



Dot. wypadku nr: 1859/14

UCHWAŁA

PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Na posiedzeniu w dniu 5 listopada 2014 r., Komisja rozpatrzyła okoliczności zdarzenia lotniczego motolotni Stratus P-15, bez znaków rozpoznawczych, które wydarzyło się w dniu 14 października 2014 r., w miejscowości Janowiec, powiat puławski.

Informacje/raport o zdarzeniu

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Zgodnie z informacją przekazaną przez pilota, zdarzenie miało następujący przebieg:

Start został wykonany około godz. 11.30 z miejscowości Rysie k/ Dębe Wielkie. Po doleceniu w pobliże miejscowości Ułęż, pilot wylądował i po około 5 minutowym postoju ponownie wystartował. Omijając od południa aktywny MATZ EPDE poleciał do miejscowości Janowiec, gdzie ponownie zamierzał wylądować. Na miejsce lądowania wybrał rżysko zorientowane w kierunku N-S, o długości około 330 m, położone na południe od Janowca. Wykonując krąg do lądowania, zwrócił uwagę na rząd drzew przed rżyskiem i linię elektryczną średniego napięcia, biegnącą w poprzek kierunku lądowania, około 50 m od początku tego rżyska. Pilot ocenił, że długość rżyska, jaka pozostanie po przelecie nad linią, będzie wystarczająca do bezpiecznego wylądowania. Podczas podchodzenia do lądowania motolotnia przeleciała nad drzewami znajdującymi się przed rżyskiem i linią elektryczną, ale zderzyła się kołami podwozia głównego z drugą linią elektryczną, biegnącą równoległe do pierwszej linii, około 30 m dalej w kierunku lądowania. Przewód tej linii został zerwany, jednak zakłóciło to lądowanie tak, że przyziemienie nastąpiło na przednie koło, po czym motolotnia przewróciła się na lewą stronę. Pilot nie odniósł żadnych obrażeń, jednak motolotnia została poważnie uszkodzona.

Według opisu pilota, fakt niezauważenia jednej z linii elektrycznych wynikał z tego, że: *„oto widzę drzewa, linię, ląduję nad nimi, jest piękne rżysko, idealny do tego wiatr południowy, widzę wszystko, jest dobrze. Nie szukałem więcej przeszkód, bo już je "wszystkie zauważyłem"». Ponadto, słup pierwszej linii znajdował się na rżysku, a słupy drugiej linii „schowane” były w krzakach znajdujących się na sąsiednich polach, co utrudniało ich zauważenie. Pilot do samej kolizji nie widział tej linii, gdyż podczas podejścia do lądowania, przewody zasłaniała maska wózka.*

Komisja przypomina, że podczas lądowania poza lotniskami i lądowiskami należy zwracać szczególną uwagę na przeszkody terenowe, w postaci linii elektrycznych, rowów, czy studzienek. Przeszkody te są nieraz bardzo trudne do zauważenia z powietrza, co wymaga od pilotów maksymalnej koncentracji, aż do zakończenia dobiegu. Zdaniem Komisji, pilot dobrze ocenił przyczyny zdarzenia, łącznie z faktem „uspokojenia się” po zauważeniu jednej przeszkody.

Należy zauważyć, że opisany wyżej problem dotyczy nie tylko pilotów motolotni. Jest on wspólny dla wszystkich pozostałych, którzy lądują poza lotniskami i lądowiskami.

Przeprowadzona przez Komisję analiza wykazała ponadto że:

- Pilot nie posiadał aktualnych uprawnień do pilotowania motolotni;
- W związku z niewpisaniem do ewidencji statków powietrznych, na motolotni nie były umieszczone znaki rozpoznawcze;
- Motolotnia nie była dopuszczona do lotów;
- Motolotnia nie była ubezpieczona w zakresie OC użytkownika.

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Niezauważenie jednej z niebezpiecznych przeszkód znajdującej się na wybranym do lądowania terenie przygodnym.

Działając na podstawie ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. 2013.1393 z zm.), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych postanowiła:

Odstąpić od badania zdarzenia lotniczego, w oparciu o art. 135 ust. 6 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. 2013.1393 z zm.).

„Art. 135.6. W przypadku stwierdzenia, że:

- 1) statek powietrzny w chwili zdarzenia był używany przez osobę nieuprawnioną,
 - 2) [...]
 - 3) statek powietrzny był zbudowany lub był użytkowany niezgodnie z obowiązującymi przepisami [...]
- Komisja może odstąpić od badania [...]

Kierujący badaniem:

podpis na oryginale