

# RAPORT KOŃCOWY



WYPADEK4802/19

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

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

# RAPORT KOŃCOWY

## WYPADEK

ZDARZENIE NR – 4802/19

STATEK POWIETRZNY – Samolot ultralekki, Texan Club, SP-SDAN

DATA I MIEJSCE ZDARZENIA – 20 października 2019 r. Natolin k. Krzepic



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:	4802/19			
Rodzaj zdarzenia:	WYPADEK			
Data zdarzenia:	20 października 2019 r.			
Miejsce zdarzenia:	Natolin k. Krzepic			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot ultralekki, Texan Club			
Znaki rozpoznawcze SP:	SP-SDAN			
Użytkownik / Operator SP:	Prywatny			
Dowódca SP:	Pilot samolotów ultralekkich			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	Śmiertelne	Poważne	Lekkie	Bez obrażeń
	-	-	-	2
Władze krajowe i zagraniczne poinformowane o zdarzeniu:	ULC			
Kierujący badaniem:	Ireneusz Boczkowski			
Podmiot badający:	PKBWL			
Pełnomocni Przedstawiciele i ich doradcy:	-			
Skład zespołu badawczego:	Nie wyznaczono			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	RAPORT KOŃCOWY			
Zalecenia:	NIE WYDANO			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	26 listopada 2019 r.			

**1. Rodzaj zdarzenia.**

Wypadek.

**2. Badanie przeprowadził.**

PKBWL.

**3. Data i czas lokalny zaistnienia zdarzenia.**

20 października 2019 r., ok. godz. 16:03 (LMT).

**4. Miejsce startu i zamierzonego lądowania.**

Lotnisko Piotrków Trybunalski (EPPT) – Lądowisko Natolin k. Krzepic

**5. Miejsce zdarzenia.**

Natolin k. Krzepic.

## 6. Typ operacji.

Przelot.

## 7. Faza lotu.

Lądowanie.

## 8. Warunki lotu.

Lot po trasie według przepisów VFR w warunkach VMC, popołudnie, niebo bezchmurne, oświetlenie naturalne (dzień słoneczny) wiatr 4 do 6 m/s.

## 9. Czynniki pogody.

Warunki meteorologiczne nie miały wpływu na zaistnienie zdarzenia.

## 10. Organizator lotów.

Prywatny.

## 11. Dane dotyczące dowódcy statku powietrznego.

Pilot samolotów ultralekkich, mężczyzna lat 48 posiada:

- orzeczenie lotniczo-lekarskie w terminie ważności z ograniczeniem (VDL),
- świadectwo kwalifikacji z ważnym uprawnieniem podstawowym UAP(L),
- nalot ogólny na samolotach ultralekkich 508 godzin, w tym nalot na samolocie Texan Club 180 godzin,
- nalot w ciągu ostatnich 90 dni 82 godziny.

## 12. Obrażenia załogi.

Pilot i podróżny w trakcie zdarzenia nie odnieśli żadnych obrażeń ciała.

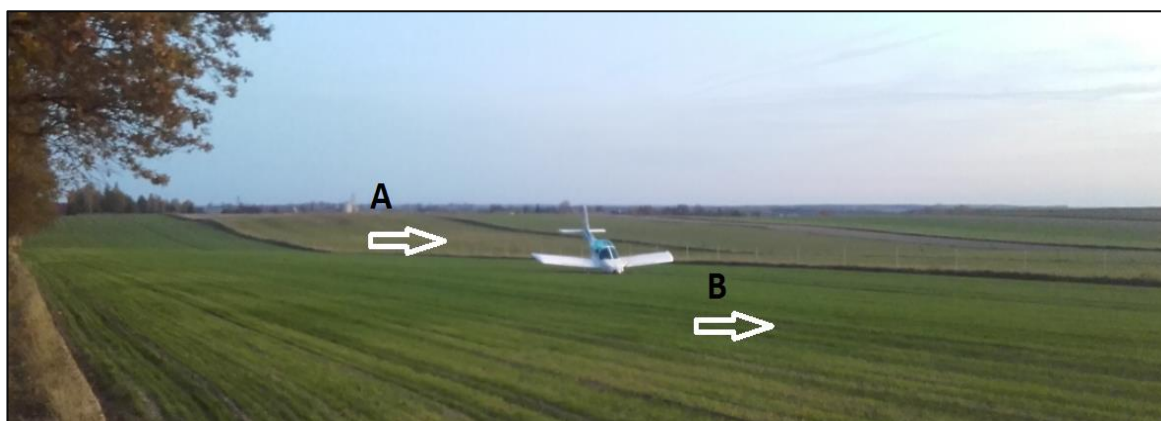
## 13. Opis przebiegu i analiza zdarzenia.

W dniu 20 października 2019 r. w godzinach popołudniowych z lotniska w Piotrkowie Trybunalskim (EPPT) wystartował do lotu po trasie na lądowisko w Natolinie samolot ultralekki Texan Club. W samolocie znajdował się pilot z podróżnym. Lot był zaplanowany z międzylądowaniem na lądowisku w Konopiskach. Po krótkim postoju w Konopiskach pilot wystartował do drugiego odcinka trasy Konopiska-Natolin. Po około 15 minutowym locie około godziny 16:00 czasu lokalnego (LMT) pilot wykonał trzy okrążenia nad lądowiskiem Natolin w celu określenia sytuacji ruchowej i kierunku wiatru. Podjął decyzję o lądowaniu na kierunku pasa 31 i wykonał drugi zakręt w prawym kręgu do tego pasa. Podejście do lądowania odbywało się pod słońce, co spowodowało, że pilot je źle zaplanował i wylądował na polu obok lądowiska. (Rys. 1).



Rys. 1. Szkic miejsca zdarzenia: [źródło: PKBWL]

Przyziemienie samolotu nastąpiło na polu obsianym zbożem. Zielony kolor uprawy w połączeniu z pogorszoną widocznością mógł się przyczynić do błędnego wyboru miejsca do lądowania przez pilota (rys. 2). W trakcie lądowania na polu o miękkim podłożu wyłamana została goleń przedniego podwozia, uszkodzeniu uległy osłony silnika i łopaty śmigła zostały złamane.



Rys. 2. Samolot po lądowaniu; A - lądowisko B – pole uprawne, [źródło: użytkownik]

W związku z tym, że pilot i pasażer mieli prawidłowo zapięte pasy bezpieczeństwa w trakcie wypadku nie odnieśli żadnych obrażeń ciała i samodzielnie opuścili kabinę samolotu.

W wyniku zdarzenia samolot został znacznie uszkodzony.

**Na podstawie dostępnych materiałów Komisja ustaliła:**

1. Pilot posiadał uprawnienia do wykonania lotu.
2. Pilot posiadał ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie.
3. Samolot posiadał niezbędną dokumentację techniczno-eksploatacyjną, był zdalny do lotu.
4. Samolot był ubezpieczony (polisa OC);
5. Warunki atmosferyczne w dniu zdarzenia były odpowiednie do wykonania zaplanowanego lotu.

**14. Przyczyny zdarzenia.**

**Nieprawidłowe zaplanowanie podejścia do lądowania i w konsekwencji omyłkowe lądowanie na polu obok lądowiska.**

**15. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia.**

Lądowanie pod słońce ograniczające widoczność na kierunku podejścia do lądowania.

**16. Wydane zalecenia bezpieczeństwa użytkownika.**

Nie wydano.

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

Nie wydano.

**18. Załączniki.**

Nie ma.

**KONIEC**

Kierujący zespołem badawczym

*Podpis na oryginale*