

PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Warszawa, dnia 4.10.2014 r.



Nr ewidencyjny zdarzenia lotniczego

1193/12

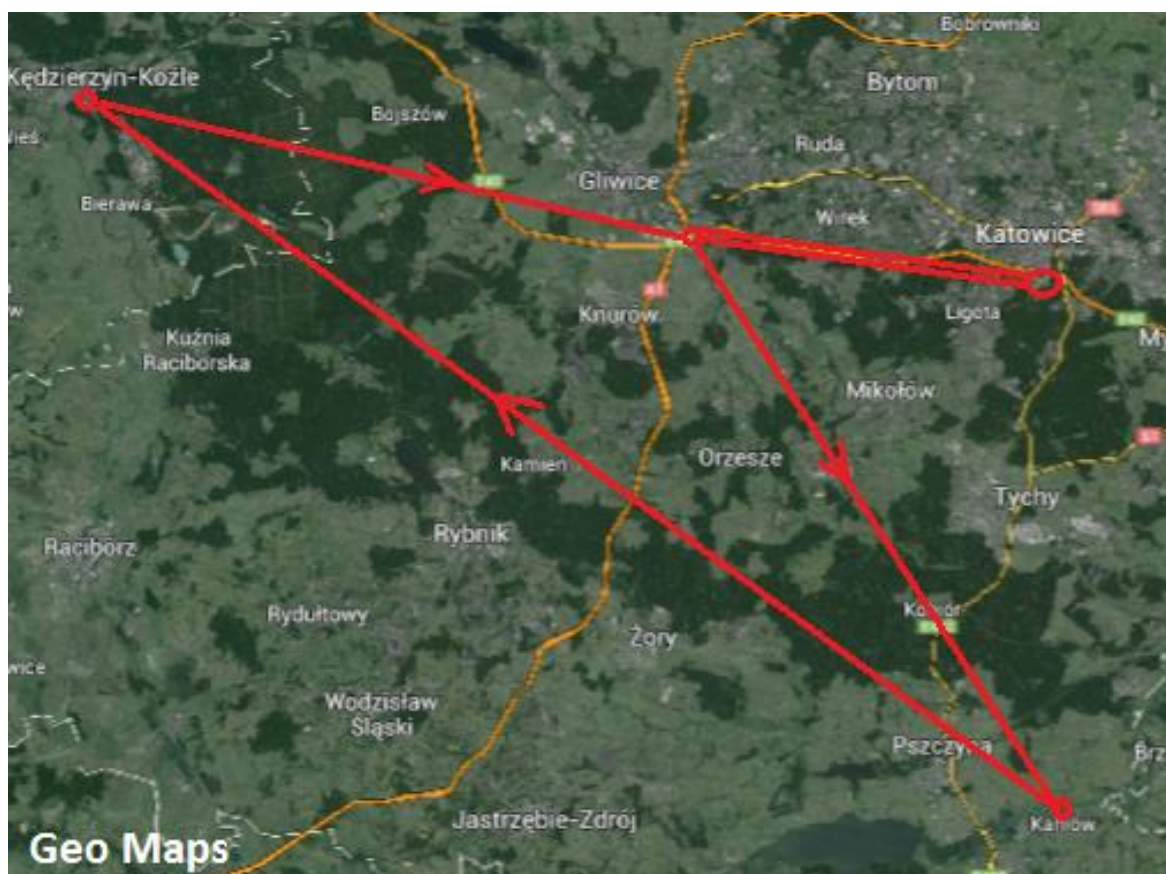
RAPORT KOŃCOWY Z BADANIA POWAŻNEGO INCYDENTU LOTNICZEGO

- 1. Data i czas lokalny zaistnienia zdarzenia:** 10 września 2012 r. godzina 11:50.
- 2. Miejsce startu i zamierzonego lądowania:** lotnisko Katowice -Muchowiec (EPKM)
- 3. Miejsce zdarzenia:** lotnisko Katowice -Muchowiec (EPKM)
- 4. Rodzaj, typ, znaki rozpoznawcze, właściciel/użytkownik statku powietrznego:** samolot ultralekki DV-1 SKYLARK, SP-SASL, Aeroklub Śląski w Katowicach.
- 5. Typ operacji:** lot samodzielny po trasie.
- 6. Faza lotu:** lądowanie.
- 7. Warunki lotu:** wg przepisów VFR, w warunkach VMC, przy oświetleniu dziennym.
- 8. Czynniki pogody:** pogoda nie miała wpływu na zaistnienie poważnego incydentu.
- 9. Organizator lotów:** Aeroklub Śląski.
- 10. Dane dotyczące dowódcy SP:** uczeń-pilot, mężczyzna lat 66, ukończył 16.07.2012 r. w trybie stacjonarnym szkolenie teoretyczne przewidziane programem szkolenia do uzyskania świadectwa kwalifikacji pilota samolotu ultralekkiego (UAP). Zaliczył również sprawdzenie