

RAPORT KOŃCOWY



WYPADEK 1093/20

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

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

RAPORT KOŃCOWY

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

WYPADEK

ZDARZENIE NR – 1093/20

STATEK POWIETRZNY – KR-030 Topaz-XLS

DATA I MIEJSCE ZDARZENIA – 19 kwietnia 2020 r., Lądowisko
Nieborów-Bobrowniki



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

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

| | | | | |
|--|---|---------|--------|-------------|
| Numer ewidencyjny zdarzenia: | 1093/20 | | | |
| Rodzaj zdarzenia: | WYPADEK | | | |
| Data zdarzenia: | 19 kwietnia 2020 r. | | | |
| Miejsce zdarzenia: | Lądowisko Nieborów-Bobrowniki | | | |
| Rodzaj, typ statku powietrznego: | Samolot ultralekki, KR-030 Topaz-XLS | | | |
| Znaki rozpoznawcze SP: | SP-STOM | | | |
| Użytkownik / Operator SP: | PRYWATNY | | | |
| Dowódca SP: | pilot samolotowy liniowy – ATPL(A) | | | |
| Liczba ofiar / rodzaj obrażeń: | Śmiertelne | Poważne | Lekkie | Bez obrażeń |
| | - | - | - | 2 |
| Władze krajowe i zagraniczne poinformowane o zdarzeniu | ULC | | | |
| Kierujący badaniem: | Andrzej Lewandowski | | | |
| Podmiot badający: | Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych | | | |
| Pełnomocni Przedstawiciele i ich doradcy: | NIE DOTYCZY | | | |
| Skład zespołu badawczego: | Piotr Richter | | | |
| Forma dokumentu zawierającego wyniki: | RAPORT KOŃCOWY | | | |
| Zalecenia: | NIE | | | |
| Adresat zaleceń: | NIE DOTYCZY | | | |
| Data zakończenia badania: | 17 września 2020 r. | | | |

1. Rodzaj zdarzenia

Wypadek

2. Badanie przeprowadził

PKBWL

3. Data i czas lokalny zaistnienia zdarzenia

19 kwietnia 2020 r., ok. godz. 12:30²

4. Miejsce startu i zamierzonego lądowania

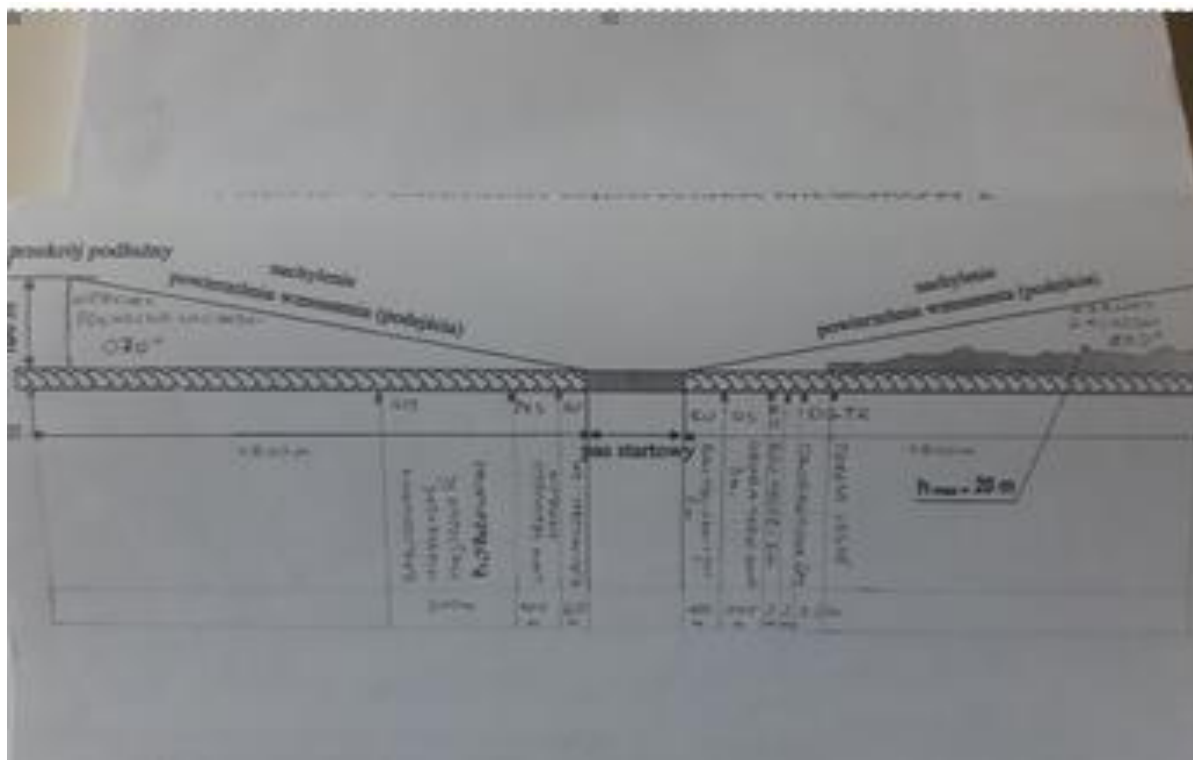
Miejsce startu: Lądowisko Cieszkowo

² Wszystkie czasy w raporcie LMT – UTC + 2h

Miejsce lądowania: Łądownisko Nieborów-Bobrowniki



Rys. 1. Widok progu pasa 07 łądowniska Nieborów-Bobrowniki – [źródło: Internet]



Rys. 2. Wycinek z instrukcji operacyjnej łądowniska Nieborów-Bobrowniki – [źródło: zarządzający łądowniskiem]

5. Miejsce zdarzenia

Lądowisko Nieborów-Bobrowniki

Współrzędne: N52°03'57.0" E20°01'53.6"

Elewacja: 280 ft

RWY: 069/249 (07/25), 870 x 50 m, N52°03'57.0" E20°01'53.6"

6. Typ operacji

Lot rekreacyjny.

