

RAPORT KOŃCOWY



WYPADEK 2937/19

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

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

RAPORT KOŃCOWY

WYPADEK

ZDARZENIE NR – 2937/19

STATEK POWIETRZNY – Samolot ultralekki, Pipistrel Virus SW,
SP-SGWT

DATA I MIEJSCE ZDARZENIA – 19 lipca 2019 r. Lotnisko
Aleksandrowice k. Bielska-Białej EPBA



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. 6 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 2020

| | | | | |
|---|--|---------|--------|-------------|
| Numer ewidencyjny zdarzenia: | 2937/19 | | | |
| Rodzaj zdarzenia: | WYPADEK | | | |
| Data zdarzenia: | 19 lipca 2019 r. | | | |
| Miejsce zdarzenia: | Lotnisko Aleksandrowice k. Bielska-Białej EPBA | | | |
| Rodzaj, typ statku powietrznego: | Samolot ultralekki, Pipistrel Virus SW | | | |
| Znaki rozpoznawcze SP: | SP-SGWT | | | |
| Użytkownik / Operator SP: | GRANIT-COLOR Sp. z o. o. | | | |
| Dowódca SP: | Pilot samolotowy zawodowy CPL(A) | | | |
| Liczba ofiar / rodzaj obrażeń: | Śmiertelne | Poważne | Lekkie | Bez obrażeń |
| | - | - | - | 2 |
| Władze krajowe i zagraniczne poinformowane o zdarzeniu: | ULC | | | |
| Kierujący badaniem: | Ireneusz Boczkowski | | | |
| Podmiot badający: | PKBWL | | | |
| Pełnomocni Przedstawiciele i ich doradcy: | - | | | |
| Skład zespołu badawczego: | Nie wyznaczono | | | |
| Forma dokumentu zawierającego wyniki: | RAPORT KOŃCOWY | | | |
| Zalecenia: | NIE WYDANO | | | |
| Adresat zaleceń: | NIE DOTYCZY | | | |
| Data zakończenia badania: | 17 czerwca 2020 r. | | | |

1. Rodzaj zdarzenia.

Wypadek

2. Badanie przeprowadził.

PKBWL

3. Data i czas lokalny zaistnienia zdarzenia.

19 lipca 2020 r., ok. godz. 9:50 LMT.

4. Miejsce startu i zamierzonego lądowania.

Lotnisko Aleksandrowice k. Bielska-Białej (EPBA).

5. Miejsce zdarzenia.

Lotnisko Aleksandrowice k. Bielska-Białej (EPBA).

6. Typ operacji.

Lot treningowy po kręgu.

7. Faza lotu.

Lądowanie.

8. Warunki lotu.

Loty po kręgu według przepisów VFR.

9. Czynniki pogody.

W dniu zdarzenia dzień słoneczny, wiatr zmienny z kierunku 240° do 220° o prędkości 3-4 m/s w porywach do 5 m/s.

Prognoza Gamet na obszar A5 informowała o możliwości wystąpienia porywów wiatru w godzinach południowych w rejonie miejsca zdarzenia, które zdaniem Komisji mogły pojawiać się wcześniej (rys. 1).

```
SECN II

PSYS:      12 TROUGH OVER W POLAND MOV NNE SLW WKN
           ASSOCIATED WITH L 997 HPA OVER FAROE ISLANDS STNR WKN
           CONVERGENCE LINE OVER NW POLAND MOV NNE INTSF
           WEAK RIDGE OVER SE POLAND MOV NE SLW NC
           ASSOCIATED WITH H 1018 HPA OVER ROMANIA STNR NC

SFC WIND:  10/16 230/08KT AND LCA VRB/02KT
           10/16 LCA GUSTS UP TO 30KT NEAR TS W OF E022

WIND/T:    10/16
           1000FT AMSL 240/10KT AND LCA VRB/05KT   PS23
           2000FT AMSL 220/10KT AND LCA VRB/05KT   PS21
           3300FT AMSL 230/10KT AND LCA VRB/05KT   PS17
           5000FT AMSL 260/10KT   PS13
           10000FT AMSL 290/20KT   PS01

CLD:       10/16 SCT/BKN CU 5000-6000/8000-9000FT AMSL
           10/16 SCT/BKN CU 6000-7000/9000-10000FT AMSL PODHALE
           10/16 LCA SCT/BKN AC 13000-14000/ABV 15000FT AMSL W OF E022

FZLV:      10/16 ABT 10300FT AMSL
```

Rys.1 Prognoza Gamet na dzień 19.07.2019 r. od godz. 10:00 do 16:00 (UTC) [źródło: IMGW].

Warunki meteorologiczne mogły mieć wpływ na zaistnienie zdarzenia.

10. Organizator lotów.

Prywatny.

11. Dane dotyczące załogi statku powietrznego.

Pilot samolotów ultralekkich, mężczyzna lat 59 posiadał:

- świadectwo kwalifikacji UACP z ważnym uprawnieniem podstawowym UAP(L),
- orzeczenie lotniczo-lekarskie w terminie ważności bez ograniczeń,
- nalot ogólny na samolotach ultralekkich (3Xtrim i Tecnam Sierra P2002) około 500 godzin.

