

PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Warszawa, dnia 18 września 2014 r.



Nr ewidencyjny zdarzenia lotniczego

804/14

RAPORT KOŃCOWY

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

Niniejszy raport jest dokumentem prezentującym stanowisko Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych dotyczące okoliczności zdarzenia lotniczego, jego przyczyn i zaleceń dotyczących bezpieczeństwa. Raport jest wynikiem badania przeprowadzonego jedynie w celach profilaktycznych w oparciu o obowiązujące przepisy prawa międzynarodowego i krajowego. Badanie zostało przeprowadzone bez konieczności stosowania prawnej procedury dowodowej. Sformułowania zawarte w niniejszym raporcie, w związku przepisami Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE (Dz. U. UE. L. 2010, nr 295, poz. 35) nie mogą być traktowane, jako wskazanie winnych lub odpowiedzialnych za zaistniałe zdarzenie. Komisja nie orzeka, co do winy i odpowiedzialności. W związku z powyższym wszelkie formy wykorzystania treści niniejszego raportu do celów innych niż zapobieganie wypadkom i poważnym incydentom lotniczym, może prowadzić do błędnych wniosków i interpretacji. Raport niniejszy został sporządzony w języku polskim. Inne wersje językowe mogą być przygotowywane jedynie w celach informacyjnych.

- 1. Rodzaj zdarzenia:** WYPADEK.
- 2. Badanie przeprowadził:** Zespół Badawczy PKBWL.
- 3. Data i czas lokalny zaistnienia zdarzenia:** 8 czerwca 2014 r., godz. 16.50 (LMT).
- 4. Miejsce startu i zamierzonego lądowania:** start lądowisko Kazimierza Mała, lądowanie lotnisko Żar –EPZR.
- 5. Miejsce zdarzenia:** Lotnisko Żar- EPZR. Współrzędne geograficzne: N 49°46'11''; E 019° 12'56''.
- 6. Rodzaj, typ, znaki rozpoznawcze, właściciel statku powietrznego, użytkownik, opis uszkodzeń:** samolot ultralekki P 220 URL Koala. Znaki rozpoznawcze OK-CUR05. Dwumiejscowy, jednosilnikowy dolnopłat. Usterzenie poziome płytowe. Podwozie stałe trójkątowe. Rok budowy 1997. Napęd – silnik Rotax 912UL (tnz. niecertyfikowany) o mocy startowej 80 hp. Śmigło trójłopatowe, stałe. Świadectwo techniczne ważne do 7.05.2015r. Właściciel, użytkownik – prywatny. Na zdjęciach poniżej pokazano

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

uszkodzenia podwozia, płatowca i śmigła jakie powstały w wyniku przyziemienia na podmokłej nawierzchni trawiastej. Innych uszkodzeń nie stwierdzono.



Rys.1. Zdjęcie po lewej – wyrwane z dolnej części poszycia kadłuba podwozie przednie. Zdjęcie po prawej – uszkodzone dolne poszycie kadłuba. [foto PKBWL]



Rys.2. Uszkodzona łopata śmigła. [foto PKBWL]

7. **Typ operacji:** przelot treningowo rekreacyjny.
8. **Faza lotu:** lądowanie.
9. **Warunki lotu:** VMC, przy oświetleniu dziennym.
10. **Czynniki pogody:** warunki pogodowe nie miały wpływu na zaistnienie zdarzenia.
11. **Organizator lotu:** prywatny.

