

RAPORT KOŃCOWY



WYPADEK 2022/1650

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

UL. CHAŁUBIŃSKIEGO 4/6, 00-928 WARSZAWA | TELEFON ALARMOWY 500 233 233

RAPORT KOŃCOWY

z badania zdarzenia lotniczego statku powietrznego o maksymalnej masie startowej nie przekraczającej 2250 kg

WYPADEK

ZDARZENIE NR – 2022/1650

STATEK POWIETRZNY – Wiatrakowiec AutoGyro Cavalon, SP-XCWA

DATA I MIEJSCE ZDARZENIA – 14 kwietnia 2022 r., lądowisko Wałczyk



Niniejszy Raport jest dokumentem prezentującym stanowisko Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych dotyczące okoliczności zdarzenia lotniczego, jego przyczyn i zaleceń dotyczących bezpieczeństwa, który został sporządzony na podstawie informacji znanych w dniu jego sporządzenia.

Badanie może zostać wznowione w razie ujawnienia nowych informacji lub zastosowania nowych technik badawczych, które mogą mieć wpływ na zmianę sformułowań dotyczących przyczyn, okoliczności i zaleceń dotyczących bezpieczeństwa zawartych w Raporcie.

Badanie zdarzenia prowadzone było jedynie w celu zapobiegania wypadkom i incydentom w przyszłości w oparciu o obowiązujące przepisy prawa międzynarodowego, Unii Europejskiej i krajowego. Badanie zostało przeprowadzone bez stosowania prawnej procedury dowodowej, obowiązującej inne organy zobowiązane do podejmowania działań w związku ze zdarzeniem lotniczym.

Komisja nie orzeka co do winy i odpowiedzialności.

Zgodnie z art. 5 ust. 6 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im [...] oraz art. 134 Ustawy Prawo Lotnicze, sformułowania zawarte w Raporcie nie mogą być traktowane jako wskazanie winnych lub odpowiedzialnych za zaistniałe zdarzenie. W związku z powyższym wykorzystywanie Raportu do celów innych niż zapobieganie wypadkom i incydentom lotniczym, może prowadzić do błędnych wniosków i interpretacji.

Raport został sporządzony w języku polskim. Inne wersje językowe mogą być sporządzane jedynie w celach informacyjnych.

WARSZAWA 2022

Numer ewidencyjny zdarzenia:	2022/1650			
Rodzaj zdarzenia:	WYPADEK			
Data zdarzenia:	14 kwietnia 2022 r.			
Miejsce zdarzenia:	Lądowisko Wałczyk k. Wąbrzeźna			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Wiatrakowiec AutoGyro Cavalon			
Znaki rozpoznawcze SP:	SP-XCWA			
Użytkownik / Operator SP:	Osoba fizyczna			
Dowódca SP:	Pilot ultralekkiego wiatrakowca – UAGP			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	Śmiertelne	Poważne	Lekkie	Bez obrażeń
	-	-	1	-
Władze krajowe i zagraniczne poinformowane o zdarzeniu	Urząd Lotnictwa Cywilnego, Federal Bureau of Aircraft Accidents Investigation (Niemcy), EASA			
Kierujący badaniem:	Krzysztof Błasiak			
Podmiot badający:	Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych			
Pełnomocni Przedstawiciele i ich doradcy:	NIE WYZNACZONO			
Skład zespołu badawczego:	NIE WYZNACZONO			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	RAPORT KOŃCOWY			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	16.08.2022 r.			

1. Rodzaj zdarzenia

Wypadek.

2. Badanie przeprowadził

PKBWL.

3. Data i czas lokalny zaistnienia zdarzenia

14 kwietnia 2022 r., ok. godz. 18:30¹.

4. Miejsce startu i zamierzonego lądowania

Miejscem startu i zamierzonego lądowania było lądowisko Wałczyk k. Wąbrzeźna.

