

RAPORT KOŃCOWY

Poważny Incydent-419/20



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

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

RAPORT KOŃCOWY

Poważny Incydent

ZDARZENIE NR – 419/20

STATEK POWIETRZNY – Samolot ultralekki CTLS, OM-M494

DATA I MIEJSCE ZDARZENIA 7 lutego 2020 r. m lądowisko Milewo.



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 2020

Numer ewidencyjny zdarzenia:	419/20			
Rodzaj zdarzenia:	Poważny Incydent			
Data zdarzenia:	7 lutego 2020 r.			
Miejsce zdarzenia:	Lądowisko Milewo (EPMX)			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot ultralekki CTLS			
Znaki rozpoznawcze SP:	OM-M494			
Użytkownik / Operator SP:	Użytkownik prywatny			
Dowódca SP:	Pilot samolotowy turystyczny PPL(A)			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	Śmiertelne	Poważne	Lekkie	Bez obrażeń
	-	-	-	1
Władze krajowe i zagraniczne poinformowane o zdarzeniu:	ULC			
Kierujący badaniem:	Mieczysław Wyszogrodzki			
Podmiot badający:	PKBWL			
Pełnomocni przedstawiciele i ich doradcy:	Nie było			
Skład zespołu badawczego:	Wojciech Misiak			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	Raport Końcowy			
Zalecenia:	Brak zaleceń			
Adresat zaleceń:	Nie dotyczy			
Data zakończenia badania:	25 lutego 2020 r.			

1. Rodzaj zdarzenia.

Poważny Incydent

2. Badanie przeprowadził.

PKBWL

3. Data i czas lokalny zaistnienia zdarzenia.

7 lutego 2020 roku godz. 10:56 LMT

4. Miejsce startu i zamierzonego lądowania.

Lądowisko Milewo (EPMX)

5. Miejsce zdarzenia.

Lądowisko Milewo (EPMX)

6. Typ operacji.

Lot prywatny

7. Faza lotu.

Po wylądowaniu w trakcie dobiegu.

8. Warunki lotu.

VMC, dzień.

9. Czynniki pogody.

Warunki meteorologiczne nie miały wpływu na zaistnienie zdarzenia

10. Organizator lotów/skoków.

Użytkownik prywatny.

11. Dane dotyczące dowódcy statku powietrznego.

Pilot mężczyzna lat 39, posiadający licencję pilota turystycznego, wydana przez Urząd Lotnictwa Cywilnego w dniu 30 listopada 2018 roku, oraz licencję wydaną przez Słowacką Federację Ultralekkiego Latania (SFUL) upoważniającą do pilotowania samolotów ultralekkich wydaną 17 czerwca 2019 roku. Orzeczenie Lotniczo – Lekarskie klasa 2 / LAPL ważne do 8 czerwca 2023 roku. Nalot życiowy około 120 godzin (na typie CTLS 2 godziny 15 minut).

12. Obrażenia załogi.

Nie było.

13. Opis przebiegu i analiza zdarzenia.

W dniu 7 lutego 2020 roku na lądowisku Milewo (EPMX) po wykonaniu przeglądu przedlotowego samolotu ultralekkiego CTLS, uruchomieniu oraz podgrzaniu silnika, pilot postanowił wykonać kilka samodzielnych lotów doskonalących po kręgu. W kolejnym trzecim locie po kręgu od startu do przyziemienia pilot wykonał lot bez uwag (film z kamery przemysłowej). Po przyziemieniu na początku drogi startowej z kursem 360° o godzinie 10.56 LMT w trakcie dobiegu pilot przystąpił do wyhamowania samolotu i jego zatrzymania tak jak w lotach poprzednich. Kiedy pilot użył dźwigni ręcznego hamulca hydraulicznego nie doszło do zmniejszenia prędkości i zatrzymania samolotu. Ponieważ powyższa czynność okazała się nieskuteczna, odruchowo z nawyku użył orczyka (wcześniej wykonywał loty na samolotach z hamulcem na orczyku). Skutkiem takiego działania była utrata kierunku w lewo około 30 stopni. Pilot widząc przed sobą przeszkody postanowił

