

RAPORT KOŃCOWY

INCYDENT 2935/18



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

UL. CHAŁUBIŃSKIEGO 4/6, 00-928 WARSZAWA | TELEFON ALARMOWY 500 233 233

RAPORT KOŃCOWY

INCYDENT

ZDARZENIE NR 2935/18

STATEK POWIETRZNY – Samolot An-2TD, SP-AOO

DATA I MIEJSCE ZDARZENIA – 01 września 2018, lotnisko Cambrai-Niergnies, Francja [LFYG]



Niniejszy Raport jest dokumentem prezentującym stanowisko Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych dotyczące okoliczności zdarzenia lotniczego, jego przyczyn i zaleceń dotyczących bezpieczeństwa, który został sporządzony na podstawie informacji znanych w dniu jego sporządzenia.

Badanie może zostać wznowione w razie ujawnienia nowych informacji lub zastosowania nowych technik badawczych, które mogą mieć wpływ na zmianę sformułowań dotyczących przyczyn, okoliczności i zaleceń dotyczących bezpieczeństwa zawartych w Raporcie.

Badanie zdarzenia prowadzone było jedynie w celu zapobiegania wypadkom i incydentom w przyszłości w oparciu o obowiązujące przepisy prawa międzynarodowego, Unii Europejskiej i krajowego. Badanie zostało przeprowadzone bez stosowania prawnej procedury dowodowej, obowiązującej inne organy zobowiązane do podejmowania działań w związku ze zdarzeniem lotniczym.

Komisja nie orzeka co do winy i odpowiedzialności.

Zgodnie z art. 5 ust. 5 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im [...] oraz art. 134 Ustawy Prawo Lotnicze, sformułowania zawarte w Raporcie nie mogą być traktowane jako wskazanie winnych lub odpowiedzialnych za zaistniałe zdarzenie. W związku z powyższym wykorzystywanie Raportu do celów innych niż zapobieganie wypadkom i incydentom lotniczym, może prowadzić do błędnych wniosków i interpretacji.

Raport został sporządzony w języku polskim. Inne wersje językowe mogą być sporządzane jedynie w celach informacyjnych.

WARSZAWA 2018

| | | | | |
|---------------------------------------|---|----------------|---------------|--------------------|
| Numer ewidencyjny zdarzenia: | 2935/18 | | | |
| Rodzaj zdarzenia: | <i>INCYDENT</i> | | | |
| Data zdarzenia: | <i>01 września 2018 r.</i> | | | |
| Miejsce zdarzenia: | <i>Lotnisko Cambrai-Niergnies, Francja [LFYG]</i> | | | |
| Rodzaj, typ statku powietrznego: | <i>Samolot An-2TD</i> | | | |
| Użytkownik / Operator SP: | <i>Prywatny</i> | | | |
| Dowódca SP: | <i>Pilot samolotowy zawodowy</i> | | | |
| Liczba ofiar / rodzaj obrażeń: | <i>Śmiertelne</i> | <i>Poważne</i> | <i>Lekkie</i> | <i>Bez obrażeń</i> |
| | - | - | - | 3 |
| Nadzorujący badanie: | <i>Tomasz Makowski</i> | | | |
| Podmiot badający: | <i>PKBWL</i> | | | |
| Skład zespołu badawczego: | <i>Nie powoływano</i> | | | |
| Forma dokumentu zawierającego wyniki: | <i>Raport końcowy</i> | | | |
| Zalecenia: | <i>Nie ma</i> | | | |
| Adresat zaleceń: | <i>Nie ma</i> | | | |
| Data zakończenia badania: | <i>11.09.2018 r.</i> | | | |

Przebieg i okoliczności zdarzenia (na podstawie zgłoszenia Użytkownika i korespondencyjnych wyjaśnień pilota):

