

Rodzaj lotu

45. ☐ akwizyc./ pokaz.

Y. ☐ inny

Ostatni punkt odlotu

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

Czy: S ☐ taki sam jak nazwa miejscowości, w której zaistniało zdarzenie

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

Czy: S ☒ taki sam jak nazwa miejscowości, w której zaistniało zdarzenie

Długość lotu /godz. min./

DO DNIA RAPORTU WSTĘPNEGO NIE USTALONO ☐ zdarzenie zaistniało na ziemi

Załoga

Nieznane

11

Pasażerowie

|||

Osoby postronne

|||

Uwaga: Dane wiadome w dniu pisania raportu

Uszkodzenia statku powietrznego

V – INFORMACJA METEOROLOGICZNA

Ogólna sytuacja meteorologiczna

Warunki oświetlenia

1 ☐ świt 2 ☒ oświetlenie dzienne 3 ☐ zmierzch
4 ☐ noc księżycowa 5 ☐ noc ciemna Z ☐ nie ustalono

KOLEJNOŚĆ ZDARZEŃ:

- Start do lotu po trasie Niwki-Kazimierza Mała-Niwki z międzylądowaniem w m. Kazimierza Mała.
- Wykonanie kilku kręgów w m. Kazimierza Mała.
- Start z m. Kazimierza Mała do lotu powrotnego do m. Niwki.
- Po przylocie do m. Niwki wykonanie kilku kręgów nad tą miejscowością i miejscem planowanego lądowania.
- Podjęcie decyzji na lądowaniu na krótszym pasie (330m), na kierunku 170°, z tylnobocznym wiatrem.
- Nieudane podejście do lądowania i próba przejścia na drugi krąg, bez zwiększenia mocy zespołu śmigło-silnikowego.
- Utrata kierunku, przeciągnięcie samolotu, zaczepienie o przeszkody i runięcie samolotu na podwórze gospodarstwa rolnego.

ETAP LOTU:

Nieudane podejście do lądowania i próba przejścia na drugi krąg.

CZEŚĆ OPISOWA:

Opis nie powinien zawierać więcej niż 200 słów i przedstawiać informacje w następującej kolejności:

- 1) Krótki opis zdarzenia, z uwzględnieniem sytuacji nagłych i znaczących informacji;
- 2) Dodatkowe uwagi, z uwzględnieniem szczegółowej informacji dot. przedmiotów, które zostały zamieszczone pod nagłówkiem „inne”.
- 3) Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa lub podjęte działania naprawcze lub takie, które są brane pod uwagę.

Uwaga: Zalecane jest wypełnianie literami drukowanymi lub na komputerze

Pilot posiadający licencję zawodową (CPL) z uprawnieniem instruktora FI-1, wykonywał loty na samolocie kategorii specjalny z właścicielem firmy, w której był zatrudniony jako pilot. Samolot był własnością firmy, ale nie posiadał aktualnego pozwolenia na wykonywanie lotów w kategorii specjalny. Na skrzydłach i kadłubie samolotu były naniesione znaki rozpoznawcze OK-NUA35, ponieważ firma-właściciel podjęła kroki w celu przeniesienia go do rejestru LAA ČR, ale formalności z tym związane nie były zakończone. Starty i lądowania odbywały się na terenach prywatnych, które umożliwiały bezpieczne wykonywanie tych operacji.

W dniu 7 grudnia br. właściciel firmy umówił się z pilotem w m. Niwki w celu wykonania, jak zeznał pilot, wspólnych lotów zapoznawczych (?). Ok. godziny 11.00 spotkali się w uzgodnionym miejscu, w hangarze, gdzie był przechowywany samolot. Pilot wykonał przegląd przedstartowy, ale nie sprawdził wymaganej przepisami dokumentacji samolotu, której, jak się później okazało, nie było na pokładzie. Właściciel firmy i pilot zajęli miejsca w kabinie, właściciel lewy fotel, a pilot prawy. Należy w tym miejscu dodać, że właściciel firmy nie miał uprawnień lotniczych, nawet ucznia pilota i nie przechodził badań lotniczo-lekarskich. Mimo tego, wielokrotnie latał na lewym fotelu i wg zeznania pilota praktycznie był w stanie wykonać samodzielny bezpieczny lot po kręgu. Wg zeznania pilota właściciel firmy miał znaczny zasób wiedzy w zakresie pilotażu samolotów ultralekkich i ogólnej wiedzy o lotnictwie.

Przed startem pilot wykonał próbę silnika, wszystkie parametry były w normie, a pogoda pozwalała na wykonanie lotu. O godzinie 12.00 (LMT) wystartowali na trasę do Kazimierzy Małej. Samolot pilotował właściciel firmy, a pilot siedzący na prawym fotelu go kontrolował. W Kazimierzy Małej wykonano kilka kręgów i ok. 12.40 samolot wystartował na trasę powrotną. Po powrocie do m. Niwki właściciel firmy pilotujący samolot, wykonał kilka okrążeń nad okolicą i podjął próbę lądowania na pasie trawiastym, na kierunku 170°. Podejście do lądowania wykonywał na prędkości 110 km/h i przy kłapach wychylonych na nieustalony kąt. W chwili przelotu progu pasa pilot stwierdził, że znajdują się na wysokości ok. 15 m i nie uda się bezpiecznie zakończyć dobiegu. Wtedy krzyknął do pilotującego samolot właściciela firmy „dodaj gazu”. Pilotujący chciał przesunąć manetkę do przodu ale wykonał to niepoprawnie. Zablokowana manetka nie przesunęła się i moc zespołu śmigła silnikowego nie została zwiększona. Pilot siedzący na prawym fotelu widząc, że zbliżają się do przeszkód zaczął ściągać drążek sterowy na siebie, aby przelecieć nad przeszkodami. Samolot został przeciągnięty, zahaczył o kalenicę stodoły znajdującej się na torze lotu i runął na podwórko gospodarstwa rolnego między stodołą i domem mieszkalnym. Zarówno pilotujący samolot właściciel firmy, jak i pilot odnieśli poważne obrażenia i zostali odtransportowani do szpitala.

Na miejscu zdarzenia nie znaleziono dokumentacji samolotu. Miejsca dokumentacji samolotu nie był w stanie podać pilot - dowódca samolotu, ani dyrektor firmy-właściciela samolotu. Właściciel firmy, pilotujący samolot, nie był w stanie złożyć zeznań ze względu na stan zdrowia.

Wypadek wydarzył się ok. godziny 13.00. Na miejsce wypadku udał się członek PKBWL w celu dokonania oględzin i przesłuchania uczestników zdarzenia.

WYDANE ZALECENIA PROFILAKTYCZNE

Nie wydano.

PROPONOWANE ZALECENIA PROFILAKTYCZNE

Nie wydano.

PIECZĄTKA I PODPIS KIERUJĄCEGO ZESPOŁEM BADAWCZYM

Katowice, 15.12.2008 r.