

RAPORT KOŃCOWY

WYPADEK1643/18



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

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

RAPORT KOŃCOWY

WYPADEK

ZDARZENIE NR 1643/18

STATEK POWIETRZNY – Samolot ultralekki 3Xtrim

DATA I MIEJSCE ZDARZENIA –14 czerwca 2018 r. Katowice (EPKM)

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. 5 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 2019

Numer ewidencyjny zdarzenia:	1643/18			
Rodzaj zdarzenia:	WYPADEK			
Data zdarzenia:	14 czerwca 2018 r.			
Miejsce zdarzenia:	Katowice (EPKM)			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot ultralekki 3Xtrim			
Znaki rozpoznawcze SP:	SP-SYPT			
Użytkownik / Operator SP:	Użytkownik prywatny			
Dowódca SP:	Pilot samolotów ultralekkich UACP			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	Śmiertelne	Poważne	Lekkie	Bez obrażeń
	-	-	1	1
Władze krajowe i zagraniczne poinformowane o zdarzeniu	ULC			
Kierujący badaniem:	Członek PKBWL			
Podmiot badający:	PKBWL			
Pełnomocni Przedstawiciele i ich doradcy:	-			
Skład zespołu badawczego:	PKBWL			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	Raport końcowy			
Zalecenia:	Nie			
Adresat zaleceń:	Nie Dotyczy			
Data zakończenia badania:	9 lipca 2019 r.			

1. Rodzaj zdarzenia.

WYPADEK

2. Badanie przeprowadził.

PKBWL

3. Data i czas lokalny zaistnienia zdarzenia.

14 czerwca 2018 r., ok. godz. 18:20 LMT.

4. Miejsce startu i zamierzonego lądowania.

Lotnisko Katowice Muchowiec (EPKM).

5. Miejsce zdarzenia.

Lotnisko Katowice Muchowiec (EPKM).

6. Typ operacji.

Loty treningowy.

7. Faza lotu.

Lądowanie awaryjne.

8. Warunki lotu.

VMC, dzień.

9. Czynniki pogody.

Pogoda nie miała wpływu na zaistnienie wypadku.

10. Organizator lotów.

Prywatny.

11. Dane dotyczące dowódcy statku powietrznego.

Pilot, mężczyzna lat 67 posiadający Świadectwo Kwalifikacji Personelu Lotniczego UACP, z wpisanym uprawnieniem UAP(L) z datą ważności do 12.10.2021 r. W dniu wypadku pilot nie posiadał ważnego Orzeczenia Lotniczo – Lekarskiego. Pilot posiadał świadectwo ogólne operatora radiotelefonisty. Nalot ogólny 496 h 54 min w ostatnich trzydziestu dniach przed zdarzeniem pilot wylatał 3 h 35 min w trzech lotach.

12. Obrażenia załogi.

W trakcie wypadku pilot nie odniósł żadnych obrażeń ciała.

W trakcie wypadku twarz podróżnego uległa lekkim poparzeniom.

