

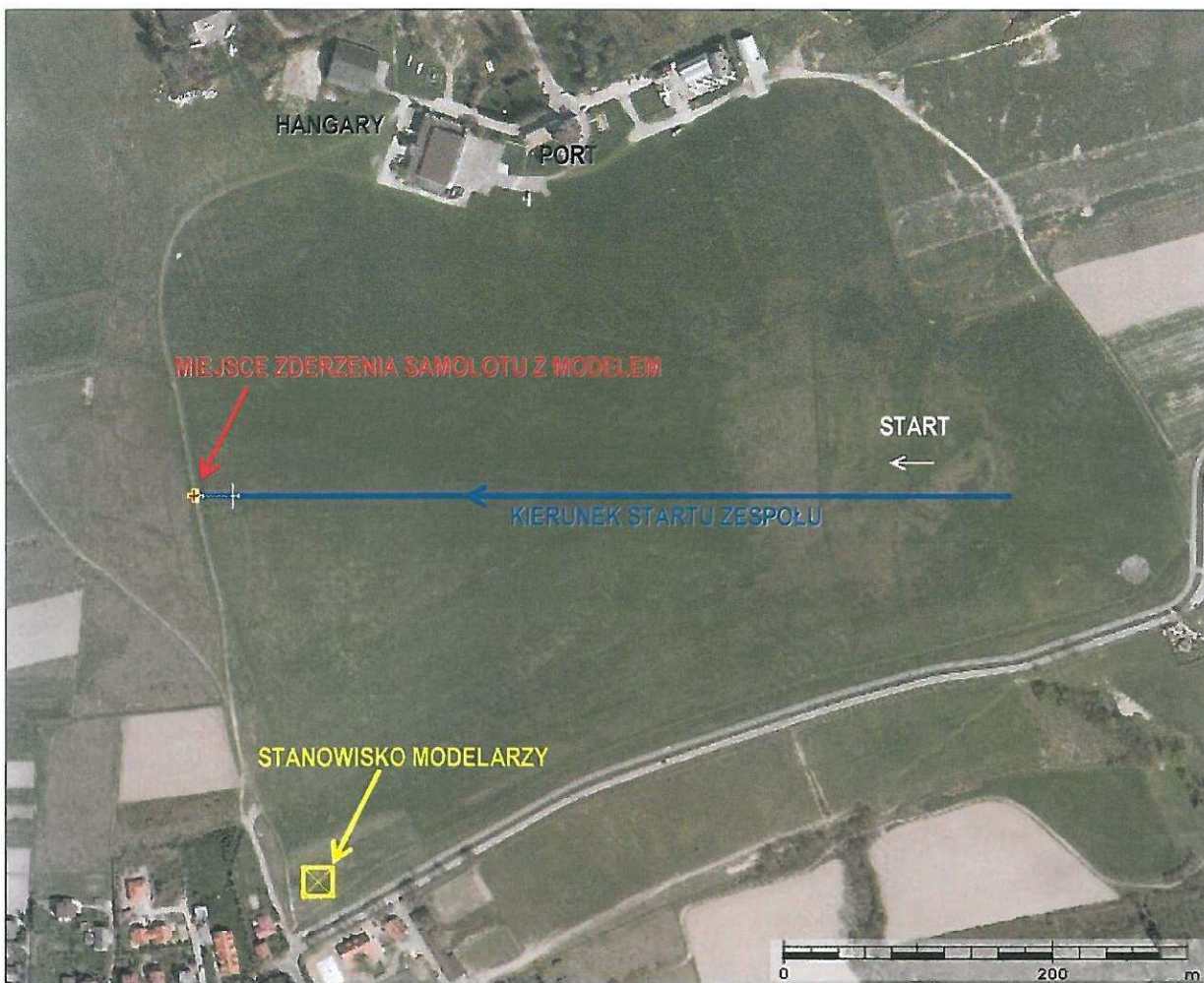
RAPORT KOŃCOWY

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:** *POWAŻNY INCYDENT.*
2. **Badanie przeprowadził:** Zespół Badawczy PKBWL
3. **Data i czas lokalny zaistnienia zdarzenia:** 6.08.2005 r., godzina 11.47.
4. **Miejsce startu i zamierzonego lądowania:** lotnisko Bielsko-Aleksandrowice (EPBA)
5. **Miejsce zdarzenia:** lotnisko Bielsko-Aleksandrowice (EPBA)
6. **Rodzaj, typ, znaki rozpoznawcze, właściciel statku powietrznego, użytkownik, opis uszkodzeń:** samolot PZL-104 Wilga 35, SP-AGA; właściciel: Aeroklub Bielsko-Bialski; użytkownik: Aeroklub Bielsko-Bialski; uszkodzenia: wgniecenie krawędzi natarcia statecznika pionowego na długości ok. 20 cm, wgniecenie i rozdarcie górnego pokrycia lewej części steru wysokości na długości ok. 10 cm, zerwana antena radiokompasu. Uszkodzenia samolotu pokazano na ilustracjach poniżej [str.3 – oznaczone strzałkami].
7. **Typ operacji:** holowanie szybowca
8. **Faza lotu:** wznoszenie w trakcie startu zespołu samolot – szybowiec.
9. **Warunki lotu:** lot dzienny wg przepisów VFR
10. **Czynniki pogody:** VMC, pogoda nie miała wpływu na zdarzenie.
11. **Organizator lotów / skoków:** Aeroklub Bielsko-Bialski.
12. **Dane dotyczące dowódcy statku powietrznego:** pilot samolotowy turystyczny.
13. **Obrażenia załogi i pasażerów:** nie było
14. **Opis przebiegu i analiza zdarzenia:** Podczas startu zespołu doszło do kolizji z modelem klasy F5B, sterowanym radiowo. Start zespołu odbywał się na kierunku 270°, co nie kolidowało z lotami modeli, które startowały ze stanowiska usytuowanego w południowo-zachodnim narożniku lotniska i operowały po jego południowej stronie – patrz mapka lotniska (zał. nr 1). Jak to pokazano na mapce stanowisko startowe było usytuowane poza wyznaczonymi trawiastymi pasami startów i lądowań. Podczas