



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

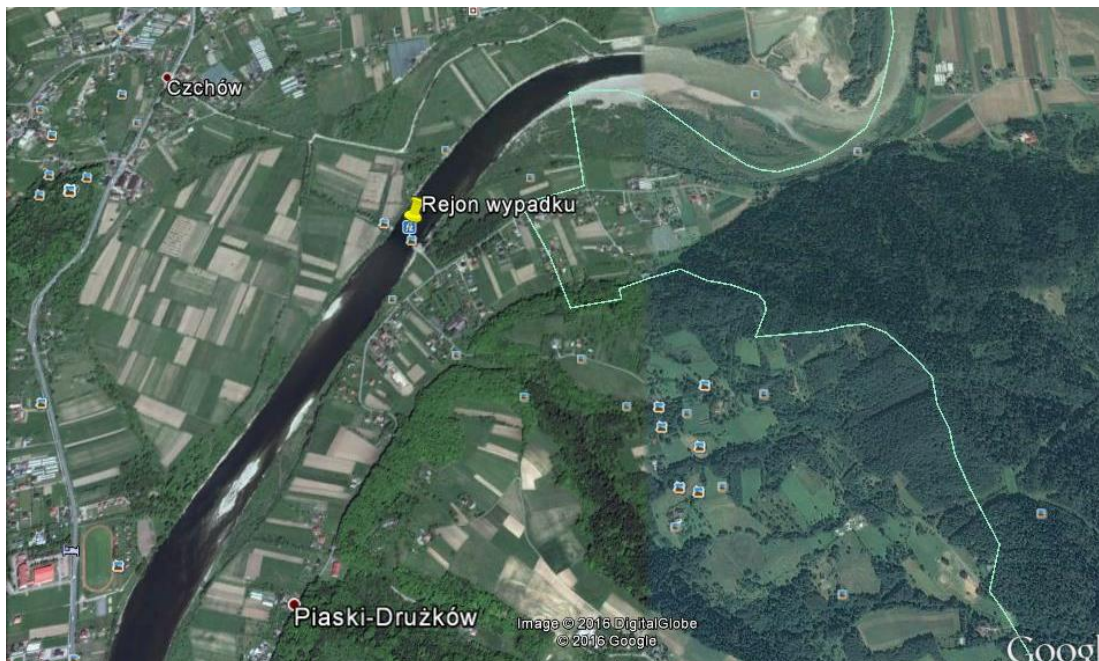
Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	669/16			
Rodzaj zdarzenia:	WYPADEK			
Data zdarzenia:	<i>17 kwietnia 2016 r.</i>			
Miejsce zdarzenia:	<i>Czchów k. Brzeska</i>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<i>samolot EXTRA EA300L</i>			
Użytkownik / Operator SP:	<i>IBEX-U.L. 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:	<i>PKBWL</i>			
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>10.08.2016 r.</i>			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W dniu 17 kwietnia 2016 r. pilot samolotowy turystyczny, lat 37, przybył na lotnisko w Łososinie Dolnej – EPNL z kolegą (mężczyzna lat 31), w celu wykonania lotu rekreacyjnego w rejonie. Po wyhangarowaniu i przygotowaniu samolotu do lotu pilot omówił z pasażerem (kolegą) lot, a koleżanka z aeroklubu poinstruowała pasażera jak należy zachowywać się podczas lotu. Pilot założył pasażerowi spadochron i poinstruował go o sposobie użycia. Następnie pomagał ulokować pasażera w kabinie, zapinał go pasami i pouczył go jak należy siedzieć, aby nie utrudniać

sterowania. Wystartowali ok. godziny 15.35 LMT nabierając wysokości do ok. 800 m nad poziom lotniska. Po starcie kontynuowali lot na wschód, w kierunku Gródka, a następnie na północ. Po minięciu terenu górzystego pilot obniżył lot do 300, następnie 150 m AGL. Po około 10 min. lotu wracali do lotniska doliną Dunajca. Rejon wypadku na mapie satelitarnej pokazano na Rys. 1., poniżej.



Rys. 1. Rejon wypadku na mapie satelitarnej.

