

RAPORT KOŃCOWY



WYPADEK 2020/3401

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

UL. CHAŁUBIŃSKIEGO 4/6, 00-928 WARSZAWA | TELEFON ALARMOWY 500 233 233

RAPORT KOŃCOWY

z badania zdarzenia lotniczego statku powietrznego o maksymalnym ciężarze startowym nie przekraczającym 2250 kg¹

WYPADEK

ZDARZENIE NR – 2020/3401

STATEK POWIETRZNY – Samolot ultralekki, Pipistrel Taurus 503,
SP-STAU

DATA I MIEJSCE ZDARZENIA – 25 października 2020 r., lądowisko
Stary Wielisław

Niniejszy Raport jest dokumentem prezentującym stanowisko Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych dotyczące okoliczności zdarzenia lotniczego, jego przyczyn i zaleceń dotyczących bezpieczeństwa, który został sporządzony na podstawie informacji znanych w dniu jego sporządzenia.

Badanie może zostać wznowione w razie ujawnienia nowych informacji lub zastosowania nowych technik badawczych, które mogą mieć wpływ na zmianę sformułowań dotyczących przyczyn, okoliczności i zaleceń dotyczących bezpieczeństwa zawartych w Raporcie.

Badanie zdarzenia prowadzone było jedynie w celu zapobiegania wypadkom i incydentom w przyszłości w oparciu o obowiązujące przepisy prawa międzynarodowego, Unii Europejskiej i krajowego. Badanie zostało przeprowadzone bez stosowania prawnej procedury dowodowej, obowiązującej inne organy zobowiązane do podejmowania działań w związku ze zdarzeniem lotniczym.

Komisja nie orzeka co do winy i odpowiedzialności.

Zgodnie z art. 5 ust. 6 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im [...] oraz art. 134 Ustawy Prawo Lotnicze, sformułowania zawarte w Raporcie nie mogą być traktowane jako wskazanie winnych lub odpowiedzialnych za zaistniałe zdarzenie. W związku z powyższym wykorzystywanie Raportu do celów innych niż zapobieganie wypadkom i incydentom lotniczym, może prowadzić do błędnych wniosków i interpretacji.

Raport został sporządzony w języku polskim. Inne wersje językowe mogą być sporządzane jedynie w celach informacyjnych.

WARSZAWA 2021

¹ Forma i zakres niniejszego raportu nie spełniają wszystkich wytycznych zawartych w Dodatku „Wzór raportu końcowego” Załącznika 13 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym

Numer ewidencyjny zdarzenia:	2020/3401			
Rodzaj zdarzenia:	WYPADEK			
Data zdarzenia:	25 października 2020 r.			
Miejsce zdarzenia:	lądowisko Stary Wielisław			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot ultralekki, Pipistrel Taurus 503			
Znaki rozpoznawcze SP:	SP-STAU			
Użytkownik / Operator SP:	Prywatny			
Dowódca SP:	Pilot samolotów ultralekkich			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	Śmiertelne	Poważne	Lekkie	Bez obrażeń
	-	-	-	2
Władze krajowe i zagraniczne poinformowane o zdarzeniu	ULC			
Kierujący badaniem:	Patrycja Pacak			
Podmiot badający:	PKBWL			
Pełnomocni Przedstawiciele i ich doradcy:	NIE DOTYCZY			
Skład zespołu badawczego:	-			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	RAPORT KOŃCOWY			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	14 października 2021 r.			

1. Rodzaj zdarzenia

Wypadek

2. Badanie przeprowadził

PKBWL

3. Data i czas lokalny zaistnienia zdarzenia

25 października 2020 r., ok. godz. 16:30²

4. Miejsce startu i zamierzonego lądowania

Lądowisko Stary Wielisław – RWY 33

² Wszystkie czasy w raporcie LMT = UTC + 2h

5. Miejsce zdarzenia

Lądowisko Stary Wielisław – N 50°24'25.9"; E 16°33'46.7"

6. Typ operacji

Lot rekreacyjny.

