



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	327/11			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDENT			
Data zdarzenia:	18 kwietnia 2011 r.			
Miejsce zdarzenia:	Lotnisko Warszawa Babice			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	samolot ultralekki Samba XXL			
Znak rozpoznawczy SP:	OK-OUA58			
Użytkownik / Operator SP:	prywatny			
Dowódca SP:	pilot samolotów ultralekkich			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
				1
Nadzorujący badanie:	Jerzy Kędzierski			
Podmiot badający:	użytkownik			
Skład zespołu badawczego:	nie wyznaczano			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	RAPORT KOŃCOWY			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	29.10.2015 r.			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W dniu 18.04.2011r. około godziny 15:20 po dokonaniu czynności naziemnych, pobraniu komunikatu meteorologicznego oraz przeglądu przedstartowego, uruchomieniu silnika, pilot rozpoczął kołowanie z zamiarem wykonania lotu w rejonie (EPBC-Chrcynno-EPBC).

Po nawiązaniu łączności z Kierownikiem Lotów (Babice Radio - aktywny kwadrat szybowcowy), otrzymał standardową depezę o możliwości kołowania do progu lewej drogi startowej oraz startu na kierunku 28.

Start samolotu i przebieg lotu do Chrcynna odbył się bez zakłóceń.

Na lotnisku w Chrcynnie, pilot wykonał niski przelot nad drogą startową 28 i zdecydował o powrocie na lotnisko EPBC. Krótco przed punktem wlotowym Zulu (w granice ATZ lotniska EPBC), pilot nawiązał łączność z Kierownikiem Lotów i poinformował, że w związku z sytuacją ruchową wykona holding nad tymże punktem i włączy się w krąg zgodnie z instrukcją Kierownika Lotów z pozycją 3. - i zgłosi prostą do lądowania, zgłosił jednocześnie lądowanie na trawiastej drodze startowej.

Podejście do lądowania, z poprawką kierunku, w początkowej fazie przebiegało bez zakłóceń, pilot otrzymał od Kierownika Lotów informację o kierunku wiatru (wiatr z kierunku 320, 4m/s) co było zbliżone z wcześniej pobraną przez pilota depezą METAR dla okolicznego lotniska EPWA oraz zgodne z dopuszczalną składową bocznego wiatru dla tego typu samolotu wynoszącą 5 m/s.

W fazie podprowadzenia, pilot zaczął odczuwać silne porywy wiatru i mimo podejmowanych prób zniwelowana trawersowania sterem kierunku oraz lotkami samolot silnie przechylał się na lewe skrzydło.

Pilot podjął decyzję o odejściu na drugi krąg i podjęcie drugiej próby lądowania.

Drugie podejście do lądowania, w fazie podprowadzenia oraz krótko przed wyrównaniem ponownie uniemożliwiło zniwelowanie trawersowania oraz jeszcze silniej odczuwalne było przechylanie samolotu na lewe skrzydło mimo pełnego wychylenia steru kierunku oraz lotki. Pilot ponownie podjął decyzję o zaniechaniu lądowania, otworzył przepustnicę ale samolot przechylił się gwałtownie na lewe skrzydło, dotknął trawiastej nawierzchni i zaczął skręcać w lewo. Samolot ślizgając się końcówką skrzydła (winglet) po trawie wykonał na wznoszeniu zakręt o 90 stopni oraz ze względu na mało skuteczne sterownie w tym zakresie prędkości nadal z tendencją „na lewo” ustawił się w równoległe do pasa w kierunku przeciwnym do lądowania.

Pilot poinformował Kierownika Lotów, że odlatuje na lotnisko w Chrcynnie.

Decyzja ta podyktowana była faktem, że podczas wykonywania niskiego przelotu w Chrcynnie nie były odczuwalne porywy wiatru oraz możliwym kierunkiem lądowania, z wiatrem w osi pasa 33.

Pilot bez zakłóceń wykonał manewr lądowania w Chrcynnie na zamierzonym kierunku 33.

Po dokonaniu przeglądu samolotu, w szczególności lewego skrzydła oraz ponad godzinnym odpoczynku i pobraniu Komunikatu meteorologicznego dla EPWA za pośrednictwem telefonu komórkowego wyposażonego w sieć internet, podjął decyzję o powrocie na macierzyste lotnisko EPBC.

Przed włączeniem się w krąg nadlotniskowy, pilot zapobiegawczo poinformował Kierownika Lotów EPBC, że będzie lądował po przekątnej trawiastego pasa 28 w łożu wiatru z kierunku 330 stopni. Lądowanie przebiegło normalnie.

Pilot przeanalizował czynniki, które w jego ocenie miały niekorzystny wpływ na niniejsze zdarzenie:

- samolot Samba XXL ma 2 niezależne zbiorniki paliwa umieszczone symetrycznie w skrzydłach. W momencie zaistnienia zdarzenia w lewym zbiorniku znajdowało się 45l benzyny PB95 a w prawym zaledwie 7l. Pilot waży 95kg i zajmował miejsce po lewej stronie kabiny co mogło mieć wpływ na sterowność poprzeczną samolotu przy następujących czynnikach towarzyszących:
 - porywy wiatru pod kątem 50 stopni do kierunku lądowania ,
 - strumień zaśmigłowy związany z kierunkiem obrotów śmigła powodujący zawsze tendencję do skręcania niniejszego samolotu w lewo, tym bardziej, że pilot otworzył gwałtownie przepustnicę potęgując ową tendencję w zakresie małych prędkości,
 - opór związany ze ślizganiem się końcówki lewego skrzydła po trawie miał wpływ na duży moment obracający samolot.

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

przyczyną zdarzenia było gwałtowne zwiększenie obrotów silnika, co w warunkach lądowania z bocznym wiatrem doprowadziło do utraty kontroli przez pilota nad samolotem i dotknięcia końcówką lewego skrzydła do ziemi.

Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:

Pilot wykona loty doskonalące z instruktorem, szczególnie w warunkach z bocznym wiatrem, ćwiczenia przerwane lądowania z delikatnym i płynnym otwieraniem przepustnicy oraz teoretycznie omówi zaistniałe zdarzenie. Ponadto zwróci uwagę na utrzymanie odpowiednich proporcji zapasu benzyny w zbiornikach przez przełączanie zaworu benzyny co ok. 30 min. lotu.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Jerzy Kędziński	<i>podpis na oryginale</i>