

Nr ewidencyjny zdarzenia lotniczego

190/09

Katowice , dnia 12.09.2009 r.

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:

INCYDENT.

2. Badanie przeprowadził:

Zespół badawczy PKBWL.

3. Data i czas lokalny zaistnienia zdarzenia:

16 kwietnia 2009 r., około 18.30 (LMT).

4. Miejsce startu i zamierzonego lądowania:

start EDDC (Drezno), lądowanie (EPWR) Wrocław-Strachowice.

5. Miejsce zdarzenia:

Siekierczyn koło Lubania, N51°08'; E015°12'.

6. Rodzaj, typ, znaki rozpoznawcze, właściciel statku powietrznego, użytkownik, opis uszkodzeń:

- ultralekki samolot jednosilnikowy, dwumiejscowy górnopłat zastrzałowy , z trójkątowym podwoziem stałym, o maksymalnym ciężarze startowym 472,5 kG. Numer fabryczny 706, rok produkcji 2007.

- typ Sky Ranger,

- D-MSRI,

- FUL –Fachschule f. Ultraleicht- & Motorflug GmbH, Flugplatz Eisenach Kindel

- FUL –Fachschule f. Ultraleicht- & Motorflug GmbH, Flugplatz Eisenach Kindel

- blokada klapki sterującej podgrzewem powietrza doprowadzanego do jednego z gaźników.

7. Typ operacji:

przelot międzynarodowy.

8. Faza lotu:

lot nawigacyjny po ustalonej trasie.

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

9. Warunki lotu:

wg przepisów VFR.

10. Czynniki pogody:

VMC. Pogoda nie miała wpływu na zaistnienie zdarzenia.

11. Organizator lotów :

prywatny.

12. Dane dotyczące dowódcy statku powietrznego:

pilot samolotów ultralekkich, mężczyzna lat 41, posiadający licencję od 17 sierpnia 2007 r., wydaną przez Deutsche Ultraleichtflugverband e.V. - DULV, ważną do 17.08.2012 r. Nalot ogólny na samolotach – 98 godzin 30 minut – całość na samolocie Sky Ranger, w tym w ostatnich 90 dniach przed zdarzeniem 7 lotów, w czasie 3 godziny 30 minut. Badania lotniczo-lekarskie wg klasy 2, ważne do 16.07.2007 r.

13. Obrażenia załogi i pasażerów:

bez obrażeń.

14. Opis przebiegu i analiza zdarzenia:

pilot, dowódca statku powietrznego, nie składając planu lotu na lot międzynarodowy, wystartował o godzinie 17.11 (LMT) do przelotu międzynarodowego po trasie EDDC – EPWR. Wlatując w polski obszar powietrzny (FIR Warszawa) pilot nie nawiązał łączności z FIS Poznań. Krótco po wlocie w polski obszar powietrzny, pilot stwierdził spadek obrotów silnika, więc podjął decyzję o lądowaniu zapobiegawczym. Samolot wylądował na polu w m. Siekierczyn bez uszkodzeń. Pilot po lądowaniu, nie powiadamiając o zdarzeniu władz polskich, zdemontował samolot i w dniu następnym przetransportował na lawecie do Niemiec. Podczas oględzin służby techniczne właściciela SP stwierdziły zablokowanie się, w położeniu półotwartym, klapki sterującej dopływem ciepłego powietrza do jednego z gaźników. Spowodowało to dopływ niejednorodnego powietrza do kolektorów ssących silnika i pogorszenie warunków spalania w dwóch cylindrach.

15. Przyczyna zdarzenia:

- awaria układu podgrzewu powietrza doprowadzanego do jednego z gaźników silnika Rotax 912 UL, co spowodowało spadek mocy silnika i konieczność wykonania lądowania zapobiegawczego.

16. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia:

nie określono.

17. Zastosowane środki profilaktyczne:

nie zastosowano.

18. Propozycje zmian systemowych i/lub inne uwagi i komentarze

Badanie incydentu wykazało następujące uchybienia:

- wykonywanie lotu międzynarodowego bez złożenia planu lotu w służbach ruchu lotniczego.

- wlot samolotu w polski obszar powietrzny (FIR Warszawa) bez nawiązania łączności radiowej z właściwym terytorialnie sektorem FIS.

- brak zgłoszenia incydentu polskim władzom i wywiezienie samolotu za granicę bez ich zgody.

Wynika z tego, że pilot dowódca SP, planując lot międzynarodowy, nie zapoznał się z obowiązującymi w polskiej przestrzeni powietrznej (FIR Warszawa) przepisami wykonywania lotów VFR, w tym szczególnie, z przepisami dotyczącymi lotów w strefie identyfikacji obrony powietrznej (ADIZ). Poza tym, brak łączności samolotu z FIS Poznań, w połączeniu z lądowaniem zapobiegawczym w terenie przygodnym, stanowił poważne zagrożenie dla załogi. Każde lądowanie poza lotniskiem lub lądowiskiem jest obarczone ryzykiem, a w przypadku kiedy służba informacji powietrznej nie jest o tym powiadomiona, może doprowadzić do opóźnienia ewentualnej akcji poszukiwawczo-ratowniczej.

Załączniki:

- 1. Fotografia samolotu*
- 2. Informacja o okolicznościach i przyczynach zdarzenia.*

Skład członków zespołu badającego lub osoby badającej:

Przewodniczący: mgr inż. instr. pil. Ryszard RUTKOWSKI

Członek: mgr inż. Jacek JAWORSKI

Członek: mgr inż. pil. Bogdan FYDRYCH

.....
(pieczęć i podpis osoby kierującej zespołem badawczym /
nadzorującej badanie z ramienia PKBWL)