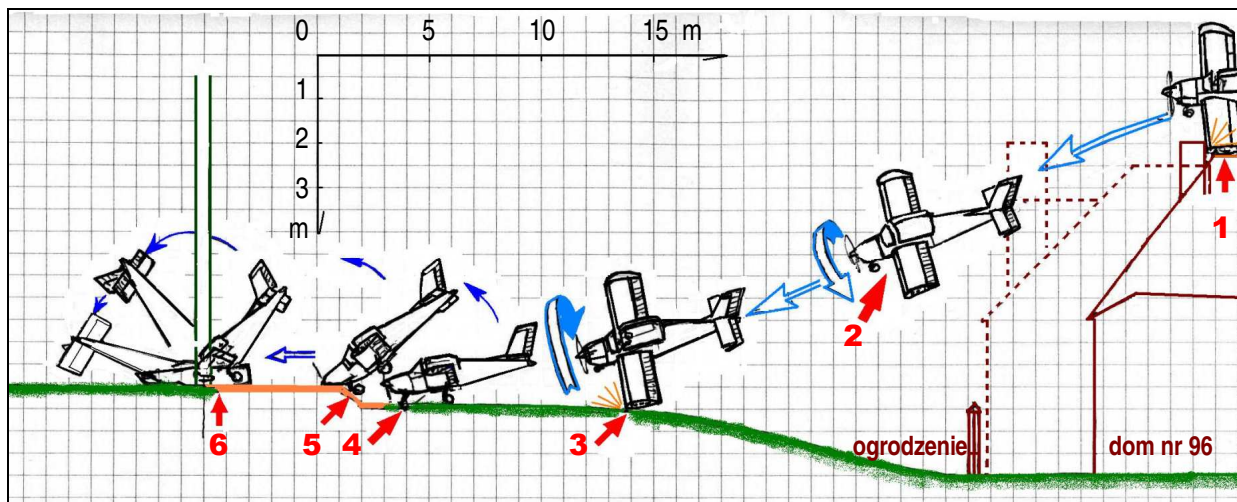


PRZEBIEG WYPADKU

Przebieg wypadku (od chwili uderzenia o dach i komin do chwili zatrzymania się samolotu) pokazano na szkicu poniżej:



Powyższy szkic pokazuje trajektorię samolotu w płaszczyźnie linii lotu na tle profilu terenu i przeszkód terenowych w miejscu wypadku oraz ilustruje przebieg zjawisk, które doprowadziły do jego zniszczenia i obrażeń załogi. Szkic i jego opis zostały sporządzone na podstawie stwierdzonych śladów i pomiarów na miejscu wypadku, uszkodzeń i zniszczeń samolotu i jego zespołu napędowego, zeznań świadków oraz zdjęć samolotu w locie wykonanych tuż przed wypadkiem. Szczegółowy szkic miejsca wypadku z rozmieszczeniem śladów i szczątków znajduje się w Albumie Ilustracji.

UWAGA: Podziałka pionowa i pozioma na powyższym szkicu są różne.

