



MINISTERSTWO TRANSPORTU
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

Dot. zdarzenia nr: 283/06

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, reprezentowanej przez:

Przewodniczący Komisji:	dr pil. Edmund Klich
Z-ca Przewodniczącego Komisji:	dr hab. pil. Janusz Karpowicz
Z-ca Przewodniczącego Komisji:	dr inż. pil. Maciej Lasek
Sekretarz Komisji	mgr Agata Kaczyńska
Członek Komisji:	mgr inż. Bogdan Frydrych
Członek Komisji:	mgr pil. Ignacy Goliński
Członek Komisji:	mgr inż. Jacek Jaworski
Członek Komisji:	mgr inż. pil. Jerzy Kędzierski
Członek Komisji:	mgr inż. pil. Tadeusz Lechowicz
Członek Komisji:	inż. Tomasz Makowski
Członek Komisji:	mgr inż. pil. Andrzej Pussak
Członek Komisji:	dr n. med. Jacek Rożyński
Członek Komisji:	mgr inż. pil. Ryszard Rutkowski
Członek Komisji:	dr inż. Stanisław Żurkowski

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 30 listopada 2006 r., przedstawionych przez zespół badawczy wyników prowadzonego badania zdarzenia lotniczego samolotu 3Xtrim, o znakach rozpoznawczych SP-YMT, który wydarzył się 2 września 2006 r., **działając na podstawie ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. 2006 r. Nr 100, poz. 696 z zm.)**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała badanie za zakończone i ustaliła co następuje:

Przyczyną incydentu było:

Przyczyną zdarzenia było niewłaściwe przygotowanie nawigatorskie do lotu, a w tym brak obliczeń zużycia paliwa.

Okolicznością sprzyjającą było opieranie się tylko na wskazaniach przepływowomierza cyfrowego, aby określić dysponowany zapas paliwa.

zalecenia profilaktyczne:

Nie ma.

Podpisy komisji

Podpisy nieczytelne

RAPORT KOŃCOWY Z BADANIA INCYDENTU LOTNICZEGO

1. Data i czas lokalny zaistnienia incydentu:

2 września 2006 r. godz.19.38 LMT.

2. Miejsce startu i zamierzonego lądowania:

Start nastąpił z lotniska Gliwice – EPGL, lądowanie miało odbyć się na lotnisku w Góraszce-EPGO.

3. Miejsce zdarzenia:

Lądowanie odbyło się na łące 4 km od Józefowa pod Warszawą.

4. Rodzaj, typ, znaki rozpoznawcze, właściciel statku powietrznego:

Samolot, typ 3Xtrim 550 Trener o znakach rozpoznawczych SP- YMT, którego właścicielem jest ATM P.P. Sp. z o.o. Samolot wyposażony jest w silnik typu Rotax 912 ULS o numerze fabrycznym 5645199. Samolot wyposażony jest w trójkołowe podwozie stałe z kółkiem przednim. Max. ciężar startowy wynosi 580 kg. Samolot zbudowany został w 2005 r., seria i numer fabryczny E-51.

5. Typ operacji:

Lot samodzielny.

6. Faza lotu:

Końcowa faza przelotu po trasie Gliwice-Góraszka.

7. Warunki lotu:

Lot odbywał się wg warunków VFR w dzień, na wysokości 1700ft AMSL (ok.1400ft AGL)

8. Czynniki pogody:

Bez wpływu.

9. Organizator lotów / skoków:

Prywatny.

10. Dane dotyczące dowódcy SP:

Mężczyzna lat 45, posiadający licencję pilota turystycznego samolotowego, którą zdobył 25 lipca 2005 r., licencja jest ważna do lipca 2007 r., posiada uprawnienia SEP(L).Pilot nalatał ogółem 331godzin.

Nalot na typie na którym zaistniało zdarzenie wynosi 169 godzin. Nalot w ostatnich 24 godzinach wynosi 1 godz. i 28 min., Nalot za ostatnie 90 dni wynosi 85 godzin.

11. Opis przebiegu i okoliczności zdarzenia:

W czasie lotu po trasie z lotniska Gliwice-EPGL do lotniska Góraszka-EPGO, na 5 km przed EPGO o godz. 19.36, na wysokości 1700ft AMSI (ok. 1400ft AGL), nastąpiło zatrzymanie pracy silnika w wyniku braku paliwa. Pilot doszedł do takiego wniosku ponieważ tuż przed

zgaśnięciem silnika zapaliła lampka „brak ciśnienia paliwa”. Dalszy lot z wyłączonym silnikiem do EPGO był ryzykowny ze względu na gęste pokrycie terenu lasami, a pilot nie miał pewności że doleci do Góraszki lotem ślizgowym. W związku z tym pilot zawrócił i wyszukał dogodną do lądowania łąkę w rejonie miejscowości Józefów (4 km od zdarzenia w kierunku Płn.-Zach. Pilot lecąc lotem ślizgowym utrzymywał prędkość 115 km/h (IAS). W trakcie awaryjnego podejścia do lądowania pilot utrzymywał łączność z FIS Warszawa i na bieżąco informował o zdarzeniu. W końcowej fazie podejścia do lądowania, aby wytracić nadmiar wysokości, pilot wykonał ślizg na lewe skrzydło. Lądowanie wykonał pod wiatr z kursem zachodnim, przyziemienie nastąpiło na pełnych klapach, gładko na prędkości około 65 km/h o godzinie 19.38 bez jakichkolwiek uszkodzeń. Bezpośrednio po lądowaniu pilot ponownie nawiązał łączność z FIS Warszawa, zgłosił bezpieczne zakończenie lądowania i poinformował, że żadna pomoc nie jest mu potrzebna.

Z przygodnym obserwatorem lądowania, jego samochodem pojechał na stację benzynową po paliwo. Zatankował 10 litrów paliwa do samolotu, sprawdził nawierzchnię łąki przed startem.

Następnie uruchomił silnik, wykonał próbę silnika i po nie stwierdzeniu nieprawidłowości, podjął decyzję o kontynuowaniu lotu do Góraszki.

O godzinie 20.05 samolot wystartował, pilot po starcie ponownie nawiązał łączność radiową z FIS Warszawa informując o kontynuacji lotu do EPGO. Przed lądowaniem pilot zgłosił Góraszke, lądowanie odbyło się o godzinie 20.10. Lot po starcie z okolic Józefowa, oraz lądowanie w Góraszce odbyło się bez przeszkód.

12. Przyczyna zdarzenia:

Przyczyną zdarzenia było niewłaściwe przygotowanie nawigatorskie do lotu, a w tym brak obliczeń zużycia paliwa.

Okolicznością sprzyjającą było opieranie się tylko na wskazaniach przepływomierza cyfrowego, aby określić dysponowany zapas paliwa.

13. Zastosowane środki profilaktyczne:

Nie zastosowano.

14. Propozycje zmian systemowych i/lub inne uwagi:

Nie ma.

KONIEC

Skład i podpisy zespołu badającego lub osoby badającej:

mgr inż. pil. dośw. Tadeusz Lechowicz

inż. Tomasz Makowski

podpis nieczytelny

(pieczęć i podpis osoby nadzorującej badanie z ramienia PKBWL)

podpis nieczytelny

(podpis i pieczęć przedstawiającego informacje)