



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [Raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	558/17			
Rodzaj zdarzenia:	<i>Incydent</i>			
Data zdarzenia:	<i>1 kwietnia 2017 r.</i>			
Miejsce zdarzenia:	<i>Rudniki (EPRU)</i>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<i>Samolot UL, Sirius</i>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
				<i>1</i>
Nadzorujący badanie:	<i>Jacek Bogatko.</i>			
Podmiot badający:	<i>PKBWL.</i>			
Skład zespołu badawczego:	<i>Nie wyznaczano.</i>			
Zalecenia:	<i>Nie.</i>			
Adresat zaleceń:	<i>Nie dotyczy.</i>			
Data zakończenia badania:	<i>31.05.2017</i>			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W dniu 01.04.2017 właściciel samolotu UL Sirius wykonywał lot szkolny (wg oświadczenia). Zdaniem Komisji lot odbywał się bez wiedzy ośrodka szkolącego i bez nadzoru instruktorskiego. O godzinie 17:00 w trakcie lądowania na pasie betonowym lądowiska (EPRU) w Rudnikach, po przyziemieniu doprowadził do trzykrotnego odbicia się samolotu od ziemi. Lądowanie wykonane było przy dużym opadaniu z przyziemieniem na koła podwozia głównego, około 30 m przed znakiem progu betonowej drogi startowej. Po odbiciu się samolotu od ziemi pilotujący samolot nie przytrzymał wolantu, aby zacząć go dociągać do siebie, gdy samolot zaczął opadać, ani nie przeszedł na drugi krąg, tylko wychylał wolant od siebie próbując

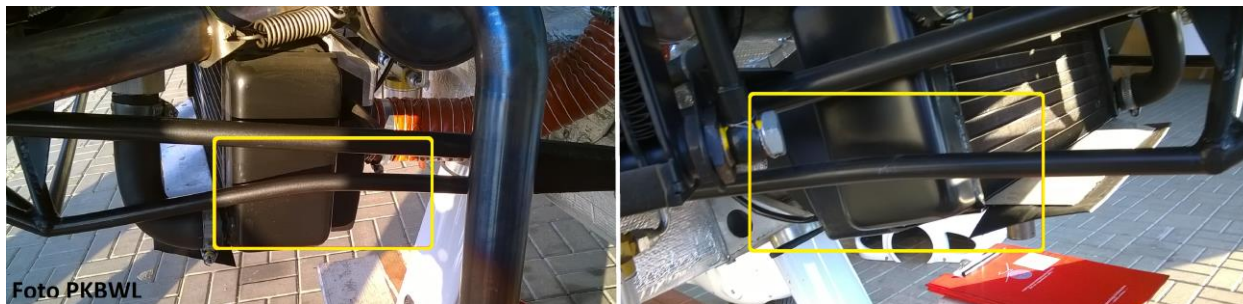
wyrównać lot. Takie postępowanie doprowadziło do tego, że samolot odbił się od pasa startowego jeszcze dwa razy. Trzecie przyziemienie nastąpiło pod dużym kątem do pasa startowego na przednie koło, w wyniku czego złamana została przednia goleń podwozia z kołem, samolot pochylił się na nos łamiąc trzy łopaty śmigła i po około 45 m dobiegu zatrzymał się. Oprócz opisanych uszkodzeń zniszczona została owiewka przedniego koła i wygięły się wsporniki dolne łoża silnika. Ilustracje nr 1,2,3.



Ilustracja nr 1. Szkic zdarzenia.



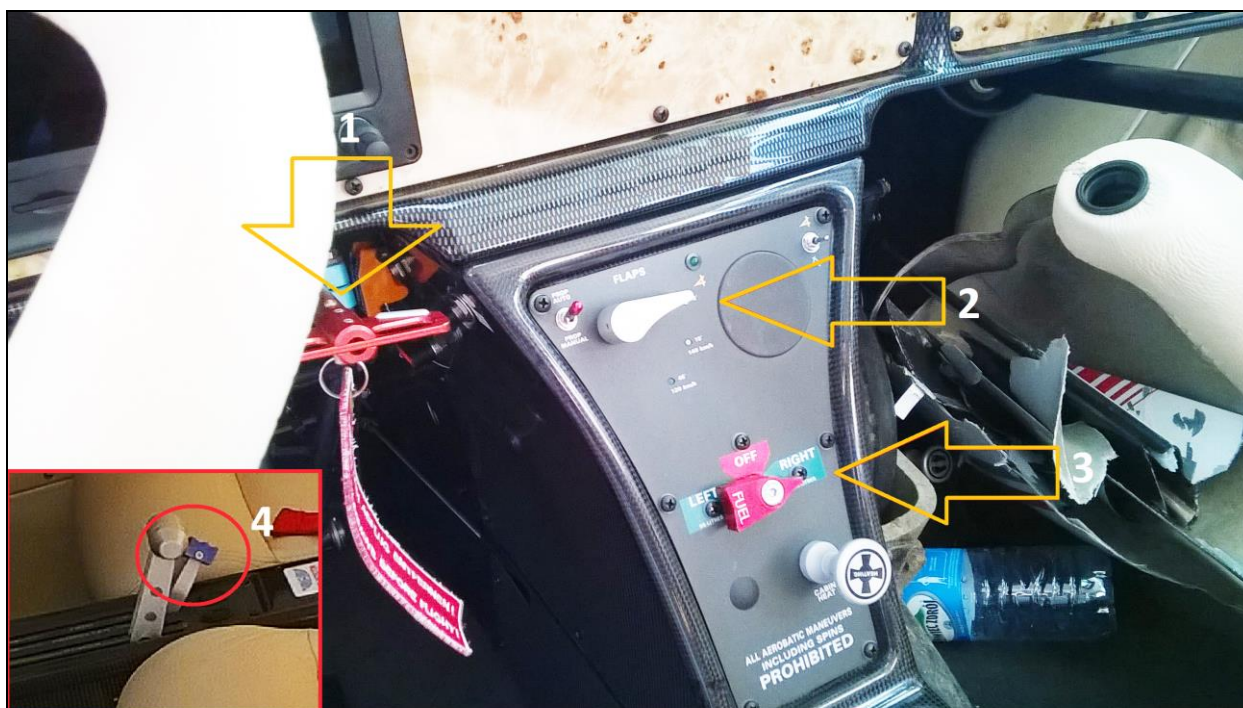
Ilustracja nr 2. Uszkodzony samolot po lądowaniu. Widoczne odłamane koło podwozia przedniego, zniszczona owiewka przedniego koła oraz uszkodzone śmigło.