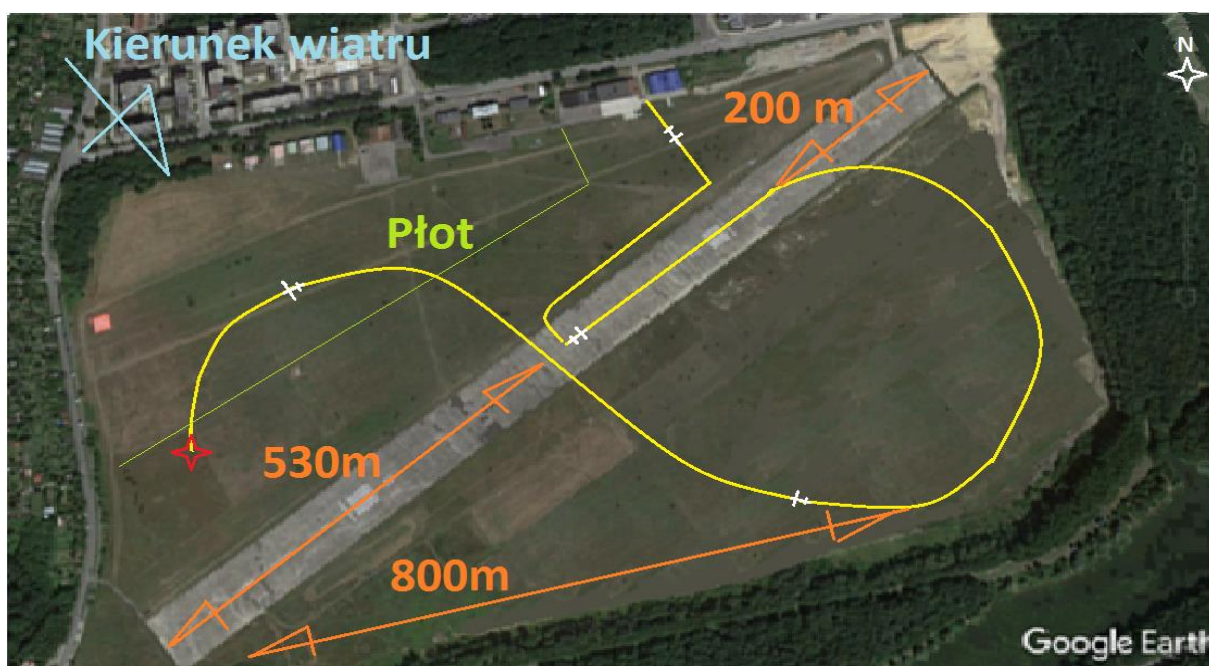
13. Opis przebiegu i analiza zdarzenia.

W dniu 14 czerwca 2018 r. na lotnisku w Katowicach Muchowcu (EPKM), pilot samolotu ultralekiego 3Xtrim postanowił wykonać lot treningowy. Aby zatankować samolot, pilot udał się na stację benzynową znajdującą się nieopodal lotniska. Ponieważ nie miał swojego kanistra na paliwo, skorzystał z kanistra stojącego w hangarze nie sprawdzając czy jest czysty. W trakcie wlewania paliwa do zbiornika samolotu, pilot zauważył, że paliwo jest złej jakości (mętne). Pomimo tego zatankował nim samolot. Pilot wykonał przegląd samolotu przed lotem pomijając zlanie paliwa z odstojników i sprawdzenie wzrokowo jego czystości. Na wspólny lot zaprosił kolegę pilota instruktora samolotowego. Po zajęciu miejsc w kabinie, pilot uruchomił silnik podgrzał go i wykonał próbę. Samolot pokołował do DS 05. Około godziny 18:20 (LMT) samolot rozpoczął start. W trakcie wznoszenia, na wysokości około 5 m silnik zaczął nierówno pracować. Ponieważ start samolotu nie odbywał się z początku pasa startowego lecz mniej więcej z połowy jego długości, pilot ocenił, że nie zmieści się na pasie lądując na wprost. Na wysokości około 10 m pilot rozpoczął płaski zakręt w prawo, w trakcie którego nabrał jeszcze około 10 m wysokości (rys. 1).



Rys.1. Fragment zapisu kamery monitoringu – zdjęcia poklatkowe. Widoczne miejsce rozpoczęcia rozbiegu samolotu i wysokość jego lotu w trakcie zakrętu w prawo [źródło: Aeroklub Śląski].

Instruktor, obserwujący zdarzenie z ziemi podał przez radio komendę „(...)ląduj na wprost, na pasie trawiastym”. Pilot nie słyszał tej korespondencji. Instruktor ten ocenił, że silnik dawał około 50% mocy, pracował nierówno, a samolot leciał z prędkością bliską prędkości minimalnej. Ponieważ silnik ciągle pracował (choć nie rozwijał pełnej mocy), pilot podjął decyzję o wykonaniu lądowania na DS 05. W związku z tym, rozpoczął zakręt w lewo. W trakcie tego zakrętu samolot zaczął przepadać (rozpoczął autorotację w lewo). Podróżny – instruktor znajdujący się na pokładzie samolotu – zareagował i zatrzymał autorotację w jej początkowej fazie. Chwilę później samolot zahaczył śmigłem a następnie podwoziem o metalowy płot rozstawiony dla zabezpieczenia terenu pokazów, które miały mieć miejsce w dniu następnym (rys. 2).



Rys.2. Szkic zdarzenia.

