



**MINISTERSTWO TRANSPORTU,
BUDOWNICTWA i GOSPODARKI MORSKIEJ**
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

Dot. zdarzenia nr: 770/12

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia,	
Z-ca przewodniczącego Komisji:	mgr inż. Andrzej Pussak
Z-ca przewodniczącego Komisji:	mgr inż. Jacek Jaworski
Członek Komisji:	dr inż. Michał Cichoń
Członek Komisji:	mgr inż. Bogdan Fydrych
Członek Komisji:	mgr inż. Piotr Lipiec
Członek Komisji:	mgr inż. Edward Łojek

W dniu 7 sierpnia 2013 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez Aeroklub Warszawski wyniki przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego z udziałem samolotu AT-3 R100, które wydarzyło się w dniu 7 lipca 2012 r., w okolicach miejscowości Miedzna. Działając w oparciu o **art. 5 ust. 3 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE** (Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjęła ustalenia wyżej wymienionego podmiotu i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W dniu 07.07.2012 r. pilot samolotowy turystyczny z podróżnym na pokładzie wystartował z lotniska Warszawa – Babice (EPBC) o godz. 13:45 LMT. W trakcie lotu w północno-wschodnim rejonie Warszawy, pilot obserwował rozbudowujące się chmury Cu Con i Cb na południe od Warszawy i dalej w kierunku północnym, co spowodowało podjęcie decyzji o lądowaniu na lądowisku Grądy (EPGY). Lądowanie odbyło się o godz. 15:15. Analiza zdjęć satelitarnych potwierdziła obserwację rozbudowywania się niebezpiecznego zachmurzenia, a także kierunek jego przemieszczania na północ. W związku z brakiem istotnych chmur na południe od EPGY, pilot zdecydował się na zmianę trasy lotu i powrót do Warszawy przez miejscowość Miedzna, co pozwalało zyskać czas na poprawę warunków atmosferycznych w rejonie Warszawy oraz dawało możliwość dotarcia na lotnisko macierzyste lub lądowisko zapasowe – Sobienie Szlacheckie. Ponadto umożliwiała to pilotowi zlokalizowanie nieznanego mu lądowiska Miedzna – Żeleźniki.

Start z lądowiska EPGY nastąpił o godz. 16:18 LMT. Lot początkowo zaplanowany był na południe, następnie na zachód (w związku z koniecznością ominięcia rozbudowujących się chmur Cb i rozwijających burz). Podczas zbliżania się do Miedznej podróżny nagle źle się poczuł i poprosił

pilota o jak najszybsze lądowanie. Pogorszenie samopoczucia nastąpiło najprawdopodobniej na skutek lotu w warunkach występującej termiki. Z powodu bardzo nasilających się problemów podróznego pilot zmuszony był jak najszybciej wylądować. Wg relacji pilota, wybrał on najdogodniejsze do tego miejsce (w łozu wiatru, o długości około 600 m) i wykonał niski przelot w celu dokonania jego przeglądu. Stwierdził, że powierzchnia do lądowania jest równa, sucha i pokryta nieco zbyt wysoką trawą. Miejsce planowanego lądowania poprzedzało pole z uprawą zboża, za którym znajdowały się zabudowania. Lądowanie nastąpiło o godz. 16:46 LMT i przebiegło bez zakłóceń. Na dobiegu pilot zauważył, że teren lekko się wznosi, co (w połączeniu z obecnością zabudowań) spowodowało podjęcie wstępnej decyzji o starcie na kierunku przeciwnym (z wiatrem).

Po krótkim postoju, gdy podróznym poczuł się lepiej i był gotowy do dalszego lotu, pilot rozpoczął przygotowania do startu. Oceniał pozytywnie możliwość startu (biorąc pod uwagę temperaturę, słaby wiatr, aktualną masę samolotu oraz jego osiągi). Rozbieg rozpoczął ze schowanymi klapami dla lepszego nabrania prędkości i blisko prędkości oderwania (z uniesionym przednim kołem) wychylił klapy na pozycję startową. Samolot znacząco zmniejszył przyspieszenie, co wymusiło przerwanie startu, zakończone wtoczeniem się samolotu w zboże na odległość około 15 m.

Zdarzenie zaistniało o godz. 16:56 LMT. Nikt nie doznał obrażeń.