7. Faza lotu

Lądowanie.

8. Warunki lotu

Dzień – VFR

9. Czynniki pogody

Łowicz 19 Kwietnia 2020

Zachmurzenie – bezchmurnie

Widzialność – powyżej 10 km

Temperatura - 11°C

Wiatr – północny 19 km/h

Ciśnienie – 1021.25 hPa

10. Organizator lotów

Prywatny.

11. Dane dotyczące załogi

Pilot samolotowy, mężczyzna lat 60 licencja ATPL(A) z uprawnieniami:

SEP(L) ważność do 31.08.2020 r.;

IR ważność do 30.06.2022 r.;

MEP(L) ważność do 31.08.2020 r.;

Orzeczenie lotniczo-lekarskie klasy 1/2/LAPL ważne;

Klasa I - 24.05.2020 r.;

Klasa II -19.11.2020 r.;

LAPL – 19.11.2021 r.

Ograniczenia wpisane do orzeczenia : VML.

Nalot ogólny – 16000 h.

Nalot na KR-030 Topaz-XLS – 80 h

12. Obrażenia osób

Bez obrażeń.

13. Uszkodzenia statku powietrznego

Statek powietrzny został w całości zniszczony.



Rys. 3. Widok samolotu po wypadku [źródło: Policja]

14. Opis przebiegu i analiza zdarzenia

14.1. Opis zdarzenia

W dniu 19 kwietnia 2020 r. po sprawdzeniu prognozy pogody oraz sprawdzeniu samolotu pilot wraz z pasażerem wykonał start do lotu po trasie Cieszkowo-Bobrowniki. Lot po trasie wykonano bez uwag. Łączność po trasie była prowadzona z Olsztyn Informacja, a w późniejszym okresie z Warszawa Informacja. Po otrzymaniu informacji o ruchu nadlotniskowym na lądowisku Nieborów-Bobrowniki (lewy krąg i pas w użyciu 07) pilot przystąpił do wykonywania kręgu nadlotniskowego z zamiarem lądowania. Na prostej do lądowania z kierunkiem pasa 07 w konfiguracji do lądowania samolot zderzył się z linią energetyczną średniego napięcia (wysokość ok. 6m) znajdującą się w odległości 170 m od początku drogi startowej 07 po czym zderzył się z ziemią. Pilot i pasażer wyszli z samolotu o własnych siłach bez obrażeń.

O wypadku poinformowano Policję oraz PKBWL.



Rys. 4. Miejsce przyziemienia samolotu [źródło: Policja]

14.2. Ustalenia zespołu badawczego

- 14.2.1. Pilot posiadał uprawnienia do wykonywania lotu.
- 14.2.2. Pilot posiadał ważne orzeczenie lotniczo- lekarskie.
- 14.2.3. Statek powietrzny był zarejestrowany w kategorii samolot ultralekki.
- 14.2.4. Lot był wykonywany w dzień według przepisów wykonywania lotów VFR.
- 14.2.5. W trakcie lotu była utrzymywana dwukierunkowa łączność radiowa ze służbami ruchu lotniczego, pilot nie zgłaszał żadnych problemów.
- 14.2.6. W trakcie podejścia do lądowania pilot zniżył się poniżej ścieżki podejścia przewidzianej w instrukcji operacyjnej lądowiska Nieborów-Bobrowniki.
- 14.2.7. Warunki meteorologiczne mogły mieć wpływ na zaistnienie zdarzenia (Wg oświadczenia pilota pionowy podmuch wiatru)
- 14.2.8. Samolot KR-030 TOPAZ XLS SP-STOM był zdalny do lotu.
- 14.2.9. Masa i wyważenie samolotu nie były przekroczone.
- 14.2.10. Silnik samolotu pracował bez zarzutu do momentu zderzenia z przeszkodami.
- 14.2.11. Na samolocie były wykonane terminowo i zgodnie z instrukcjami wszystkie obsługi okresowe.
- 14.2.12. Brak widocznego oznakowania linii energetycznej.

15. Przyczyna zdarzenia

Błąd pilota polegający na zejściu samolotu poniżej ścieżki podejścia przewidzianej w instrukcji operacyjnej lądowiska.

16. Czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia

- 1) Możliwy podmuch wiatru mogący doprowadzić do zniżenia się samolotu
- 2) Brak widocznego oznakowania linii średniego napięcia znajdującej się 170 m od progu pasa 07

17. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

Nie sformułowano.

18. Propozycje zmian systemowych i/lub inne uwagi

Wystąpienie zarządzającego lądowiskiem do właściwego rejonu energetycznego o oznakowanie linii energetycznej w taki sposób, aby była widoczna dla lądujących statków powietrznych.

.Załączniki

Brak.

KONIEC

Kierujący zespołem badawczym

Podpis na oryginale

.....