¹ Wszystkie czasy w raporcie podano w LMT, w dniu zdarzenia LMT = UTC + 2h

Tabela 1. Podstawowe dane lądowisko Wałczyk [źródło: <https://lotniska.dlapilota.pl>]

Inne oznaczenie	Wąbrzeźno
Status	Lądowisko
Współrzędne	N53°14'36.9" E18°59'10.5"
Radio	123.45
Elewacja	285 ft
RWY	020/200, 375 x 25 m,
Uwagi	Pas trawiasty, progi oznakowane. Lądowisko prywatne, sąsiadujące z domem właściciela.

5. Miejsce zdarzenia

Trawiasta droga startowa lądowiska.

6. Typ operacji

Lot rekreacyjny.

7. Faza lotu

Start.

8. Warunki lotu

Dzień, VFR.

9. Czynniki pogody

W chwili zdarzenia na najbliższym miejscu zdarzenia lotnisku EPBY (około 80 km w linii prostej) zanotowano następujące warunki meteorologiczne:

- 1) Brak zachmurzenia;
- 2) Temperatura powietrza 17°C;
- 3) Widzialność ponad 10 km;
- 4) Wiatr z kierunku 330° i prędkości 8 kt.

10. Organizator lotu

Osoba fizyczna.

11. Dane dotyczące załogi

Pilotem był mężczyzna w wieku 65 lat, który w chwili zdarzenia posiadał świadectwo kwalifikacji pilota ultralekkiego wiatrakowca – AUGP wydane dnia 17 czerwca 2021 r., wraz z wpisanym uprawnieniem do pilotowania wiatrakowca ultralekkiego lądowego, ważnym do dnia 30 kwietnia 2026 r.

W chwili zdarzenia pilot posiadał ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie.

Pilot do chwili wypadku posiadał doświadczenie w pilotowaniu wiatrakowca wynoszące około 170 h.

12. Obrażenia osób

Pilot biorący udział w zdarzeniu odniósł lekkie obrażenia nie wymagające hospitalizacji.

13. Uszkodzenia statku powietrznego

Statek powietrzny uczestniczący w zdarzeniu uległ zniszczeniu w dużym stopniu. Goleń podwozia przedniego wraz z przednim kołem oddzieliła się od kadłuba. Na skutek kolizji w drzewami oderwaniu oraz zniszczeniu uległ dwułopatowy wirnik nośny, a także łopaty śmigła pchającego. Kompozytowy kadłub wiatrakowca uległ licznym deformacjom, pęknięciom i rozerwaniom. Ponieważ wrak zatrzymał się w zagłębieniu terenu wypełnionym wodą, dodatkowo doszło do częściowego zalania wnętrza kadłuba.



Rys. 1. Wiatrakowiec AutoGyro Cavalon SP-XCWA na miejscu zdarzenia [Źródło: PKBWL]



Rys. 2. Wiatrakowiec AutoGyro Cavalon SP-XCWA na miejscu zdarzenia [Źródło: PKBWL]

