

# RAPORT KOŃCOWY

---



WYPADEK 2919/20

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<sup>1</sup>

## WYPADEK

ZDARZENIE NR – 2919/20

STATEK POWIETRZNY – Samolot ultralekki, Aeroprakt A 22L, SP-SIBG

DATA I MIEJSCE ZDARZENIA – 15 września 2020 r., Lądowisko Goczałkowice - Zdrój



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**

<sup>1</sup> Forma i zakres niniejszego raportu nie spełniają wszystkich wytycznych zawartych w Dodatku „Wzór raportu końcowego” Załącznika 13 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym

Numer ewidencyjny zdarzenia:	2919/20			
Rodzaj zdarzenia:	WYPADEK			
Data zdarzenia:	15 września 2020 r.			
Miejsce zdarzenia:	Lądowisko, Goczałkowice-Zdrój			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot ultralekki, Aeroprakt A 32L			
Znaki rozpoznawcze SP:	SP-SIBG			
Użytkownik / Operator SP:	PRYWATNY			
Dowódca SP:	Pilot ultralekkiego statku powietrznego (UACP)			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	Śmiertelne	Poważne	Lekkie	Bez obrażeń
	-	-	-	1
Władze krajowe i zagraniczne poinformowane o zdarzeniu	ULC			
Kierujący badaniem:	Ireneusz Boczkowski			
Podmiot badający:	PKBWL			
Pełnomocni Przedstawiciele i ich doradcy:	NIE DOTYCZY			
Skład zespołu badawczego:	NIE WYZNACZONO			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	RAPORT KOŃCOWY			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	27 stycznia 2021 r.			

## 1. Rodzaj zdarzenia

Wypadek

## 2. Badanie przeprowadził

PKBWL

## 3. Data i czas lokalny zaistnienia zdarzenia

15 września 2020 r., ok. godz. 17:30<sup>2</sup>

## 4. Miejsce startu i zamierzonego lądowania

Lądowisko Goczałkowice-Zdrój wpisane do ewidencji lądowisk ULC, położone na szerokości geograficznej N 49°57'08.8" i długości geograficznej E 18°56'32.1"

<sup>2</sup> Wszystkie czasy w raporcie LMT – UTC + 2h

na wysokości 870 ft AMSL. Lądowisko posiada oznakowany trawiasty pas startowy o długości 545 x 15 m, na kierunku 08/26 (rys. 1).



Rys. 1. Lądowisko Goczałkowice – Zdrój  
[źródło: dlapilota.pl]

## 5. Miejsce zdarzenia

Lądowisko Goczałkowice-Zdrój.

## 6. Typ operacji

Lot rekreacyjny.

## 7. Faza lotu

Rozbieg do startu.

## 8. Warunki lotu

Lot w VMC, w dzień.

## 9. Czynniki pogody

W dniu zdarzenia warunki atmosferyczne były odpowiednie do wykonywanych lotów. Warunki atmosferyczne nie miały wpływu na zaistnienie i przebieg zdarzenia.

## 10. Organizator lotów

Prywatny.

## 11. Dane dotyczące załogi

Pilot, mężczyzna lat 48 posiadał świadectwo Kwalifikacji UACP z uprawnieniem podstawowym UAP(L) w terminie ważności, orzeczenie lotniczo-lekarskie w terminie ważności, bez ograniczeń. Pilot oświadczył, że na ultralekkich statkach powietrznych posiada nalot ogólny około 80 godzin.

## 12. Obrażenia osób

W trakcie zdarzenia pilot nie odniósł obrażeń ciała.

### 13. Uszkodzenia statku powietrznego

Na skutek zdarzenia samolot został znacznie uszkodzony (rys. 2).



Rys. 2. Widok samolotu w hangarze po zdarzeniu [źródło: Użytkownik]

Złamana została goleń podwozia przedniego i łopata śmigła. Uszkodzeniu uległo lewe skrzydło oraz maska osłony silnika.

### 14. Opis przebiegu i analiza zdarzenia

W dniu 15 września 2020 r. w godzinach popołudniowych na lądowisko Goczałkowice-Zdrój przybył pilot z zamiarem wykonania lotu rekreacyjnego. Po przygotowaniu samolotu i wykonaniu próby silnika około godziny 17:30 czasu lokalnego pilot pokołował do progu pasa 26 i rozpoczął rozbieg do startu. Po rozpędzeniu samolotu do prędkości około 80 km/h, kiedy próbował oderwać go od ziemi zorientował się, że wolant jest zablokowany. Przerwał start zmniejszając obroty silnika do minimalnych i rozpoczął hamowanie. Pomimo intensywnego hamowania samolot zbyt wolno zmniejszał prędkość. W końcowej fazie dobiegu wytoczył się poza pas startowy, zderzył się z ogrodzeniem znajdującym się na przedłużeniu pasa startowego i zatrzymał się (rys. 3).



Rys. 3. Szkic rozbiegu i miejsce zatrzymania się samolotu [źródło: google maps / PKBWL]

Po zatrzymaniu się samolotu pilot wyłączył główny wyłącznik zasilania, zamknął kran paliwa i samodzielnie opuścił kabinę samolotu.

Po opuszczeniu kabiny samolotu stwierdził, że na wolancie jest założona zawleczka blokady steru głębokości.

O zdarzeniu poinformował telefonicznie Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych.

Pilot miał prawidłowo zapięte pasy bezpieczeństwa i nie odniósł obrażeń ciała.

Samolot posiadał pozwolenie na wykonywanie lotów w terminie ważności i był ubezpieczony (polisa OC).

Pilot oświadczył, że przed lotem nie wykonał listy czynności kontrolnych – po zajęciu miejsca w kabinie samolotu i przed zajęciem pasa startowego.

## **15. Przyczyna zdarzenia**

**Błąd pilota polegający na niewykonaniu list kontrolnych przed dniem lotnym i przed startem.**

## **16. Czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia**

Nie było.

## **17. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa**

Brak zaleceń.

## **18. Propozycje zmian systemowych i/lub inne uwagi**

Nie sformułowano.

## **19. Załączniki**

Brak.

---

**KONIEC**

Kierujący zespołem badawczym

.....