

RAPORT KOŃCOWY



WYPADEK 1997/20

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

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

RAPORT KOŃCOWY

z badania zdarzenia lotniczego statku powietrznego o maksymalnym ciężarze startowym nie przekraczającym 2250 kg

WYPADEK

ZDARZENIE NR – 1997/20

STATEK POWIETRZNY – Samolot AT3 R100, SP-RWD

DATA I MIEJSCE ZDARZENIA – 25 lipca 2020 r., Wycinki k. Milewa



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. 6 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:	1997/20			
Rodzaj zdarzenia:	WYPADEK			
Data zdarzenia:	25 lipca 2020 r.			
Miejsce zdarzenia:	Wycinki k. lądowiska Milewo			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot AT3 R100			
Znaki rozpoznawcze SP:	SP-RWD			
Użytkownik / Operator SP:	Goldwings Flight Academy			
Dowódca SP:	Pilot samolotowy 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:	Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych			
Pełnomocni Przedstawiciele i ich doradcy:	NIE DOTYCZY			
Skład zespołu badawczego:	Paweł Jajkowski			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	RAPORT KOŃCOWY			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	6 października 2020 r.			

1. Rodzaj zdarzenia

Wypadek

2. Badanie przeprowadził

PKBWL

3. Data i czas lokalny zaistnienia zdarzenia

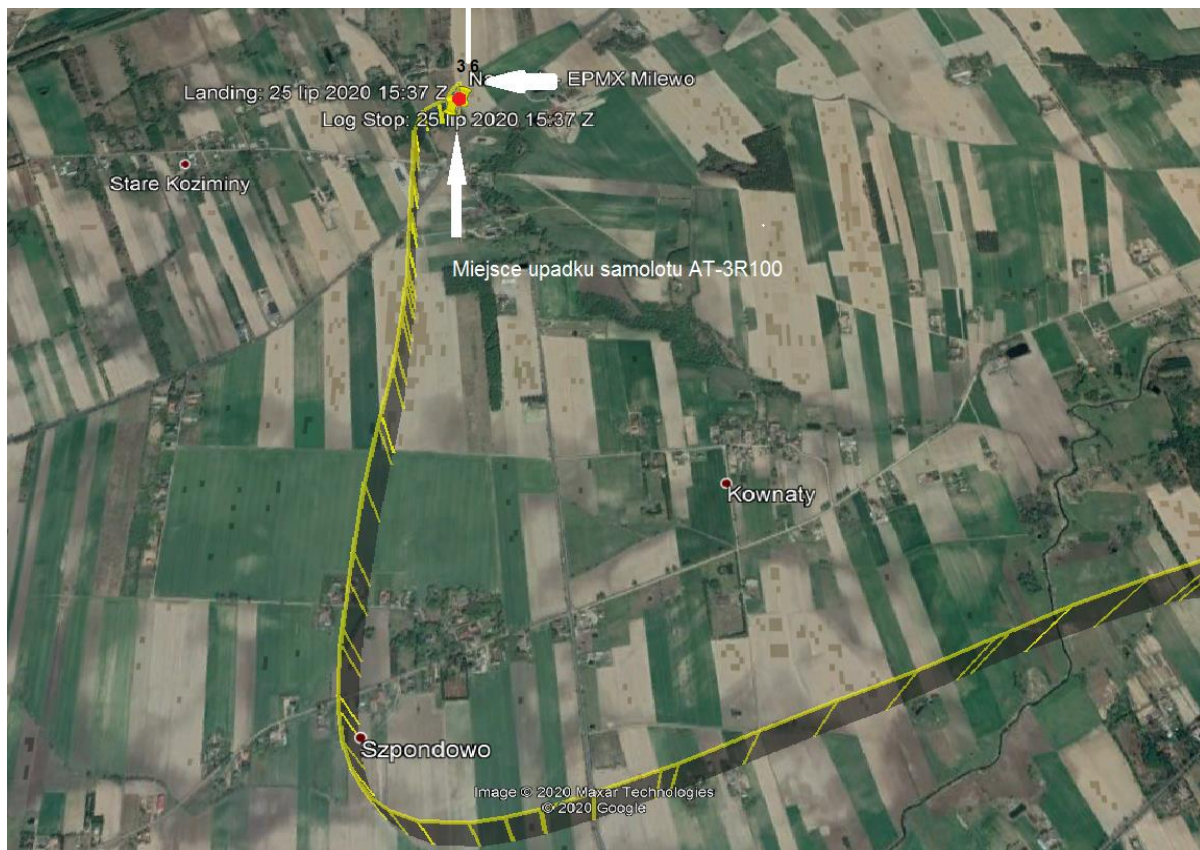
25 lipca 2020 r., godz. 17:38

4. Miejsce startu i zamierzonego lądowania

Miejsce startu i lądowania Warszawa Babice (EPBC).