Po wypchnięciu samolotu ze zboża pilot dokonał jego przeglądu i uruchomił silnik, stwierdzając jego sprawną pracę w zakresie dostępnych na ziemi prędkości obrotowych. Uznał samolot za zdalny do lotu. Po dokładnym obejrzeniu terenu podjął decyzję o pozostawieniu podróznego na ziemi i samodzielnym starcie. Rozbieg wykonał jak poprzednio – przy schowanych klapach. Lżejszy samolot nabierał prędkości dużo szybciej, więc pilot wysunął klapy przy większej prędkości. Start nastąpił o godz. 17:53 LMT.

Po udanym samodzielnym starcie pilot stwierdził, że jest zbyt zdenerwowany zdarzeniem by kontynuować lot do lotniska Warszawa – Babice, więc po 5 minutach wylądował na położonym niedaleko lądowisku Miedzna – Żeleźniki, skąd po kilkunastu minutach wystartował w lot powrotny na lotnisko EPBC.

W trakcie lotu wszystkie systemy samolotu pracowały bez uwag. Samolot nie wykazywał zmian stateczności (przy sterach w neutrum nie przejawiał tendencji do zmian toru lotu), jedynie zauważalna była nieco głośniejsza praca śmigła. W związku z powyższym po powrocie na lotnisko EPBC o godz. 18:50 pilot dokonał ponownych oględzin samolotu, podczas których zauważył przeoczone wcześniej przytarcie końcówki śmigła i wgniecenie na dajniku ciśnienia statycznego.

Po zakończeniu czynności na lotnisku pilot około godz. 21:10 LMT udał się na policję i poddał badaniu trzeźwości (wynik 0,00 mg/l).

Na podstawie protokołu weryfikacyjnego wykonanego w późniejszym czasie przez producenta ustalono, że uszkodzeniu uległy następujące elementy samolotu: miejscowe wgięcie krawędzi natarcia pomiędzy żebrami nr X a nr Y, pofalowanie pokrycia między żebrami (po usunięciu końcówki skrzydła stwierdzono uszkodzenie żebra); uszkodzenie pokrycia dolnego statecznika w obszarze wyjmowania śrub zawieszenia usterzenia, ślady uderzeń śrubami linek steru kierunku górnego pokrycia statecznika; uszkodzenia miejscowe łopat śmigła; trwałe uszkodzenie rurki Pitota; uszkodzenia powierzchni zewnętrznej; trwałe uszkodzenie, pęknięcie anteny.

Przyczyny incydentu lotniczego przedstawione przez podmiot badający:

- 1. Podjęcie decyzji o zapobiegawczym lądowaniu w terenie przygodnym z uwagi na złe samopoczucie podróżnego;**
- 2. Niewłaściwa ocena przygodnego lądowiska* do wykonania z niego startu;**
- 3. Podjęcie decyzji startu z tego lądowiska*.**

Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia lotniczego sformułowane przez PKBWL:

- Niewłaściwe przygotowanie do lotu i decyzja jego wykonania w sytuacji występowania niebezpiecznych warunków pogodowych;
- Lądowanie w terenie przygodnym pomimo bliskości lądowiska Miedzna - Żeleźniki (odległość ta wynosiła ok. 3 km);

Działania podjęte przez użytkownika:

- Omówiono z pilotem zagadnienie lądowania w terenie przygodnym oraz prób podejmowania startu z takich miejsc;
- Wykonano z pilotem lot treningowy w trakcie którego pilot miał za zadanie ocenić przydatność terenu pod kątem lądowania zapobiegawczego/awaryjnego (szacując z powietrza długość i stan nawierzchni lądowiska);
- Pouczono pilota o prawidłowym zachowaniu na wypadek podobnego zdarzenia;
- Zapoznano członków aeroklubu ze zdarzeniem.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

Komentarz Komisji:

Zdaniem Komisji przedstawione przez podmiot badający przyczyny podjęcia decyzji lądowania w terenie przygodnym z powodu złego samopoczucia podróżnego są mało wiarygodne, ponieważ chory podróżny został pozostawiony w miejscu lądowania bez zapewnienia mu opieki lub pomocy medycznej. Pilot nie zgłaszał tej sytuacji przez radio, ani nie wzywał żadnej pomocy po lądowaniu.

Komisja uznała, że kontynuowanie badania zdarzenia nie doprowadzi do uzyskania nowych informacji istotnych z punktu widzenia ustalonych przyczyn czy zaleceń dotyczących bezpieczeństwa lotniczego.

Nadzorujący badanie

dr inż. Michał Cichoń *podpis na oryginale*

* Nie było to lądowisko.