



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

Dot. zdarzenia nr: 865/13

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

- Przewodniczący posiedzenia: dr inż. Maciej Lasek
- Członek Komisji: dr inż. Dariusz Frątczak
- Członek Komisji: mgr inż. Jacek Jaworski
- Członek Komisji: mgr inż. Jerzy Kędzierski
- Członek Komisji: mgr Tomasz Kuchciński
- Członek Komisji: mgr inż. Edward Łojek
- Członek Komisji: mgr inż. Ryszard Rutkowski
- Członek Komisji: mgr inż. Andrzej Pussak

W dniu 30 kwietnia 2014 roku, podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez zespół badawczy PKBWL informacje o okolicznościach zaistnienia zdarzenia lotniczego motolotni, które wydarzyło się w dniu 23 czerwca 2013 roku w pobliżu miejscowości Dobroszyce. Działając w oparciu o **art. 5 ust. 3 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. z 2010 r., Nr 295, poz. 35), oraz w oparciu o **art. 135 ust. 6 pkt 1 i 3 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze** (Dz. U. z 2013 r., poz. 1393, z zm.), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych podjęła decyzję o odstąpieniu od dalszego badania tego zdarzenia.

„6. W przypadku stwierdzenia, że:

[...]

- 1) statek powietrzny w chwili zdarzenia był używany przez osobę nieuprawnioną, [...]*
- 3) statek powietrzny został zbudowany lub był użytkowany niezgodnie z obowiązującymi przepisami*

- Komisja może odstąpić od badania wypadku [...].”

Informacja – raport o ustaleniach dotyczących wypadku lotniczego

Przebieg i okoliczności zdarzenia.

Pilot i podróżny, na motolotni ze skrzydłem Profi TL produkcji firmy Aeros (Ukraina) oraz wózkiem Jet Star produkcji firmy Apollo (Węgry), wystartowali do lotu na trasie Gołędzinów – Oleśnica gdzie mieli wziąć udział w „pikniku lotniczym”. Przed lotem trasowym pilot dokonał przeglądu motolotni i wykonał wraz z podróżnym krótki lot w rejonie lotniska startu. Na trasie przelotu, w rejonie miejscowości Dobroszyce, pilot zaplanował zniżanie w celu niskiego przelotu nad domem, w którym mieszkał. Świadek obserwujący przelot z niewielkiej odległości zauważył, że w trakcie ponownego naboru wysokości doszło do odkształcenia profilu skrzydła w postaci symetrycznego wybrzuszenia, po czym motolotnia utraciła sterowność i gwałtownie opadając zderzyła się pod dużym kątem z ziemią. Podróżny, posiadający uprawnienia pilota, zeznał, że tuż przed utratą sterowności usłyszał dwa następujące po sobie głośne „wystrzały” po czym motolotnia utraciła całkowicie sterowność, co stwierdził próbując opanować jej położenie korzystając z możliwości pilotowania z zajmowanego miejsca znajdującego się za pilotem. Obaj świadkowie potwierdzili, że nie było żadnych objawów nieprawidłowej pracy silnika motolotni.

Pilot i podróżny z miejsca wypadku zostali przetransportowani do szpitala. Pilot na skutek odniesionych ciężkich obrażeń zmarł w szpitalu.

Ustalenia dotyczące dokumentacji motolotni i jej uszkodzeń.

Właściciel posiadał wystawione dla motolotni Świadectwo Ewidencji wydane przez Urząd Lotnictwa Cywilnego z dnia 11 stycznia 2011 r. na podstawie przedstawionego zgłoszenia z dnia 30 grudnia 2010 r., w którym podano typ skrzydła Aeros Profi TL, datę produkcji 25.05.2010 r. oraz numer seryjny 031.10.

Komisja zwróciła się do producenta z prośbą o przekazanie informacji dotyczącej dokumentacji skrzydła o tym numerze fabrycznym. Niestety prośba pozostała bez odpowiedzi. Nie uzyskano również odpowiedzi od nadzoru państwowego producenta, do którego została skierowana prośba o pomoc w uzyskaniu poszukiwanej informacji.

