



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	985/15			
Rodzaj zdarzenia:	WYPADEK			
Data zdarzenia:	11 czerwca 2015 r.			
Miejsce zdarzenia:	Lotnisko Leszno-Strzyżewice [EPLS]			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot ultralekki Aeroprakt A-22L2			
Użytkownik / Operator SP:	Prywatny			
Dowódca SP:	Pilot z licencją PPL(A)			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	1
Nadzorujący badanie:	Tomasz Makowski			
Podmiot badający:	PKBWL			
Skład zespołu badawczego:	nie wyznaczano			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	RAPORT KOŃCOWY			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	15 lipca 2015 r.			

- 1. Rodzaj zdarzenia:** WYPADEK.
- 2. Badanie przeprowadził:** PKBWL.
- 3. Data i czas lokalny zaistnienia zdarzenia:** 11 czerwca 2015 r., godz. 18:05 UTC.
- 4. Miejsce startu i zamierzonego lądowania:** Start lotnisko Leszno-Strzyżewice [EPLS], lądowanie lotnisko Leszno-Strzyżewice [EPLS].

5. **Miejsce zdarzenia:** Lotnisko Leszno-Strzyżewice [EPLS]. Współrzędne geograficzne lotniska: N51°50'06", E016°31'19". Wzniesienie 94 m AMSL.
6. **Rodzaj, typ, znaki rozpoznawcze, właściciel statku powietrznego, użytkownik, opis uszkodzeń:** Samolot ultralekki Aeroprakt A-22L2 nr fabr. 345, rok budowy 2010, znaki rozpoznawcze SP-SAOT, właściciel Aeroprakt s.c. Jarosław Pietek, Bogdan Rogaliński, ul.Miśnieńska 16, 64-100 Leszno; użytkownik prywatny; jednosilnikowy, zastrzałowy grzbietopłat o konstrukcji metalowej, pokrycie z tkaniny, podwozie stałe trójkołowe z kołem przednim, podwozie główne sprężyste; silnik gaźnikowy 4-cylindrowy z chłodzeniem powietrzno-cieczowym Rotax 912 ULS o mocy 100 KM nr fabr. 6776004, śmigło kompozytowe trójłopatowe Kiev Prop nr fabr. 2636004. Ostatnie czynności okresowe (100h) na samolocie wykonane 23.05.2015 r. Wskutek wypadku samolot lekko uszkodzony (złamana goleń podwozia przedniego, zniszczone śmigło, uszkodzona dolna osłona silnika, uszkodzona lokalnie przegroda ogniowa i dolne pokrycie przedniej części kadłuba, silnik i przekładnia do przeglądu po gwałtownym zatrzymaniu – „uderzeniu śmigłem”). Rodzaj uszkodzeń i zniszczeń pokazany na ilustracjach poniżej.



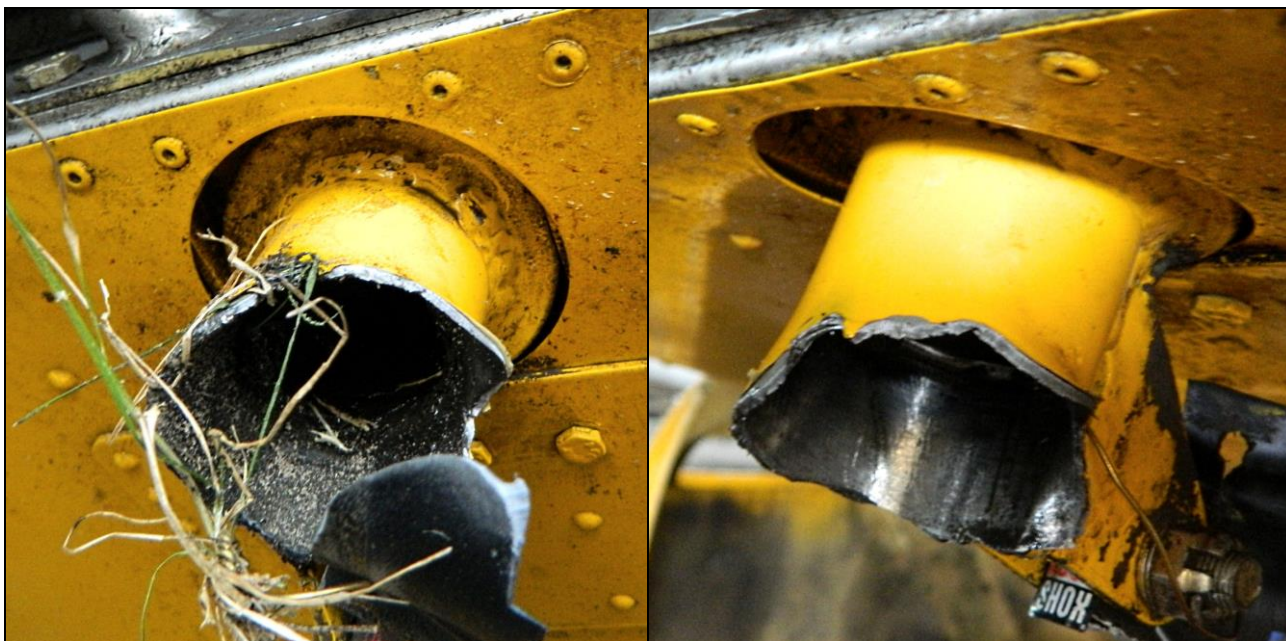
1 – Ogólny widok samolotu po wypadku.



