

RAPORT KOŃCOWY



POWAŻNY INCYDENT 2020/2646

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

POWAŻNY INCYDENT

ZDARZENIE NR – 2020/2646

STATEK POWIETRZNY – Samolot Diamond DA-40D, SP-AKS

DATA I MIEJSCE ZDARZENIA – 29 sierpień 2020 r., Sady Kolonia EPSX



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:	2020/2646			
Rodzaj zdarzenia:	POWAŻNY INCYDENT			
Data zdarzenia:	29 sierpnia 2020 r.			
Miejsce zdarzenia:	Sady Kolonia EPSX			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot Diamond DA-40D			
Znaki rozpoznawcze SP:	SP-AKS			
Użytkownik / Operator SP:	PRYWATNY			
Dowódca SP:	Pilot samolotowy turystyczny PPL(A)			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	Śmiertelne	Poważne	Lekkie	Bez obrażeń
	0	0	0	2
Władze krajowe i zagraniczne poinformowane o zdarzeniu	ULC, EASA, BMK			
Kierujący badaniem:	Wojciech Misiak			
Podmiot badający:	Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych			
Pełnomocni Przedstawiciele i ich doradcy:	NIE DOTYCZY			
Skład zespołu badawczego:	Wojciech Misiak, Tomasz Makowski			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	RAPORT KOŃCOWY			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	31 grudnia 2021 r.			

1. Rodzaj zdarzenia

Poważny incydent .

2. Badanie przeprowadził

PKBWL.

3. Data i czas lokalny zaistnienia zdarzenia

29 sierpnia 2020, ok. godz. 17:00¹.

4. Miejsce startu i zamierzonego lądowania

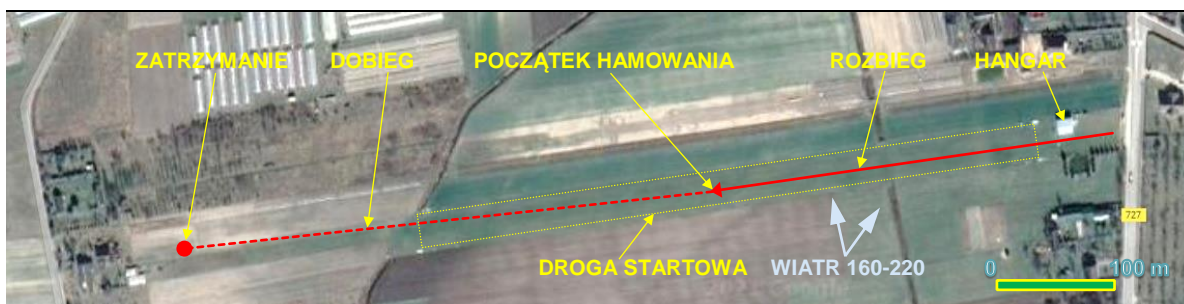
Miejsce startu: lądowisko prywatne w miejscowości Sady Kolonia EPSX.

Miejsce planowanego lądowania: Płock EPPL.

¹ Wszystkie czasy w raporcie LMT = UTC + 2h

5. Miejsce zdarzenia

Lądowisko prywatne Sady Kolonia EPSX (N51°27'27"/E020°40'47"). Nawierzchnia trawiasta, prawidłowo odwodniona, równa i twarda, trawa krótko skoszona.



Fotomapa lądowiska EPSX z zaznaczeniem elementów sytuacji [podkład: Google].

6. Typ operacji

Lot prywatny: przelot Sady Kolonia EPSX – Płock EPPL.

7. Faza lotu

Start-rozbieg.

8. Warunki lotu

VMC, dzień.

9. Czynniki pogody

Lot odbywał się w warunkach VMC, przy oświetleniu dziennym. Pogoda wg IMGW (Gamet A4): wiatr przyziemny 160-220°/6kt, widzialność 10 kilometrów, lokalnie 3-5 km, zachmurzenie 6/8-8/8, przelotny deszcz. W chwili zdarzenia pogoda była dobra.

10. Organizator lotów

Lot prywatny.

11. Statek powietrzny

Samolot Diamond DA-40D nr fabr. D4.084, rok produkcji 2004, cztermiejskowy jednosilnikowy dolnopłat konstrukcji kompozytowej, podwozie stałe sprężyste, maksymalna masa startowa 1150 kg. Silnik Technify Motors GmbH TAE 125-01, śmigło MT-Propeller MTV-6-A/187-129, paliwo JET A-1 GR-3 (113,6 l). Nalot całkowity do dn. 01.04.2020 r.: 1058 godz. 21 min. Znaki rozpoznawcze SP-AKS, nr rejestru 5352, poprzednie znaki rozpoznawcze OE-KDC. Świadectwo Zdatości do Lotu, Świadectwo Przeglądu Zdatości do Lotu, Świadectwo Zdatości w Zakresie Hałasu i Pozwolenie Radiowe oraz ubezpieczenie samolotu w okresie ważności. Samolot obsługiwany przez certyfikowaną organizację obsługową.

12. Dane dotyczące załogi

Pilot: mężczyzna lat 24;

- Licencja PPL(A) z ważnymi uprawnieniami SEP(L) i Noc.

