



RZECZPOSPOLITA POLSKA
MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY
PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

RAPORT KOŃCOWY

wypadek nr: 283/04

Motolotnia JAZZ-2000, nie rejestrowana

29 października 2004 r., lotnisko Świdnik

INFORMACJE OGÓLNE

Nr ewidencyjny zdarzenia: **283/04**

Rodzaj i typ statku powietrznego: **Motolotnia Jazz-2000**

Znak rozpoznawczy statku powietrznego: **Nie rejestrowana**

Dowódca statku powietrznego: [REDACTED]

Użytkownik statku powietrznego: [REDACTED]

Właściciel statku powietrznego: [REDACTED]

Miejsce zdarzenia: **Lotnisko Świdnik**

Data i czas zdarzenia: **29 października 2004, godz. 16:30**

STRESZCZENIE

W dniu 29 października 2004 r., obywatel [REDACTED] wykonywał lot nad lotniskiem Świdnik. Po wykonaniu startu i lotu po kręgu prowadzący motolotnię podszedł stromo do lądowania. Na wysokości około 10 m nad lotniskiem motolotnia została zadarto pod dużym kątem przy zredukowanych do minimum obrotach. Spowodowało to utratę prędkości w wyniku czego motolotnia opuściła nos i z lekkim przechyleniem w prawo cofając się do tyłu uderzyła w płytę lotniska. Motolotnia została uszkodzona. Prowadzący motolotnię doznał poważnych obrażeń ciała. Zaraz po zdarzeniu powiadomiono, KPP w Świdniku, Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych (PKBWL). Do badania wypadku przystąpił Zespół Badawczy PKBWL w składzie:

mgr Ignacy GOLIŃSKI	- kierownik zespołu badawczego
spec. d/s spad. i motolotni Agata KACZYŃSKA	- członek zespołu badawczego
inż. Tomasz MAKOWSKI	- członek zespołu badawczego

W trakcie badania PKBWL ustaliła następujące przyczynę wypadku lotniczego: Przyczyną wypadku było brak umiejętności prowadzenia statków powietrznych. Komisja postanowiła odstąpić od dokładnego badania i sprawę na zasadzie art. 304 § 2 skierować do Prokuratury Rejonowej w Świdniku z wnioskiem o ściganie sprawców zdarzenia.

PKBWL po zakończeniu badania nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych.

INFORMACJE FAKTYCZNE

1. Informacja o wypadku lotniczym.

1.1. Historia lotu (dane o locie).

W dniu 29 października 2004 r., obywatel [REDAKTOWANO] wykonywał loty na swojej prywatnej motolotni Jazz-2000 nad lotniskiem Świdnik. Po wykonaniu 8 lotów do motolotni wszedł jego syn [REDAKTOWANO]. Po wykonaniu startu i lotu po kręgu prowadzący motolotnię podszedł stromo do lądowania. Na wysokości około 10 m nad lotniskiem motolotnia została „zadarta” pod dużym kątem przy zredukowanych do minimum obrotach. Spowodowało to utratę prędkości w wyniku czego motolotnia opuściła nos i z lekkim przechyleniem w prawo, cofając się do tyłu uderzyła w płytę lotniska. Motolotnia została uszkodzona. Prowadzący motolotnię doznał poważnych obrażeń ciała. Zaraz po zdarzeniu powiadomiono, KPP w Świdniku, Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych (PKBWL). Do badania wypadku przystąpił Zespół Badawczy PKBWL.

1.2. Obrażenia osób.

Obrażenia ciała	Załoga	Pasażerowie	Inni
Śmiertelne	-	-	-
Poważne	1	-	-
Nieznaczące	-	-	-

1.3. Uszkodzenia statku powietrznego.

Brak danych.

1.4. Inne uszkodzenia.

Nie stwierdzono.

1.5. Informacja o składzie osobowym (dane o załodze).

Prowadzący motolotnię [REDAKTOWANO]
[REDAKTOWANO] nie posiada licencji pilota ani żadnych uprawnień upoważniających go do prowadzenia statków powietrznych.

