

MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY
Państwowa Komisja
Badania Wypadków Lotniczych
00-928 Warszawa, ul. Chałubińskiego 4/6
tel. 630-11-44, fax 630-11-43
-3-

SPRAWOZDANIE KOŃCOWE

1. Informacja o wypadku lotniczym.

1.1. Historia lotu.

W dniu 23. kwietnia 2003 r. na lotnisku Wrocław Szymanów pilot [REDAKTOWANE] pełnił dyżur patrolowy przeciwpożarowy w ramach umowy pomiędzy Aeroklubem Wrocławskim i Rejonową Dyрекcją Lasów Państwowych we Wrocławiu. Po przybyciu na lotnisko pilot przyjął samolot AT-3 SP-CUH po uprzednim sprawdzeniu i przeprowadzeniu próby silnika przez mechanika. O godzinie 14.50. pilot otrzymał dyspozycję wykonania lotu patrolowego w rejon Świdnica-Wałbrzych i rozpoznania przyczyny zadymienia lasów w tym rejonie. Po zgłoszeniu lotu do ROPL-ASM-3 i uzyskaniu zgody przystąpił do uruchamiania silnika. Po osiągnięciu przez silnik odpowiednich parametrów rozpoczął kołowanie w kierunku północno-wschodnim w celu wykonania startu w łozu wiatru z kursem 320°. Po przekołowaniu około 60-70m na nierównościach terenu nastąpiło wahnięcie samolotu wokół osi poprzecznej. Na skutek silnego wahnięcia nastąpiło złamanie przedniej goleni podwozia - "podwinięcie" jej pod kadłub oraz opuszczenie maski silnika i złamanie śmigła.

1.2. Obrażenia osób.

Bez obrażeń

1.3. Uszkodzenia statku powietrznego

W wyniku wypadku złamane zostało przednie podwozie i uszkodzone śmigło.

1.4. Inne uszkodzenia.

Nie było

1.5. Informacja o składzie osobowym (dane o załodze).

Pilot (M) - [REDAKTOWANE] lat 66 posiadający licencję pilota samolotowego zawodowego, klasy II [REDAKTOWANE] oraz badania lekarskie (Orzeczenie [REDAKTOWANE] z dnia 03.04.2003 r.)

Nalot całkowity na samolotach 1831 h 10 min

w tym jako dowódca 1569 h 21 min

na AT-3 90 h 17 min

w tym jako dowódca 87 h 29 min

typy na których także latał poza AT- 3: CSS-13, Jak-18, PZL-101, Zlin-526, Zlin-42, Jak-12, M-18, PZL-106, PZL-104, PZL-110, "Piper"PA-28 i AN-2.

1.6. Informacja o statku powietrznym.

Samolot, jednosilnikowy, tłokowy, typ AT-3.

Rok budowy	Producent	nr. fabryczny płatowca	znaki rozpoznawcze	nr rejestru	data rejestru
1998	"AERO"	001	SP-CUH	3392	12.07.1999

Nalot płatowca od początku eksploatacji 1422godz. 54 min.

Ważność Świadcstwa Sprawności Technicznej do 18.10.2003 r.

Silnik tłokowy typu LIMBACH, rzędowy

Rok budowy	Producent	nr fabryczny	nr rejestru	Data rejestru
1995	LIMBACH-FLUGMOTOREN	L2400EB3AC	7810	25.10.2002

Czas pracy silnika od początku eksploatacji 1467 godz. 30 min.

Na statku powietrznym wykonano obowiązujące czynności i prace okresowe.

Stan MPiS przed lotem:

- paliwo Shell Avgas-100 LL w ilości ok. 60 l
- olej Mobil Super w ilości 3 l.

Obliczenie ciężaru samolotu do startu:

- ciężar samolotu pustego 360 kg
- ciężar paliwa ($\sim 60 \cdot 0,73$) ~ 43 kg
- ciężar oleju ($3 \cdot 0,9$) ~ 3 kg
- ciężar załogi 85 kg

Ciężar samolotu do startu wynosił ~ 491 kg.

1.7. Informacje meteorologiczne.

Sytuacja baryczna:

Rejon pod wpływem wyżu.

