

RAPORT KOŃCOWY

WYPADEK2632/18



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

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

RAPORT KOŃCOWY

WYPADEK

ZDARZENIE NR 2632/18

STATEK POWIETRZNY – Samolot Ultralekki TECNAM 2002

DATA I MIEJSCE ZDARZENIA 16 sierpnia 2018 r. w miejscowości
Smerek k. Leska



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:	2632/18			
Rodzaj zdarzenia:	WYPADEK			
Data zdarzenia:	16 sierpnia 2018 r.			
Miejsce zdarzenia:	Smerek k. Leska			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot UL, Tecnam 2002			
Znaki rozpoznawcze SP	OK – JUJ23			
Użytkownik / Operator SP:	Użytkownik prywatny			
Dowódca SP:	Pilot samolotów ultralekkich			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	Śmiertelne	Poważne	Lekkie	Bez obrażeń
	1	-	-	2
Władze krajowe i zagraniczne poinformowane o zdarzeniu	ULC, LAA ČR			
Kierujący badaniem:	Jacek Bogatko			
Podmiot badający:	PKBWL			
Pełnomocni Przedstawiciele i ich doradcy:	-			
Skład zespołu badawczego:	Nie wyznaczono			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	Informacja			
Zalecenia:	Brak zaleceń			
Adresat zaleceń:	Nie dotyczy			
Data zakończenia badania:				

1. Rodzaj zdarzenia:

WYPADEK

2. Badanie przeprowadził:

Odstąpiono od badania

3. Data i czas lokalny zaistnienia zdarzenia:

16 sierpnia 2018 r., ok. godz. 16:18 LMT

4. Miejsce startu i zamierzonego lądowania:

Inne miejsce do startów i lądowań

5. Miejsce zdarzenia:

Smerek k. Leska

6. Typ operacji:

Loty widokowy

7. Faza lotu:

Przelot na małej wysokości

8. Warunki lotu:

VMC, dzień

9. Czynniki pogody:

Zdaniem Komisji warunki atmosferyczne nie miały wpływu na zaistnienie zdarzenia.

10. Organizator lotów:

Prywatny

11. Dane dotyczące dowódcy statku powietrznego:

Pilot, mężczyzna lat 43, posiadał Czeskie uprawnienie do pilotowania samolotów ultralekkich (Pilotni Průkaz) wydane przez LAA ČR z datą ważności do 10.04.2020 r.

12. Obrażenia załogi:

W trakcie wypadku żadna z osób znajdujących się na pokładzie nie odniosła obrażeń fizycznych. Śmierć na miejscu poniósł mężczyzna obserwujący lot stojąc na poboczu drogi biegnącej wzdłuż pola wzlotów.

13. Opis przebiegu i analiza zdarzenia:

W dniu 16 sierpnia 2018 r. około godziny 16:15 (LMT) z innego terenu przeznaczonego do startów i lądowań samolotów ultralekkich w Smreku k. Leska, do lotu widokowego wystartował samolot TECNAM 2002. Na pokładzie samolotu znajdował się pilot i 12. letni podróżny. W trakcie lotu, jak zeznał pilot „*Planowaliśmy przelot po Bieszczadach, nad dom jego babci, nad domem i nad Solinę*”. Po starcie pilot wykonał zakręt w prawo o 180° aby, jak zeznał pilot „*prześć nad pasem*” czyli wykonać niski przelot nad pasem. Jak zeznał podróżny „*Ja mówiłem do pana ... (pilota), żeby polecieć do babci, a pan ... (pilot) powiedział, że jeszcze zrobimy niski przelot.... mieliśmy zrobić niski przelot nad stojącymi na drodze tatą i wujkiem. Ten przelot miał wyglądać tak, że samolot miał przelecieć 30 do 50 m nad nimi. Chodziło o to aby przestraszyć stojących na ziemi ludzi*” (rys. 1). Na zdjęciach poklatkowych zarejestrowanych przez kamery hotelowego monitoringu widać, że samolot leciał nad ziemią na niewielkiej wysokości. Jak zeznał wujek podróżnego stojący przy drodze obok uszkodzonego „*Po około minucie lotu zauważyliśmy, że pilot skierował maszynę w naszą stronę, wtedy Hubert powiedział, że możemy się*

spodziewać niskiego przelotu”. Dalej świadek zeznaje „Widziałem, że awionetka zbliża się w naszym kierunku była na wysokości około 5 – 10 metrów nad ziemią, kiedy była od nas jakieś 20 – 30 m gwałtownie obniżyła swój lot. Wtedy pomyślałem, że coś jest nie tak, że jest ona stanowczo za nisko, to były ułamki sekund kiedy ja instynktownie upadłem na ziemię na brzuch, w tym momencie usłyszałem potężny trzask huk.” (rys. 2).