- Nalot ogólny: 157 godz. 20 min.
- Nalot na typie Diamond DA-40: 18 godz. 46 min.
- Nalot w ostatnich 24 godzinach: 0
- Nalot w ostatnich 7 dniach: 0
- Nalot w ciągu ostatnich 90 dni: 5 godz. 18 min.
- Poprzedni lot na DA-40D w dniu: 29 lipca 2020 r.

Badania lotniczo-lekarskie: bez ograniczeń, klasa 2, ważne do 13.12.2021 r.

Podróżny: mężczyzna lat 24 (kolega pilota), bez kwalifikacji lotniczych.

13. Obrażenia osób

Nie było.

14. Uszkodzenia statku powietrznego

W wyniku zdarzenia doszło do wyłamania goleni przedniego podwozia, zniszczenia śmigła i uszkodzeń dolnej części kadłuba.



Samolot po zatrzymaniu na miejscu zdarzenia [foto: Użytkownik samolotu].

15. Opis przebiegu i analiza zdarzenia

W dniu 29 sierpnia 2020 r. pilot zamierzał wykonać lot z podróżnym z lądowiska prywatnego Sady Kolonia do Płocka. Pilot musiał opóźnić rozpoczęcie tego lotu z powodu niesprzyjającej pogody. Tego dnia przechodził zafalowany front chłodny, pogoda w ciągu dnia była deszczowa, z ograniczoną widzialnością. Około godziny

17:00 pogoda poprawiła się i pilot postanowił rozpocząć lot. Po wykonaniu standardowych czynności przedlotowych i próbie silnika przystąpił do startu na kierunku 260°. W trakcie rozbiegu odniósł wrażenie, że silnik nie osiąga maksymalnej mocy, a prędkość samolotu nie przyrasta odpowiednio i przerwał start. Niestety, pozostała długość drogi startowej była już niewystarczająca i nie pozwoliła na bezpieczne zatrzymanie samolotu przed jej końcem. Dobieg samolotu zakończył się poza granicą lądowiska, na nieużytku. Doszło do automatycznej aktywacji ELT. Samolot został uszkodzony. Pilot i podróżny nie odnieśli żadnych obrażeń. Pilot powiadomił o zdarzeniu i aktywacji ELT odpowiednie służby oraz zgłosił się na Policję w celu wykonania testu trzeźwości. Zgłoszenie zdarzenia do CBZ nastąpiło mailem 30 sierpnia 2020 r. o godz. 17:22.

Po wykonaniu czynności na miejscu zdarzenia przez PKBWL (w tym pobraniu próbek paliwa) samolot został przekazany użytkownikowi, który dokonał odczytu zapisów pracy silnika w Goldwings Flight Academy sp. z o.o. (będącej organizacją obsługową dla tego samolotu). W wyniku tego odczytu nie stwierdzono żadnych odchyłek ani nieprawidłowości w pracy silnika podczas zdarzenia i z badania próbki paliwa zrezygnowano. Następnie samolot przekazany został do naprawy w firmie Urbe Aero GmbH (Ferdinand Graf von Zeppelin Strasse 9, A-2700, Wiener Neustadt, Austria), gdzie dokonano również przeglądu silnika, nie stwierdzając żadnych uszkodzeń ani nieprawidłowości.

16. Ustalenia zespołu badawczego

- 1) Pilot posiadał uprawnienia i kwalifikacje do wykonania lotu zgodnie z obowiązującymi przepisami;
- 2) Pilot posiadał właściwe, ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie;
- 3) Doświadczenie pilota na samolocie DA-40D było niewielkie;
- 4) Lot zakończony zdarzeniem był jego pierwszym lotem na samolocie DA-40D po dłuższej (31-dniowej) przerwie;
- 5) Pilot był wypoczęty i nie znajdował się pod wpływem alkoholu etylowego ani środków psychoaktywnych;
- 6) Samolot był zdalny i prawidłowo przygotowany do lotu;
- 7) Ciężar i położenie środka ciężkości samolotu znajdowały się w zakresie ograniczeń, podanych w jego Instrukcji Użytkowania w Locie;
- 8) Warunki atmosferyczne nie miały wpływu na zaistnienie ani przebieg zdarzenia;
- 9) Lądowisko było w dobrym stanie - nawierzchnia trawiasta prawidłowo odwodniona, równa i twarda, trawa krótko skoszona.
- 10) Długość drogi startowej była wystarczająca dla samolotu DA-40D.

17. Przyczyny zdarzenia

1. **Błędna ocena przyrostu prędkości podczas rozbiegu.**
2. **Zbyt późne przerwanie startu, co nie pozwoliło na bezpieczne zatrzymanie samolotu przed końcem drogi startowej.**

Okoliczności sprzyjające:

- niewielkie doświadczenie ogólne pilota (157 godz. 20 min.),
- niewielkie doświadczenie na DA-40D (18 godz. 48 min.),

- długa (31-dniowa) przerwa w lotach na DA-40D.

18. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

Nie wydano zaleceń.

19. Propozycje zmian systemowych i/lub inne uwagi

Nie sformułowano.

20. Załączniki

Nie ma.

KONIEC

Kierujący zespołem badawczym

.....