1.6. Informacja o statku powietrznym.

Klasa statku powietrznego: motolotnia.

Kategoria: brak danych.

Rok bud.	Wytwórca	Oznaczenie fab.	Nr fab.	Znaki rozp.	Nr rej.
Brak	Diamond Aircraft Ind.	Jazz-2000	brak	brak	brak

Nalot płatowca od początku eksploatacji.....brak danych.
Świadectwo Rejestracji.....brak.
Ważność Świadectwa Zdatości do Lotu:.....brak.

Silnik tłokowy typu: Rotax 912 F3 nr 4.412.728.

Producent:.....Diamond Aircraft Ind. London Ont. Canada.

Czas pracy silnika od początku eksploatacji.....brak danych.

Stan MPiS przed lotem:

-paliwo.....brak danych.

-olej:.....brak danych

1.7. Informacje meteorologiczne.

Warunki meteorologiczne dla rejonu Świdnik 29 października 2004 r. godz. 15:00 do 18:00 czasu urzędowego, opracowane przez Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej w Warszawie.

1. Sytuacja baryczna: rejon znajdował się pod wpływem płytkiej zatoki niżowej przed zbliżającym się frontem chłodnym, któremu nie towarzyszyły istotne zjawiska pogody.
2. Wiatr dolny:.....180° - 200° 1 – 3 m/s.
3. Zjawiska:..... w końcu okresu zamglenie.
4. Chmury:.....początkowo 2/8 Ci, wzrastające do 7/8 Ci.
5. Podstawa m AMSL:..... 6000.
6. Widzialność:..... powyżej 10 km, obniżająca się w końcu okresu do 8 km.
7. Temperatura powietrza:..... od 19°C obniżająca się do 16°C.
8. Ciśnienie odniesione do poziomu morza:..... 1006 hPa.

1.8. Środki nawigacyjne.

Brak danych.

1.9. Łączność.

Motolotnia nie posiadała łączności radiowej.

1.10. Dane dotyczące lotniska.

Lotnisko Świdnik. Kod literowy EP SW.

1. Położenie geograficzne:..... 51° 13' 55,13" N; 22° 41' 25,17" E;
2. Wysokość n.p.m.:.....202,5 m.
3. Nawierzchnia, wymiary i kierunek RWY.....trawa,.....800 x500 m,.....090° - 270°.
4. Częstotliwości radiowe; a) Port.....122,700 MHz.
b) Wieża.....126,000 MHz.
c) Kwadrat.....126,000 MHz.
5. NDB....."SK" 622 kHz.
6. Użytkownik lotniska.....1) Aeroklub Świdnicki.
2) Wytwórnia WSK.

1.11. Pokładowe rejestratory.

Motolotnia nie posiadała pokładowych rejestratorów lotu.

1.12. Informacja o szczątkach i zderzeniu.

Motolotnia uderzyła w płytę lotniska z kursem 150°. Prowadzący motolotnię doznał poważnych urazów ciała. Nie stwierdzono aby jakkolwiek część motolotni lub jej wyposażenia oddzieliła się od niej przed wypadkiem.

1.13. Informacje medyczne

Prowadzący motolotnię nie posiadał żadnych badań lotniczo –lekarskich.

Prowadzący motolotnię [REDAKTOWANO] lat 21 [REDAKTOWANO]

[REDAKTOWANO] przebywał w Wojewódzkim Szpitalu Specjalistycznym im. Stefana Kardynała Wyszyńskiego na Oddziale Urazowo – Ortopedycznym, [REDAKTOWANO]

[REDAKTOWANO] w dniach od 29.10.2004 r. z rozpoznaniem;

1. Otwarte wieloodłamowe złamanie prawej goleni.

2. Złamanie wieloodłamowe trzonu kręgu L2.
3. Zwinięcie w prawym stawie skokowo – piętowym z brzeżnym złamaniem kości skokowej.
4. Złamanie dalszej nasady prawej kości promieniowej.