7. Faza lotu

Podejście do lądowania.

8. Warunki lotu

Dzień, warunki VMC.

9. Czynniki pogody

Okolo godziny 16:00 w rejonie miejsca zdarzenia prognozowany był przyrost prędkości wiatru z początkowych 4 km/h (w porywach do 7 km/h) do 15 km/h oraz zmiana kierunku z północno-wschodniego na południowy. We wcześniejszej części dnia prędkość wiatru nie przekraczała 4 km/h, kierunek wiatru zmienny. Temperatura powietrza wynosiła 15°C, w ciągu dnia słonecznie.

Brak istotnych zjawisk pogodowych – warunki meteorologiczne nie miały wpływu na przebieg zdarzenia.

10. Organizator lotów

Prywatny.

11. Dane osób biorących udział w zdarzeniu

Pilot samolotu ultralekkiego – właściciel, mężczyzna lat 67. Posiadał czeskie uprawnienia do lotów samolotami ultralekkimi oraz czeskie orzeczenie o stanie zdrowia dla danej klasy uprawnień (klasa 2 – pilot samolotów ultralekkich) z wpisanymi ograniczeniami VDL i VNL. Orzeczenie było ważne w dniu zdarzenia.

Komisji nie zostały przekazane dane odnośnie doświadczenia lotniczego pilota.

Pilot został przebadany na obecność alkoholu z wynikiem negatywnym.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami czeskie świadectwo pilota lotów ultralekkich **nie uprawnia do wykonywania lotów na terenie Polski na statku powietrznym znajdującym się w polskiej ewidencji (na znakach „SP”)**.

Uprawnienia posiadane przez pilota nie były wystarczające do wykonywanego zadania.

12. Obrażenia osób

Pilot i podróżny opuściliabinę o własnych siłach, w trakcie zdarzenia nie doznali obrażeń ciała.

13. Uszkodzenia statku powietrznego

Pipistrel Taurus 503 SP-STAU był wpisany do ewidencji statków powietrznych Urzędu Lotnictwa Cywilnego jako samolot ultralekki.

Przed lotem samolot był zdalny do lotu i posiadał wymaganą dokumentację.

W wyniku wypadku samolot został zniszczony w stopniu niekwalifikującym go do naprawy (rys. 1).



Rys. 1. Szczątki samolotu ultralekkiego Pipistrel Taurus 503 [źródło: właściciel]

14. Opis przebiegu i analiza zdarzenia

14.1. Opis zdarzenia

W dniu 25 października 2020 r. o godz. 15:45 pilot samolotu ultralekkiego Pipistrel Taurus 503 wystartował do lotu z podróżnym na pokładzie. Lot odbywał się w promieniu 20 km od miejsca startu – lądowiska Stary Wielisław. Po około 45 min lotu pilot skierował samolot do lądowania. Lotem ślizgowym wszedł do pozycji z wiatrem do RWY 33, a następnie wykonał trzeci zakręt. Czwarty zakręt wykonał na niewielkiej wysokości, z wyślizgiem. Po wyprowadzeniu z zakrętu, kiedy samolot przelatywał nad drogą znajdującą się przed progiem pasa, pilot zwiększył kąt natarcia, doszło do nadmiernego spadku prędkości i przeciągnięcia. Samolot zderzył się z ziemią w odległości około 20 m od progu pasa. Pierwszy kontakt nastąpił prawą końcówką skrzydła, następnie przednią częścią kadłuba i wskutek działania siły bezwładności ukręcony został ogon samolotu.

14.2. Analiza zdarzenia

Według oświadczenia pilota, do utraty prędkości mógł przyczynić się gwałtowny podmuch wiatru, który spowodował „podwianie” (uniesienie do góry) prawego skrzydła, a w konsekwencji niekontrolowane przyziemienie około 20 m przed progiem pasa. W dniu zdarzenia pilot nie zaobserwował jednak istotnych zjawisk pogodowych.