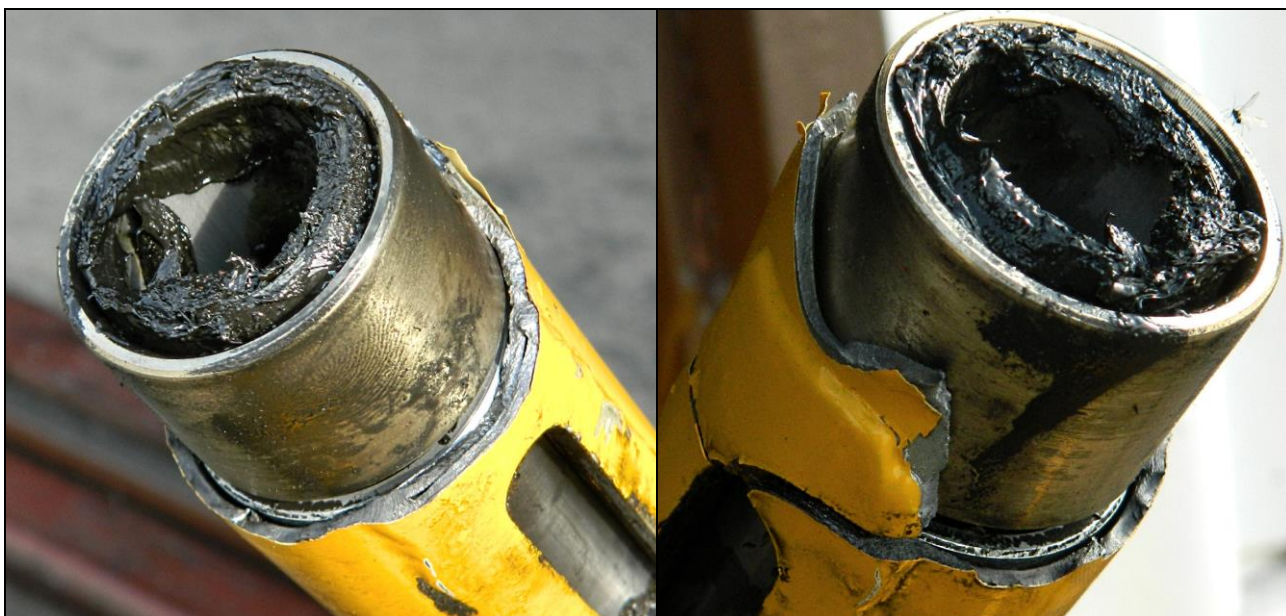
2 – Widok od przodu, widoczne połamane śmigło.



3 – Przednia część kadłuba, lewa strona.



4, 5 – Widoki przełomu po stronie fragmentu goleni pozostałego w kadłubie.



6, 7 – Widoki przełomu po stronie odłamanego fragmentu goleni.