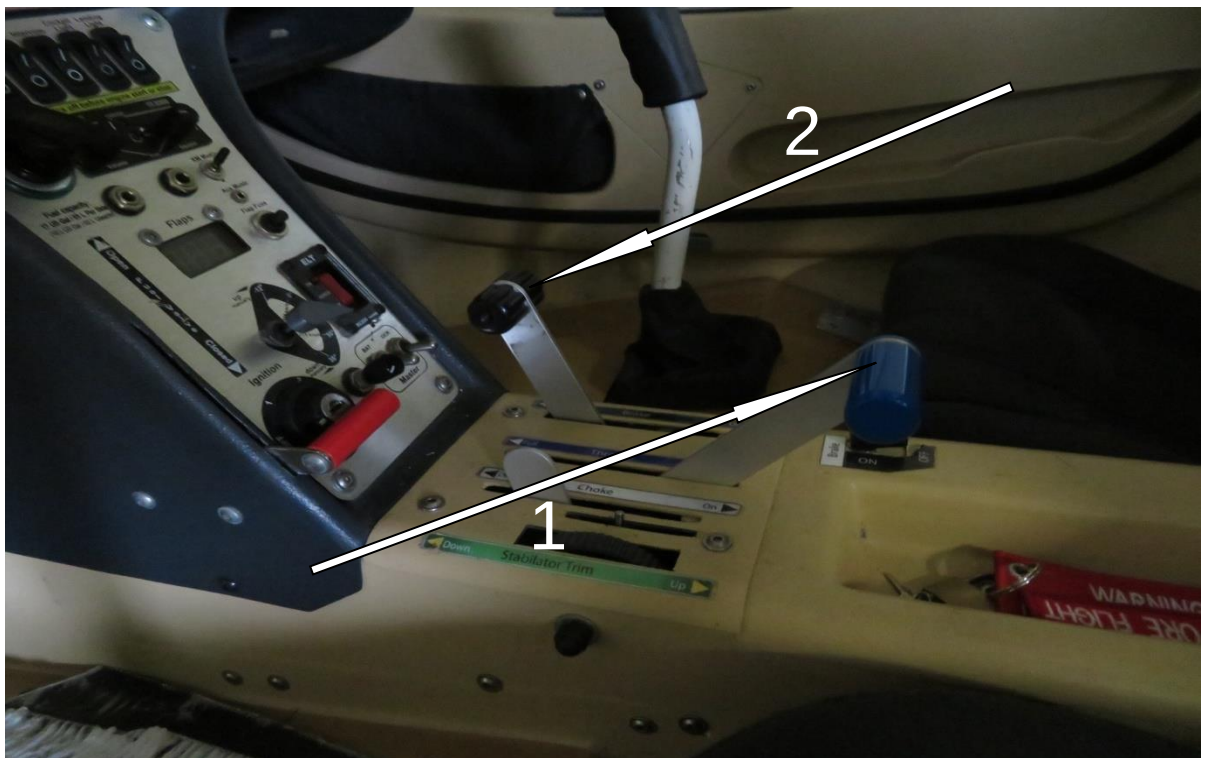
zwiększyć moc silnika w celu wyprowadzenia samolotu w prawo na zbliżony kierunek lądowania 36, tym samym chcąc ominąć przeszkody terenowe w postaci młodych drzew sadu owocowego. Działanie pilota okazało się nieskuteczne i dobieg samolotu zakończył się w młodym sadzie (średnica drzewostanu od 20 do 60 milimetrów). Pilot na pokładzie był sam, miał zapięte pasy bezpieczeństwa, samolot opuścił o własnych siłach nie odnosząc żadnych obrażeń. Po zdarzeniu Komisja stwierdziła, że hydrauliczny hamulec podwozia głównego był sprawny.

Samolot uległ następującym uszkodzeniom:

- uszkodzone śmigło,
- uszkodzone oszklenie kabiny samolotu,
- uszkodzone krawędzie natarcia obydwu skrzydeł,
- uszkodzona kłapa lewego skrzydła,
- uszkodzony lewy i prawy statecznik poziomy,
- uszkodzone osłony kół podwozia głównego,
- ślady uszkodzenia osłon przykadłubowych podwozia głównego.



Rys 1. Lądowisko Milewo plan sytuacyjny [źródło Google]



Rys. 2. Dźwignie: 1 sterowanie mocą silnika, 2 sterowanie hamulcem [źródło PKBWL]



Rys. 3. Uszkodzona kłapa lewego skrzydła [źródło PKBWL]



Rys. 4. Uszkodzone śmigło samolotu [źródło PKBWL]



Rys. 5. Uszkodzony statecznik poziomy [źródło PKBWL]

Na podstawie zebranych materiałów Komisja ustaliła:

1. pilot posiadał uprawnienia do pilotowania samolotu,
2. dokumentacja pilota była prowadzona prawidłowo,
3. pilot posiadał ważne orzeczenie Lotniczo-Lekarskie,
4. samolot posiadał ważne świadectwo zdatności do lotów,
5. warunki meteorologiczne nie miały wpływu na zdarzenie.

14. Przyczyna zdarzenia.

Prawdopodobną przyczyną zdarzenia była utrata kierunku podczas dobiegu spowodowana nieumiejętnym posługiwaniem się hamulcem podwozia głównego.

15. Okoliczności sprzyjające.

1. Małe doświadczenie na typie samolotu CTLS (2 godziny 15 minut).
2. Nawyki z samolotów z innym umiejscowieniem hamulca podwozia głównego.

16. Wydane zalecenia.

Nie wydano.

KONIEC

Kierujący zespołem badawczym
podpis na oryginale