- wiatr dolny: VRB, 5-10 km/h

600 m: 140-160, 10-20 km/h

Prognoza: bezchmurnie.

- widzialność: 5 km przy zamgleniu;

- izoterma 0°: 1000 m;

- oblodzenie: brak;

- turbulencja: brak.

1.8. Środki nawigacyjne.

Nie dotyczy. Loty odbywały się wg przepisów VFR w porze dziennej.

1.9. Łączność.

Samolot był wyposażony w radiostację korespondencyjną RS – 6102A, z zakresem częstotliwości 118 – 136,975 MHz, za pomocą której pilot porozumiewał się z kierownikiem lotów na częstotliwości 122,800 MHz.

1.10. Informacje o lotnisku.

Nazwa, kod lotniska: lotnisko Wrocław Szymanów EPWS.

Pozycja geograficzna: 51° 12' 21.8" N,

16° 59' 54.9" E,

Wysokość N.P.M.: 119 m.,

Drogi startowe RWY:

-trawiasta 630 x 100 m. 114° - 294°

-trawiasta 770 x 150 m. 144° - 324°

Częstotliwości radiowe: KWADRAT 122,800

Użytkownik lotniska: Aeroklub Wrocławski.

1.11. Pokładowe rejestratory.

Samolot AT-3 nie posiadał na wyposażeniu pokładowego rejestratora parametrów lotu.

1.12. Informacja o szczątkach i zderzeniu.

W wyniku wypadku złamane zostało przednie podwozie i uszkodzone śmigło.

1.13. Informacje medyczne i patologiczne.

Pilot poddał się badaniu krwi. Obecności alkoholu nie stwierdzono.

1.14. Pożar.

Nie było.

1.15. Ratownictwo i szansa przeżycia.

Bez obrażeń.

1.16. Badania i ekspertyzy.

Wykonano szereg zdjęć terenu wypadku i szczątków samolotu. Konstruktor samolotu ustalił charakter uszkodzeń przedniego podwozia.

1.17. Organizacja pracy oraz aspekty administracyjne.

Pilot posiadał uprawnienia do wykonywania lotów i patrolowania lasów. Posiadał aktualne badania lekarskie.

1.18. Informacje uzupełniające.

Nie dotyczy.

2. Analiza.

2.1. Ustalenie faktów.

1. Samolot AT-3 SP-CUH był sprawny technicznie.
2. Pilot posiadał uprawnienia do wykonywania lotów i patrolowania lasów.
3. Pilot miał aktualne badania lekarskie.
4. W aktualnych warunkach terenowych pilot zbyt szybko kołował.
5. Uszkodzenie podwozia zaistniało pod wpływem przekroczenia dopuszczalnych obciążeń i nie miało charakteru zmęzeniowego.

2.2. Analiza przebiegu lotu.

Wypadek wydarzył się na lotnisku Wrocław Szymanów przy warunkach atmosferycznych odpowiednich do wykonania tego zadania. Pilot do wykonywanego zadania przygotowany był dobrze i posiadał wszystkie wymagane przepisami uprawnienia i zezwolenia. W celu wykonania lotu, pilot wykołował energicznie, zbyt szybko w aktualnych warunkach terenowych. Kołowanie odbywało się po niezbyt równej nawierzchni lotniska. Na skutek zbyt szybkiego kołowania nastąpiło silne wahnięcie samolotu wokół osi poprzecznej wskutek czego nastąpiło złamanie przedniej goleni podwozia - "podwinięcie" jej pod kadłub, opuszczenie maski silnika i złamanie śmigła.

3. Wnioski.

3.1. Przyczyna wypadku

Przyczyną wypadku było zbyt szybkie kołowanie po nierównej nawierzchni. Spowodowało to wahanie samolotu względem osi poprzecznej, złamanie podwozia przedniego i uszkodzenie śmigła samolotu.

3.2. Naruszenia przepisów

Szczegółowe zasady ruchu lotniczego cywilnych statków powietrznych (PL-2) ust.3.1.1.

4. Zalecenia profilaktyczne.

Dyrektorowi Aeroklubu Wrocławskiego

Omówić wypadek z pilotami-członkami aeroklubu wykonującymi loty na samolotach lekkich.

Załączniki.

Zgodnie z Akta Sprawy.