znajomości instrukcji użytkownika lotniska i rejonu lotów lotniska EPKM oraz zdał egzamin ze znajomości eksploatacji samolotu DV-1 SKYLARK. Po zaliczeniu przygotowania naziemnego przed szkoleniem praktycznym uczeń-pilot 28.04.2012 r. rozpoczął szkolenie praktyczne na samolocie DV-1 Skylark. Na samolotach ultralekkich wykonał 227 lotów w łącznym czasie 38 godz. 41 min., w tym jako dowódca 23 loty w czasie 4 godz. 44 min. Badania lotniczo-lekarskie kl. 3 ważne do 17.04.2013. Według oświadczenia ucznia-pilota, przed lotami był wypoczęty.

Podane w raporcie wysokości są wysokościami wg ciśnienia QNH chyba, że zaznaczono inaczej.

11. Opis przebiegu i okoliczności zdarzenia:

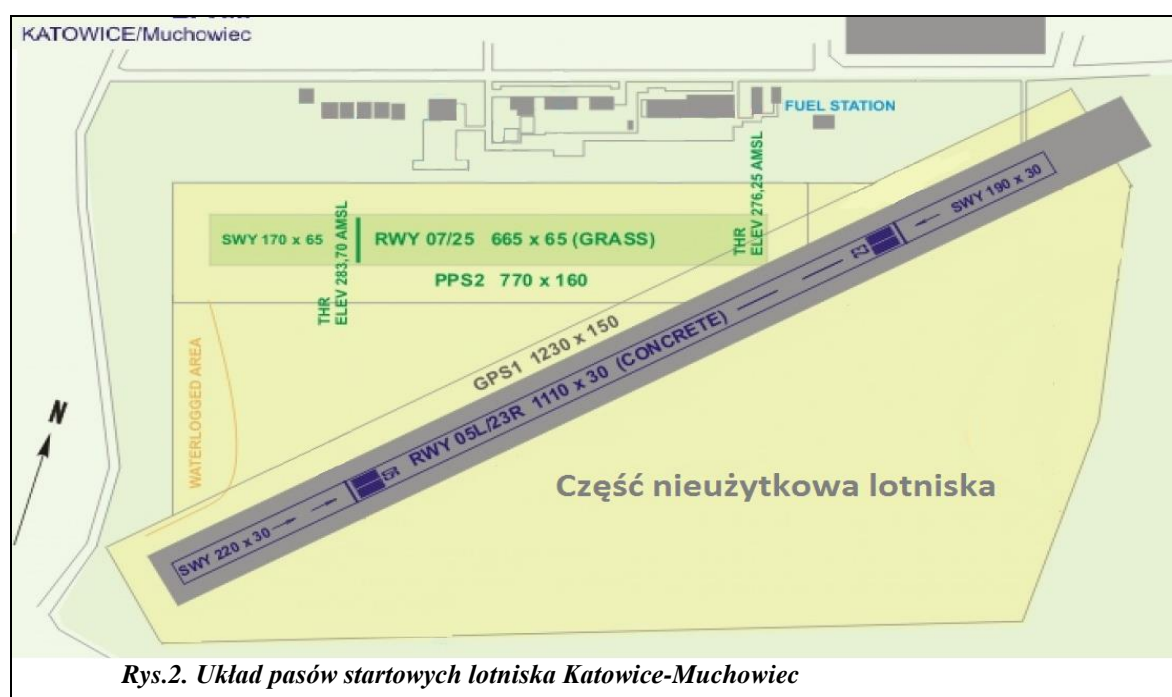
W dniu 10 września 2012 r. około godziny 9.00 na lotnisko EPKM przybył uczeń – pilot (zwany dalej uczniem) w celu wykonania lotu szkolnego po trasie, wg zadania III, ćwiczenie 3 programu szkolenia do uzyskania świadectwa kwalifikacji pilota samolotu ultralekkiego (UAP). Po starcie z lotniska EPKM lot przebiegał po trasie przez EPGL – EPKW – Kędzierzyn-Koźle – EPGL. Trasa kończyła się na lotnisku EPKM, jak to pokazano na mapie poniżej, (Rys. 1).