kolejnego, czwartego w tym dniu startu zespołu, kiedy samolot znajdował się na wysokości ok. 10 m AGL nad zachodnią granicą lotniska, pilot samolotu holującego szybowiec, zauważył w przedniej szybie, ok. 10 m powyżej, model szybowca, a po chwili usłyszał odgłos uderzenia modelu w samolot i odczuł szarpnięcie na drążku sterowym. W lusterku wstecznym była widoczna zerwana antena radiokompasu.

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



1 – Lotnisko Bielsko-Aleksandrowice z naniesionymi elementami sytuacyjnymi poważnego incydentu.

O kolizji pilot zameldował przez radio kierującemu lotami, który powiedział: "jeżeli samolot nie wykazuje objawów niesprawności – wznieście się na bezpieczną wysokość i wyczepcie szybowiec na pozycji „z wiatrem”. Zgodnie z tym poleceniem na wysokości 200 m szybowiec został wyczepiony. Pilot ostrożnie wylądował na kierunku 27, z elementami rozbitego modelu zaczepionymi na stateczniku i podkołował na stanowisko startowe modelarzy. Operator radiomodelu wyjaśnił, że na skutek awarii układu sterowania modelem utracił kontrolę nad jego lotem, co spowodowało jego wejście nad lotnisko a następnie zderzenie z samolotem.

15. **Przyczyna (przyczyny) zdarzenia:** *Awaria układu sterowania radiomodemem, jego niezamierzony wlot nad lotnisko i zderzenie ze startującym samolotem.*
16. **Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia:** *nie stwierdzono.*
17. **Zastosowane środki profilaktyczne:** *nie zaproponowano.*
18. **Propozycje zmian systemowych i/lub inne uwagi i komentarze:** *brak*



2, 3, 4, 5, 6 – Uszkodzony samolot i rozbity model po zderzeniu – zbliżenia uszkodzeń płatowca SP-AGA.

Skład zespołu badającego:

Przewodniczący: *mgr inż. instr. pil. Ryszard Rutkowski*

Członek zespołu: *inż. Tomasz Makowski*

(pieczęć i podpis osoby kierującej zespołem badawczym PKBWL)