



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	861/15			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDENT			
Data zdarzenia:	31 maja 2015 r.			
Miejsce zdarzenia:	Lądowisko Nysa-Głębinów			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	samolot UL Skyleader 500			
Dowódca SP:	pilot samolotów UL			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	2
Nadzorujący badanie:	Ryszard Rutkowski			
Podmiot badający:	użytkownik			
Skład zespołu badawczego:	nie wyznaczano			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	informacja o zdarzeniu			
Zalecenia:	nie			
Adresat zaleceń:	Nie dotyczy			
Data zakończenia badania:	24.06.2015 r.			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W dniu 31 maja 2015 r. w godzinach przedpołudniowych pilot samolotów UL zapoznał się z komunikatem meteorologicznym i wystartował do lotu rekreacyjnego po trasie EPRG-lądowisko Nysa Głębinów. Po przylocie na miejsce planowanego lądowania pilot ocenił na podstawie wskaźnika wiatru prędkość i kierunek wiatru i postanowił lądować na kierunku 34. Jest to jedyny kierunek lądowania na tym lądowisku ze względu na linię energetyczną przebiegającą w odległości 60 m od progu pasa 16. Po wykonaniu kręgu samolot nie przyziemił bezpośrednio za progiem pasa 34 lecz w $\frac{1}{4}$ - $\frac{1}{2}$ jego długości. Pozostała długość pasa lądowania nie wystarczyła do bezpiecznego zakończenia dobiegu. Z uwagi na przeszkodę w osi lądowania, w postaci linii energetycznej przebiegającej 60 m za lądowiskiem, pilot nie zdecydował się na przejście na drugi krąg lecz

rozpoczął i kontynuował hamowanie. Oceniając, że samolot nie zatrzyma się przed końcem pasa, pilot wyłączył iskrowniki i zamknął zawór paliwa. Samolot wytoczył się poza granicę pola wzlotów i zatrzymał się w uprawie rzepaku jak to pokazano na zdjęciu poniżej, Rys. 1.



Rys.1. Samolot po zakończeniu dobiegu poza granicą pola wzlotów.

Pilot i podróżny nie odnieśli żadnych obrażeń i o własnych siłach opuścili kabinę samolotu. Oględziny samolotu wykazały niewielkie uszkodzenie kesonu w końcowej części lewego skrzydła oraz złamanie jednej łopaty śmigła w wyniku kontaktu z gruntem, już po zatrzymaniu pracy silnika. Zakres uszkodzeń pokazano na zdjęciach poniżej, Rys.2 i 3.



Rys. 2. Lekkie wgniecenie na czołowej części kesonu końcówki lewego skrzydła.

Rys. 3. Po prawej złamana łopata śmigła. Sposób uszkodzenia świadczy o tym, że złamanie nastąpiło kiedy silnik samolotu nie pracował.



Przyczyny zdarzenia lotniczego:

Przyziemienie samolotu w odległości $\frac{1}{4}$ - $\frac{1}{2}$ długości pasa lądowania od progu 34 i prawdopodobnie na zwiększonej prędkości, co spowodowało, że pozostała część pasa nie wystarczyła do bezpiecznego zakończenia dobiegu.

Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający: nie podejmowano.

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa: nie sformułowano

Komentarz Komisji:

Zdaniem Komisji piloci lądujący na lądowiskach z krótkimi pasami lądowania powinni przestrzegać zasady, że przyziemienie powinno nastąpić na początku pasa lądowania i na minimalnej prędkości.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Ryszard Rutkowski	<i>podpis na oryginale</i>