



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	2047/16			
Rodzaj zdarzenia:	WYPADEK			
Data zdarzenia:	09 sierpnia 2016 r.			
Miejsce zdarzenia:	Wydminy k/Giżycka			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot ultralekki Aeroprakt 22L2			
Dowódca SP:	Uczeń-pilot			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	1
Nadzorujący badanie:	Jerzy Kędzierski / Tomasz Makowski			
Podmiot badający:	Użytkownik			
Skład zespołu badawczego:	Nie powoływano			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	Raport/Informacja o zdarzeniu			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	18.01.2017 r.			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Uczeń-pilot, mężczyzna lat 35, z ważnym do 10.06.2021 orzeczeniem lekarskim, nalot ogólny 24:56, w tym 1:06 samodzielnie, w trakcie szkolenia do UAP(L) (cały nalot wykonany od 8.06.2016) w dniu 09.08.2016, przed lotem samodzielnym po trasie wykonał 3 loty sprawdzające z instruktorem po kręgu. Następnym zaplanowanym dla niego zadaniem tego dnia był przelot nawigacyjny po trasie zamkniętej EPOD-Dobre Miasto-Barczewo-EPOD. Zaplanowana wysokość lotu 2000 ft AMSL. Start nastąpił o godzinie 09:28 LMT. W punkcie November ATZ Dajtek uczeń pilot nawiązał łączność z FIS Olsztyn. Po upływie zaplanowanego czasu przylotu na EPOD, instruktor nadzorujący rozpoczął wywoływanie ucznia na częstotliwości 122,9 (ATZ Dajtek) oraz 118,775 (FIS Olsztyn). O zaistniałej sytuacji powiadomił również telefonicznie FIS Olsztyn. Z EPOD wystartowały dwa statki powietrzne (DA-20 SP-AWM i SF-25 D-KMAX) z instruktorami na pokładzie, w celu fizycznego odnalezienia zaginionego samolotu. W tym czasie, po przerwie około 30 minut uczeń-pilot wznowił łączność radiową z w/w samolotami. Poinformował, że utracił orientację i nie zna swojej pozycji. FIS Olsztyn nie odbierał sygnałów jego transpondera. Z

przekazywanych przez niego opisów znajdującego się pod nim terenu, nie można było ustalić jego pozycji. Po około 2 godzinach lotu i analizie ilości pozostałego na pokładzie paliwa, instruktor nadzorujący podjął decyzję i polecił uczniowi pilotowi wykonanie lądowania zapobiegawczego w terenie przygodnym. Uczeń pilot po lądowaniu ok. godz. 11:45 LMT na polu w miejscowości Wydminy k/Giżycka przez radio poinformował o miejscu lądowania, o braku obrażeń i o uszkodzeniach samolotu. W rozmowie telefonicznej uczeń pilot poinformował, że w trakcie lotu na wysokości 2000 stóp nad Bartoszczami doszło do zderzenia z nierozpoznanym obiektem, co spowodowało uszkodzenia lewego skrzydła samolotu.



1, 2 – Miejsce lądowania z widocznym śladem i uszkodzone kółko ogonowe.



3 – Widok na górną powierzchnię lewego skrzydła. Zwraca uwagę widoczne załamanie szczeliny klapolotki.



4 – Ścięty szew nitowy na połączeniu arkuszy blach pokrycia noska.



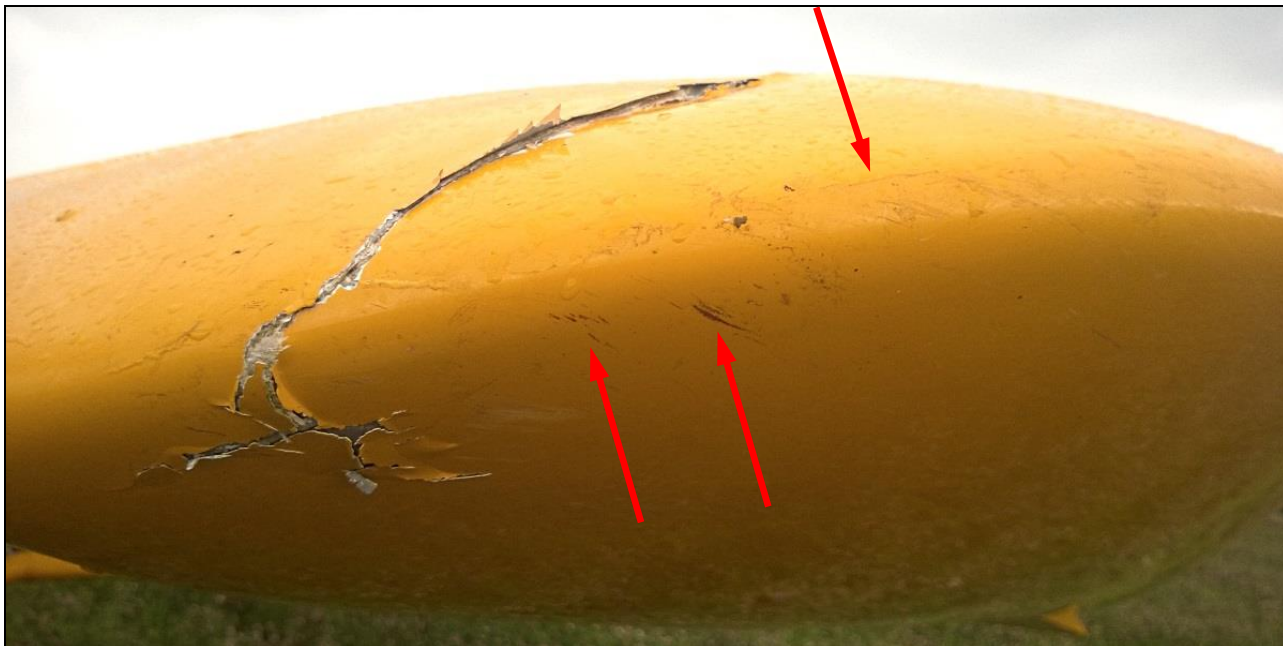
5 – Spływowa część lewego skrzydła przy szczelinie klapolotki – widoczne uszkodzenia.