Widok na przeprawę promową pokazano na zdjęciu, Rys.2. Prom jest zacumowany na zachodnim brzegu Dunajca, po stronie Czchowa. Wszystkie zdjęcia w raporcie PKBWL.



Rys. 2. Widok przeprawy promowej od strony Czchowa. Po lewej stronie widoczna linia energetyczna SN, a po prawej lina asekuracyjna promu.

Wg zeznania pilota: „*W pewnym momencie zauważyłem na wysokości lotu grupę większych ptaków, gatunku nie jestem w stanie określić. Chcąc uniknąć zderzenia oddałem drążek od siebieniżając lot*”. Samolot znalazł się na wysokości kilkunastu metrów nad Dunajcem i zderzył się z trójprzewodową linią energetyczną SN przebiegającą równoległe do przeprawy promowej Czchów – Piaski Drużków. Jeden z przewodów owinął się wokół liny asekuracyjnej promu. Pozostałe dwa przewody spadły do Dunajca i na jego brzegi.



Rys. 3. Widok zerwanej i następnie naprawionej trójprzewodowej linii energetycznej SN.

Jak ustaliła policja jeden mężczyzna przebywający na brzegu został uderzony zerwanym przewodem w biceps, ale „*nie porzebował żadnej pomocy, czuł się dobrze, nie udał się do szpitala*”. Wg zeznań świadków przebywających na promie samolot leciał nad środkiem rzeki „*prostym torem, bez żadnych akrobacji*”. Wysokość lotu określana przez świadków wynosiła od kilku do kilkunastu metrów nad lustrem wody.

Po zerwaniu linii energetycznej pilot zauważył, że samolot ma utrudnione sterowanie lotkami, ale ster wysokości działał poprawnie. Pilot zeznał „*Obawiając się o bezpieczeństwo pasażera i moje, a równocześnie mając świadomość, że mamy spadochrony zwiększyłem wysokość do ok. 1000 m i wykonywałem lot w kierunku lotniska*”.



Rys.4. Uszkodzenia lotki lewej. Widoczny urwany popychacz napędu lotki oraz odgięta płytka wyważająca lotkę lewą, w położeniu ograniczającym wychylenia lotki.

W czasie powrotu do lotniska pilot ocenił, że przy prędkości ok. 200 km/h samolot zachowuje sterowność, więc na tej prędkości kontynuował lot. Lądowanie na zwiększonej prędkości wykonał na pasie trawiastym 04 ok. godz. 16.00. Po zakończeniu ok. 500 m dobiegu pilot podkołował pod hangar. Pilot i podróżny opuścili kabinę samolotu o własnych siłach i bez obrażeń. Po oględzinach pilot określił zakres uszkodzeń samolotu: rozległe uszkodzenia kesonów i poszycia obu skrzydeł, poważne uszkodzenie lewej lotki, jednej łopaty śmigła oraz owiewki prawego koła podwozia głównego. Uszkodzenia kesonów pokazano na Rys. 5.



Rys.5. Uszkodzenia kesonów lewego i prawego skrzydła.

Zakres uszkodzeń przedstawiono w Albumie ilustracji, stanowiącym załącznik do niniejszego Raportu.

Po zahangarowaniu samolotu pilot z podróżnym udali się na miejsce zdarzenia w celu sprawdzenia, czy ktoś nie został poszkodowany. Tam zostali poinformowani przez strażaków zabezpieczających miejsce wypadku, że poszkodowanych nie było. Pilot odwiózł podróżnego do Tarnowa, a następnie, po otrzymaniu telefonu z Policji udał się powtórnie na miejsce wypadku. Tam sprawdzono jego trzeźwość alkomatem – wynik 0,00 mg/l. Po tych czynnościach pilot udał się na posterunek policji w Czchowie, gdzie wykonano kopie dokumentów lotniczych (pilota i samolotu), po czym udał się do domu. W dniu 6 maja pilot złożył zeznania w sprawie wypadku przed członkiem Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych.

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

1. Obniżenie wysokości lotu poniżej wysokości pozwalającej na bezpieczny przelot nad przeszkodami.
2. Niewłaściwa obserwacja przestrzeni przed samolotem, w wyniku czego, doszło do zderzenia z linią energetyczną SN.

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	<i>podpis na oryginale</i>