

RAPORT KOŃCOWY

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

Niniejszy raport jest dokumentem prezentującym stanowisko dotyczące okoliczności zdarzenia lotniczego, jego przyczyn i zaleceń profilaktycznych. Raport jest wynikiem badania przeprowadzonego jedynie w celach profilaktycznych w oparciu o obowiązujące przepisy prawa międzynarodowego i krajowego. Badanie zostało przeprowadzone bez konieczności stosowania prawnej procedury dowodowej. Sformułowania zawarte w niniejszym raporcie, w związku z Art. 134 ustawy Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r., Nr 100, poz. 696 z zm.) nie mogą być traktowane jako wskazanie winnych lub odpowiedzialnych za zaistniałe zdarzenie. Komisja nie orzeka co do winy i odpowiedzialności. W związku z powyższym wszelkie formy wykorzystania niniejszego raportu do celów innych niż zapobieganie wypadkom i poważnym incydentom lotniczym, może prowadzić do błędnych wniosków i interpretacji. Raport niniejszy został sporządzony w języku polskim. Inne wersje językowe mogą być przygotowywane jedynie w celach informacyjnych.

1. Rodzaj zdarzenia: WYPADEK
2. Badanie przeprowadził: PKBWL
3. Data i czas lokalny zaistnienia zdarzenia: 20 sierpnia 2004 r., godz. 18.30 LMT;
4. Miejsce startu i zamierzonego lądowania¹⁾: start i lądowanie - prywatne lądowisko w miejscowości Veseli k/ Pardubic, Republika Czeska;
5. Miejsce zdarzenia²⁾: szczyt góry w rejonie miejscowości Lesice k/Międzylesia, Polska;
6. Rodzaj, typ, znaki rozpoznawcze, właściciel statku powietrznego, użytkownik, opis uszkodzeń³⁾: samolot ultralekki TL Sting Carbon 2000, znak rozpoznawczy OK-IUA 56, rok produkcji 2003, właściciel prywatny, ważność dopuszczenia do lotów 01.05.2005, silnik Rotax 912 UL, samolot nieznacznie uszkodzony (złamana przednia goleń, uszkodzone śmigło);
7. Typ operacji⁴⁾: przelot turystyczny;
8. Faza lotu⁵⁾: lądowanie awaryjne w terenie przygodnym;
9. Warunki lotu⁶⁾: lot VFR, pora dnia;
10. Czynniki pogody⁷⁾: bez wpływu na zaistnienie zdarzenia;
11. Organizator lotów / skoków: prywatny;
12. Dane dotyczące dowódcy statku powietrznego⁸⁾: mężczyzna, lat 37, członek LAACR, od 1999 r. świadectwo kwalifikacji pilota samolotu ultralekkiego, nalot na samolotach ultralekkich (wg. oświadczenia) 200 godzin;
13. Obrażenia załogi i pasażerów⁹⁾: bez obrażeń;
14. Opis przebiegu i analiza zdarzenia¹⁰⁾: W dniu 20 sierpnia 2004 r. pilot-właściciel samolotu TL Sting Carbon 2000, o znakach rozpoznawczych OK-IUA 56, zaplanował wykonanie lotu turystycznego, z pasażerem, w rejonie Kotliny Kłodzkiej (Veseli (Pardubice) – Kralupy – Ceske Petrovice – Žamberk – Veseli). Start nastąpił o godzinie 17.30 LMT. Po około 50 minutach lotu, w rejonie miejscowości Ceske Petrovice (przy granicy z Polską) pilot stwierdził nierównomierną pracę silnika. Ponieważ lot odbywał się w rejonie górskim pilot, obawiając się przerwania pracy przez silnik, podjął decyzję o lądowaniu awaryjnym na łące w okolicy miejscowości Lesice (po Polskiej stronie granicy). Wybrany teren o długości około 200 m na

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

pozwalając na wykonanie bezpiecznego lądowania bez niebezpieczeństwa zderzenia z przeszkodami. Po przelocie na małej wysokości i wykonaniu przeglądu wybranego pola pilot wykonał podejście do lądowania pod wiatr i pod stok. Podejście było wykonywane na kłapach 40° z ciągle pracującym nierównomiernie silnikiem. Przyziemienie nastąpiło przy prędkości około 100 km/h. Po około 100 m dobiegu nastąpiło złamanie goleni przedniego podwozia. Samolot podparł się nosem i po przetoczeniu się jeszcze około 30 m zatrzymał się. W końcowej fazie dobiegu uszkodzeniu uległo śmigło samolotu. Lądowanie awaryjne miało miejsce o godzinie 18.30. Miejsce wypadku, do czasu przybycia przedstawicieli PKBWL, ochraniała Straż Graniczna. Wizja lokalna przeprowadzona przez członków PKBWL na miejscu zdarzenia wykazała, że jeden z króćców doprowadzających paliwo do gaźników samolotu uległ poluzowaniu, przez co gaźnik zasysał „fałszywe” powietrze co było przyczyną nierównomiernej pracy silnika.

