



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

INCYDENT 4172/19

UCHWAŁA

z dnia 22 lutego 2021 r.

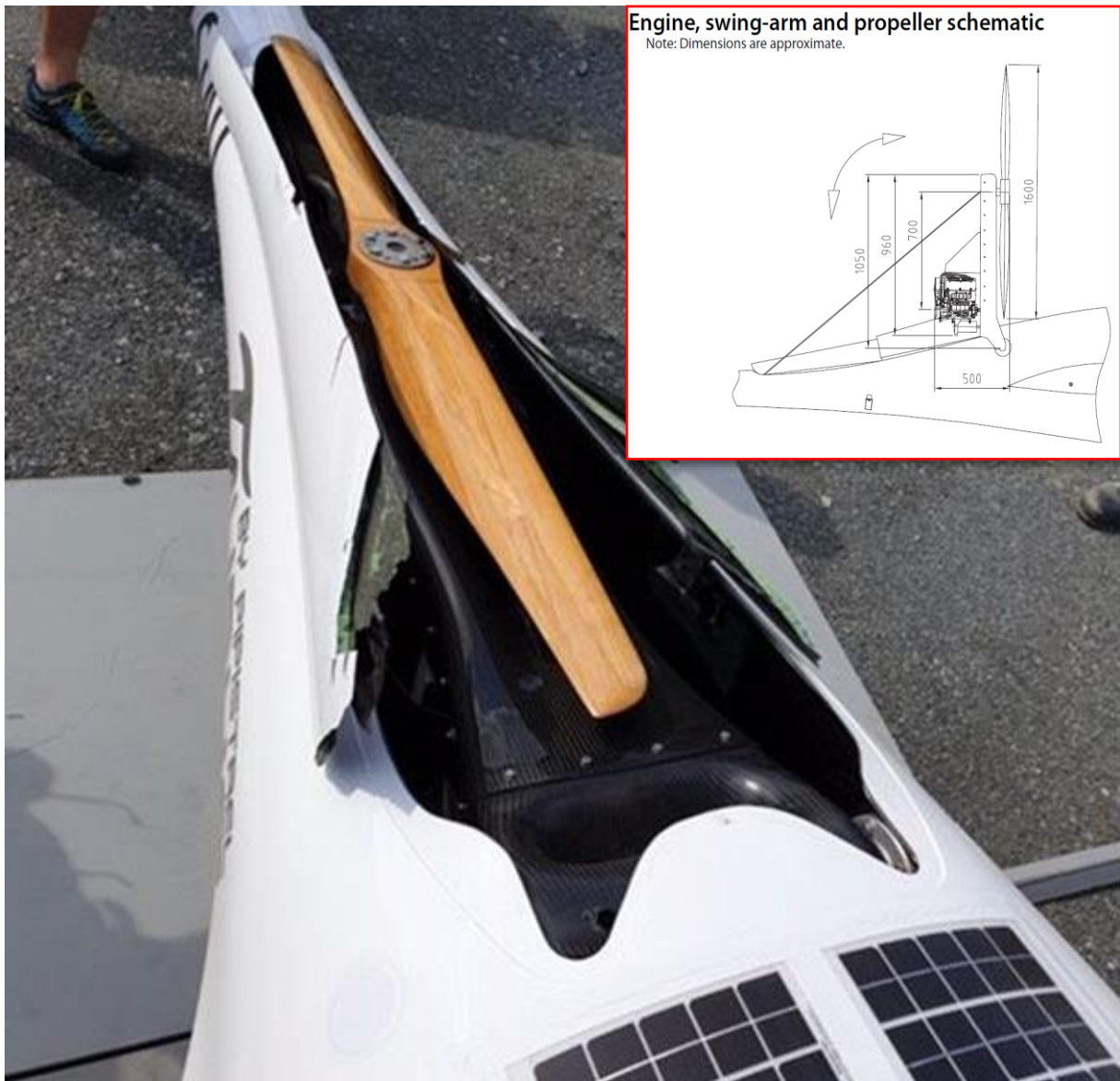
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot ultralekki Pipistrel Taurus 503
Znaki rozpoznawcze SP:	SP-STAU
Data zdarzenia:	14 września 2019 r.
Miejsce zdarzenia:	Stary Wielisław, koło Polanicy-Zdroju