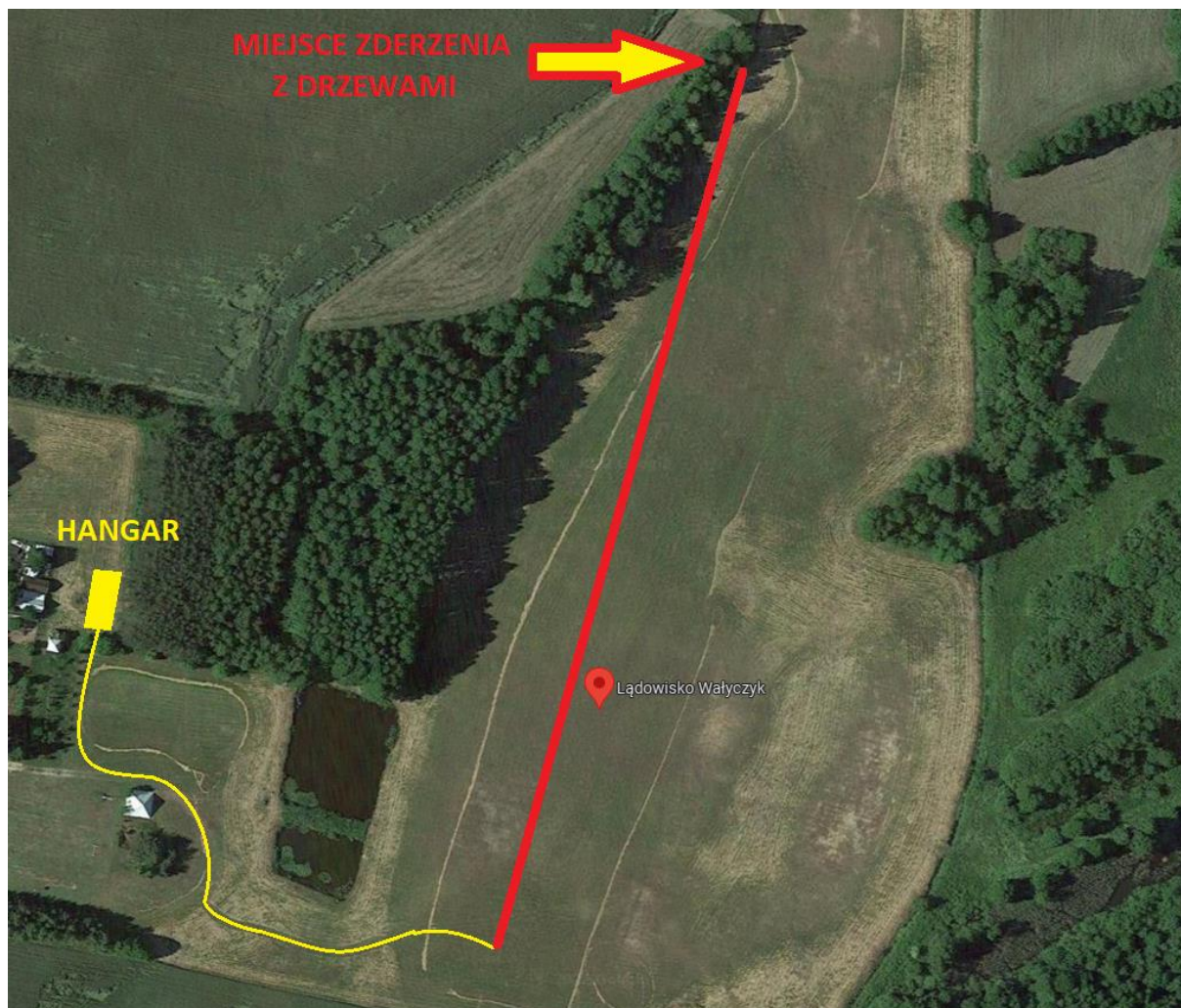
14. Opis przebiegu i analiza zdarzenia

14.1. Opis zdarzenia

W dniu zdarzenia pilot przygotował do lotu wiatrakowiec i sprawdził warunki pogodowe na lądowisku (CAVOK). Na pokładzie znajdowało się około 50 litrów paliwa. Po wykonaniu przeglądu przedlotowego pilot uruchomił silnik, a po jego rozgrzaniu przełożył do punktu oczekiwania w pobliżu progu 02 lądowiska Wałczyk. Po wykonaniu próby silnika pilot zajął drogę startową i rozpoczął procedurę startową uruchamiając prerotację wirnika. Po osiągnięciu prędkości prerotacji 240 RPM, pilot rozpoczął rozbieg. Po przejechaniu 100 metrów wiatrakowiec osiągnął prędkość 70 km/h. Po przejechaniu kolejnych 50 metrów wiatrakowiec osiągnął prędkość 87 km/h i zaczął kierować się ku lewej krawędzi drogi startowej. Przy znaczniku 200 m, wiatrakowiec osiągnął prędkość 97 km/h (nadal na ziemi) oraz wjechał na znacznik obrysu pasa 200 m przekraczając tym samym lewą krawędź drogi startowej. Przy znaczniku 250 m wiatrakowiec znajdował się poza obrysem drogi startowej, około 3 m z jej lewej strony i poruszał się z prędkością 110 km/h. Po około 275 m rozbiegu wiatrakowiec lekko uniósł się i przechylił na lewą stronę, a następnie odbił się od powierzchni ziemi przednim kołem, co spowodowało oderwanie przedniego podwozia od kadłuba. Po tym zdarzeniu i przebyciu kolejnych kilku metrów wiatrakowiec zderzył się z zagajnikiem rosnącym na lewo od drogi startowej, a następnie przewrócił się na lewą stronę i zatrzymał się w zagłębieniu terenu wypełnionym wodą o głębokości około

1 m z kołami podwozia głównego w górze. Pilot wyłączył zasilanie silnika a następnie opuścił wrak o własnych siłach doznając podczas wypadku lekkich obrażeń. Po zdarzeniu pilot zgłosił się na posterunek Policji w Wąbrzeźnie, gdzie został przebadany na zawartość alkoholu w wydychanym powietrzu z wynikiem negatywnym.