Instruktor FI – (pilot bezpieczeństwa), mężczyzna lat 61 posiadał:

- licencję pilota samolotowego zawodowego CPL(A) z ważnym uprawnieniem SEP(L) i ważnym uprawnieniem instruktora FI,
- uprawnienia do holowania szybowców, banerów i do wykonywania akrobacji,

- orzeczenie lotniczo-lekarskie (Klasy 1) w terminie ważności z ograniczeniem VML,
- świadectwo kwalifikacji UACP bez ważnego uprawnienia podstawowego UAP(L),
- uprawnienie instruktora na samolotach ultralekkich INS(A) ważne do 16.09.2019 r.
- nalot ogólny na samolotach 5767 godzin w 22645 lotach, w tym nalot dowódczy 5609 godzin,
- doświadczenie lotnicze jako instruktor FI na samolotach, nalot 3408 godzin,
- w ciągu ostatnich 90 dniach przed zdarzeniem instruktor FI wykonał 148 lotów w czasie 27 godzin 37 minut,
- posiadał nalot 225 godzin na samolotach ultralekkich typu Pipistrel Virus.

12. Obrażenia załogi.

Załoga w trakcie zdarzenia nie odniosła obrażeń ciała.

13. Opis przebiegu i analiza zdarzenia.

W dniu 12.07.19 r. pilot rozpoczął z instruktorem FI (zwanym dalej pilotem bezpieczeństwa) loty zapoznawcze na typie samolotu ultralekkiego Pipistrel Virus SW, na którym wcześniej nie wykonywał lotów. Zakupiony przez osobę prywatną samolot był użytkowany przez firmę w której pilot był prezesem. W tym dniu załoga wykonała 30 lotów w czasie 4 godzin i 48 minut. Kontakt z instruktorem pilot uzyskał od przedstawiciela firmy, która na zlecenie właściciela przygotowała samolot do użytkowania i uzyskania wpisu do ewidencji urządzeń latających Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Następne loty treningowe kontynuowano w dniu 18.07.2019 r., w którym wykonano 26 lotów w czasie 4 godzin 06 minut.

W dniu zdarzenia 19 lipca 2019 r. w godzinach porannych na lotnisku Aleksandrowice k. Bielska-Białej (EPBA) załoga w tym samym składzie kontynuowała zaplanowane loty treningowe. Zdaniem pilota bezpieczeństwa w trakcie siódmego lotu po kręgu wzrosła prędkość wiatru w związku z tym zaproponował pilotowi przerwę po tym locie. Kiedy samolot znalazł się na prostej do pasa 27 pilot bezpieczeństwa przejął sterowanie samolotem. W trakcie podejścia do lądowania w fazie wyrównania i wytrzymania nastąpił podmuch wiatru z lewej strony do kierunku lądowania, wzrost wysokości wytrzymania i jednocześnie spadek prędkości samolotu.

Pilot bezpieczeństwa nie zatrzymał wzrostu wysokości wytrzymania i spóźnił się z decyzją przejścia na drugi krąg. Za późno zwiększył obroty silnika w wyniku

czego o godzinie 9:50 LMT samolot przepadł na prawe skrzydło i twardo przyziemił na prawą goleń podwozia głównego.

Na skutek twardego lądowania prawa goleń podwozia złamała się, a samolot zmienił kierunek dobiegu w prawo od osi pasa o około 130° i zatrzymał się (rys. 2). Instruktor wyłączył iskrowniki, główny wyłącznik zasilania i obaj piloci opuścili kabinę samolotu. W trakcie wypadku załoga nie odniosła żadnych obrażeń ciała.



Rys. 2. Zdjęcie poklatkowe z lądowania samolotu [źródło: monitoring lotniskowy]

Podczas twardego lądowania samolot uległ znacznym uszkodzeniom (rys. 3).



Rys. 3. Zdjęcie samolotu na miejscu zdarzenia [źródło: użytkownik]

Złamana została prawa goleń podwozia głównego, uszkodzeniu uległa końcówka prawego skrzydła i zniszczone (złamane) zostały łopaty śmigła.

Pilot poinformował o zdarzeniu Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych.

Następnie udał się na komisariat policji gdzie zostało wykonane badanie na zawartość alkoholu w wydychanym powietrzu z wynikiem 0,00 mg/l.

Pilot bezpieczeństwa przed przybyciem Policji na lotnisko Aleksandrowice oddalił się z miejsca zdarzenia i nie został przebadany na zawartość alkoholu. Telefoniczne próby nawiązania z nim kontaktu okazały się nieskuteczne.

Na podstawie dostępnych materiałów Komisja ustaliła.

1. Pilot, właściciel samolotu posiadał uprawnienia do wykonania lotu.
2. Pilot bezpieczeństwa posiadał duże doświadczenie lotnicze na samolotach ultralekkich w trakcie zdarzenia był pilotem lecącym.
3. Pilot bezpieczeństwa nie posiadał w świadectwie kwalifikacji ważnego uprawnienia podstawowego UAP(L).
4. Pilot bezpieczeństwa oddalił się z miejsca zdarzenia przed przybyciem Policji i nie poddał się badaniu na zawartość alkoholu.
5. Samolot posiadał niezbędną dokumentację techniczno-eksploatacyjną, był zdalny do lotu.
6. Samolot był ubezpieczony, posiadał ważną polisę (OC i AC).
7. Warunki atmosferyczne w dniu zdarzenia mogły mieć wpływ na zaistnienie wypadku.

14. Przyczyny zdarzenia.

Błąd pilota bezpieczeństwa polegający na spóźnionej reakcji na podmuch wiatru podczas lądowania.

15. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia.

Nie było

16. Wydane zalecenia bezpieczeństwa użytkownika.

Nie wydano.

17. Propozycje zmian systemowych I/lub inne uwagi i komentarze.

Nie sformułowano.

18. Załączniki.

Nie ma.

KONIEC

Kierujący zespołem badawczym

Podpis na oryginale