



**MINISTERSTWO TRANSPORTU,
BUDOWNICTWA i GOSPODARKI MORSKIEJ
PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH**

Warszawa, dnia 14.12.2010 r.



Nr ewidencyjny zdarzenia lotniczego

1195/11

RAPORT KOŃCOWY

**z badania zdarzenia statku powietrznego
o maksymalnym ciężarze startowym nie przekraczającym 2250 kg¹**

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 przeprowadziła Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych.
3. Data i czas lokalny zaistnienia zdarzenia: 11.09.2011 godz.12:40.
4. Miejsce startu i zamierzonego lądowania: start – EPOM (Ostrów-Michałków), lądowanie – inne miejsce przystosowane do startów i lądowań - Września.
5. Miejsce zdarzenia: Miejsce Przystosowane do Startów i Lądowań Września współrzędne geograficzne 52°18'21,4" N 017°33'46,0" E, elewacja 105 m nad poziom morza, położone na południe od miejscowości Września, równoległe do autostrady A2 z jej południowej strony. Wymiary pasa 400x40 m. Kierunek startu 080°/260°.
6. Rodzaj, typ, znaki rozpoznawcze, właściciel statku powietrznego, użytkownik, opis uszkodzeń: Samolot TL Sirius 3000 o znakach rozpoznawczych OK-QUA94 nr seryjny

¹ Forma i zakres niniejszego raportu nie spełniają wszystkich wytycznych zawartych w Dodatku „Wzór raportu końcowego” Załącznika 13 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym

28-7325318 – własność DELTA SP JAWNA PLUCINSKI, ZAWADA – PLESZEW 63-300 ul. PIASKI 29 B. W wyniku wypadku samolot został uszkodzony. Oderwało się przednie koło i został złamany element mocujący goleń do kadłuba. Uszkodzone zostało śmigło, odkształcona rama silnika i przegroda przeciwpożarowa. Uszkodzeniu uległ również układ wydechowy oraz osłony silnika.

7. Typ operacji: przelot prywatny.
8. Faza lotu: lądowanie.
9. Warunki lotu: VFR.
10. Czynniki pogody: wiatr z prawej strony do pasa lądowania 080° pod kątem około 75° o prędkości około 2-3 m/s.
11. Organizator lotów: użytkownik.
12. Dane dotyczące dowódcy statku powietrznego: mężczyzna lat 51, pilot z licencją pilota samolotowego PPć/PL wydaną przez Czeskie Stowarzyszenie Samolotów Ultralekkich dnia 20.04.2010 r. Pilot posiadał orzeczenie lotniczo-lekarskie klasy 2 nr 0673 bez ograniczeń ważne do 12.11.2011 r.
13. Pilot nie odniósł żadnych obrażeń.
14. Opis przebiegu i analiza zdarzenia:

Dnia 11.09.2011r., pilot z licencją pilota samolotowego PPć/PL wykonywał na samolocie TL Sirius 3000 o znakach rozpoznawczych OK-QUA94 lot po trasie Ostrów-Michałków na inne miejsce przystosowane do startów i lądowań - Września.

Przed lotem do Wrześni z pilot wykonał dwa lądowania na lotnisku Ostrów-Michałków. Start z pasa trawiastego 11 nastąpił o godzinie 11.40. Według oceny pilota wiatr w czasie startu był z południa o prędkości 2-3 m/s. Po przylocie nad miejsce planowego lądowania pilot wykonał krąg nadlotniskowy w celu sprawdzenia kierunku wiatru według rękawa znajdującego się w rejonie hangaru. Rękaw ten jest dobrze widoczny z powietrza. Wiatr był z kierunku około 75° z prawej strony do pasa 08. Podejście zostało wykonane z prędkością 105 km/h przy klapach w pozycji 3. Według oceny pilota podejście przebiegało normalnie. Po dotknięciu pasa podwoziem głównym nastąpiło odbicie samolotu na wysokość około 1-1,5 metra. Po ściągnięciu przez pilota wolantu samolot odbił się powtórnie na wysokość około 1,5 metra. Po drugim odbiciu nastąpiło przyziemienie na przednie koło. Po przyziemieniu nastąpiło oderwanie przedniego koła, a następnie złamanie elementu mocującego goleń do kadłuba. Podwozie główne nie zostało uszkodzone. Dobieg samolotu po oderwaniu przedniego koła wynosił około 20 metrów.

Na zdjęciu poniżej przedstawiono inne miejsce startów i lądowań – Września.



Zdjęcie 1. Inne miejsce przystosowane do startów i lądowań – Września (zdjęcie Google).

