

RAPORT KOŃCOWY

WYPADEK1816/19



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

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

RAPORT KOŃCOWY

WYPADEK

ZDARZENIE NR 1816/19

STATEK POWIETRZNY – Samolot ultralekki TL-96 STAR, SP-SCLK

DATA I MIEJSCE ZDARZENIA 25 maja 2019 r. Kobylnica (EPPK)



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:	1816/19			
Rodzaj zdarzenia:	WYPADEK			
Data zdarzenia:	25 maja 2019 r.			
Miejsce zdarzenia:	Kobylnica (EPPK)			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot ultralekki TL-96 STAR			
Znaki rozpoznawcze SP:	SP-SCLK			
Użytkownik / Operator SP:	Aeroklub Poznański			
Dowódca SP:	Pilot zawodowy			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	Śmiertelne	Poważne	Lekkie	Bez obrażeń
	-	1	-	-
Władze krajowe i zagraniczne poinformowane o zdarzeniu	ULC			
Kierujący badaniem:	Jerzy Girgiel			
Podmiot badający:	PKBWL			
Pełnomocni Przedstawiciele i ich doradcy:	-			
Skład zespołu badawczego:	Zbigniew Drozdowski, Roman Kamiński			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	Raport końcowy			
Zalecenia:	Nie			
Adresat zaleceń:	Nie dotyczy			
Data zakończenia badania:	6 sierpnia 2019 r.			

1. Rodzaj zdarzenia:

WYPADEK.

2. Badanie przeprowadził:

PKBWL.

3. Data i czas lokalny zaistnienia zdarzenia:

25 maja 2019 r., godz. 08:50 LMT.

4. Miejsce startu i zamierzonego lądowania:

Lotnisko startu - Kobylnica (EPPK).

Lotnisko zamierzonego lądowania – Kąkolewo (EPPG).

5. Miejsce zdarzenia:

Lotnisko Kobylnica (EPPK).

6. Typ operacji:

Przebazowanie.

7. Faza lotu:

Start.

8. Warunki lotu:

VMC, dzień.

9. Czynniki pogody:

Pogoda nie miała wpływu na zaistnienie wypadku.

10. Organizator lotów:

Aeroklub Poznański.

11. Dane dotyczące dowódcy statku powietrznego:

Pilot, mężczyzna lat 64, posiadający Licencję Pilota Zawodowego CPL(A), z wpisanym uprawnieniem SEP(L) z datą ważności do 31.05.2020 r. W dniu wypadku pilot posiadał Orzeczenie Lotniczo – Lekarskie z datą ważności do 26.09.2019 r. Pilot posiadał świadectwo ogólne operatora radiotelefonisty. Nalot ogólny ok.1200 h. W ostatnich 12 miesiącach wykonał 46 lotów w czasie 54 godz. 40 min.

12. Obrażenia załogi:

W trakcie wypadku pilot odniósł poważne obrażenia ciała.

13. Opis przebiegu i analiza zdarzenia:

W dniu 25 maja 2019 r. z lotniska w Kobylnicy (EPPK), pilot samolotu ultralekkiego TL-96 STAR miał wykonać przebazowanie samolotu na lotnisko Kąkolewo (EPPG). Lot miał być wykonany w ramach planowanego festynu lotniczego i obchodów uroczystości 100-lecia Aeroklubu Poznańskiego, na nowo otwartym lotnisku w Kąkolewie. Jednym z punktów programu obchodów miała być „poczta specjalna samolotowa”, którą miał obsłużyć pilot TL-96 STAR-a. Było to pudełko zawierające okolicznościowe przesyłki. Po przybyciu na lotnisko w Kobylnicy o. godz. 07.54 LMT pilot zajął się przygotowaniem samolotu do lotu. Wykonał przegląd przedlotowy, a w „porcie” aeroklubu zgłosił pisemnie wylot do Kąkolewa. Poza tym w kabinie samolotu znalazły się dokumenty lotnicze niezbędne do wykonania przelotu. Na prawym fotelu, pilot umieścił plecak o wymiarach 40 cm x 30 cm x 20 cm i wadze ok. 5 kg. spinając go pasami, aby w trakcie lotu się nie przemieszczał. Zdaniem komisji wraz z plecakiem pilot spiął pasami drążek sterowy. Pilot uruchomił silnik samolotu, sprawdził przyrządy i radio, zgłosił drogą radiową zamiar kołowania do pasa 25