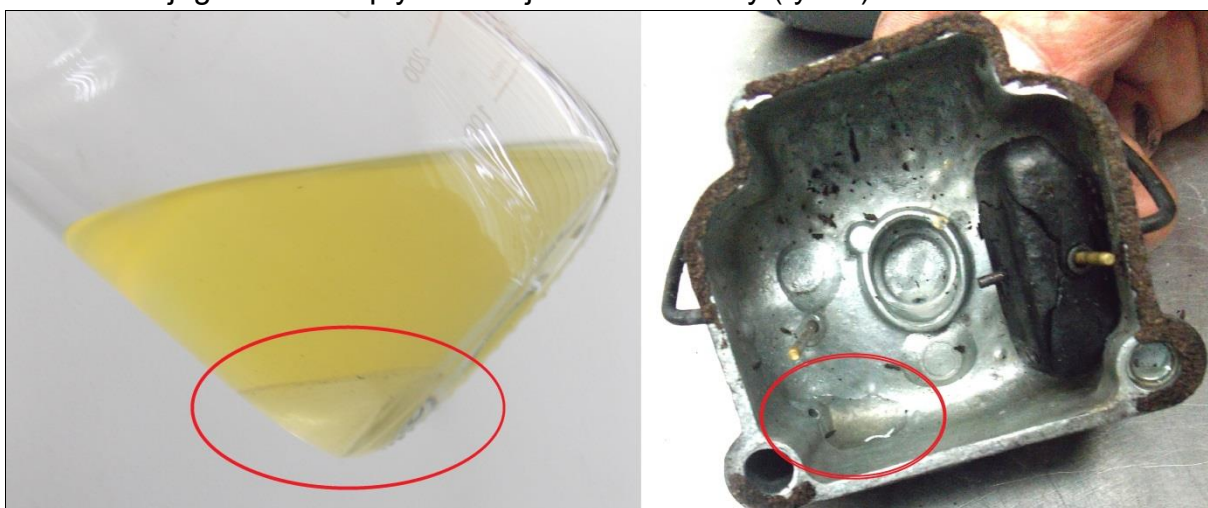
Samolot zatrzymał się około 20 m za płotem i stanął w płomieniach. Pilot i podróżny o własnych siłach opuściliabinę samolotu. Pilot nie odniósł żadnych obrażeń ciała natomiast podróżny doznał lekkich poparzeń twarzy. W wyniku pożaru samolot został całkowicie zniszczony (rys. 3).



Rys. 3. Widok na samolot po wypadku [źródło: PKBWL].

W trakcie kontroli wzrokowej resztek paliwa znajdujących się w kanistrze, z którego tankowany był samolot, Komisja stwierdziła obecność wody.

W trakcie oględzin gaźnika, który zachował się po pożarze samolotu, Komisja stwierdziła w jego komorze pływakowej obecność wody (rys. 4).



Rys. 4. Na ilustracji w szklanym naczyniu pokazano paliwo złane z kanistry. Widać, że jest mętne i zawiera wodę. Na zdjęciu z prawej strony pokazano komorę pływakową gaźnika – widoczna woda [źródło: PKBWL].

14. Przyczyny zdarzenia.

1. Nieprzestrzeganie procedur tankowania samolotu.
2. Niewykonanie pełnej listy kontrolnej przed pierwszym lotem.
3. Rozpoczęcie startu samolotu z połowy długości pasa startowego.
4. Nieprawidłowe postępowanie pilota w sytuacji awaryjnej, po utracie mocy przez silnik zaraz po starcie.

15. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia.

Brak.

17. Wydane zalecenia bezpieczeństwa.

Nie wydano.

18. Uwagi i komentarze.

Pilot samolotu w dniu wypadku nie posiadał ważnego orzeczenia lotniczo – lekarskiego. Na podstawie Ustawy Prawo Lotnicze tekst jednolity z dnia 20 czerwca 2018 r. art. 135 ust. 6

pkt 1 – statek powietrzny w chwili zdarzenia był używany przez osobę nieuprawnioną, jednak Komisja postanowiła nie odstępować od badania wypadku i podać jego przyczyny w celach profilaktyki wypadków lotniczych.

19. Załączniki.

Nie ma.

KONIEC

Kierujący zespołem badawczym

Podpis na oryginale