Na podstawie analizy nagrania z telefonu komórkowego jednego ze świadków zdarzenia można wnioskować, że pilot niewłaściwie zaplanował manewr do lądowania. Trzeci zakręt wykonywany był na zbyt małej wysokości (niecałe 30 m). Czwarty zakręt wykonany był z wyślizgiem. Po wyjściu na prostą do lądowania pilot zwiększył kąt natarcia poprzez ściągnięcie drążka sterowego, co spowodowało spadek prędkości. Takie zachowanie pilota najprawdopodobniej było spowodowane próbą poprawienia planowania do lądowania tak, aby dolecieć do pasa. W konsekwencji, na skutek nadmiernej utraty prędkości, nastąpiło przeciągnięcie samolotu. Zarówno nagranie, jak

i charakter uszkodzeń oraz ułożenie szczątków w miejscu zdarzenia wskazują, że zderzenie prawej końcówki skrzydła z ziemią nastąpiło w początkowej fazie korkociągu. Ponieważ skrzydło w trakcie zdarzenia przejęło znaczną część energii uderzenia, kabina pilotów pozostała praktycznie nieuszkodzona, a pilot i podróżny nie doznali obrażeń ciała.



- 1) W trakcie czwartego zakrętu – na nagraniu widoczne małe przechylenie, nieskoordynowany zakręt.



- 2) Po wyjściu na prostą do lądowania – wypuszczone podwozie, duży kąt natarcia.



- 3) W prawym przechyleniu – po przekroczeniu krytycznego kąta natarcia.



- 4) Chwila zderzenia z ziemią prawej końcówki skrzydła – początek procesu niszczenia konstrukcji.

Rys. 2. Podejście do lądowania – nagranie z telefonu świadka zdarzenia [źródło: KMP]

14.3. Inne uwagi

Czeskie świadectwo kwalifikacji nie uprawnia do wykonywania lotów na polskim statku powietrznym ze względu na to, że jest wydane zgodnie z czeskimi przepisami krajowymi, które nie są tożsame z polskimi przepisami. Posiadacz tego typu świadectwa kwalifikacji na terenie Polski może wykonywać loty na samolotach zarejestrowanych w Czechach.

Na polskim świadectwie kwalifikacji na terenie Polski można wykonywać loty na samolotach zarejestrowanych w innych państwach.

Statek powietrzny był użytkowany niezgodnie z obowiązującymi przepisami, w związku z czym na podstawie art. 135 pkt. 6 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (z późn. zm.) Komisja mogła odstąpić od badania wypadku, jednakże postanowiła tego nie czynić, gdyż uznała, że opublikowanie raportu opisującego popełnione błędy formalne i pilotażowe przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa.

14.4. Ustalenia Komisji

- 1) Pilot nie posiadał uprawnień odpowiednich do wykonywanego zadania, w związku z czym statek powietrzny był użytkowany niezgodnie z obowiązującymi przepisami.
- 2) Nie było przesłanek do wykonania szczegółowej analizy meteorologicznej – warunki meteorologiczne nie miały wpływu na zdarzenie.
- 3) Pilot niewłaściwie zaplanował podejście do lądowania.
- 4) Samolot ultralekki był zdalny do lotu. Komisja nie stwierdziła, aby sprawność samolotu miała wpływ na przebieg zdarzenia.
- 5) W końcowej fazie lądowania pilot doprowadził do nadmiernego spadku prędkości i przeciągnięcia płatownca.
- 6) Zderzenie z ziemią nastąpiło w początkowej fazie korkociągu.
- 7) Uszkodzenia samolotu nie kwalifikują go do naprawy.

15. Przyczyny zdarzenia

Błąd pilota polegający na:

- 1) **Niewłaściwym zaplanowaniu podejścia do lądowania.**
- 2) **Doprowadzeniu do nadmiernego spadku prędkości na prostej do lądowania.**

16. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia

Nie określono.

17. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych po zapoznaniu się ze zgromadzonymi w trakcie badania zdarzenia materiałami nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

KONIEC

Kierujący zespołem badawczym