i wykołował do punktu oczekiwania przed pasem startowym. Wykonał próbę silnika, a następnie zgłosił gotowość do odlotu i zajął pas startowy 25. Pilot wykonał czynności przedstartowe, prawdopodobnie pomijając sprawdzenie pełnego zakresu swobodnego wychylania się drążka sterowego i rozpoczął rozbieg. Początkowo start przebiegał prawidłowo, przy prędkości ok. 50 km/h pilot uniósł przednie koło i oczekiwał na oderwanie się samolotu od pasa startowego. Przy prędkości ok. 80 km/h samolot oderwał się od ziemi, a pilot starał się rozpędzić samolot. W tym momencie pilot zauważył, że nie może swobodnie wypchnąć drążka sterowego i zmniejszyć kąta wznoszenia się samolotu. Używając znacznej siły oddał całkowicie drążek sterowy „od siebie” (na wyciągnięcie ręki) jednak kąt wznoszenia nie zmniejszał się. Pilot przestawił trymer steru wysokości całkowicie do przodu „ciężki na nos” co spowodowało zmniejszenie kąta wznoszenia i oburącz próbował wypchnąć drążek sterowy, aby zmniejszyć kąt wznoszenia. Prędkość postępową samolotu spadała. Na wysokości ok. 30 m nad ziemią prędkość samolotu zmniejszyła się poniżej minimalnej i samolot zaczął przechylać się w lewo. Wychylenie przez pilota steru kierunku w prawo spowodowało powolne przechylenie się samolotu w prawo z jednoczesnym przepadnięciem samolotu, co doprowadziło do zderzenia z ziemią w konfiguracji płaskiej. Pierwszy kontakt nastąpił prawym skrzydłem, a po zderzeniu samolot obrócił się o około 200° do kierunku lotu i zatrzymał się z lewej strony drogi startowej. Pilot samodzielnie opuścił kabinę samolotu. W trakcie zdarzenia samolot uległ poważnemu uszkodzeniu.



Rys 1. Lotnisko Kobylnica - miejsce rozpoczęcia rozbiegu samolotu w czasie startu z zaznaczonym miejscem upadku. (źródło PKBWL).