Ilustracja nr 3. Na zdjęciu widoczne są wygięte dolne wsporniki łoża silnika.

Członek Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, który był świadkiem zdarzenia na miejscu ustalił, że:

- pilotujący samolot, nie przestawił przed lądowaniem śmigła na mały skok, nie wychylił klap do lądowania, spadochronowy system ratowniczy był zabezpieczony a zawór paliwa po zdarzeniu był otwarty. Ilustracja nr 4.



- 1- Zabezpieczony uchwyt uruchomienia spadochronowego systemu ratunkowego.
- 2- Przelącznik położenia klap.
- 3- Przelącznik zbiorników paliwa.
- 4- Dźwignia skoku śmigła.

Ilustracja nr 4. Na zdjęciu widoczne są ustawienia dźwigni i przelączników chwilę po zatrzymaniu samolotu.

- iskrowniki i wyłącznik główny prądu został wyłączony przez pilota przed opuszczeniem kabiny.
- pilotujący samolot właściciel nie posiadał przy sobie dokumentów lotniczych (świadectwa kwalifikacji, orzeczenia lotniczo-lekarskiego) ani dokumentów płatowca.
- pilotujący samolot, wykonywał lot w okularach korekcyjnych.
- pilotujący samolot nie odniósł żadnych obrażeń ciała.

- policja wezwana na miejsce zdarzenia przebadala pilotujacego samolot na zawartosc alkoholu w wydychanym powietrzu z wynikiem negatywnym.

Ponadto Komisja ustalila ze:

- w dniu zdarzenia pilotujacy samolot nie posiadal Licencji Pilota Samolotow Ultralekkich, ktora uzyskal dopiero w dniu 05.04.2017 r.
- pilotujacy samolot odbywal szkolenie w ośrodku szkolenia certyfikowanym przez LAA ČR gdzie zdał egzamin teoretyczny i praktyczny na licencje pilota w dniach 08-09.03.2017 r.
- pilotujacy samolot posiadal orzeczenie lotniczo-lekarskie klasy 2 w okresie waznosci z ograniczeniem VNL.
- samolot posiadal wazny przegląd techniczny i ubezpieczenie OC.
- w 2016 roku, pilotujacy samolot (jego wlasiciel) uzyskal zgode na staly pobyt obcego statku powietrznego w RP.

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

przyczyna incydentu byl blad popelniony podczas ladowania polegajacy na nieprawidlowym poprawianiu kangurów.

Okolicznosci sprzyjajace zaistnieniu zdarzenia:

pilotujacy samolot posiada Świadectwo Kwalifikacji Pilota Motolotni. Na motolotniach wylatal okolo 1300 godzin. Zdaniem Komisji w stresie mogly zadzialac utrwalone nawyki pilotowania motolotni, gdzie dzialanie sterownicy jest odwrotnie.

Dzialania profilaktyczne podjete przez podmiot badajacy:

nie podjeto.

Zalecenia dotyczace bezpieczenstwa Komisji:

Komisja nie formurowala zalecen dotyczacych bezpieczenstwa.

Komentarz Komisji:

Komisja zwraca uwage, ze spadochronowy system ratunkowy powinien byc odbezpieczony przed kazdym lotem, tak aby w razie koniecznosci mozna bylo z niego natychmiast skorzystac.

W rozmowie uczen – pilot stwierdzil, ze latajac z instruktorem w trakcie szkolenia nie odbezpieczali spadochronowego systemu ratunkowego.

Komisja przypomina, ze dopiero po odebraniu Świadectwa Kwalifikacji (licencji), loty wykonywane sa na prawach pilota.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujacy badanie:	Jacek Bogatko	<i>podpis na oryginale</i>