

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:** *Zespół Badawczy PKBWL.*
3. **Data i czas lokalny zaistnienia zdarzenia:** *26 czerwca 2010 r., 20.25 (LMT).*
4. **Miejsce startu i zamierzonego lądowania:** *lądowisko Stara Wieś k. Brzozowa.*
5. **Miejsce zdarzenia:** *Stara Wieś, N49°43'12,7''; E022°1'21,67''.*
6. **Rodzaj, typ, znaki rozpoznawcze, właściciel statku powietrznego, użytkownik, opis uszkodzeń:**
 - *samolot kategorii ultralekkiej o maksymalnej masie startowej 472,5 kg, górnopłat, z podwoziem stałym. Wykonawstwo własne wg dokumentacji konstruktora, numer fabryczny 02, rok produkcji 2005.*
 - *typ GP-5,*
 - *OK-KUR04,*
 - *Jarosław Lesiński,*
 - *Jarosław Lesiński,*
 - *samolot w wyniku zderzenia z ziemią w początkowej fazie obrotu autorotacyjnego zapalił się i całkowicie sponął.*

Samolot w okresie poprzedzającym wypadek i jego spalony wrak przedstawiono na zdjęciach poniżej.

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



1. Samolot sfotografowany w okresie poprzedzającym wypadek.



2. Szczątki spalonego samolotu po wypadku (w tle widoczny dach pomieszczenia hangarowego na lądowisku).

7. **Typ operacji:** *lot rekreacyjno-treningowy.*
8. **Faza lotu:** *przelot na małej wysokości nad lądowiskiem startu i zakręt.*
9. **Warunki lotu:** *lot był wykonywany wg przepisów VFR.*
10. **Czynniki pogody:** *VMC. Warunki meteorologiczne nie miały wpływu na zaistnienie zdarzenia.*
11. **Organizator lotów :** *prywatny.*
12. **Dane dotyczące dowódcy statku powietrznego:** *pilot samolotów ultralekkich, mężczyzna lat 57. Licencja pilota samolotów ultralekkich wydana przez LAA ČR, ważna do 26.3.2011 r. Pilot był badany przez uprawnionego lekarza orzecznika i uzyskał orzeczenie lotniczo-lekarskie klasy 2, ważne do 6.03.2011 r. Nalot ogólny na samolotach ultralekkich ok.500 godzin, głównie na typie, na którym nastąpił wypadek. Nalot oszacowano na podstawie ostatniego wniosku o przedłużenie ważności świadectwa kwalifikacji, z dnia 27.03.2009 r., gdzie pilot podał nalot całkowity 396 godzin 15 minut oraz zeznań świadków, którzy stwierdzili, że wykonywał loty systematycznie, z dużą częstotliwością i prawie wyłącznie na swoim samolocie. Innych możliwości określenia doświadczenia pilota nie było, ponieważ dokumenty pilota i samolotu spłonęły we wraku samolotu.*
13. **Obrażenia załogi i pasażerów:** *pilot w wyniku wypadku został ciężko ranny i poważnie poparzony. W wyniku obrażeń zmarł po sześciu dniach w szpitalu.*
14. **Opis przebiegu i analiza zdarzenia:** *Pilot, właściciel samolotu ultralekkiego GP-5, OK-KUR04, przyleciał z osobą towarzyszącą, z miejscowości Niwki k. Dąbrowy Tarnowskiej, na prywatne lądowisko w Starej Wsi ok. 18.00 LMT, na spotkanie towarzyskie, które odbywało się na tym lądowisku. W czasie spotkania uczestnicy wykonywali m.in. loty rekreacyjno-widokowe w pobliżu lądowiska. Pilot w tym czasie wykonał prawdopodobnie dwa loty. Około godziny 20.15 pilot wystartował do trzeciego lotu w rejonie lądowiska i m. Brzozów. W tym czasie pozostałe samoloty stały na lądowisku tak, że w powietrzu był tylko samolot GP-5 OK-KUR04. Wg świadka jadącego samochodem z Izdebek do Brzozowa samolot w jasnym kolorze „nagle wzbil się pionowo do góry, a następnie ostro pikował do dołu”, po czym,*

„wyrównał lot i oddalił się w kierunku Starej Wsi”. Było to ok. godziny 20.15 – 20.20. Wg innego świadka zamieszkałego w pobliżu lądowiska i obserwującego ten lot, pilot wykonywał kilkakrotne przeloty na niewielkiej wysokości „wykonując zakręty z obniżeniem lotu”. W pewnym momencie pierwszy z cytowanych świadków, obserwujący samolot z odległości 300 – 400 m, zauważył ten samolot na tle ziemi jak „przechylony na lewe skrzydło zahaczył tym skrzydłem o zbocze wzgórza, a następnie silnikiem i prawym skrzydłem zderzył się z ziemią”. Samolot zapalił się, a ciężko rannego pilota wydobyto z płonącego wraku i przewieziono do szpitala. W wyniku obrażeń pilot zmarł po 6. dniach od wypadku. Badanie krwi pilota wykazało obecność alkoholu – dwie godziny po wypadku zawartość alkoholu w pobranej próbce wynosiła 0,21‰, a w próbce pobranej po kolejnych 20 minutach 0,14‰. Wyniki te świadczą, że pilot przed wypadkiem spożywał alkohol, a wykonując ostatni lot był w stanie po użyciu alkoholu, lub nawet w stanie nietrzeźwości.

15. Przyczyny zdarzenia:

- 1. Wykonywanie niebezpiecznych manewrów (przekraczających warunki eksploatacyjne określone w Instrukcji użytkowania w locie) samolotem ultralekkim w bezpośredniej bliskości ziemi.*
- 2. Wykonywanie lotu w stanie wskazującym na użycie alkoholu lub nawet w stanie nietrzeźwości.*

16. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia: *udział w imprezie towarzyskiej, na której prawdopodobnie spożywano alkohol.*

17. Zastosowane środki profilaktyczne: *właściciela lądowiska pouczono, że jest współodpowiedzialny za przestrzeganie przepisów ruchu lotniczego przez pilotów operujących z lądowiska, którym zarządza oraz, że ciąży na nim obowiązek informowania PKBWL o zaistniałych tam zdarzeniach lotniczych.*

18. Propozycje zmian systemowych i/lub inne uwagi i komentarze: *nie ma.*

19. Załączniki: *Album ilustracji.*

Skład zespołu badającego:

mgr inż. inst. pil. Ryszard RUTKOWSKI,
mgr inż. pil. dośw. Andrzej PUSSAK,
inż. Tomasz MAKOWSKI

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