Rys.1. Trasa przelotu wykreślona na mapie [podkład mapa Geo Maps]

Przygotowanie naziemne do lotu przeprowadził instruktor prowadzący szkolenie (zwany dalej instruktorem). Omówił z uczniem trasę i prognozę pogody w rejonie planowanego lotu. Sprawdził wykonane przez ucznia obliczenia nawigacyjne i wykreślona trasę. Instruktor wraz z uczniem udali się do samolotu, gdzie uczeń pod nadzorem wykonał przegląd przedlotowy. Ilość paliwa była wystarczająca do wykonania lotu, natomiast płyn w instalacji chłodzenia silnika uzupełniono. Po zajęciu miejsca w kabinie uczeń uruchomił silnik, a następnie wykonał jego próbę. Parametry pracy silnika były w normie, więc uczeń zgłosił przez radio kołowanie do DS 05 (beton). Po zajęciu DS 05 uczeń wychylił klapy do położenia startowego i poprosił o pozwolenie na start. Po uzyskaniu zgody wystartował. Kiedy samolot osiągnął wysokość około 200 ft AGL uczeń schował klapy. Wykonując lot po prawym kręgu uczeń zgłosił odejście na trasę z III zakrętu. Po osiągnięciu wysokości

2200 ft, opuszczając ATZ EPKM, uczeń próbował nawiązać łączność z FIS sektor Kraków, jednak informator FIS nie odpowiadał. Ponieważ na PZK EPGL także nikt nie odpowiadał na wezwania radiowe, uczeń zgłosił „na ślepo” wejście w ATZ EPGL, określając zamiar przelotu po północnej stronie lotniska. Lecąc zgodnie z planem, uczeń zmienił kurs i kontynuował lot do drugiego PZK EPKW. Tam również próba nawiązania łączności z lotniskiem nie powiodła się. Mijając lotnisko po północnej stronie uczeń przyjął kurs na kolejny PZK Kędzierzyn-Koźle. Po jego osiągnięciu, uczeń przyjął kurs na PZK EPGL. Ponieważ na lotnisku EPGL nadal nikt nie odpowiadał na wywołanie radiowe, uczeń minął je po południowej stronie, kierując się do końcowego punktu trasy na lotnisko EPKM. Przelatując koło lotniska EPGL uczeń nie zaobserwował tam żadnego ruchu statków powietrznych. Przekraczając granicę ATZ EPGL/EPKM uczeń zgłosił wejście w ATZ EPKM i powrót z trasy, zgłoszenie pozostało bez odpowiedzi. Po nawiązaniu kontaktu wzrokowego z lotniskiem, ponownie zgłosił powrót z trasy i widzialność lotniska oraz poprosił o warunki lądowania. Tym razem łączność została nawiązana i otrzymał zgodę na wejście do III zakrętu lewego kręgu i lądowanie na pasie trawiastym 25. Uczeń obniżył wysokość lotu do 1900 ft i chwilę potem zgłosił wejście do III zakrętu. Po wyprowadzeniu z III zakrętu zredukował prędkość do 120 km/h, wychylił kłapy do położenia startowego i zniżając się wprowadził samolot do IV zakrętu. Po wyprowadzeniu z zakrętu zmniejszył prędkość szybowania do 110 km/h, wychylił kłapy do położenia - lądowanie, a następnie zgłosił pozycję „na prostej”. Instruktor nadzorujący lot potwierdził zgodę na lądowanie na pasie trawiastym 25. Układ pasów startowych na lotnisku EPKM pokazano poniżej, (Rys.2).