6 – Połamana lewa klapolotka.



7 – Końcówka lewego skrzydła od przodu – widoczne pęknięcie po kolizji z niezidentyfikowanym obiektem.



8 – Końcówka lewego skrzydła – widoczne pęknięcia i zarysowania po kolizji z niezidentyfikowanym obiektem.

Uczeń-pilot w trakcie lotu cały czas wywoływał Olsztyn Informację na częstotliwości 118,775. Po przybyciu na miejsce zdarzenia stwierdzono, że uczeń-pilot wykonał manewr lądowania prawidłowo, lądując na polu koniczyny, pod stok. Dobieg samolotu około 75 m, bez utraty kierunku.

Warunki meteorologiczne w trakcie lotu: podstawy chmur Cu, Ac, As powyżej 5000 ft, widzialność powyżej 10 km.

Samolot: ultralekki Aeroprakt 22L2 nr fabr. 444, rok budowy 2014, nalot całkowity 952 godzin, do najbliższych prac 48 godzin, Pozwolenie na wykonywanie lotów ważne do 12.03.2017, ubezpieczenie OC + AC ważne do 03.03.2017, protokół ważenia z dnia 07.02.2014, pozwolenie radiowe ważne do 16.03.2024.

Działania podjęte po zdarzeniu: Instruktor nadzorujący powiadomił telefonicznie PKBWL, uczeń-pilot został poddany badaniu trzeźwości przez policję (nie stwierdzono obecności alkoholu w organizmie). Po uzyskaniu telefonicznej zgody PKBWL samolot zdemontowano i przewieziono do siedziby Użytkownika.

Uszkodzenia samolotu: ślad uderzenia na końcówce lewego skrzydła z zarysowaniem od czerwonej farby, odkształcenie lewego skrzydła z odgięciem dźwigara do tyłu, zerwanie szwu nitowego łączącego blachy pokrycia kesonu lewego skrzydła na żebrze noska, złamanie krawędzi spływu lewego skrzydła i złamanie klapolotki oraz uszkodzone pomocnicze kółko ogonowe i wygięta goleń prawego podwozia głównego. Nie stwierdzono uszkodzenia transpondera.

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

- a) Zasadnicza przyczyna zdarzenia: Utrata orientacji geograficznej przez ucznia-pilota;*
- b) Przyczyna uszkodzenia lewego skrzydła: Zderzenie z niezidentyfikowanym obiektem podczas lotu na wysokości ok. 2000 stóp;*
- c) Przyczyna uszkodzenia podwozia: Najechanie na twardy przedmiot w trakcie lądowania zapobiegawczego w terenie.*

Działania profilaktyczne podjęte przez Użytkownika:

Nie podejmowano.

Propozycje zmian systemowych i/lub inne uwagi i komentarze:

Nie ma.

Zalecenia Komisji dotyczące bezpieczeństwa:

Nie ma.

Komentarz Komisji:

Zdarzenie zakwalifikowane jako INCYDENT do badania przez Użytkownika pod nadzorem PKBWL (na podstawie informacji zawartych w zgłoszeniu). W trakcie badania, z uwagi na rodzaj i rozległość stwierdzonych uszkodzeń, zaszła konieczność przekwalifikowania zdarzenia na WYPADEK.

Rodzaj uszkodzenia końcówki lewego skrzydła i ślady na niej pozostawione wskazują, że obiektem, z którym nastąpiła kolizja podczas lotu mógł być dron lub zdalnie sterowany model latający.

W związku ze zmianami organizacyjnymi w PKBWL po 11.11.2016 r., od dn.17.01.2017 r. nastąpiła zmiana nadzorującego.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Tomasz Makowski	<i>podpis na oryginale</i>