

RAPORT KOŃCOWY

INCYDENT 4311/19



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

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

RAPORT KOŃCOWY

INCYDENT

ZDARZENIE NR 4311/19

STATEK POWIETRZNY – Samolot UL Aeroprakt-A22-L

DATA I MIEJSCE ZDARZENIA 22 września 2019 r. w miejscowości
Lisie Kąty k. Grudziądz (EPGI)



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:	4311/19			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDET			
Data zdarzenia:	22 września 2019 r.			
Miejsce zdarzenia:	Lisie Kąty k. Grudziądza (EPGI)			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot UL Aeroprakt-A22-L			
Użytkownik / Operator SP:	Aeroklub ROW			
Dowódca SP:	Pilot samolotowy PPL(A)			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	Śmiertelne	Poważne	Lekkie	Bez obrażeń
	-	-	-	2
Władze krajowe i zagraniczne poinformowane o zdarzeniu	ULC			
Kierujący badaniem:	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:	8 października 2019 r.			

1. Rodzaj zdarzenia

INCYDENT

2. Badanie przeprowadził

PKBWL

3. Data i czas lokalny zaistnienia zdarzenia

22 września 2019 r., ok. godz. 11:48 LMT.

4. Miejsce startu i zamierzonego lądowania

Lotnisko Gotartowie k. Rybnika (EPRG), Lotnisko Lisie Kąty k. Grudziądza (EPGI).

5. Miejsce zdarzenia

Lotnisko Lisie Kąty k. Grudziądza (EPGI).

6. Typ operacji

Przelot.

7. Faza lotu

Lądowanie.

8. Warunki lotu

VMC, dzień.

9. Czynniki pogody

Warunki atmosferyczne nie miały wpływu na zaistnienie zdarzenia.

10. Organizator lotów

Aeroklub ROW.

11. Dane dotyczące dowódcy statku powietrznego

Pilot, mężczyzna lat 48, posiada licencję pilota samolotowego PPL(A) z wpisanymi uprawnieniami SEP(L) z datą ważności do 31.10.2020 r. oraz holowanie szybowców. Badania lotniczo-lekarskie klasy 2/LAPL z datą ważności do 06.04.2020. Pilot wykonał 448 lotów na samolotach w czasie ogólnym 167 h 16 min w tym samodzielnie 63 h 15 min. Pilot posiadał uprawnienia niezbędne do wykonania lotu.

12. Obrażenia załogi

W trakcie zdarzenia pilot ani podróżny nie odnieśli żadnych obrażeń ciała.

13. Opis przebiegu i analiza zdarzenia

W dniu 22 września 2019 r. o godzinie 9:11 pilot samolotu ultralekkiego Aeroprakt-A22-L wraz z podróżnym wystartował do przelotu wg przepisów VFR z lotniska Gotartowice k. Rybnika (EPRG) na lotnisko Lisie Kąty k. Grudziądza (EPGI). Podróżnym był pilot, który miał przebazować samolot Cessna C-172 z lotniska w Lisich Kątach na lotnisko w Gotartowicach. Dolatując do ATZ lotniska w Lisich Kątach, pilot zgłosił swoją pozycję przez radio i poprosił o informację o ruchu nadlotniskowym. Po uzyskaniu informacji, pilot zgłosił, że zamierza wejść w krąg „w trzeci lewy zakręt do pasa 31”. Miało to być pierwsze lądowanie pilota na tym lotnisku. Po wejściu w lewy krąg nadlotniskowy pilot dostał polecenie wykonania okrążenia aby umożliwić lądowanie szybowca. Po jego wylądowaniu pilot wyprowadził samolot na prostą do pasa 31. Ponieważ źle zaplanował miejsce wykonania czwartego zakrętu, samolot po wyjściu na prostą do lądowania znajdował się na zbyt dużej wysokości. Aby wytracić jej nadmiar pilot wykonał ślizg kierunkowy. Po wyprowadzeniu samolotu ze ślizgu pilot przyziemił w odległości w około 1/3 długości pasa startowego od jego progu. Ponieważ przyziemienie nastąpiło na zbyt dużej prędkości na podwozie główne, samolot odbił się od ziemi (wykonał „kangura”) na wysokość około 80 cm. Na zaistniałą sytuację pilot zareagował nieprawidłowo, oddał wolant od siebie, co doprowadziło do „twardego” przyziemienia na goleń

przedniego podwozia. Po zakończonym dobiegu samolot skołował przed hangar. Po wyłączeniu silnika i opuszczeniu kabiny pilot wykonał oględziny podwozia po twardym lądowaniu. W trakcie oględzin stwierdził, że goleń przedniego podwozia została uszkodzona. Wygięta została dolna część amortyzatora przedniego koła, a mocowanie górnej części tego amortyzatora do goleni uległo pęknięciu na połączeniu spawanym (rys.).



Rys. Uszkodzenia przedniej goleni podwozia samolotu [źródło: pilot samolotu]

Komisja ustaliła, że:

- pilot samolotu posiadał uprawnienia niezbędne do wykonania lądowania,
- samolot posiadał dokumentację techniczno-eksploatacyjną niezbędną do wykonywania lotów,
- samolot był sprawny technicznie.

14. Przyczyna zdarzenia:

Błąd pilota polegający na:

- zaplanowaniu i wykonaniu czwartego zakrętu na zbyt dużej wysokości
- przyziemieniu samolotu na za dużej prędkości co doprowadziło do jego odbicia się od pasa startowego – „kangura”
- nieprawidłowym poprawieniu „kangura”.

15. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia

Różnica elewacji pomiędzy lotniskami w Gotartowicach a Lisich Kątach (około 720 ft)

16. Wydane zalecenia bezpieczeństwa

Nie wydano.

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

Zdaniem Komisji, w zaistniałej sytuacji lepszym rozwiązaniem niż wykonywanie ślizgu było by przejście na drugi krąg nadlotniskowy.

18. Załączniki

Brak

KONIEC

Kierujący zespołem badawczym

Podpis na oryginale