



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

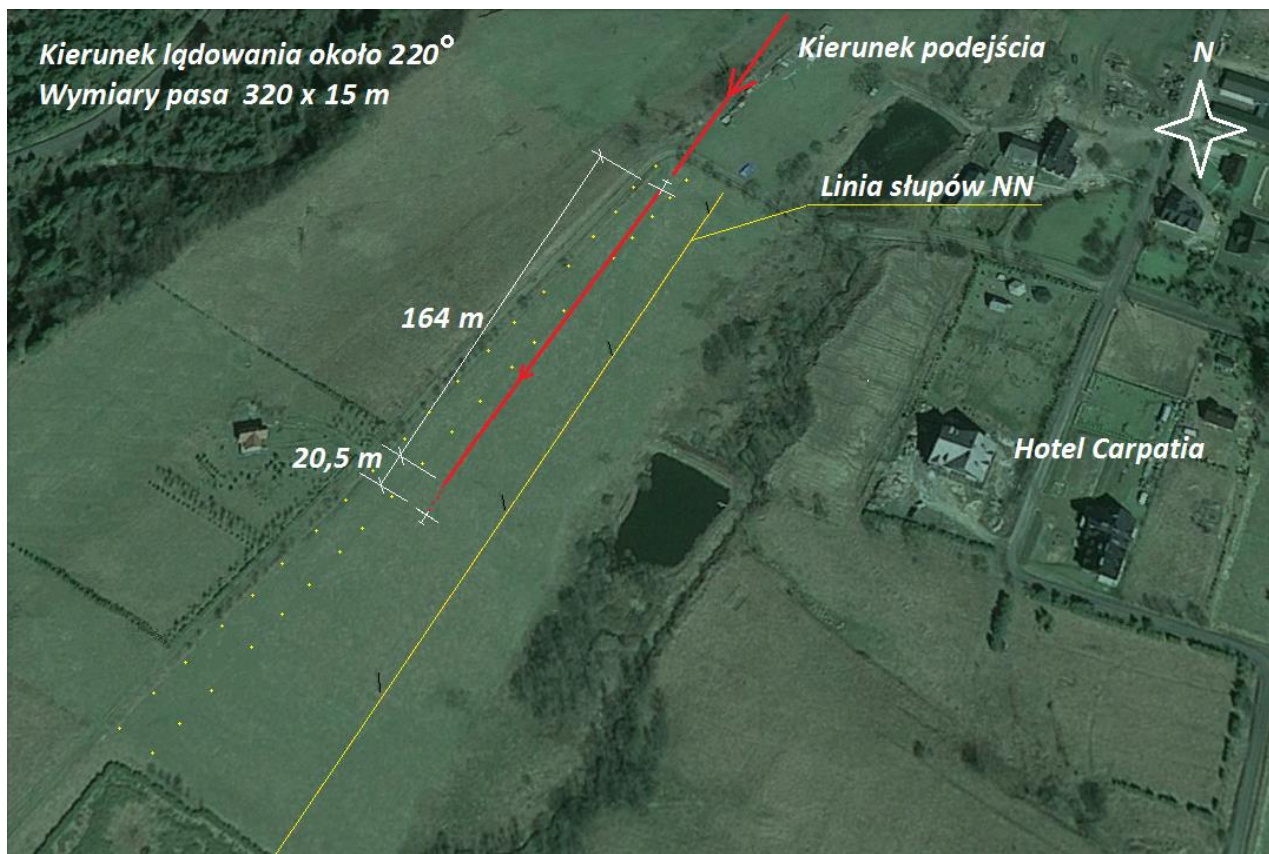
Numer ewidencyjny zdarzenia:	677/15			
Rodzaj zdarzenia:	WYPADEK			
Data zdarzenia:	<i>8 maja 2015 r.</i>			
Miejsce zdarzenia:	<i>Smerek k. Cisnej</i>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<i>samolot UL Virus 912 SW100</i>			
Znak rozpoznawczy SP:	SP-SSAK			
Użytkownik / Operator SP:	<i>Skydream Sp. z o.o.</i>			
Dowódca SP:	<i>pilot samolotowy turystyczny</i>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	2	-
Nadzorujący badanie:	<i>Ryszard Rutkowski</i>			
Podmiot badający:	PKBWL			
Skład zespołu badawczego:	<i>nie wyznaczano</i>			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	<i>informacja o zdarzeniu [raport]</i>			
Zalecenia:	<i>nie</i>			
Adresat zaleceń:	<i>nie dotyczy</i>			
Data zakończenia badania:	<i>28 maja 2015 r.</i>			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W dniu 8 maja 2015 r. o godzinie 8.50 LMT pilot samolotowy turystyczny wystartował do lotu po trasie EPKM-EPBA-Smerek k. Cisnej, z zamiarem lądowania k. hotelu Carpatia. Wcześniej podróżny, uczestnik lotu, kontaktował się z zarządzającym miejscem lądowania i uzyskał informację, że stan nawierzchni „lądowiska” jest dobry, ale pilot nie miał pełnej informacji o miejscu lądowania, m.in. nie wiedział, że pas lądowania przylegający do drogi

tluczniowej jest bardzo wąski (ok. 15 m), rzadko porośnięty niską trawą, a po jego lewej stronie przebiega miedza, za którą znajduje się łąka o miękkim podłożu z licznymi nierównościami, porośnięta wysoką trawą.

