



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	1089/14			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDENT			
Data zdarzenia:	29 czerwca 2014 r.			
Miejsce zdarzenia:	lotnisko EPKC			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	samolot Zlin Z-142			
Dowódca SP:	pilot samolotowy			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	2
Nadzorujący badanie:	Maciej Lasek			
Podmiot badający:	użytkownik			
Skład zespołu badawczego:	nie wyznaczano			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	INFORMACJA O ZDARZENIU[RAPORT]			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	9 października 2015 r.			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W dniu 29/06/2014 nastąpiło przerwanie startu na lotnisku EPKC. Wykonując rozbieg na kierunku pasa 11, po osiągnięciu prędkości rotacji i oderwaniu na dużych katach natarcia, samolot opadł na płytę lotniska, pilot zdjął obroty i rozpoczął hamowanie. Samolot zatrzymał się przed końcem pasa, następnie przeokołował na miejsce postojowe.

Przed startem określono masę użytkową samolotu do startu 352.2kg (97%), z czego masa w kabinie 190kg (86%). Nie obliczono wysokości gęstościowej - poprzedniego dnia samolot startował na tym samym kierunku pasa w podobnych warunkach atmosferycznych bez jakichkolwiek nietypowych oznak. Próbę silnika wykonano na progu pasa - stwierdzono poprawność parametrów, następnie zostały wychylone małe kłapy, trymer ustawiono do startu,

wciśnięto dźwignię sprężarki i zgłoszono gotowość do odlotu. Rozbieg rozpoczęto po uzyskaniu zgody na start. Próba podniesienia przedniego koła po osiągnięciu prędkości rotacji przy normalnym ściągnięciu drążka nie dała efektu, samolot oderwał się od ziemi i przechylił się lekko na lewe skrzydło, przechył został skorygowany przez pilota, dalsze ściągnięcie drążka spowodowało oderwanie samolotu na dużych kątach natarcia. Samolot opadł na koła podwozia głównego, w tym momencie rozpoczęto hamowanie zakończone przed końcem pasa startowego.

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

- 1) Start z bliskim maksymalnego obciążeniem w warunkach wysokiej temperatury. Elewacja lotniska 732ft, wysokość gęstościowa obliczona po starcie 2330ft (temp. 27°C, temp. pkt. rosy 14°C, QNH1018hPa /wg ATIS EPKB/). Wg IUSwL pkt 2.16 dopuszczalna temperatura otaczającego powietrza podczas użytkowania samolotu dla elewacji lotniska 27°C/223m zawiera się w zakresie dopuszczalnej temperatury użytkowania samolotu.
- 2) Start w warunkach zmiennego wiatru ok 30s za poprzedzającym samolotem ultralekkim - wiatr zmieniał kierunek z 110 na 290 wzdłuż pasa.
- 3) Rotacja przy prędkości ok 80km/h. w tych warunkach należało wydłużyć rozbieg na trzech kołach do prędkości ok 100 km/h i dopiero wtedy rozpocząć rotację. Start wykonany w ten sposób tego samego dnia przy porównywalnej temp. powietrza o godz. 16:30 (ale z jednoosobową załogą) przebiegł bez problemów - wg obserwatorów na końcu pasa samolot wznosił się na wysokości ok 20 metrów.
- 4) Prawdopodobne niedokładne załączenie sprężarki - sprężarka została wyłączona po zatrzymaniu samolotu, ale w przeszłości zalecano nawet, aby w tym modelu samolotu osoba na prawym fotelu dociskała popychacz sprężarki w czasie startu. Jednak w poprzedzających ani w następnych lotach nie stwierdzono niczego niepokojącego w pracy mechanizmu załączania sprężarki.

Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:

Nie podejmowano.

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Komentarz użytkownika samolotu:

W przypadku wysokich temperatur powietrza i większej elewacji lotniska niż ta, z której zwykle wykonywane są loty, a także zmiennego wiatru należy i krótkiej drogi startowej:

- 1) unikać startu samolotem z obciążeniem zbliżonym do dopuszczalnego. Przebieg startu w takich warunkach może być nietypowy i stanowić zaskoczenie dla pilota.
- 2) na podstawie IUSwL określić długość rozbiegu i określić na pasie jego miejsce. Należy określić, czy wyznaczone miejsce zapewnia wystarczające bezpieczeństwo wykonania startu. Należy sprawdzić, czy dopuszczalna temperatura użytkowania samolotu nie została przekroczona. dla większego bezpieczeństwa i komfortu należy przełożyć godzinę startu tak, by startować przy niższej temperaturze powietrza.

- 3) należy określić miejsce przzerwania startu w przypadku nietypowego zachowania samolotu - w bezpiecznym przybliżeniu może to być połowa dostępnej długości pasa. do określenia tego miejsca można użyć dostępnych zdjęć satelitarnych. Hamowanie należy rozpocząć bezwzględnie przed tym miejscem w przypadku nietypowego zachowania się samolotu przy starcie.
- 4) w warunkach bezwietrznych, osłoniętego pasa lub zmieniającego się kierunku wiatru wydłużyć czas pomiędzy startami samolotów, nawet, jeżeli poprzedzającym jest samolot ultralekki.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Maciej Lasek	<i>podpis na oryginale</i>