Dokładny przebieg zdarzenia został ustalony na podstawie filmu zarejestrowanego kamerą umieszczoną wewnątrz wiatrakowca biorącego udział w wypadku.



Rys. 3. Lądowisko Wałczyk, na terenie, którego doszło do wypadku. Żółta linia – przebieg kołowania wiatrakowca od hangaru do progu drogi startowej. Linia czerwona – rozbieg wiatrakowca zakończony zderzeniem z drzewami [Źródło: google.pl/maps]

14.2. Ustalenia zespołu badawczego

14.2.1. Pilot

- 1) Pilot posiadał ważne uprawnienia do pilotowania wiatrakowca biorącego udział w wypadku oraz orzeczenie lotniczo-lekarskie w okresie jego ważności;
- 2) Pilot posiadał niewielkie doświadczenie pilotażowe, świadectwo kwalifikacji otrzymał niespełna 10 miesięcy przed wypadkiem;
- 3) Pilot w dniu wypadku był wypoczęty, nie był pod wpływem alkoholu lub środków odurzających.

14.2.2. Warunki meteorologiczne

- 1) Pogoda na lądowisku w chwili zdarzenia była bardzo dobra i nie miała wpływu na zajście ani przebieg wypadku.

14.2.3. Statek Powietrzny

- 1) Wiatrakowiec był użytkowany i obsługiwany prawidłowo, a jego stan techniczny przed zdarzeniem nie budził zastrzeżeń;
- 2) Ciężar i wyważenie wiatrakowca były prawidłowe (1 osoba + 50 l paliwa);
- 3) Parametry pracy silnika przed wypadkiem były prawidłowe.

14.2.4. Przeżywalność

- 1) Pilot wiatrakowca opuścił wrak o własnych siłach doznając lekkich obrażeń;
- 2) W czasie zdarzenia nie doszło do pożaru.

15. Przyczyna zdarzenia

Przyczyną wypadku był błąd pilotażu polegający na nieprawidłowym ustawieniu drążka sterowego wiatrakowca w fazie rozbiegu oraz nieutrzymaniu kierunku rozbiegu.

16. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia

Niewielkie doświadczenie pilota.

17. Zalecenia do tyczące bezpieczeństwa

Nie określono.

18. Propozycje zmian systemowych

Nie określono.

19. Inne uwagi Komisji

Nie określono.

20. Załączniki

Brak.

KONIEC

Kierujący zespołem badawczym

.....