Rys.2. Układ pasów startowych lotniska Katowice-Muchowice

Uczeń kontynuował zniżanie z prędkością 120 km/h. Przed wyrównaniem zredukował obroty silnika do 2000 min.⁻¹. Na wysokości około 7 m rozpoczął wyrównanie. W miarę jak samolot się zniżał uczeń dociągał drążek sterowy na siebie. W pewnym momencie poczuł jak samolot odbija się od ziemi na wysokość około 4-5 m, a następnie zaczyna opadać, przechylając się na lewe skrzydło. Uczeń próbował przeciwdziałać temu wychylając „przeciwną lotkę”, jednak samolot nie reagował. W tym momencie usłyszał w słuchawkach komendę instruktora „pełny gaz”. Natychmiast przesunął manetkę przepustnicy całkowicie do przodu. Samolot „poderwał się” do lotu, jednak końcówka lewego skrzydła zetknęła się z nawierzchnią lotniska. Samolot przeszedł na wznoszenie. Instruktor prowadzący zarządził ciszę radiową. Uczeń postanowił wykonać krąg dwuzakrętowy. Po osiągnięciu wysokości 1200 ft uczeń schował kłapy i wykonał zakręt o 180°. Krąg wykonywał na wysokości 1400 ft. Na pozycji z wiatrem, uczeń zaobserwował przechylenie samolotu na lewe skrzydło, które skorygował wychyleniem lotki. Instruktor polecił mu lądowanie bliżej pasa betonowego. Po zredukowaniu prędkości i wychyleniu kłap do położenia startowego uczeń wykonał II zakręt, wyprowadził samolot na kierunek lądowania, wychylił kłapy do położenia - lądowanie oraz zgłosił pozycję „na prostej”. Otrzymał zgodę na lądowanie. Podejście do lądowania przebiegało prawidłowo. Tuż przed wyrównaniem uczeń zredukował obroty do 2000 min.⁻¹ i samolot przyziemił bez odbić. Po zakończonym dobiegu uczeń zgłosił przez radio „kołowanie pod hangar”. W trakcie kołowania schował kłapy, a na płycie postojowej przed hangarem wyłączył silnik. Oględziny samolotu wykazały uszkodzenie lewego skrzydła na długości 1,5 m od końcówki, jak to pokazano poniżej, (Rys.3).



Rys.3. Uszkodzone lewe skrzydło samolotu [foto PKBWL]

Po opuszczeniu kabiny samolotu do ucznia podszedł instruktor z szefem technicznym i zadał pytanie „*dlaczego tak późno dodałeś gazu, ja czterokrotnie powtarzałem komendę „pełen gaz”*”. Uczeń odpowiedział, że słyszał tylko jedną taką komendę i natychmiast na nią zareagował. Brak słyszalności pierwszych komend spowodowany był prawdopodobnie nałożeniem się korespondencji z innego samolotu operującego w ATZ lotniska EPKM, którego pilot pytał o warunki lądowania. Wezwana na miejsce zdarzenia policja przebadła ucznia i instruktora na zawartość alkoholu w wydychanym powietrzu. Wynik badania w obu przypadkach był negatywny 0,00 mg/l.

12. Przyczyny zdarzenia:

1. Przeciągnięcie samolotu po odbiciu podczas lądowania, co spowodowało zahaczenie końcówką lewego skrzydła o nawierzchnię lotniska.
2. Zbyt późne zwiększenie mocy silnika (podczas przechodzenia na drugi krąg).

13. Zastosowane środki profilaktyczne: Komisja nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

14. Uwagi:

Komisja analizując dokumentację techniczną samolotu stwierdziła, że samolot był sprawny do lotu i posiadał niezbędne dokumenty.

W zeznaniach uczeń omyłkowo podał, że lądował na pasie trawiastym 23, a w rzeczywistości lądowania wykonywał na pasie trawiastym 25.

Zdarzenie omówiono z uczniem.

KONIEC

Skład zespołu badawczego:

Kierujący zespołem badawczym: mgr inż. inst. pil. Ryszard Rutkowski

Członek zespołu badawczego: mgr inż. inst. pil. Jacek Bogatko

podpis na oryginale
(pieczęć i podpis kierującego zespołem badawczym)