15. *Przyczyna zdarzenia:* przyczyną zdarzenia było poluzowanie króćca doprowadzającego paliwo do jednego z dwóch gaźników silnika Rotax 912 co spowodowało nierównomierną pracę silnika i wymusiło lądowanie awaryjne w górzystym terenie przygodnym. W czasie dobiegu nastąpiło złamanie przedniej goleni podwozia samolotu oraz uszkodzenie łopaty śmigła.
16. *Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia:* duża prędkość przyziemienia;
17. *Zastosowane środki profilaktyczne:* po konsultacji z producentem samolotu, z uwagi na incydentalny charakter zdarzenia nie zaproponowano zaleceń profilaktycznych.
18. *Proponowane zmiany systemowych i/lub inne uwagi i komentarze:* nie zaproponowano

.....
(pieczęć i podpis osoby kierującej zespołem badawczym /

OBJAŚNIENIA:

- Ad ¹⁾ - Kod ICAO lotniska, nazwa lądowiska lub innego miejsca przystosowanego do startów i lądowań.
- Ad ²⁾ - podać współrzędne geograficzne, odległość od pomocy r/nawigacyjnej TMA, CTR, AWY itp. (w miarę możliwości);
- Ad ³⁾ - w tym: rodzaj napędu, typ podwozia, max ciężar startowy (MTOW), nr seryjny płatowca i rok jego produkcji;
stopień uszkodzenia (zniszczony, znacznie uszkodzony, nieznacznie uszkodzony, bez uszkodzeń);
- Ad ⁴⁾ - np.: lot komercyjny (pasażerski, cargo, regularny, nieregularny, transport pacjentów-LPR);
lot ogólny (potrzeby własne/rekreacja, korporacyjny-transport pracowników, szkolny/treningowy-samodzielny lub z instruktorem, inny);
lot usługowy (rolniczy, pomiarowy, fotografowanie, p.pożarowy, inny);
lot państwowy (wojsko, policja, straż graniczna, inny);
- Ad ⁵⁾ - np.: postój, kołowanie, rozbieg, start, wznoszenie, manewrowanie, lot po trasie, lot po kręgu, zbliżanie/zniżanie, lądowanie, dobieg;
- Ad ⁶⁾ - np.: VFR, SVFR, IFR (VMC, IMC);
- Ad ⁷⁾ - np.: ograniczona widzialność, turbulencja, boczny wiatr, prędkość wiatru, opad (deszczu, mżawki, gradu, śniegu), burza z piorunami, oblodzenie i tp.;
- Ad ⁸⁾ - rodzaj licencji, uprawnień lotniczych oraz wiek i płeć; czas odpoczynku przed lotem/lotami/skokiem;
nalot ogólny (wszystkie typy statków powietrznych łącznie), całkowity, za ostatnie 90 dni, za ostatnie 24 godziny oraz
na statku powietrznym, na którym zaistniało zdarzenie (całkowity, za ostatnie 90 dni, za ostatnie 24 godziny).
- Ad ⁹⁾ - proszę umieścić informację o:
Załoga - stopień odniesionych obrażeń (liczba: śmiertelne, poważnie ranne, lekko ranne, bez obrażeń);
Pasażerowie-stopień odniesionych obrażeń (liczba: śmiertelne, poważnie ranne, lekko ranne, bez obrażeń);
- Ad ¹⁰⁾ - proszę opisać zdarzenie w sposób możliwie jasny i precyzyjny. Opis powinien zawierać m.in. odpowiedzi na pytania: co się wydarzyło? w jaki sposób się objawiło? jaką akcję podjęto? jaka akcja była potrzebna? jaki czynnik spowodował taką sytuację? dlaczego taka sytuacja zaistniała? oraz sugestie mające na celu uniknięcie takich zdarzeń w przyszłości. Jeżeli zachodzi potrzeba można w tej części umieścić zdjęcia lub szkice obrazujące przebieg zdarzenia.
- Ad ¹¹⁾ - umieszczać w przypadku, gdy podmiotem badającym nie jest PKBWL.