



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

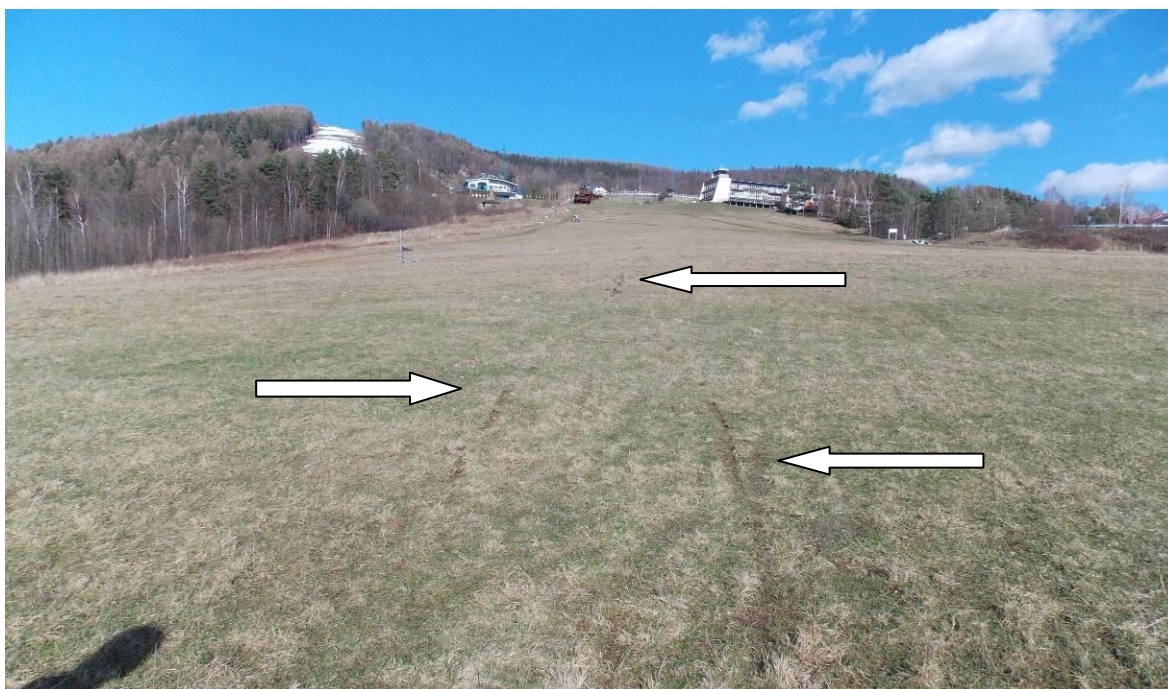
Informacja o zdarzeniu [Raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	192/16			
Rodzaj zdarzenia:	POWAŻNY INCYDENT			
Data zdarzenia:	7 luty 2016 r.			
Miejsce zdarzenia:	Lotnisko Żar k. Żywca, EPRZ			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot P2002JF			
Dowódca SP:	Pilot samolotowy turystyczny			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	1
Nadzorujący badanie:	Ryszard Rutkowski			
Podmiot badający:	PKBWL			
Skład zespołu badawczego:	Nie wyznaczano			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	Informacja o zdarzeniu [raport]			
Zalecenia:	Nie wydano			
Adresat zaleceń:	Nie dotyczy			
Data zakończenia badania:	27.07.2016 r.			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Pilot samolotowy turystyczny zaplanował lot po trasie Warszawa Babice (EPBC) - punkt zwrotny lotnisko Żar k/Żywca (EPZR) – Warszawa Babice (EPBC). Pilot wystartował na trasę o godzinie 11.45 LMT (10.45 UTC) Po starcie nawiązał łączność z informatorem FIS Olsztyn, a następnie zgodnie z postępowaniem lotu z FIS Warszawa i kolejno przeszedł na łączność z informatorem FIS Kraków. Lot przebiegał spokojnie, a warunki pogodowe były dobre. Z powodu południowego wiatru czas przelotu do punktu zwrotnego EPZR przedłużył się do 2 godzin. Obawiając się przemęczenia i „nasilającej się potrzeby fizjologicznej” pilot postanowił wylądować

na lotnisku EPZR. Będąc w rejonie m. Ogrodzieniec pilot zgłosił do informatora FIS Kraków meldunek pozycyjny i zamiar lądowania na EPZR. W odpowiedzi, informator FIS Kraków, przekazał pilotowi wiadomość o silnej turbulencji w rejonie górskim. Była to informacja zawarta w komunikacji GAMET, potwierdzona przez innych pilotów operujących w tym rejonie. W dalszej korespondencji informator FIS Kraków sugerował pilotowi zmianę miejsca lądowania na inne lotnisko np. w Kaniowie – EPKW. Pilot odpowiedział, że mimo tego będzie kontynuował lot zgodnie ze swoją decyzją. Przed wlotem w ATZ EPZR pilot potwierdził informatorowi FIS Kraków swoją decyzję o lądowaniu na EPZR mimo ponownej informacji o silnej turbulencji w rejonie. O godzinie 12.42 UTC informator FIS Kraków zakończył łączność z samolotem SP-TZT. Po nawiązaniu kontaktu wzrokowego z EPZR pilot utrzymywał prędkość 65 – 70 kts. Wiatr był z południa. W IV zakręcie wykonanym z dużym przechyleniem, na wysokości 1500 – 1400 ft alt. (przy elewacji lotniska 1291 ft), pilot nadmiernie rozpędził samolot, a na prostej wychylił małe klapy. Podejście kontynuował z odchyleniem ok. 10° w lewo od osi pasa 05 i z nadmierną prędkością. Wtedy zorientował się, że planowany punkt przyziemienia będzie zdecydowanie dalej niż przewidywał. Faktyczne przyziemienie nastąpiło w końcowej części pasa 05. Samolot dwukrotnie odbił się od pasa, pozostawiając ślady na rozmokniętej nawierzchni, jak to pokazano na zdjęciu poniżej, Rys. 1. (Zdjęcia PKBWL chyba, że zaznaczono inaczej).



Rys. 1. Ślady kół podwozia głównego na nawierzchni lotniska. W głębi widoczna bruzda wryta złamaną przednią golenią.

Przy trzecim odbiciu nastąpiła utrata kierunku o dalsze 10° i przyziemienie. Pilot rozpoczął intensywne hamowanie z użyciem hamulca ręcznego, aby zakończyć dobieg w granicach lotniska. Mimo lądowania pod stok energia samolotu była tak duża, że nastąpiło złamanie goleni powyżej

wahacza. Samolot pochylił się na silnik, obie łopaty śmigła zostały zniszczone, a omaskowanie silnika odkształcone. Złamana przednia goleń wyryła głęboką bruzdę w nawierzchni lotniska, Rys. 2.



Rys. 2. Głęboka bruzda wyryta w nawierzchni lotniska zlaną przednią goleńią

Dobieg samolotu miał długość ok.73 m, w tym kilkunastometrowa bruzda widoczna na zdjęciu powyżej. Samolot zatrzymał się podparty na dolnej osłonie silnika jak to pokazano poniżej, na Rys. 3. Pilot bez obrażeń opuściłabinę o własnych siłach.