Komisja nie otrzymała żadnych dokumentów związanych z nabyciem skrzydła przez jego właściciela jak również metryki motolotni. Z informacji uzyskanych od bliskich właściciela wynika, że skrzydło zostało kupione od obywatela Ukrainy, który nie był oficjalnym dystrybutorem wyrobów firmy AEROS.

W dniu wypadku motolotnia posiadała dopuszczenie do wykonywania lotów wydane w dniu 12 kwietnia 2012 r. ważne do dnia 11 kwietnia 2013 r., zatem **lot wykonywany był bez ważnego dopuszczenia do lotu.**

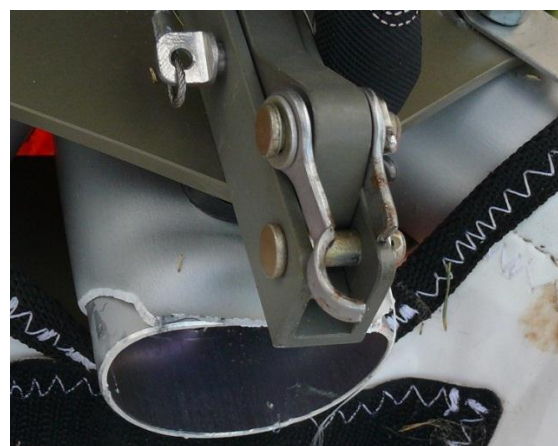
Przeprowadzone na miejscu oględziny motolotni pozwoliły stwierdzić, że najbardziej prawdopodobną przyczyną odkształcenia profilu skrzydła i utraty sterowności było pęknięcie szekli (numer części wg instrukcji producenta PRF15.319.000) łączącej linki konstrukcji skrzydła z kilem. Pozostałe uszkodzenia motolotni były uszkodzeniami doraźnymi powstałymi na skutek zderzenia z ziemią. (Zdjęcia 1 – 3).



Zdjęcie 1

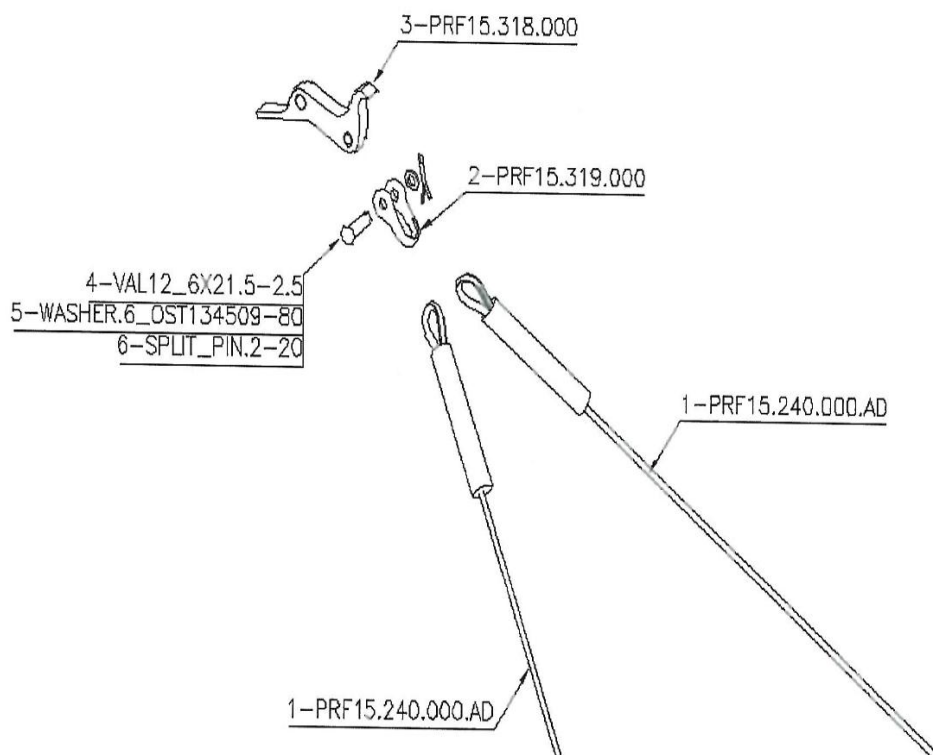


Zdjęcie 2



Zdjęcie 3

Producent skrzydła w dniu 15 maja 2013 r. wydał Biuletyn Bezpieczeństwa nr 014 o statusie „Obowiązkowy”. Jego wykonanie polegało na wymianie szekli (numer części wg instrukcji producenta PRF15.319.000) oraz bolca połączeniowego (numer części wg instrukcji producenta 39310 2x20). (Rys. 1)



Rysunek 1.

Wynikało to z użycia niewłaściwego materiału, z których wykonano te elementy, a które to elementy były zastosowane w niektórych partiach wyprodukowanych skrzydeł. Ponieważ elementy te nie posiadały specjalnych oznaczeń, biuletyn podawał prosty sposób weryfikacji konieczności ich wymiany. Szekle wykonane z niewłaściwego materiału są przyciągane przez magnes jak każdy inny wyrób ze stali. Szekle wykonane z materiału właściwego nie są przyciągane wcale lub bardzo słabo. Przeprowadzony test na uszkodzonej szekli wykazał, że była ona wykonana z materiału niewłaściwego i zgodnie z wydanym Biuletynem konieczna była jej wymiana przed rozpoczęciem lotu.

Wykonane makroskopowe zdjęcia pękniętej szekli wykazały, że materiał, z której została wykonana cechuje się gruboziarnistą strukturą, widoczną nawet gołym okiem. Powstały przełom kruchy nie ma śladów zmęczenia i odkształceń plastycznych. Zniszczenie nastąpiło na skutek przekroczenia naprężeń dopuszczalnych. (Zdjęcie 4 - 6)



Zdjęcie 4



Zdjęcie 5



Zdjęcie 6

Ustalenia dotyczące dokumentacji osobistej pilota.

Ponieważ pilot nie posiadał przy sobie dokumentów uprawniających do wykonywania lotów na motolotni jak również potwierdzających jego doświadczenie lotnicze, Komisja zwróciła się z prośbą do Urzędu Lotnictwa Cywilnego o wyszukanie zapisów dotyczących wskazanej osoby w Rejestrze Personelu Lotniczego. W odpowiedzi uzyskano informację, że wskazana osoba nie figuruje w Rejestrze Personelu Lotniczego. W ramach współpracy z LAA ČR (Letecká Amatérská Asociace České Republiky – Lotnicze Amatorskie Stowarzyszenie Republiki Czeskiej), Komisja uzyskała informację, że pilot motolotni nie posiadał także dokumentów wydanych w Republice Czeskiej. Komisji nie udało się również potwierdzić aby pilot w dniu wypadku posiadał ważne badania lotniczo-lekarskie. Rodzina nie przedstawiła również informacji wskazujących na posiadanie przez pilota

wymaganych przepisami uprawnień upoważniających do wykonywania czynności lotniczych. Tym samym uznano, że **pilot nie posiadał uprawnień** do wykonywania lotu.

Przyczyną wypadku było:

Pęknięcie szekli łączącej linki konstrukcji skrzydła z kilem co spowodowało odkształcenie profilu skrzydła i w rezultacie utratę siły nośnej oraz sterowności.

Komisja nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Zespół badawczy PKBWL w składzie:

1. mgr inż. Edward Łojek
2. mgr inż. Piotr Lipiec
3. mgr inż. Ryszard Rutkowski

Nadzorujący badanie:

mgr inż. Edward Łojek *podpis na oryginale*