



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

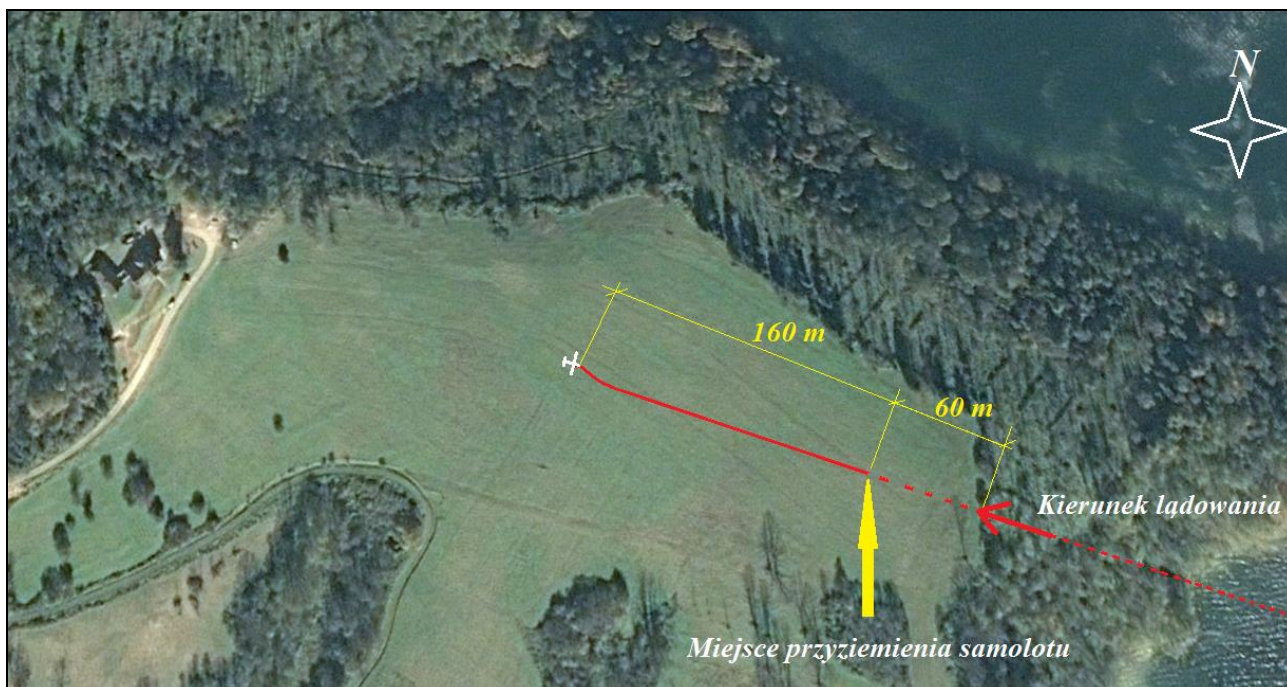
Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	619/15			
Rodzaj zdarzenia:	WYPADEK			
Data zdarzenia:	3 maja 2015 r.			
Miejsce zdarzenia:	Horodek n/jeziorem Solińskim			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	samolot ultralekki FK-9 Mk III			
Znak rozpoznawczy SP:	OM-M108			
Użytkownik / Operator SP:	prywatny			
Dowódca SP:	pilot sportowych urządzeń latających			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	1
Nadzorujący badanie:	Ryszard Rutkowski			
Podmiot badający:	PKBWL			
Skład zespołu badawczego:	nie wyznaczano			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	informacja o zdarzeniu [raport]			
Zalecenia:	nie			
Adresat zaleceń:	nie dotyczy			
Data zakończenia badania:	26 listopada 2015 r.			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Pilot posiadający słowacką licencję pilota sportowych urządzeń latających (odpowiednik polskiego świadectwa kwalifikacji pilota samolotów ultralekkich) wystartował ok. godziny 10.15 LMT z lotniska Krosno (EPKR) na samolocie ultralekkim typu FK-9 Mk III, o znakach rozpoznawczych OM-M108. Po starcie zgłosił na wieżę EPKR zamiar lotu rekreacyjnego w rejon jeziora Solińskiego, gdzie przewidywał lądowanie na lądowisku Horodek. W trakcie lotu pilot

zmienił decyzję i postanowił wylądować na rozległej prywatnej łące w pobliżu tego lądowiska. Po wykonaniu kręgu pilot wykonał lądowanie w kierunku północno-zachodnim, pod stok, jak to pokazano na szkicu - ilustracja 1 poniżej.



Ilustracja 1. Trajektoria przebiegu lądowania. Widoczna utrata kierunku w końcowej fazie dobiegu.



Ilustracja 2. Złamany widelec koła przedniego i bruzda w gruncie na końcu dobiegu. [foto Policja]

Teren łąki był pofalowany, a podłoże podmokłe. W końcowej fazie dobiegu koło przedniego podwozia zagłębiło się w grunt. Gwałtowne hamowanie spowodowało wyłamanie widelca koła przedniego z goleni. Głęboka kilkunastometrowa bruzda w końcowej fazie dobiegu świadczy o znacznej prędkości samolotu w tej fazie dobiegu. Samolot tocząc się pod stok stopniowo pochylał się na silnik, co doprowadziło do kontaktu łopat śmigła z nawierzchnią łąki i jego zniszczenia. W końcowej fazie dobiegu samolot utracił kierunek w prawo o ok. 20° i skapotował po ok. 160 m dobiegu, jak to pokazano na Ilustracji 3 poniżej.



