

PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	2175/15			
Rodzaj zdarzenia:	WYPADEK			
Data zdarzenia:	8 października 2015 r.			
Miejsce zdarzenia:	Lotnisko Kaniów – EPKW			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Wiatrakowiec Calidus			
Użytkownik / Operator SP	prywatny			
Dowódca SP:	pilot wiatrakowca ultralekkiego			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	2
Nadzorujący badanie:	Mieczysław Wyszogrodzki			
Podmiot badający:	PKBWL			
Skład zespołu badawczego:	Członek PKBWL Tomasz Makowski			
	Członek PKBWL Jacek Bogatko			
	Członek PKBWL Dariusz Frątczak do 13.11.2016 r.			
Zalecenia:	Nie			
Adresat zaleceń:	Nie dotyczy			
Data zakończenia badania:	1 czerwca 2017 r.			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Statek powietrzny:

Wiatrakowiec ultralekki, dwumiejscowy w układzie tandem, o maksymalnej masie startowej 500 kg. typ Calidus, rok produkcji 2015, silnik Rotax 912 UL. Producentem wiatrakowca była **Czeska firma NIRVANA Systems s.r.o.**, Statek powietrzny posiadał Świadectwo techniczne (Technický průkaz LAA ČR), ważne do 05.01.2017 roku. Ubezpieczenie lotnicze ważne do 14.01.2016 r. Nalot wiatrakowca od początku eksploatacji: 75,67 motogodzin. Wypożyczony od wyżej wymienionej firmy w 2015 roku w formie użyczenia na podstawie spisanej umowy w celu

propagowania tego modelu na rynku polskim. Wiatrakowiec bazował w hangarze na lotnisku w Bielsku-Białej.

W dniu 8 października 2015 r. po godzinie 14:00¹ pilot wykonał przelot wiatrakowcem z lotniska Bielska-Białej (EPBA) na lotnisko Kaniów (EPKW). Lądowanie nastąpiło około godziny 14:30. Po przylocie pilot postanowił wykonać dwa kręgi nadlotniskowe z pasażerami, którzy byli jego znajomymi, zabierając ich kolejno na pokład wiatrakowca. Start do pierwszego lotu nastąpił około godz. 14:50, natomiast do lotu, podczas którego zaistniał wypadek około godz. 15:05. Podobnie jak w pierwszym locie pilot wykołował wiatrakowcem na RWY13 i rozpoczął start. Według relacji pilota, oddzielenie wiatrakowca od drogi startowej nastąpiło przy prędkości około 80 km/h, w odległości około 1/3 jego długości od progu RWY31. Obroty wirnika nośnego wynosiły około 350 obr/min, obroty silnika około 5700 obr/min. Utrzymując wymienione parametry przeszedł na wznoszenie. Po przelocie nad progiem RWY31, na wysokości około 30 m AGL pilot odniósł wrażenie, że nastąpił spadek ciągu. Wiatrakowiec zaczął wytracać prędkość postępową i łagodnie opadać. Po przelocie nad drogą przebiegającą po południowo-wschodniej stronie lotniska wiatrakowiec wszedł w bardziej strome opadanie. Pilot wybrał miejsce awaryjnego lądowania na pobliskim polu. Podczas podejścia do lądowania wiatrakowiec zderzył się z niewysokimi drzewami rosnącymi na jego skraju. W wyniku lądowania zapobiegawczego pilot i pasażer nie odnieśli żadnych obrażeń, natomiast wiatrakowiec został poważnie uszkodzony. Po zaistnieniu zdarzenia pilota i pasażera przebadano na zawartość alkoholu w wydychanym powietrzu – wyniki 0,00 mg/l. Pilot oświadczył, że przed wypadkiem wiatrakowiec był sprawny i nie miał żadnych zastrzeżeń co do jego stanu technicznego. Świadkowie przebywający na lotnisku w Kaniowie nie słyszeli nienaturalnych odgłosów pracy silnika.

¹ Wszystkie czasy w raporcie będą podawane według czasu lokalnego (LMT).

Przedstawienie, wyglądu, miejsca lądowania oraz uszkodzeń wiatrakowca.



Rys. 1. Wiatrakowiec Calidus, OK-UWC 22 przed zdarzeniem (Foto:www.lotnictwo.net.pl).



Rys.2 . Liczba wylatanych motogodzin wg licznika w kabinie w dniu zdarzenia (foto: PKBWL).



Rys. 3. Szkic miejsca zdarzenia lotnisko Kaniów (Foto: Google Earth).



Rys.4. Wiatrakowiec w miejscu upadku (foto: PKBWL).



Rys.5. Widoczne uszkodzenie kabiny wiatrakowca (foto: PKBWL).



Rys.6. Widoczne uszkodzenia kadłuba , podwozia , statecznika (foto: PKBWL).

Dowódca statku powietrznego:

Mężczyzna lat 64, posiadający Świadectwo Kwalifikacji Personelu Lotniczego z uprawnieniem do pilotowania wiatrakowca ultralekkiego lądowego (do 560 kg), wydane przez Urząd Lotnictwa Cywilnego, z uprawnieniem UAG(L) ważnym do 26.04.2019 r. oraz Licencję pilota wiatrakowca ultralekkiego (Pilotni průkaz LAA ČR), ważną do 30.10.2016 r. Badania medyczne pilot przeszedł w dniu 9.04.2015 r., uzyskał orzeczenie lotniczo-lekarskie klasy 1 ważne do dnia 9.10.2015 roku, klasy 2 z terminem ważności do 17.04.2016 roku. LAPL z terminem ważności do 9.04.2017 roku z ograniczeniem VML. Nalot ogólny na wiatrakowcach około 200 godzin, z czego na egzemplarzu, na którym zaistniał wypadek około 75 godzin.

Czynniki pogody:

Według informacji uzyskanych z lotniska Kaniów warunki meteorologiczne w dniu, w którym wydarzył się wypadek, nie miały wpływu na zaistniałe zdarzenie.

Uszkodzenia statku powietrznego:

- głowica wirnika nośnego wraz z łopatomy,
- usterzenie ogonowe – statecznik poziomy – winglety,
- kabina,
- podwozie główne,
- łopaty śmigła pchającego,

Uszkodzony wiatrakowiec został przekazany do serwisu producenta NIRVANA Systems s.r.o. Czechy w celu ustalenia przyczyny chwilowego spadku mocy silnika.

W wyniku przeprowadzonych badań nie udało się określić przyczyny chwilowego spadku mocy silnika. Na podstawie dowodów będących w posiadaniu Komisji nie można jednoznacznie określić przyczyny zaistniałego zdarzenia.

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Nie ustalono przyczyny zdarzenia.

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

PKBWL nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Mieczysław Wyszogrodzki	<i>podpis na oryginale</i>