

PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Warszawa , dnia 29 grudnia 2014 r.



Nr ewidencyjny zdarzenia lotniczego

659/11

RAPORT KOŃCOWY

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

Niniejszy raport jest dokumentem prezentującym stanowisko Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych dotyczące okoliczności zdarzenia lotniczego, jego przyczyn i zaleceń dotyczących bezpieczeństwa. 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 przepisami Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE (Dz. U. UE. L. 2010, nr 295, poz. 35) 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 treści 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: 17.06.2011 r. godz. 19:30 LMT
4. Miejsce startu i zamierzonego lądowania: lądowisko Kawęczyn B
5. Miejsce zdarzenia: Kawęczyn N 51° 52' 54'' ; E 020° 13' 15'';
6. Rodzaj, typ, znaki rozpoznawcze: samolot ultralekki Tecnam P-96 Golf, SP-SZMA, właściciel statku powietrznego: prywatny, użytkownik: prywatny, nr fabryczny – 056, opis uszkodzeń: wyrwane obie golenie podwozia głównego, wyłamana goleń podwozia przedniego, uszkodzony kadłub w okolicy podwozia głównego, uszkodzona kłapa lewego skrzydła przy kadłubie;
7. Typ operacji: lot turystyczny;
8. Faza lotu: rozbieg do startu;
9. Warunki lotu: lot wg przepisów VFR w warunkach VMC, oświetlenie dzienne;
10. Czynniki pogody: wiatr z kierunku 300° o sile około 3-4 m/s bez wpływu na przebieg zdarzenia;
11. Organizator lotów: prywatny;

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

12. Dane dotyczące dowódcy statku powietrznego: pilot mężczyzna lat 42, świadectwo kwalifikacji UAP z ważnym uprawnieniem PDI, nalot ogólny ok. 1000 godz. Pilot posiadał ważne badania lotniczo-lekarskie klasy 2 z ograniczeniem VDL oraz uprawnienia i kontrole niezbędne do wykonywania lotów.

13. Obrażenia załogi: bez obrażeń;

14. Opis przebiegu i analiza zdarzenia

W dniu 17 czerwca 2011 roku o godzinie 19:30 LT pilot samolotów ultralekkich wykonywał start z innego miejsca przystosowanego do startów i lądowań na kierunku 029° w celu wykonania krótkiego lotu nad okolicami Skierniewic. Podczas rozbiegu pilot zauważył sarnę wybiegającą na pas startu z prawej strony. W celu uniknięcia zderzenia pilot zmienił kierunek o 30° w lewo. Po zmianie kierunku pilot podniósł przód samolotu lecz nie zdołał oderwać się od ziemi. Samolot lewym głównym podwoziem najechał na wystającą granicę pomiędzy pasem startowym a sąsiednim polem, które było porośnięte zbożem o wysokości ok. 50 cm. Nastąpiło wyrwanie goleni głównego podwozia po lewej stronie, obrót samolotu w lewo następnie urwanie goleni po prawej stronie oraz zgięcie przedniej stójki. Samolot osiadł na zbożu i zatrzymał się w kierunku o 130° w lewo w stosunku do kierunku startu.

Start odbywał się z nieogrodzonego pasa o szerokości ok. 30 m. Taka szerokość pasa startowego nie zapewniała możliwości zmiany kierunku startu w celu ominięcia przeszkody pojawiającej się przed startującym samolotem. Manewr, który wykonał pilot pozwolił na uniknięcie zderzenia z sarną jednak doprowadził do wypadnięcia samolotu z pasa startu co przy znacznej nierówności znajdującej się na jego krawędzi oraz przy prędkości bliskiej prędkości oderwania spowodowało wyłamanie goleni podwozia głównego.

15. Przyczyna zdarzenia:

Wykonanie przez pilota manewru w celu uniknięcia zderzenia z sarną, co spowodowało wypadnięcie samolotu poza drogę startową.

16. Zastosowane środki profilaktyczne: nie zastosowano;

17. Propozycje zmian systemowych i/lub inne uwagi i komentarze:

Komisja przypomina, że wykonywanie startów i lądowań na nieogrodzonych i niestrzeżonych lądowiskach wymaga wzmożonej uwagi ze względu na niczym nieograniczoną możliwość pojawienia się na nich zwierząt lub wtargnięcia na drogę startową pojazdów i ludzi.

Kierujący Zespołem Badawczym: mgr inż. Jerzy Kędziński

Członek Zespołu: dr inż. Michał Cichoń

podpis na oryginale

(pieczęć i podpis osoby kierującej zespołem badawczym)