Ilustracja 3. Ślady końcowej fazy dobiegu i widok samolotu po kapotażu. [foto Policja]

Pilot wyłączył zapłon, rozpiął pasy bezpieczeństwa, zdjął słuchawki i przez drzwi opuścił kabinę samolotu. Po kilku minutach nad miejsce wypadku nadleciały trzy samoloty, które także wykonywały lot rekreacyjny z Krosna w rejon jeziora Solińskiego (później wylądowały bezpiecznie na lądowisku Horodek). Pilot machając rękami dał im znak, że nic mu się nie stało. Pilot jednego z nich przeszedł na wznoszenie i po osiągnięciu wysokości 4000 ft powiadomił o wypadku FIS Kraków.

Po kilkudziesięciu minutach na miejsce wypadku przybył patrol policyjny. Funkcjonariusze w porozumieniu z przedstawicielem PKBWL dokonali oględzin miejsca zdarzenia i uszkodzonego samolotu oraz przebadali pilota alkomatem. Wynik badania 0,00 mg/l. Ok. godziny 14.00 na miejsce wypadku przyjechała policyjna grupa dochodzeniowa w celu udokumentowania zdarzenia

i jego okoliczności. Sporządzone notatki urzędowe oraz dokumentacja fotograficzna zostały udostępnione PKBWL i wykorzystane przy badaniu wypadku.



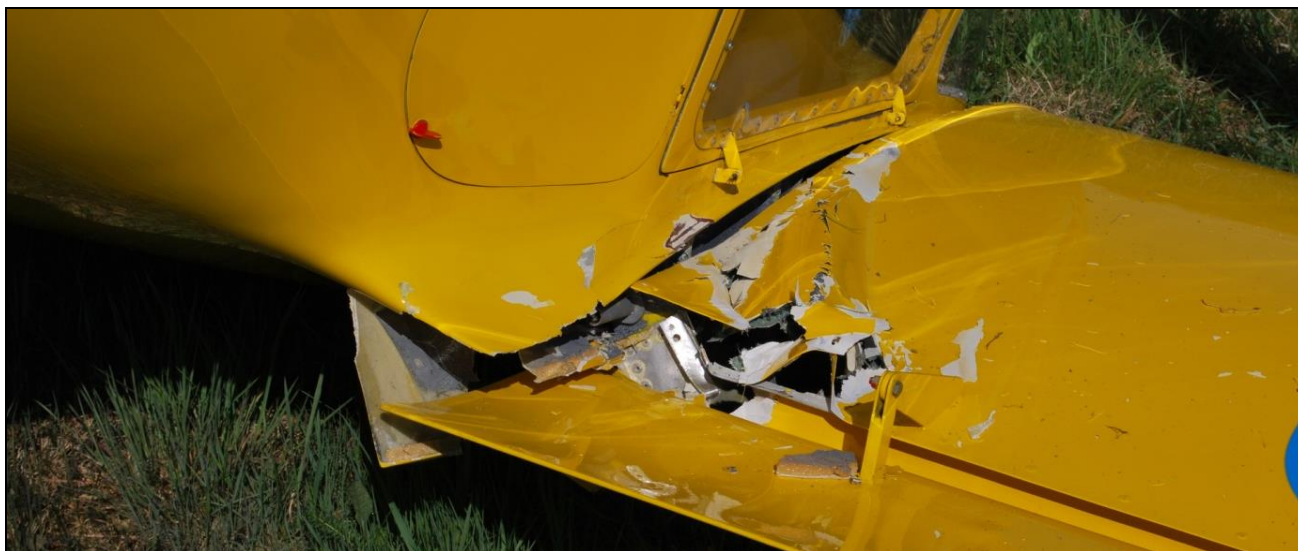
Ilustracja 4. Widok samolotu na miejscu wypadku. [foto Policja]

Zakres uszkodzeń samolotu

Poniżej na Ilustracjach 5 i 6. pokazano zdjęcia obrazujące zakres uszkodzeń samolotu podczas kapotażu.



Ilustracja 5. Zdjęcie po lewej - uszkodzenia nosowej części samolotu. Widoczne zniszczenie zespołu śmigła, uszkodzenia dolnej osłony silnika oraz przedniej goleni. Zdjęcie po prawej - uszkodzenia statecznika pionowego i steru kierunku). [foto Policja]



Ilustracja 6. Zniszczenia zespołu okuć mocujących lewe skrzydło do kadłuba. Widoczne uszkodzenia elementów sterowania klapą lewego skrzydła. [foto Policja]

Analiza

Zakres uszkodzeń płatownicy i zespołu śmigło-silnikowego oraz ślady na nawierzchni łąki w postaci kilkunastometrowej głębokiej bruzdy wskazują na dynamiczny przebieg kapotażu. Pilot tylko dzięki właściwie zapiętym pasom bezpieczeństwa nie doznał poważnych obrażeń i opuścił kabinę samolotu o własnych siłach. Zdaniem Komisji prędkość przyziemienia samolotu znacznie przekraczała prędkość zalecaną dla tego typu samolotu. Wskazują na to długość dobiegu - 160 m mimo, że samolot lądował pod stok i na podmokłej łące oraz głęboka kilkunastometrowa bruzda na końcu dobiegu zakończona kapotażem. Dowodem dynamicznego przebiegu kapotażu są także poważne uszkodzenia płatownicy i śmigła, które pokazano na ilustracjach powyżej.

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

1. Podjęcie decyzji i wykonanie lądowania w terenie przygodnym mimo braku informacji o stanie nawierzchni w miejscu zamierzonego lądowania.
2. Prędkość przyziemienia znacznie przekraczająca zalecaną dla tego typu samolotu.

Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający: nie podjęto.

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa Komisji: nie sformułowano

Koniec

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