12. Dane dotyczące dowódcy statku powietrznego oraz pasażerów:

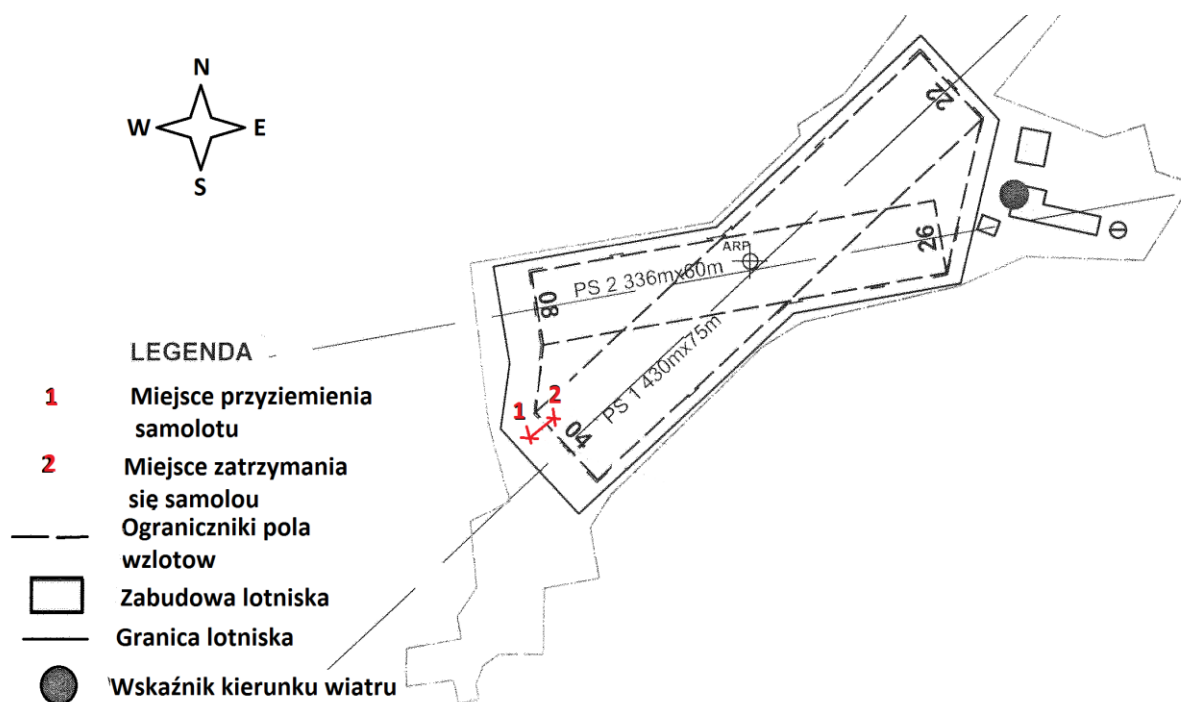
Dowódca statku powietrznego, pilot, mężczyzna lat 49, legitymujący się świadectwem kwalifikacji pilota ultralekkiego statku powietrznego, wydanym przez Urząd Lotnictwa Cywilnego, ważnym bezterminowo. Badania lotniczo-lekarskie klasy 2, ważne do 25.04.2016 r. Pilot uzyskał uprawnienia pilota samolotów UL w LAA ČR, a następnie konwertował czeską licencję na polskie świadectwo kwalifikacji personelu lotniczego. Nalot ogólny na samolotach ultralekkich 219 godz. 45 min., w tym jako dowódca około 193 godz. Nalot na typie, na którym nastąpił wypadek ok. 198 godzin (wg oświadczenia pilota). Pilot był w treningu i w okresie 30 dni przed wypadkiem wykonał ok. 30 lotów, w łącznym czasie 11 godz. 43 min.

Pasażer, mężczyzna, posiadający licencję pilota samolotowego turystycznego (PPL(A)).

13. Obrażenia załogi i pasażerów: nie było.

14. Opis przebiegu i analiza zdarzenia:

Pilot wykonywał przelot po trasie lądowisko Kazimierza Mała – lotnisko Żar (EPZR). Podchodząc do lądowania nie zauważył ograniczników pola wlotów i przyziemił prawidłowo na podwozie główne na wykoszonej części lotniska, ale ok. 15 m przed pasem PS1, na kierunku 04.



Rys.3. Szkic lotniska EPZR z zaznaczeniem miejsca zdarzenia

Nawierzchnia trawiasta w miejscu przyziemienia była podmokła i koło podwozia przedniego zagłębiło się w murawę tworząc głęboką bruzdę. Spowodowało to gwałtowne hamowanie, w wyniku czego goleń przedniego podwozia została wyrwana z dolnego poszycia kadłuba. Samolot przetoczył się jeszcze ok. 7 m i zatrzymał się oparty na dolnej osłonie silnika jak to pokazano na zdjęciach poniżej. Pilot i pasażer nie odnieśli obrażeń i samodzielnie opuścili kabinę.



Rys.4. Samolot po zakończonym dobiegu – zdjęcie po lewej. Na zdjęciu po prawej widoczna oderwana goleń przedniego podwozia wraz z kołem. [foto pilot]



Rys.5. Samolot po dobiegu – widoczna głęboka bruzda po przednim kole. [foto pilot]

- 15. Przyczyna zdarzenia:** Przyziemienie samolotu na podmokłej nawierzchni trawiastej poza użytkową częścią pola wzlotów, ok. 15 m przed progiem pasa PS1, na kierunku 04.
- 16. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia:** nie określono.
- 17. Zalecenia w zakresie bezpieczeństwa:** nie sformułowano
- 18. Propozycje zmian systemowych i/lub inne uwagi i komentarze:** Komisja zwraca uwagę pilotom wykonującym loty na tym typie samolotu, że zamocowanie goleni podwozia przedniego do poszycia kadłuba jest rozwiązane w sposób sprzyjający uszkodzeniom tego węzła podczas lądowań.
-

Skład zespołu badawczego

mgr inż. inst. pil. Ryszard Rutkowski

mgr inż. inst. pil. Jacek Bogatko

podpis na oryginale

(pieczęć i podpis kierującego zespołem badawczym)