OPIS PRZEBIEGU POSZCZEGÓLNYCH FAZ WYPADKU

- 1** – dołot ze zniżaniem do miejsca kolizji z kominem budynku, z nachyleniem trajektorii ok. $1/33$, samolot na dodatnim kącie natarcia (nieco powyżej 0°) ze sterem wysokości wychylonym w górę na $11-12^\circ$ do 15° i przechylony ok. $22-24^\circ$ w lewo, osłona kabiny załogi odsunięta do tyłu o ok. 150 mm, najbardziej prawdopodobna prędkość lotu ok. 150 km/h (wg Instrukcji Użytkownika w Locie dla lotu z uchyloną osłoną kabiny), lewa ręka pilota poza cabiną; zarysowanie blaszanego pokrycia dachu (na długości ok. 1,5 m) i zerwanie fragmentu jego obrzeża zewnętrznym wspornikiem lotki, następnie uderzenie końcówką lewego skrzydła w komin, odpadnięcie końcówki, uszkodzenie komina;
- 2** - po kolizji z kominem spadek prędkości, zmiana nachylenia trajektorii do ok. $1/5$ [zniżanie] i zwiększenie przechylenia na lewe skrzydło;
- 3** – uderzenie końcem lewego skrzydła w ziemię (nawierzchnia trawiasta), pozostawienie śladu w trawie (długość ok. 2,9 m), odbicie lewego skrzydła od ziemi, początek przechylenia na prawe skrzydło;
- 4** – kontakt przedniego koła z ziemią (początek bruzdy długości ok. 2,9-3,0 m), samolot lekko przechylony w prawo, początek wjazdu kołem przedniego podwozia z trawy na nasyp znajdującej się w budowie drogi lokalnej (podłoże z podsypki żwirowo-kamiennej), pozostawienie 2 śladów łopat śmigła (oddalonych od siebie o ok. 0,9 m), zniszczenie śmigła, zatrzymanie silnika, uderzenie o próg nasypu końcówką prawego skrzydła i jej oderwanie, początek wytracania prędkości i unoszenia tylnej części kadłuba;
- 5** – najazd na próg nasypu z rosnącym przechyleniem w prawo i silnym wytraceniem prędkości, złamanie przedniego podwozia, zniszczenie osłony dolnej zespołu napędowego i uszkodzenie osłony górnej, odkształcenie łoża silnika, zniszczenie elementów zespołu napędowego (kołpak śmigła, deflektory silnika, przewody powietrzne, kolektor spalin z wymiennikiem ciepła, gaźnik), uniesienie tylnej części kadłuba, przemieszczanie się przednią częścią kadłuba po podłożu z podsypki żwirowo-kamiennej;
- 6** – uderzenie skrzydłami w drzewa, wyłamanie skrzydeł przy kadłubie i rozszczelnienie instalacji paliwowej, przewrócenie kadłuba bokiem na grzbiet z obrotem wokół jego osi o ok. $90-100^\circ$ w prawo i z przejściem przez lukę między drzewami, zatrzymanie samolotu; uszkodzenie usterzenia poziomego, drzew i ogrodzenia.

CZYNNIKI PRZEŻYCIA

Przebieg wypadku (zwłaszcza obracanie się pozbawionego skrzydeł kadłuba samolotu na lewy bok kabiną do dołu w końcowej fazie przemieszczania się po ziemi) i sposób niszczenia konstrukcji praktycznie nie dawały szans przeżycia osobom znajdującym się na pokładzie samolotu. Dodatkowym czynnikiem zmniejszającym szanse przeżycia jest brak barkowych pasów bezpieczeństwa na samolocie MS.880B (jak też standardowo i na wszystkich samolotach Rallye oraz licencyjnych PZL-110 Koliber, istniała jedynie opcja na 5-punktowe pasy akrobacyjne z pasami barkowymi i pasem krocowym, w samolocie SP-CEL nie stosowana). Pilot i pasażer, pomimo prawidłowo zapiętych pasów bezpieczeństwa, odnieśli rozległe i bardzo ciężkie obrażenia klatki piersiowej, które u pasażera (starszego z nich) spowodowały śmierć na miejscu, a u pilota wymagały długotrwałego specjalistycznego leczenia i rehabilitacji z nikłymi rokowaniami na odzyskanie pełnej sprawności fizycznej. Jedyną szczęśliwą okolicznością wypadku było bezkolizyjne trafienie kadłubem między drzewa i odłamywanie skrzydeł w trakcie zderzenia z nimi, co pochłonęło znaczną część energii posiadanej przez samolot, podobnie jak wcześniejsze łamanie przedniego podwozia. Okolicznością sprzyjającą przeżyciu był również umiarkowany wyciek paliwa z rozszczelnionej instalacji paliwowej zbiornika (zasilającej i odpowietrzającej) w zniszczonym lewym skrzydle – nie doszło do zainicjowania pożaru, a jego prawdopodobieństwo zmniejszyła szybka akcja ratunkowa (zwłaszcza użycie gaśnicy dostarczonej z pobliskiej stacji paliwowej), prowadzona przez osoby znajdujące się w sąsiedztwie miejsca wypadku.