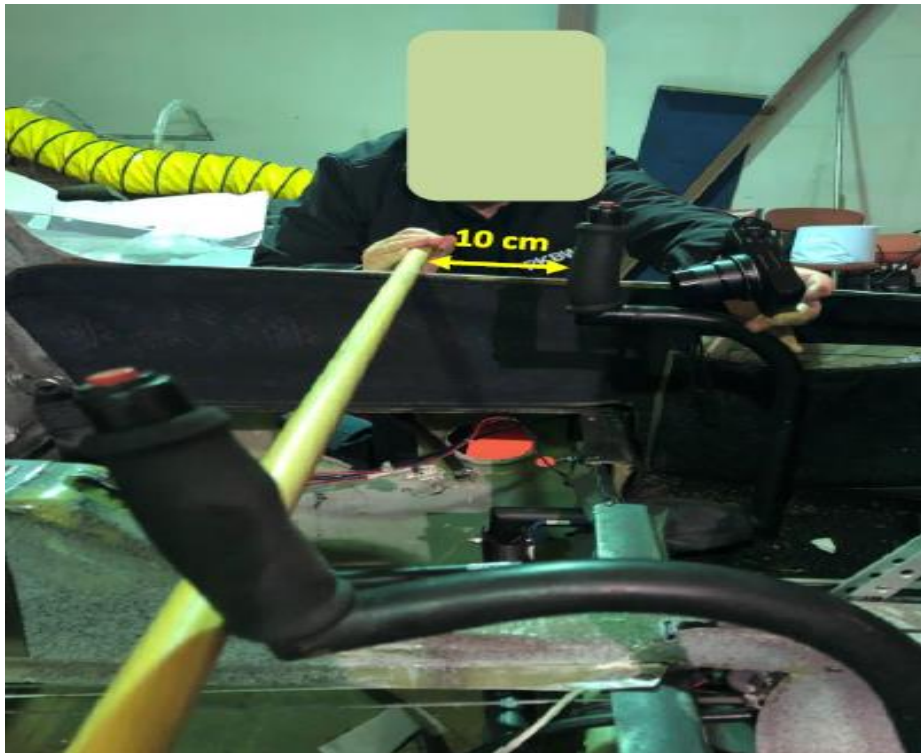


Foto nr 2. Wrak samolotu po zdarzeniu na lotnisku w Kobylnicy (EPPK). (źródło PKBWL)

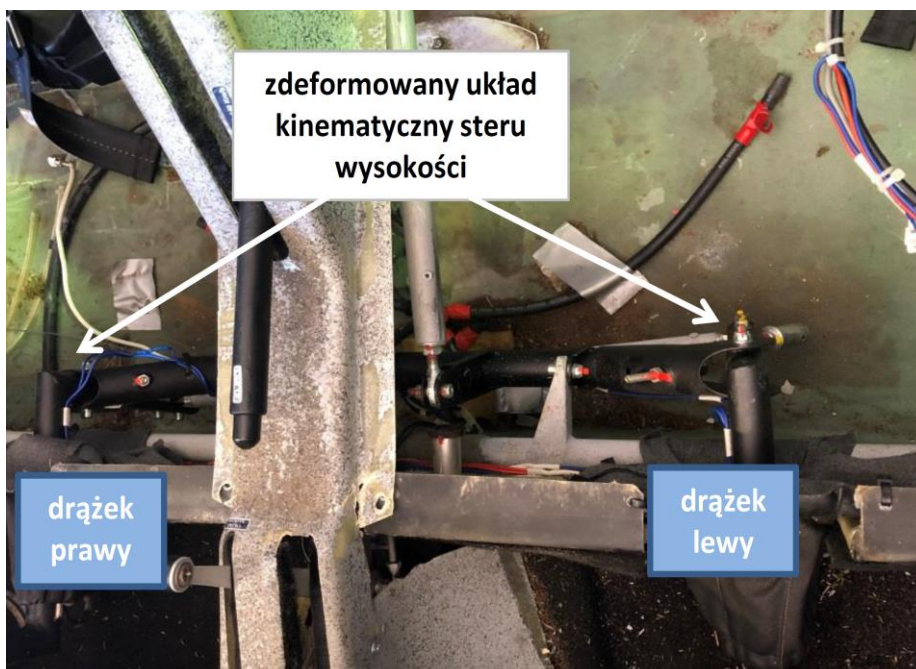


Rys. 3. Ogólny widok kabiny tuż po zdarzeniu z widocznym przemieszczeniem drążków sterowych. (źródło PKBWL)

Przemieszczenie drążków sterowych widoczne na Rys.4 wynika z występowania w trakcie lotu sił, które zostały przyłożone do lewego drążka sterowego. Z relacji pilota wynika, że pomimo całkowitego wypchnięcia drążka sterowego „od siebie” samolot nie reagował i nadal zwiększał kąt wznoszenia.



Rys. 4. Widoczna różnica położenia drążków sterowych względem siebie.(źródło PKBWL)



Rys. 5. Deformacja drążków i cięgien steru wysokości. (źródło PKBWL)

Zdeformowane elementy napędów steru wysokości umieszczone pod fotelami (Rys. 5) wskazują na występowanie dużych sił przyłożonych do lewego drążka sterowego

w kierunku „od siebie” przy zablokowanym prawym drążku sterowym pasami prawego fotela (Rys. 6).



Rys. 6. Prawy drążek sterowy spięty pasami bezpieczeństwa fotela. (źródło PKBWL)

14. Przyczyny zdarzenia:

Zablokowanie układu sterowania - prawego drążka sterowego pasami bezpieczeństwa fotela.

15. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia:

Niewykonanie pełnej listy kontrolnej przed lotem.

17. Wydane zalecenia bezpieczeństwa:

Nie wydano.

18. Załączniki:

Nie ma.

KONIEC

Kierujący zespołem badawczym

Podpis na oryginale