



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

Dot. zdarzenia nr: 870/12

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Prowadzący posiedzenie, Z-ca przewodniczącego Komisji:	mgr inż. Jacek Jaworski
Sekretarz Komisji:	mgr Agata Kaczyńska
Członek Komisji:	dr inż. Michał Cichoń
Członek Komisji:	dr inż. pil. Dariusz Frątczak
Członek Komisji:	mgr inż. Bogdan Fydrych
Członek Komisji:	mgr inż. pil. Jerzy Kędzierski
Członek Komisji:	mgr Tomasz Kuchciński
Członek Komisji:	mgr inż. Edward Łojek

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 8 sierpnia 2012 r., okoliczności zdarzenia lotniczego z udziałem wiatrakowca ELA AGRO R 115 o znakach rozpoznawczych A23EKO, które wydarzyło się w dniu 26 lipca 2012 r., na lądowisku Wilcze Laski, **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 uznała przekazane przez użytkownika informacje za wystarczające do określenia przyczyny zdarzenia i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Podczas wykonywania lotu po trasie Borne Sulinowo – Szczecinek – Omula – Borne Sulinowo, w około 50 minucie lotu, pilot poczuł silne nudności, zawroty głowy i nasilający się ból brzucha. Nie mając pewności czy problemy żołądkowe nie będą się nasilać, pilot podjął decyzję o wykonaniu lądowania zapobiegawczego na najbliższym lądowisku w Wilczych Laskach. Znad miejscowości Dziki, pilot przyjął kurs na lądowisko i po około 4 minutach lotu z wiatrem, będąc w odległości około 1000 stóp od pasa, postanowił wykonać podejście na kierunek 28. Problemy żołądkowe nie ustępowały i pilot czuł się coraz gorzej. Po przyziemieniu i bardzo krótkim dobiegu pilot podjął decyzję o jak najszybszym opuszczeniu pasa. Stoczenie z pasa nastąpiło przy zbyt dużej prędkości postępowej. Wiatrakowiec opuszczając pas natrafił na głęboką nierówność terenu i przewrócił się na prawą stronę. Obracające się łopaty wirnika nośnego uderzyły o ziemię i uległy połamaniu, uszkodzeniu uległ również kadłub wiatrakowca w części przedniej, owiewka prawego koła, a także końcówki łopat śmigła. Silnik wiatrakowca zgasł. Pilot wyłączył zapłon, pompy paliwowe i główny wyłącznik prądu, następnie odpiął pasy bezpieczeństwa i opuścił wiatrakowiec o własnych siłach. W wyniku zdarzenia pilot nie odniósł

żadnych obrażeń, natomiast wiatrakowiec uległ poważnemu uszkodzeniu. Po krótkotrwałym odpoczynku pilota, zawroty głowy i dolegliwości żołądkowe samoistnie ustąpiły.

Przyczyną wypadku lotniczego było:

wkołowanie w głęboką nierówność terenu przy zbyt dużej prędkości postępowej.

Okolicznościami sprzyjającymi były:

- chwilowa niedyspozycja zdrowotna pilota, spowodowana wysoką temperaturą otoczenia oraz zmęczeniem po całonocnym pobycie na lotnisku,
- małe doświadczenie pilota w lotach na wiatrakowcach.

Komisja nie zaproponowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

Kierujący zespołem badawczym

dr inż. pil. Dariusz Frątczak *podpis na oryginale*