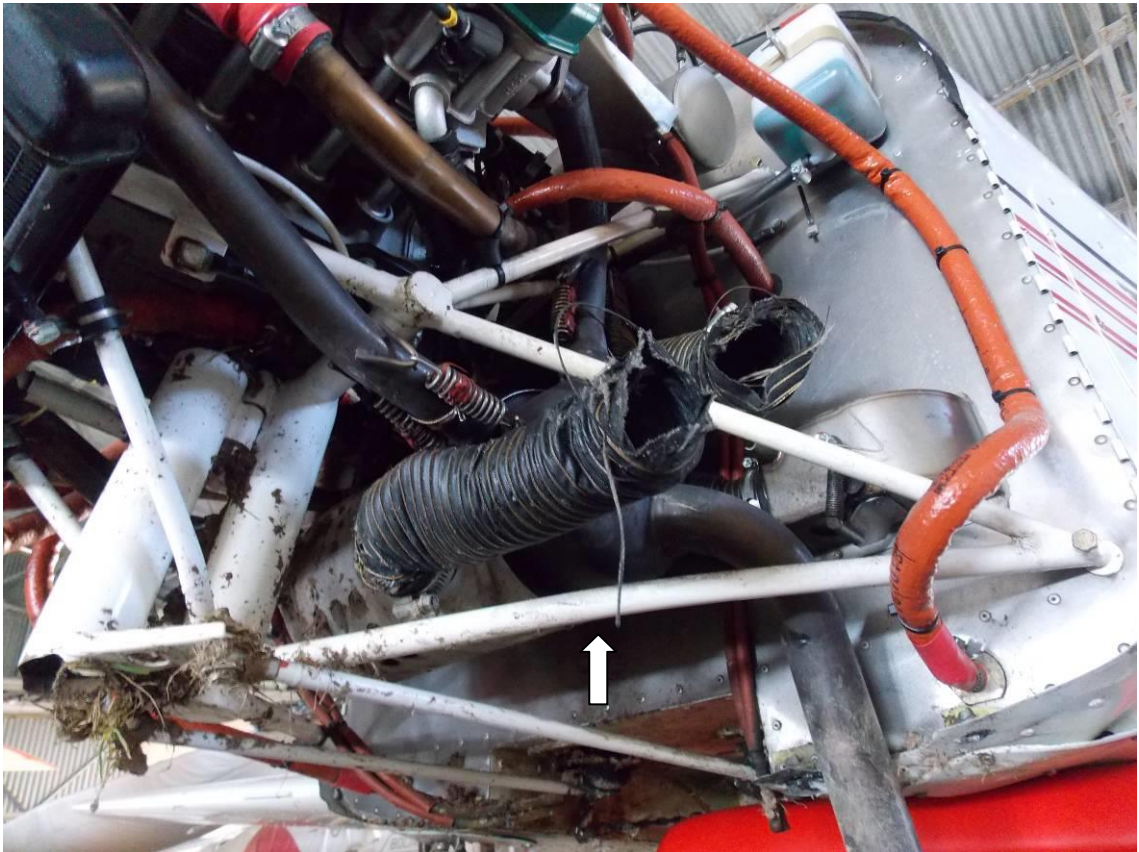
Rys. 3. Samolot na miejscu zdarzenia bezpośrednio po lądowaniu. Widoczny stan wychylenia klap – klapy w położeniu startowym.[foto GSS AP Żar]

Klapy w położeniu startowym (małe) powodowały powolne wytracanie prędkości w fazie wytrzymania, co spowodowało przesunięcie punktu przyziemienia aż do końcowej części pasa 05. Poza tym, spowodowały przyziemienie z nadmierną prędkością, co sprzyjało odbiciom od nawierzchni pasa. Ostatnie, trzecie przyziemienie nastąpiło z utratą kierunku. Podmokłe podłoże i intensywne hamowanie przy użyciu hamulca ręcznego spowodowały, że koło przedniego podwozia będąc w poślizgu zagłębiło się w grunt, co doprowadziło do złamania goleni.



Rys. 4. Samolot na miejscu zdarzenia. Widoczny brak przedniego podwozia i uszkodzone obie łopaty śmigła oraz odkształcona boczna osłona silnika.[foto GSS AP Żar]

Istotniejsze uszkodzenia pokazano na zdjęciach poniżej.



Rys. 4. Zdjęcie pokazujące miejsce wyłamania nogi oraz niewielkie odkształcenia łoża silnika.



Rys. 5. Złamana goleń wraz widelcem, amortyzatorem i kołem.



Rys. 6. Niewielkie uszkodzenia końcówki lewego skrzydła.

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

- decyzja o lądowaniu w EPZR mimo ostrzeżeń o silnej turbulencji.
- nadmierne rozpędzenie samolotu w IV zakręcie.
- wykonywanie lądowania na klapach w położeniu startowym.
- przyziemienie z nadmierną prędkością w końcowej części pasa lądowania i użycie hamulca ręcznego.

Okoliczności sprzyjające:

- brak umiejętności pilota w operowaniu na lotniskach górskich.
- nie uwzględnienie przez pilota ostrzeżeń jakie otrzymywał od służby ruchu lotniczego dotyczących trudnych warunków atmosferycznych w rejonie lotniska lądowania.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Ryszard Rutkowski	<i>podpis na oryginale</i>