Rys. 1. Niski przelot samolotu zarejestrowany przez kamery monitoringu hotelowego [Źródło policja].



Rys. 2. Powiększenie klatek z filmu zarejestrowanego przez kamery monitoringu hotelowego tuż przed zderzeniem. Widoczne postacie uszkodzonego ojca podróżnego (po prawej stronie) i wujka (po lewej stronie) [Źródło policja].

W trakcie przelotu na małej wysokości samolot uderzył kołem prawego podwozia głównego w głowę ojca podróżnego. W wyniku uderzenia poniósł on śmierć na miejscu. Zdaniem Komisji, uszkodzony w trakcie zdarzenia nie próbował się uchylić, ponieważ nie był to pierwszy taki niski przelot tego samolotu nad jego głową. W trakcie zdarzenia prawa gołeń podwozia samolotu została uszkodzona i po przyziemieniu, w końcowej fazie dobiegu odpadła. Samolot podpierając się prawym skrzydłem o ziemię uderzył nim w betonowy mostek, w wyniku czego utracił kierunek o około 140° w prawo. Samolot zakończył dobieg w rowie biegnącym na granicy pasa startowego i drogi (rys. 3).

Osoby znajdujące się w kabinie nie odniosły żadnych obrażeń fizycznych.



Rys. 3. Widok na samolot po zdarzeniu [źródło PKBWL].

Pilot zeznał, że „Przylatywałem tu bardzo często, ponieważ mam dom w Wetlinie”.

Pilot posiadał zgodę właściciela terenu na wykonywanie z niego startów i lądowań.

Obecnie obowiązujące przepisy nie przewidują obowiązku zgłaszania do ewidencji Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego innych miejsc niż lotnisko lub lądowisko, o których mowa w art. 93 a ustawy – Prawo Lotnicze.

Obowiązkowi takiemu, zgodnie z Ustawą Prawo Lotnicze z dnia 3 lipca 2002 r. tekst jednolity z dnia 20 czerwca 2018 r art. 93 ust. 6 podlegają lądowiska wykorzystywane częściej niż przez 14 dni w ciągu kolejnych 12 miesięcy:

Ust. 6. Przepisy ust. 2–5 nie dotyczą lądowisk wykorzystywanych nie częściej niż 14 dni w ciągu kolejnych 12 miesięcy. Start i lądowanie na takim lądowisku mogą zostać wykonane za zgodą posiadacza nieruchomości, na której znajduje się lądowisko.

Teren z którego pilot wykonywał loty powinien być zgłoszony do ewidencji lądowisk.

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 26 kwietnia 2018 r. w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów ustawy – Prawo Lotnicze do niektórych rodzajów statków powietrznych oraz określenia warunków i wymagań dotyczących używania tych statków, rozdział 5 ust 5.1. podpunkt 2 b stanowi, że:

Ust. 5.1. Lotów na ultralekkich statkach powietrznych nie wykonuje się:

b) w miejscach innych niż określone w lit. a, na wysokości względnej mniejszej niż 150 m (450 ft) nad lądem lub wodą w odległości mniejszej niż 300 m od zabudowań.

W związku z powyższym, na podstawie Ustawy Prawo Lotnicze tekst jednolity z dnia 20 czerwca 2018 r. art. 135 ust. 6 pkt 3 Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych postanowiła odstąpić od dalszego badania wypadku lotniczego, ponieważ statek powietrzny TECNAM 2002 o znakach rejestracyjnych OK – JUU23 był użytkowany niezgodnie z obowiązującymi przepisami prawa polskiego.

KONIEC

Kierujący zespołem badawczym

Podpis na oryginale