

RAPORT KOŃCOWY

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

Niniejszy raport jest dokumentem prezentującym stanowisko dotyczące okoliczności zdarzenia lotniczego, jego przyczyn i zaleceń profilaktycznych. 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 z Art. 134 ustawy Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r., Nr 100, poz.696 z zm.) 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 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:** 17.07.2010r., 09:34 LMT
- 4. Miejsce startu i zamierzonego lądowania:** Zabreh (LKZA), Łososina Dolna (EPNL)
- 5. Miejsce zdarzenia:** Łososina Dolna (EPNL)
- 6. Rodzaj, typ, znaki rozpoznawcze, właściciel statku powietrznego, użytkownik, opis uszkodzeń:**
 - samolot kategorii ultralekkiej o maksymalnej masie startowej 472,5 kg, dolnołat z chowanym podwoziem, nr fabryczny D4BK 6107, rok produkcji 2007, świadectwo techniczne ważne do 7 marca 2012 r. Samolot charakteryzuje się bardzo dobrymi osiąganiami, ale wymaga wysokich kwalifikacji pilotażowych.
 - typ: Dallach D4BK Fascination
 - znaki rozpoznawcze: OK-MUF22
 - właściciel st. pow.: prywatny
 - użytkownik st. pow.: prywatny
 - w wyniku dynamicznego kontaktu przedniej goleni podwozia samolotu z nawierzchnią trawiastą użytkowej części lotniska o nierównym podłożu pokrytą wysoką trawą nastąpiło wyłamanie goleni z konstrukcji, uszkodzenie śmigła i prawej końcówki skrzydła. Po około 130 metrach dobiegu, krótko przed zatrzymaniem się samolotu, samoczynnie schowało się podwozie główne i nastąpił obrót samolotu wokół osi pionowej. Zakres uszkodzeń pokazano w albumie ilustracji – załącznik nr 1.
- 7. Typ operacji:** przelot rekreacyjno-treningowy
- 8. Faza lotu:** końcowa faza lądowania – przyziemienie i dobieg
- 9. Warunki lotu:** lot był wykonywany według przepisów VFR
- 10. Czynniki pogody:** VMC. Warunki meteorologiczne nie miały wpływu na zaistnienie zdarzenia

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

11. Organizator lotów: prywatny.

12. Dane dotyczące dowódcy statku powietrznego: pilot samolotów ultralekkich, mężczyzna lat 54. Licencja pilota samolotów ultralekkich wydana przez LAA ČR, ważna do 22.09.2011r. Pilot był badany przez uprawnionego lekarza orzecznika i uzyskał orzeczenie lotniczo-lekarskie klasy 2, ważne do 05.09.2010 r. Nalot ogólny na samolotach ultralekkich 54 godziny 47 minut, z czego 21 godzin 43 minuty na typie, na którym wystąpił wypadek. Nalot zweryfikowano na podstawie książki lotów pilota samolotu ultralekkiego.

13. Obrażenia załogi i pasażerów: nie było.

14. Opis przebiegu i analiza zdarzenia: pilot wykonywał przelot nawigacyjny z Zabrehu (LKZA) do Łososiny Dolnej (EPNL) samolotem ultralekkim D4BK Fascination, o znakach rozpoznawczych OK-MUF22. Pilot wystartował około godziny 08:40 czasu lokalnego i około 09:30 nawiązał łączność z kierującym lotami na lotnisku docelowym. Po zgłoszeniu pozycji „z wiatrem”, do pasa 22 prawego kręgu, pilot wypuścił podwozie. Po trzecim zakręcie pilot wychylił klapy do pozycji 15°, utrzymując prędkość 120-130 km/h. Pilot zeznał, że po czwartym zakręcie postanowił lądować „z lewej strony znaków i w odległości ok. 150 m od linii znaków, gdzie była wyższa trawa, uznając, że lądowanie będzie bardziej miękkie”. Było to poza wyznaczonym pasem do lądowania, ale w granicach użytkowej części lotniska. Podejście do lądowania oraz lądowanie pilot wykonał na klapach wychylonych do pozycji 30° przy prędkości 120 km/h, a w fazie wyrównania 110 km/h. Ustawienie klap było prawidłowe, natomiast prędkości podejścia oraz przyziemienia przekraczały o około 20 km/h prędkości zalecane Instrukcją Użytkowania w Locie. W wyniku tego po przyziemieniu w wysokiej trawie nastąpiło odbicie samolotu. Pilot nieumiejętnie poprawiając błąd lądowania poprzez wychylenie drążka sterowego od siebie spowodował powtórne dynamiczne przyziemienie, tym razem na przednie koło. Spowodowało to wyłamanie przedniej goleni z konstrukcji. Samolot zatrzymał się po około 130 m dobiegu ze złożonym podwoziem, wykonując obrót wokół osi pionowej w prawo o około 130°. Pilot nie odniósł jakichkolwiek obrażeń i po zamknięciu zaworów paliwowych, wyłączeniu iskrowników i wyłącznika głównego instalacji elektrycznej opuścił kabinę samolotu o własnych siłach. Ślady dobiegu i położenie samolotu po lądowaniu pokazano w albumie ilustracji – zał. nr 1.

15. Przyczyny zdarzenia:

1. Niewłaściwy wybór miejsca lądowania (poza wyznaczonym i wykoszonym pasem lądowania).
2. Zbyt duża prędkość lotu w końcowej fazie podejścia do lądowania oraz podczas przyziemienia, w wyniku czego nastąpiło odbicie samolotu od nawierzchni.
3. Nieumiejętne poprawianie błędu lądowania, poprzez wychylenie drążka sterowego od siebie po odbiciu, w wyniku czego nastąpiło dynamiczne przyziemienie na podwozie przednie.

16. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia: niewielkie doświadczenie pilota, szczególnie na typie na którym nastąpił wypadek.

17. Zastosowane środki profilaktyczne: *brak.*

18. Propozycje zmian systemowych i/lub inne uwagi i komentarze: *nie ma.*

Załączniki: *1*

Skład i podpisy członków zespołu badającego lub osoby badającej:

Przewodniczący: *mgr inż. inst-pil. Ryszard Rutkowski*

Członek: *mgr inż. pil. dośw. Jerzy Kędzierski*

Członek: *inż. Tomasz Makowski*

Podpis nieczytelny

.....
(pieczęć i podpis osoby kierującej zespołem badawczym /
nadzorującej badanie z ramienia PKBWL)