Według oceny Komisji pilot zbyt późno zakończył wyrównanie co spowodowało twarde przyziemienie i w następstwie gwałtownego ściągnięcia wolantu „na siebie”, odbicie samolotu na wysokość około 2 metrów. Nieumiejętne poprawienie błędu polegające na odchyleniu wolantu „od siebie” spowodowało kolejne uderzenie o ziemię, odbicie na wysokość powyżej 2 metrów i przyziemienie na przednie koło. Po uderzeniu przednim kołem nastąpiło jego oderwanie i samolot zaczął toczyć się po ziemi. Na skutek znacznych oporów spowodowanych tarciami pozostałych elementów goleni nastąpiło duże hamowanie i zatrzymanie się samolotu po około 20 metrach. W wyniku zdarzenia nastąpiło znaczne uszkodzenie samolotu. Na zdjęciu przedstawiono uszkodzony samolot.



Zdjęcie 2. Widok uszkodzonego samolotu.

15. Przyczyna zdarzenia:

Nieumiejętne poprawienie błędu po przy lądowaniu z odbiciem polegające na odchyleniu wolantu „od siebie” co doprowadziło do przyziemienia na koło przednie i uszkodzenie samolotu.

16. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia:

Błąd pilota polegający na zbyt późnym zakończeniu wyrównania co spowodowało twarde przyziemienie i odbicie samolotu na wysokość około 2 metrów.

17. Zalecenia:

Brak

Skład członków zespołu badającego:

Edmund Klich

Andrzej Pussak

Kierujący zespołem badawczym: Edmund Klich



(podpis osoby kierującej zespołem badawczym)

OBJAŚNIENIA:

- Ad ¹⁾ - Kod ICAO lotniska, nazwa lądowiska lub innego miejsca przystosowanego do startów i lądowań.
- Ad ²⁾ - podać współrzędne geograficzne, odległość od pomocy r/nawigacyjnej TMA, CTR, AWY itp. (w miarę możliwości);
- Ad ³⁾ - w tym: rodzaj napędu, typ podwozia, max ciężar startowy (MTOW), nr seryjny płatowca i rok jego produkcji; stopień uszkodzenia (zniszczony, znacznie uszkodzony, nieznacznie uszkodzony, bez uszkodzeń);
- Ad ⁴⁾ - np.: lot komercyjny (pasażerski, cargo, regularny, nieregularny, transport pacjentów-LPR);
lot ogólny (potrzeby własne/rekreacja, korporacyjny-transport pracowników, szkolny/treningowy-samodzielny lub z instruktorem, inny);
lot usługowy (rolniczy, pomiarowy, fotografowanie, p.pożarowy, inny);
lot państwowy (wojsko, policja, straż graniczna, inny);
- Ad ⁵⁾ - np.: postój, kołowanie, rozbieg, start, wznoszenie, manewrowanie, lot po trasie, lot po kręgu, zbliżanie/zniżanie, lądowanie, dobieg;
- Ad ⁶⁾ - np.: VFR, SVFR, IFR (VMC, IMC);
- Ad ⁷⁾ - np.: ograniczona widzialność, turbulencja, boczny wiatr, prędkość wiatru, opad (deszczu, mżawki, gradu, śniegu), burza z piorunami, oblodzenie i tp.;
- Ad ⁸⁾ - rodzaj licencji, uprawnień lotniczych oraz wiek i płeć; czas odpoczynku przed lotem/lotami/skokiem; nalot ogólny (wszystkie typy statków powietrznych łącznie), całkowity, za ostatnie 90 dni, za ostatnie 24 godziny oraz na statku powietrznym, na którym zaistniało zdarzenie (całkowity, za ostatnie 90 dni, za ostatnie 24 godziny).
- Ad ⁹⁾ - proszę umieścić informację o:
Załoga - stopień odniesionych obrażeń (liczba: śmiertelne, poważnie ranne, lekko ranne, bez obrażeń);
Pasażerowie-stopień odniesionych obrażeń (liczba: śmiertelne, poważnie ranne, lekko ranne, bez obrażeń);
- Ad ¹⁰⁾ - proszę opisać zdarzenie w sposób możliwie jasny i precyzyjny. Opis powinien zawierać m.in. odpowiedzi na pytania: co się wydarzyło? w jaki sposób się objawiło? jaką akcję podjęto? jaka akcja była potrzebna? jaki czynnik spowodował taką sytuację? dlaczego taka sytuacja zaistniała? oraz sugestie mające na celu uniknięcie takich zdarzeń w przyszłości. Jeżeli zachodzi potrzeba można w tej części umieścić zdjęcia lub szkice obrazujące analizę przebiegu zdarzenia.