5. Miejsce zdarzenia

Miejscowość Wycinki k. lądowiska Milewo (EPMX).



Rys. 1. Fragment zaplanowanej trasy lotu, wejście na prostą do czwartego zakrętu na kurs lądowania 36 [źródło: Google Earth]

6. Typ operacji

Lot po trasie.

7. Faza lotu

Wejście w krąg do czwartego zakrętu lądowiska Milewo.

8. Warunki lotu

VMC, wg przepisów VFR, dzień.

9. Czynniki pogody

Bez wpływu na zdarzenie.

10. Organizator lotów

Lot prywatny.

11. Dane dotyczące załogi

Pilot, lat 23 posiadający licencję turystyczną PPL(A) wydaną przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w dniu 13 lipca 2020 roku, uprawnienie SEP(L) ważne do 31 lipca 2022 r. Nalot ogólny około 55 godzin. Od chwili uzyskania licencji do dnia zdarzenia pilot nie wykonywał lotów. Orzeczenie lotniczo-lekarskie 2 klasy, LAPL ważne do 10 września 2024 roku. Pilot przed lotem był wypoczęty. Funkcja na pokładzie – dowódca statku powietrznego.

12. Obrażenia osób

Pilot samolotu doznał lekkich obrażeń ciała.

13. Uszkodzenia statku powietrznego

Samolot w wyniku zderzenia z ziemią uległ znacznemu zniszczeniu.

14. Opis przebiegu i analiza zdarzenia

W dniu 25 lipca 2020 roku pilot wystartował do lotu po trasie Warszawa-Babice (EPBC), łądownisko Milewo (EPMX), Olsztyn-Dajtki (EPOD), Warszawa-Babice (EPBC), w celu budowania nalotu. W trakcie przelotu pilot zaplanował wykonanie niskiego przelotu (low pass) nad łądowniskiem Milewo, a po jego wykonaniu kontynuowanie lotu po zaplanowanej wcześniej trasie. Wchodząc z długiej prostej do czwartego zakrętu na kierunku łądowniska Milewo, pilot zauważył szybowiec wykonujący lot do czwartego zakrętu. Chcąc uniknąć zderzenia, pilot gwałtownie zwiększył obroty silnika jednocześnie energicznie zaciągając drążek sterowy na siebie. Manewr ten doprowadził do dynamicznego przeciągnięcia samolotu, wejścia samolotu w korkociąg i zderzenia z ziemią. Pilot o własnych siłach opuścił kabinę samolotu. Szybowiec wylądował bezpiecznie na łądownisku Milewo.



Rys. 2. Widok samolotu AT3 R100, SP-RWD [źródło: Internet/własność Rafał Kukowski]

14.1. Opis zdarzenia

W dniu 25 lipca 2020 roku pilot przybył na lotnisko Warszawa-Babice celem wykonania lotu po trasie Warszawa-Babice, Milewo, Olsztyn-Dajtki, Babice. Po złożeniu planu lotu i przygotowaniu samolotu AT3 R100 do lotu, pilot otrzymał zgodę na kołowanie do pasa 28.

Po zajęciu drogi startowej wystartował z lotniska Warszawa-Babice o godzinie 17:06. Po wyjściu z kręgu nadlotniskowego kontynuował lot w kierunku miejscowości Szpondowo, po czym przyjął kurs do łądowniska Milewo. Pilot zgłosił do FIS "Olsztyn Informacja" prośbę o przejście na częstotliwość łądowniska Milewo. Pilot oświadczył, że po otrzymaniu zgody dwukrotnie zgłaszał się na częstotliwości łądowniska Milewo podając swoją pozycję oraz chęć wykonania niskiego przelotu (low pass). Pomimo braku odpowiedzi ze strony łądowniska pilot kontynuował lot. Następnie rozpoczął manewr zniżania, początkowo do wysokości 1300 stóp do pasa 36. Po zmniejszeniu prędkości do około 75 węzłów, pilot wysunął klapy początkowo na 15 stopni, a następnie na 30 stopni, wchodząc bezpośrednio do czwartego zakrętu. Będąc na krótkiej prostej do pasa 36 pilot samolotu zauważył szybowiec, który również wykonywał manewr podejścia do łądownia (według oświadczenia pilota szybowca zgłosił on pozycję z wiatrem na częstotliwości łądowniska Milewo). Po chwili był w trakcie wykonywania czwartego zakrętu, również do pasa 36 (pilot szybowca oświadczył, że w trakcie wykonywania czwartego zakrętu szybowiec był przechylony na lewe skrzydło i nie był w stanie zauważyć nadlatującego samolotu). Według oceny pilota samolotu w krytycznym momencie szybowiec znalazł się w odległości około 10 metrów przed nim na tej samej wysokości.

Pilot samolotu, chcąc uniknąć zderzenia, gwałtownym ruchem manetki gazu zwiększył moc silnika, z jednoczesnym energicznym zaciągnięciem drążka sterowego na siebie.

W wyniku w/w manewru nastąpiło dynamiczne przeciągnięcie samolotu i wejście w prawy korkociąg. Pilot będąc w korkociągu próbował zgodnie z wyuczoną wcześniej teorią wyjść z niego, stwierdził również, iż miał wrażenie, że tuż przed zderzeniem z ziemią rotacja samolotu ustała. Samolot zderzył się z gęsto porośniętym młodnikiem (drzewa o wysokości około 10 metrów i średnicy od 2 do 20 cm). Pilot nie stracił przytomności i kiedy poczuł zapach paliwa zamknął krany paliwowe, wyjął kluczyk ze stacyjki i wyłączył odbiorniki prądu. Wypiął się z pasów bezpieczeństwa i wypchnął owiewkę kabiny energicznym kopnięciem. Po wydostaniu się z kabiny odnalazł telefon komórkowy i powiadomił o wypadku służby ratownicze (tel. 112). Pilot szybowca wylądował bez następstw na łądownisku Milewo. Po wylądowaniu dowiedział się od zarządzającego łądowniskiem o zaistniałym zdarzeniu i pozostał do dyspozycji PKBWL.

Brak dostatecznej obserwacji przestrzeni powietrznej w rejonie czynnego łądowniska Milewo przy jednoczesnym braku łączności radiowej.

Brak doświadczenia w pilotażu skutkujący wykonaniem manewru, który doprowadził do dynamicznego przeciągnięcia i korkociągu.



Rys. 3. Szybowiec wykonujący czwarty zakręt, samolot - wejście w krąg z prostej do czwartego zakrętu [źródło kamera przemysłowa na lądowisku Milewo]



Rys. 4. Samolot w prawym korkociągu na chwilę przed zderzeniem z ziemią, zapisany czas na kamerze przemysłowej posiada błąd w wymiarze „minus” jednej godziny, [źródło: kamera Milewo]



Rys. 5. Widok samolotu po zderzeniu z ziemią [źródło: PKBWL]



Rys. 6. Wrak samolotu AT3 R100 po zderzeniu z ziemią – widok kabiny [źródło: PKBWL]



Rys. 7. Wrak samolotu AT3 R100 po zderzeniu z ziemią – widok od strony silnika [źródło: PKBWL]

14.2. Ustalenia zespołu badawczego

- 1) Pilot posiadał ważną licencję i kwalifikacje niezbędne do wykonania lotu.
- 2) Pilot posiadał ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie, był wypoczęty.
- 3) Statek Powietrzny wpisany do Rejestru Cywilnych SP.
- 4) Warunki atmosferyczne w dniu zdarzenia pozwalały na wykonanie lotu.
- 5) Statek powietrzny był ubezpieczony, OC ważne do 20 maja 2021 r.
- 6) Pozwolenie radiowe ważne do 20 maja 2029 r.
- 7) Świadectwo zdatności w zakresie hałasu wydane w dniu 7 kwietnia 2020 r.
- 8) Posiadał ważny protokół ważenia samolotu AT3 R100 nr fabryczny AT3-086.
- 9) Poświadczenie przeglądu zdatności do lotu ważne do 7 maja 2021 r.
- 10) Samolot był sprawny, właściwie obsługiwany, dokumentacja SP była prowadzona prawidłowo.
- 11) Samolot przed zderzeniem z ziemią posiadał około 90 litrów paliwa w wyniku zderzenia z ziemią zbiorniki uległy rozszczelnieniu, a paliwo wyciekło do gruntu.
- 12) Silnik samolotu pracował do chwili zderzenia z ziemią.
- 13) Przed zderzeniem z ziemią pilot nie zgłaszał niesprawności samolotu.
- 14) Pilot nie był pod wpływem alkoholu, ani środków odurzających.
- 15) Komisja dokonała oględzin szybowca na lądowisku Milewo i nie stwierdziła jakichkolwiek uszkodzeń mogących świadczyć o kontakcie z samolotem w powietrzu.

15. Przyczyny zdarzenia

- **Nienawiązanie łączności radiowej z lądowiskiem.**
- **Brak dostatecznej obserwacji przestrzeni powietrznej.**
- **Wykonanie manewru uniku w sposób prowadzący do dynamicznego przeciągnięcia i korkociągu.**

16. Czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia

- Brak doświadczenia (pierwszy samodzielny lot po uzyskaniu licencji).
- Brak nawiązania kontaktu z zarządzającym lądowiska Milewo, a tym samym nieuzyskanie zgody na wykonanie zaplanowanej operacji.

17. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

Nie sformułowano.

18. Propozycje zmian systemowych i/lub inne uwagi

Nie sformułowano.

19. Załączniki

Brak.

KONIEC

Kierujący zespołem badawczym

Podpis na oryginale