Dnia 01.09.2018 r. o godz.16:54 UTC samolot An-2TD pilotowany przez dwóch pilotów zawodowych (obywateli Luksemburga) z jednym pasażerem/podróżnym na pokładzie podchodził do lądowania na drodze startowej 08 lotniska Cambrai-Niergnies [LFYG] we Francji. Konfiguracja lądowania: prędkość podejścia 120 km/h, wychylenie klap 20°. Warunki meteorologiczne: niebo bezchmurne, wiatr ok.6 kts z kierunku 060°. Po przyziemieniu o godz. 16:57 UTC z prędkością 85 km/h, ok.100 m za zachodnim progiem pasa samolot zaczął być znoszony na lewo z centralnej linii pasa, co pilot skorygował. Po ok.140-150 m od punktu przyziemienia, w trakcie dobiegu na trzech kołach pilot rozpoczął hamowanie. Samolot silnie pochylił się do przodu uzyskując chwilowo położenie praktycznie pionowe i przechylając jednocześnie w lewo. Doszło do gwałtownego kontaktu końcówki dolnego lewego i górnego lewego skrzydła oraz śmigła z nawierzchnią drogi startowej, co doprowadziło do zatrzymania silnika, zniszczenia śmigła i powstania uszkodzeń płatu. Samolot pozostał w pozycji podpartej na pogiętym śmigle z zadartą ukośnie tylną częścią kadłuba. Załoga i pasażer/podróżny opuścili pokład samolotu normalną drogą przez drzwi kabiny. Na asfaltowej nawierzchni drogi startowej pozostał ślad ostrego hamowania kół podwozia głównego o długości ok. 16-20 m oraz

ślady uderzeń łopat śmigła na odcinku ok.3,5 m. Uszkodzenia samolotu: zniszczone śmigło, uszkodzone noski końcówek skrzydeł lewego dolnego i lewego górnego; silnik kwalifikujący się do przeglądu po gwałtownym zatrzymaniu. Nie było żadnych innych uszkodzeń ani wycieków z instalacji samolotu.



1 – Sytuacja zdarzenia zaznaczona na fotomapie lotniska Cambrai-Niergnies [google]

Pilot złożył wymagane powiadomienie o zdarzeniu, powiadamiając Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la Sécurité de l'Aviation civile (BEA - francuską komisję badania wypadków lotniczych) i właściciela samolotu, który z kolei powiadomił PKBWL. BEA zdecydowała się nie prowadzić postępowania w sprawie tego zdarzenia. PKBWL po nawiązaniu kontaktu korespondencyjnego z pilotem uzyskała dodatkowe informacje i wyjaśnienia wykorzystane w niniejszym raporcie.



2 – Samolot po zatrzymaniu [foto: pilot]



3, 4, 5, 6 – Uszkodzenia samolotu: zniszczone śmigło, uszkodzone noski końcówek lewego dolnego i lewego górnego skrzydła [foto: pilot]

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Błąd pilota polegający na zbyt intensywnym użyciu hamulców kół podwozia.

Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia:

1. Układ konstrukcyjny samolotu – wysoko usytuowany środek ciężkości.
2. Mała masa samolotu (na pokładzie tylko 2 osoby załogi + podróżny).
3. Małe doświadczenie pilota na tym typie samolotu.

Działania profilaktyczne podjęte przez Użytkownika:

Nie podejmowano.

Propozycje zmian systemowych i/lub inne uwagi i komentarze:

Nie ma.

Zalecenie Komisji dotyczące bezpieczeństwa:

Nie ma.

Komentarz Komisji:

Właściciela samolotu poinformowano o książce „Praktyczna aerodynamika samolotu An-2” (autor M.W.Szifrin, przekład F.Borodzick, WKiŁ, Warszawa 1979), zawierającej kompendium wiedzy pilotażowej nt. samolotu An-2 i będącej jej źródłem znacznie bogatszym niż instrukcja użytkownika w locie tego samolotu.

Koniec

Prowadzący badanie: