

RAPORT KOŃCOWY

INCYDENT 1952/19



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

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

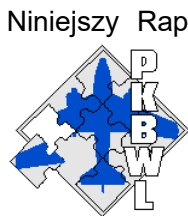
RAPORT KOŃCOWY

INCYDENT

ZDARZENIE NR – 1952/19

STATEK POWIETRZNY – Samolot ultralekki CTLS

DATA I MIEJSCE ZDARZENIA – 2 czerwca 2019 r., Chudoba k.
Głogówka



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:	1952/19			
Rodzaj zdarzenia:	Incydent			
Data zdarzenia:	2 czerwca 2019 r.			
Miejsce zdarzenia:	Chudoba k. Głogówka			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot ultralekki CTLS			
Znaki rozpoznawcze SP	D-MAXK			
Użytkownik / Operator SP:	Użytkownik prywatny			
Dowódca SP:	Pilot samolotów ultralekkich			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	Śmiertelne	Poważne	Lekkie	Bez obrażeń
	-	-	-	1
Władze krajowe i zagraniczne poinformowane o zdarzeniu	ULC			
Kierujący badaniem:	Członek PKBWL			
Podmiot badający:	PKBWL			
Pełnomocni Przedstawiciele i ich doradcy:	-			
Skład zespołu badawczego:	Nie wyznaczono			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	Raport Końcowy			
Zalecenia:	Nie			
Adresat zaleceń:	Nie dotyczy			
Data zakończenia badania:	23 lipca 2019 r.			

1. Rodzaj zdarzenia:

Incydent

2. Badanie przeprowadził:

PKBWL

3. Data i czas lokalny zaistnienia zdarzenia:

2 czerwca 2019 r., ok. godz. 15:10 LMT

4. Miejsce startu i zamierzonego lądowania:

Teren prywatny przystosowany do startów i lądowań w miejscowości Chudoba k. Głogówka

5. Miejsce zdarzenia:

Pole uprawne w miejscowości Chudoba k. Głogówka (50 21.7 N 017 51.8 E)

6. Typ operacji:

Lot widokowy

7. Faza lotu:

Lądowanie

8. Warunki lotu:

VMC, dzień

9. Czynniki pogody:

Bezchmurnie, temperatura około 24°C, wiatr z kierunku północnego 3-4 km/h. Zdaniem Komisji warunki atmosferyczne nie miały wpływu na zaistnienie zdarzenia.

10. Organizator lotów:

Prywatny

11. Dane dotyczące dowódcy statku powietrznego:

Pilot, mężczyzna, lat 52, posiada licencję pilota samolotów ultralekkich wydaną przez LAA ČR w dniu 12 sierpnia 2013 r. z datą ważności do 4 września 2019 r.

Nalot życiowy pilota wynosił około 280 godzin w tym na samolocie CTLS około 187 godzin.

12. Obrażenia załogi:

W trakcie zdarzenia pilot nie doznał obrażeń.

13. Opis przebiegu i analiza zdarzenia:

W dniu 2 czerwca 2019 r., od godziny 13:35 LMT pilot wykonywał loty widokowe ze znajomymi. W sumie wykonał cztery takie loty. Wszystkie starty i lądowania odbywały się na wydzielonym terenie prywatnym przystosowanym do startów i lądowań w miejscowości Chudoba k. Głogówka. Do piątego lotu pilot przystąpił przed godziną 15:00 LMT, tym razem lot był wykonywany bez podróźnych. Podczas podejścia do lądowania, pilot zahaczył podwoziem głównym o rosnący na sąsiednim polu rzepak. W wyniku czego nastąpiło dynamiczne wyhamowanie, zaczepiając przednim kółkiem o uprawę samolot wykonał kapotaż (rys. 1). Uszkodzenia samolotu w znacznym stopniu zostały ograniczone przez wysoko rosnący rzepak, który zamortyzował uderzenie. Pilot nie doznając żadnych obrażeń opuścił samolot o własnych siłach. Następnie, przy pomocy własnych środków postawił samolot na koła. W wyniku twardego przyziemia został aktywowany nadajnik ELT uruchamiając tym samym system alarmowy. Pilot, z uwagi na to, że jest osobą znaną w okolicy i jako jeden z nielicznych posiada samolot, otrzymał telefon ze straży

pożarnej zapytaniem czy wie coś o wypadku lotniczym, ponieważ służby znajdują się w trakcie akcji poszukiwawczej związanej z uruchomieniem nadajnika ELT. Pilot potwierdził, że miał zdarzenie lotnicze oraz, że prawdopodobnie to jego nadajnik wysłał sygnał alarmowy. Nie widząc innej możliwości wyłączenia nadajnika ELT pilot rozkręcił go i wyciągnął baterie. Sygnał alarmowy emitowany przez urządzenie ELT został wyłączony około godziny 17:00 LMT. Następnie pilot rozpoczął ściąganie samolotu do hangaru. W trakcie tych czynności przyjechała jednostka straży pożarnej oraz chwilę później policja. Pilot został przebadany na zawartość alkoholu z wynikiem negatywnym. Do czasu przyjazdu PKBWL samolot został zabezpieczony w hangarze. Po przeprowadzonych oględzinach samolot został zdjęty z dyspozycji Komisji i przekazany właścicielowi.



Rys. 1 - widok samolotu po kapotażu (źródło: właściciel)

14. Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Przyczyną zdarzenia lotniczego był błąd pilota polegający na wykonaniu zbyt niskiego podejścia do lądowania.

KONIEC

Kierujący zespołem badawczym

Podpis na oryginale