Po dolicie pilot wykonał trzy przeloty nad miejscem planowanego lądowania w celu, jak oświadczył „zapoznania się z przeszkodami terenowym i rozplanowania kręgu”. Lądowanie wykonał po wykonaniu prawego kręgu, na kierunku ok. 220° . Szkic sytuacyjny rejonu lądowania przedstawiono na Rys.1., poniżej.



Rys.1. Szkic miejsca lądowania na podkładzie zdjęcia satelitarnego Google Earth. Linia czerwoną zaznaczono kierunek podejścia i dobieg. Sylwetka samolotu na końcu dobiegu wskazuje miejsce kapotażu.

Samolot przyziemiał w odległości ok. 20 m od progu pasa, z lekkim odchyleniem w lewo od osi pasa lądowania i po kilkudziesięciu metrach przetoczył się przez miedzę. Po 164 m dobiegu koło przedniego podwozia natrafiło na nierówności terenowe sąsiedniej łąki, zagłębiło się w grunt, co spowodowało wyłamanie koła z goleni, złamanie przedniej goleni, a w efekcie pochylenie samolotu na nos i kapotaż. Długość śladu żłobienia gruntu kołem i golenią wynosiła 20,5 m, co świadczy o znacznej energii (prędkości) toczenia się samolotu na tym odcinku. Na zdjęciu poniżej, Rys.2, pokazano głębokie żłobienia w nawierzchni trawiastej na końcowym odcinku dobiegu.



Rys.2. Lokalne nierówności nawierzchni łąki, które spowodowały wylamanie przedniej goleńi podwozia. Zdjęcie pokazuje stan po ustawieniu samolotu na kołach.

Na zdjęciach poniżej pokazano istotniejsze uszkodzenia stwierdzone po oględzinach. Uszkodzone zostały przednia goleń wraz z kołem, tarcza i łopaty śmigła, osłona oraz łożo silnika. Poza tym, stwierdzono pęknięcia przedniej szyby i ściany ogniowej.



Rys.3. Uszkodzenia przedniej części samolotu – widoczne, wylamane koło i przednia goleń, zniszczony kołpak i tarcza śmigła, uszkodzone osłony silnika.



Rys.4. Uszkodzenia łoża silnika i ściany ogniowej

Poza tym, uszkodzone zostało prawe skrzydło w centralnej części i na końcówce, a na stateczniku poziomym stwierdzono pęknięcia przy węzłach mocowania.



Rys.5 i 6. Uszkodzenia końcówki i pokrycia centralnej części prawego skrzydła. Na zdjęciu po lewej widoczny w głębi hotel Carpatia.

Pilot i podróżny opuścili kabinę samolotu o własnych siłach. Obaj doznali lekkich obrażeń głowy, które zostały opatrzone przy pomocy okolicznych mieszkańców.

Samolot postawiono na koła podwozia głównego z pomocą okolicznych mieszkańców, ponieważ pilot obawiał się wycieków paliwa, co groziło pożarem. Przybyłe na miejsce wypadku pogotowie ratunkowe, przewiozło poszkodowanych do szpitala w Lesku, gdzie po szczegółowych badaniach lekarskich nie stwierdzono poważniejszych urazów i po ponownym opatrzeniu obrażeń pilota i pasażera wypisano ze szpitala. Policja w porozumieniu z PKBWL zabezpieczała miejsce zdarzenia i przebadła pilota alkomatem na zawartość alkoholu w wydychanym powietrzu – wynik negatywny 0,00 mg/l. Grupa dochodzeniowa wykonała zlecone czynności (ogłędziny sprzętu, miejsca zdarzenia, przesłuchanie świadków zdarzenia itp.).

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

1. Brak pełnej informacji o miejscu planowanego lądowania.
2. Błędna ocena stanu nawierzchni miejsca lądowania podczas przelotów kontrolnych.
3. Wytoczenie się samolotu na dobiegu poza pas lądowania na sąsiednią łąkę, o miękkim podłożu i nierównej nawierzchni pokrytej wysoką trawą.

Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający: nie podjęto.

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa Komisji: nie sformułowano

Komentarz Komisji:

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Ryszard Rutkowski	