W dniach 20.10.2004 r. i 31.10.2004 r., zastosowano leczenie operacyjne. Pacjenta wypisano ze szpitala w dniu 19.11.2004 r. z zaleceniami:

1. Pionizacja tylko w gorsecie Javetta.
2. Chodzenie z pomocą kul pachowych.
3. Kontynuacja profilaktyki p / zakrzepowej.
4. Utrzymanie unieruchomienia gipsowego na PKG przez trzy tygodnie.
5. Codzienna zmiana opatrunków na prawej goleni.
6. Dalsze leczenie specjalistyczne w miejscu zamieszkania (wskazana kontrola w tutejszej Poradni Ortopedycznej za 3 miesiące).

1.14. Pożar.

Nie wystąpił.

1.15. Ratownictwo i szanse przeżycia.

Pierwszej pomocy poszkodowanemu udzielił ojciec poszkodowanego [REDAKTOWANO] [REDAKTOWANO] obserwujący lot z ziemi. Następnie wezwane pogotowie odwiozło poszkodowanego do szpitala.

1.16. Badania i ekspertyzy.

Wykonano szereg zdjęć kamerą filmową terenu wypadku i motolotni po wypadku.

Przesłuchano świadków. Stwierdzono brak dokumentów motolotni i dokumentacji lotniczej prowadzącego motolotnię. Uniemożliwiło to przeprowadzenie dokładnych badań wypadku.

1.17. Informacje o działalności j. o. lotniczych i administracji.

O wypadku kierownictwo Aeroklubu Świdnickiego powiadomiło KPP w Świdniku i Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych

Do czasu przyjazdu Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych miejsce wypadku ochraniali funkcjonariusze KPP ze Świdnika.

1.18. Informacje uzupełniające.

Nie wprowadzono.

1.19. Nowe metody badań.

Nie zastosowano.

2. Analiza.

2.1. Analiza zdarzenia.

W dniu 29 października 2004 r., obywatel [REDAKTOWANO] wykonywał loty na swojej prywatnej motolotni Jazz-2000 nad lotniskiem Świdnik. Loty rozpoczął około godz. 16:00, kiedy nie było już nikogo z pracowników na wieży lotniska. W tym dniu nie było na wieży zgłoszonych już żadnych lotów. Po wykonaniu 8 lotów, do motolotni wszedł jego syn [REDAKTOWANO]. Po wykonaniu startu i lotu po kręgu prowadzący motolotnię podszedł stromo do lądowania. Na wysokości około 10 m nad lotniskiem motolotnia została „zadarta” pod dużym kątem przy zredukowanych do minimum obrotach. Spowodowało to utratę prędkości w wyniku czego motolotnia opuściła nos i z lekkim przechyleniem w prawo, cofając się do tyłu uderzyła w płytę

lotniska. Motolotnia została uszkodzona. Prowadzący motolotnię doznał poważnych obrażeń ciała.

3. Wnioski.

3.1 Ustalenie faktów.

- 3.1.1. Prowadzący motolotnię nie posiadał żadnych uprawnień do wykonywania jakichkolwiek lotów.
- 3.1.2. Prowadzący motolotnię nie był pod wpływem środków odurzających i alkoholu.
- 3.1.3. Pogoda do wykonania lotów była właściwa.
- 3.1.4. Z powodu braku jakichkolwiek dokumentów poświadczających sprawność techniczną motolotni uznaje się, że pod względem formalnym motolotnia nie była sprawna pod względem technicznym.
- 3.1.5. Loty nad lotniskiem nie były zgłoszone do służby lotniskowej
- 3.1.6. Brak jakiegokolwiek osłony wykonywania lotów.

3.2. Przyczyny i okoliczności wypadku lotniczego.

Przyczyną wypadku było brak umiejętności prowadzenia statków powietrznych. Komisja postanowiła odstąpić od dokładnego badania i sprawę na zasadzie art. 304 § 2 skierować do Prokuratury Rejonowej w Świdniku z wnioskiem o ściganie sprawców zdarzenia.

4. Zalecenia profilaktyczne.

Nie sformułowano ze względu na decyzję z pkt. 3.2.

Kierownik Zespołu Badającego PKBWL

.....
Załączniki zgodnie z aktami.