia mogły mieć wpływ na zaistnienie zdarzenia.

16. Wydane zalecenia bezpieczeństwa:

Nie wydano.

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

Nie ma.

KONIEC

Kierujący zespołem badawczym

Podpis na oryginale