7. **Typ operacji:** Lot widokowy.
8. **Faza lotu:** Lądowanie.
9. **Warunki lotu:** VFR, dzień.
10. **Czynniki pogody:** Cavok, bezwietrznie. Warunki meteorologiczne nie miały wpływu na zaistnienie i przebieg zdarzenia.
11. **Organizator lotów / skoków:** Prywatny.
12. **Dane dotyczące dowódcy statku powietrznego:** Pilot-mężczyzna lat 49, posiadający ważną licencję PPL(A) z uprawnieniami SEP(L) oraz ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie kl.2/LAPL. Nalot ogólny na samolotach 174H, w tym w roku 2015 do chwili wypadku – 7H20⁷/32 lądowania.

- 13. Obrażenia załogi i pasażerów:** Nikt nie odniósł żadnych obrażeń.
- 14. Inne uwagi:** Z treścią projektu raportu końcowego został zapoznany pilot samolotu, który nie wniósł zastrzeżeń ani uwag mających na celu określenie okoliczności i przyczyn wypadku lotniczego.
- 15. Opis przebiegu i analiza zdarzenia:** Pilot przybył na lotnisko w dniu zdarzenia ok. godz. 17:00 UTC w celu wykonania lotu widokowego, za wiedzą i zgodą właściciela samolotu. Po przybyciu uzupełnił zapas paliwa, dolewając 15 l. Po przeglądzie przedlotowym wykonał start na kierunku 33, a po około 25 minutach lotu podejście do lądowania również na kierunku 33. Lądowanie wykonane z maksymalnie wychylonymi klapami, przebieg lądowania normalny, z przyziemieniem na koła podwozia głównego. Po przyziemieniu podwozia przedniego samolot zaczął zbaczać z kierunku lądowania – najpierw w lewo, a następnie w prawo. Próba opanowania zjawiska z użyciem sterowania pedałami i hamowania nie dała efektu – samolot zatoczył w trakcie dobiegu łuk o ok. 180°, a krótko przed zatrzymaniem się, gdy prędkość była niewielka, maska silnika opadła w dół i samolot gwałtownie zatrzymał się. Pilot zamknął zawór paliwowy, wyłączył instalację elektryczną i opuścił samolot, dokonując następnie oględzin uszkodzeń. Pilot za pośrednictwem właściciela powiadomił o zdarzeniu PKBWL. Samolot został w uzgodnieniu z PKBWL przekazany do naprawy w certyfikowanym zakładzie naprawczym (Certyfikat PART 145-PL.145.076), gdzie przy udziale eksperta PKBWL dokonano ostatecznej oceny uszkodzeń oraz stwierdzono złamanie goleni przedniego podwozia z przełomem wykazującym cechy zmęczenia materiału.

W trakcie badania zdarzenia przez PKBWL (przeprowadzonego w oparciu o dostarczone przez właściciela samolotu informacje, kopie dokumentów i zdjęcia oraz powypadkowy protokół weryfikacyjny sporządzony przez eksperta PKBWL, bez wysyłania zespołu badawczego na miejsce zdarzenia) ustalono, że:

- pilot posiadał pełne kwalifikacje do wykonania zaplanowanego lotu (ważna licencja, ważne świadectwo medyczne).
 - pilot nie znajdował się pod wpływem alkoholu,
 - zdatność samolotu do lotu i jego stan techniczny nie wzbudziły zastrzeżeń oraz były udokumentowane zgodnie z obowiązującymi wymaganiami,
 - samolot wyprodukowany w 2010 roku do chwili wypadku wylatał łącznie 1118H/3356 lądowań,
 - samolot był wykorzystywany do lotów szkolnych,
 - ostatni przegląd techniczny (100-godzinny) samolot przeszedł 23.05.2015 r.,
 - masa i położenie środka ciężkości samolotu mieściły się w zakresie ograniczeń podanych w jego Instrukcji Użytkowania w Locie,
 - samolot był ubezpieczony (ważne ubezpieczenie OC),
 - warunki meteorologiczne nie miały bezpośredniego wpływu na zaistnienie i przebieg zdarzenia.
- 16. Przyczyna zdarzenia:** Zmęczeniowe złamanie goleni przedniego podwozia.

17. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia: Przyspieszone zużycie eksploatacyjne samolotu, spowodowane jego wykorzystywaniem do lotów szkolnych.

18. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa: Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych po zbadaniu zdarzenia nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Tomasz Makowski	<i>podpis na oryginale</i>