Po rozpatrzeniu Raportu Końcowego z przeprowadzonego badania zdarzenia przedstawionego przez użytkownika statku powietrznego, działając na podstawie Art. 135 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (z późn. zm.) oraz §18 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała, że:

1. Zdarzenie miało następujący przebieg:

W dniu 14 września 2019 r. około godziny 12:20 czasu lokalnego do przelotu po trasie wystartował pilot wraz z właścicielem statku powietrznego Pipistrel Taurus 503. Start odbył się z lądowiska w miejscowości Stary Wielisław. Po kilkudziesięciu minutach lotu, na wysokości około 1000 m w rejonie Bystrzycy Kłodzkiej, pilot postanowił wyłączyć silnik. Dalszy przelot zamierzał wykonać z wykorzystaniem prądów wstępujących (tzw. noszeń termicznych). Po wyłączeniu iskrowników nastąpiło zamknięcie się silnika przy niezahamowanym śmigle. Pilot usłyszał nietypowy hałas. Oceniał, że samolot pozostał w pełni sterowny i podjął decyzję powrotu do miejsca startu. Dolot odbywał się z większym niż zwykle opadaniem, przy niepracującym i wystającym z kadłuba napędzie (rys. 1).

Wychodząc na prostą do lądowania na kierunku pasa 33, pilot zauważył, że znajduje się zbyt nisko i nie zdoła dolecieć do lądowiska. Przyziemienie nastąpiło z niedolotem, na zaoranym polu uprawnym. Podczas dobiegu na nierównym podłożu samolot kilkakrotnie podparł się końcówkami skrzydeł i zatrzymał się około 30 m od progu pasa (rys. 2).



Rys. 1. Pokrywy napędu uszkodzone przez pracujące śmigło [źródło: użytkownik]



Rys. 2. Pipistrel Taurus 503 po zakończonym dobiegu [źródło: użytkownik]

Pilot posiadał znaczne doświadczenie na podobnym typie statku powietrznego, jego kwalifikacje były odpowiednie do wykonywanego zadania. Nalot ogólny pilota w ostatnich 12 miesiącach wynosił 137 godzin.

W wyniku nieprawidłowej i niepełnej sekwencji chowania się napędu, doszło do zablokowania się mechanizmu sterującego i uszkodzenia pokryw napędu oraz do uszkodzenia krawędzi śmigła. Lądowanie w nierównym terenie spowodowało uszkodzenia w rejonie podwozia oraz końcówek skrzydeł.

Standardowa, automatyczna sekwencja chowania się napędu obejmuje kolejno: wyłączenie silnika, całkowite zatrzymanie się śmigła, pionowe ustawienie śmigła i schowanie się silnika wraz ze śmigłem do kadłuba. Wprowadzenie zespołu napędowego do wnętrza kadłuba powinno zostać zainicjowane przez sterownik w chwili, kiedy śmigło jest ustawione pionowo (zahamowane).

Podczas przeglądu po zdarzeniu nie stwierdzono problemów z siłownikiem mechanicznym – brak widocznych uszkodzeń. Procedura chowania odbywała się normalnie. W ocenie pilota do nieprawidłowej pracy mechanizmu mogło przyczynić się wystąpienie chwilowego problemu z czujnikiem.

Przegląd wykonany przez producenta nie potwierdził problemów z czujnikiem, w związku z czym po naprawie samolot został przywrócony do lotów.

2. Przyczyna zdarzenia:

Prawdopodobną przyczyną zdarzenia była chwilowa niesprawność układu sterującego mechanizmem chowania napędu.

3. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia lotniczego:

Nie określono.

4. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zaproponowane przez podmiot badający:

Nie było.

5. Ponadto Komisja określa dodatkowo następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie określono.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji