

RAPORT KOŃCOWY



POWAŻNY INCYDENT 2020/2097

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 maksymalnej masie startowej nie przekraczającej 2250 kg

INCYDENT

ZDARZENIE NR – 2020/2097

STATEK POWIETRZNY – Samolot ultralekki KR-030 Topaz, OM-M475

DATA I MIEJSCE ZDARZENIA – 29 lipca 2020 r., Ropczyce



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 2021

Numer ewidencyjny zdarzenia:	2020/2097			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDENT			
Data zdarzenia:	29 lipca 2020 r.			
Miejsce zdarzenia:	Ropczyce			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot ultralekki KR-030 Topaz			
Znaki rozpoznawcze SP:	OM-M475			
Użytkownik / Operator SP:	Osoba fizyczna			
Dowódca SP:	Pilot ultralekkiego statku powietrznego (UACP)			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	Śmiertelne	Poważne	Lekkie	Bez obrażeń
	-	-	-	2
Władze krajowe i zagraniczne poinformowane o zdarzeniu	ULC			
Kierujący badaniem:	Krzysztof Błasiak			
Podmiot badający:	Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych			
Pełnomocni Przedstawiciele i ich doradcy:	NIE WYZNACZONO			
Skład zespołu badawczego:	NIE WYZNACZONO			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	RAPORT KOŃCOWY			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	25 listopada 2021 r.			

1. Rodzaj zdarzenia

Incident.

2. Badanie przeprowadził

PKBWL.

3. Data i czas lokalny zaistnienia zdarzenia

29 lipca 2020 r., ok. godz. 17:20¹.

4. Miejsce startu i zamierzonego lądowania

Miejscem startu i lądowania było lądowisko w Wolicy Ługowej.

¹ Wszystkie czasy w raporcie podano w LMT = UTC + 2h

Tabela 1. Podstawowe dane lądowiska w Wolicy Ługowej [źródło:
<https://lotniska.dlapilota.pl/wolica-lugowa>]

Inne oznaczenie	Lądowisko "Bauerówka", Sędziszów Małopolski
Status	Lądowisko
Współrzędne	N50°05'51.7" E21°43'31.8"
Elewacja	700 ft
RWY	066/246 (07/25), 400 x 32 m, N50°05'51.7" E21°43'31.8"
Uwagi	Po południowej stronie drogi startowej znajdują się zabudowania lądowiska wraz z hangarem. Obok zabudowań znajduje się wystawa samolotów i pojazdów wojskowych. Nawierzchnia (zarówno na drodze startowej jak i na terenie całego lądowiska) jest trawiasta. W zachodniej części lądowiska widoczny jest rów melioracyjny, zawierający przepusty do kołowania pomiędzy drogą startową a hangarem.

5. Miejsce zdarzenia

Miejscowość Ropczyce, znajdująca się około 10 km od miejsca startu.

6. Typ operacji

Lot rekreacyjny.

7. Faza lotu

Przelot.

8. Warunki lotu

Dzień, VMC.

9. Czynniki pogody

Pogoda nie miała wpływu na przebieg zdarzenia.

10. Organizator lotów

Osoba fizyczna.

11. Dane dotyczące załogi

Pilotem był mężczyzna w wieku 69 lat. W chwili zdarzenia pilot posiadał świadectwo kwalifikacji pilota ultralekkiego statku powietrznego (do 495 kg) – UACP, wydane dnia 19 września 2018 r., wraz z wpisanym uprawnieniem UAP(L), ważnym do dnia 19 sierpnia 2023 r.

W chwili zdarzenia, pilot nie posiadał ważnych badań lotniczo-lekarskich (ostatnie odnotowane przez Urząd Lotnictwa Cywilnego orzeczenie lotniczo-lekarskie było negatywne).

12. Obrażenia osób

Osoby biorące udział w zdarzeniu nie odniosły obrażeń.

13. Uszkodzenia statku powietrznego

Statek powietrzny uczestniczący w zdarzeniu uległ niewielkim uszkodzeniom. Uszkodzone zostały drzwiczki schowka znajdującego się w kadłubie po lewej stronie samolotu oraz statecznik poziomy w rejonie krawędzi natarcia jego lewej części.

14. Opis przebiegu i analiza zdarzenia

14.1. Opis zdarzenia

Dnia 29 lipca 2020 r. pilot wykonywał lot rekreacyjny z pasażerem. Po starcie z lądowiska w Wolicy Ługowej poleciał w kierunku miejscowości Ropczyce, oddalonej od miejsca startu o około 10 km. Podczas wykonywania zakrętu w lewo, pilot i pasażer zauważyli nagły wzrost hałasu w kabinie samolotu. Pilot zatelefonował wówczas do znajomej osoby, znajdującej się na ziemi w tej okolicy. Pilot poprosił o wykonanie zdjęcia samolotu z ziemi oraz o ocenę wizualną jego stanu. Obserwator znajdujący się na ziemi przekazał pilotowi, że w samolocie brakuje pokrywy bagażnika. Po ustaleniu tego faktu pilot skierował samolot w kierunku lądowiska startu, a następnie wykonał lądowanie, które przebiegło bez przeszkód. Pokrywa bagażnika została odnaleziona na ziemi przez wymienionego powyżej obserwatora.

14.2. Ustalenia zespołu badawczego

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych w trakcie badania zdarzenia ustaliła, że pilot a zarazem właściciel samolotu biorącego udział w zdarzeniu zarówno przed zdarzeniem jak i po zdarzeniu regularnie wykonywał loty nie posiadając aktualnego pozytywnego orzeczenia lotniczo-lekarskiego.

Producent samolotu przeprowadził oględziny uszkodzonego elementu oraz dokonał jego naprawy. Producent podczas oględzin nie stwierdził istnienia błędów konstrukcyjnych, technologicznych ani wykonawczych elementu, który uległ awarii.

15. Przyczyna zdarzenia

Przyczyną zdarzenia była niska jakość połączenia jednego z elementów mocujących pokrywę schowka bagażu.

16. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia

Nie określono.

17. Działania profilaktyczne i naprawcze

Właściciel po zdarzeniu przekazał samolot do producenta, który naprawił uszkodzenia powstałe w wyniku zdarzenia.

Producent podczas oględzin nie stwierdził istnienia błędów konstrukcyjnych, technologicznych ani wykonawczych elementu, który uległ awarii, w związku z czym nie podjął żadnych działań zmierzających do uniknięcia podobnego zdarzenia w przyszłości.

18. Informacje dodatkowe

Zespół badawczy PKBWL od chwili przyjęcia anonimowego zgłoszenia o zdarzeniu próbował skontaktować się z pilotem a zarazem właścicielem statku powietrznego. Pilot przez około rok unikał kontaktu z PKBWL. W tym czasie Komisja podjęła kontakt z producentem samolotu, który złożył wyjaśnienia dotyczące badanej sprawy. Pozyskanie od pilota oświadczenia dotyczącego przebiegu zdarzenia zakończyło się sukcesem dopiero po przesłaniu pisemnego wezwania, zawierającego informację o konsekwencjach prawnych związanych z utrudnianiem czynności wykonywanych przez członków Komisji.

Na podstawie Art. 135 pkt. 6 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (z późn. zm.) Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych miała możliwość odstąpić od badania przedmiotowego zdarzenia, ponieważ statek powietrzny w chwili zdarzenia był używany przez osobę nieuprawnioną (z negatywnym orzeczeniem lotniczo-lekarskim).

Mając jednakże na uwadze okoliczności zdarzenia oraz korzyści dla bezpieczeństwa w lotnictwie jakie mogą wynikać z ich ujawnienia, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przeprowadziła badanie.

19. Propozycje zmian systemowych i/lub inne uwagi

Brak.

20. Załączniki

Brak.

KONIEC

Kierujący zespołem badawczym

.....