



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	1551/19			
Rodzaj zdarzenia:	<i>Wypadek</i>			
Data zdarzenia:	<i>10 maja 2019 roku</i>			
Miejsce zdarzenia:	<i>Sokołów Podlaski</i>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<i>Śmigłowiec ultralekki AK1-3</i>			
Dowódca SP:	<i>Pilot śmigłowca ultralekkiego</i>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
			2	
Nadzorujący badanie:	<i>Mieczysław Wyszogrodzki</i>			
Podmiot badający:	<i>PKBWL</i>			
Skład zespołu badawczego:	<i>Piotr Richter Krzysztof Błasiak</i>			
Zalecenia:	<i>Nie</i>			
Adresat zaleceń:	<i>Nie dotyczy</i>			
Data zakończenia badania:	<i>29 maja 2019 r.</i>			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W dniu 10 maja 2019 roku, w godzinach porannych, uprawniony mechanik ukraińskiej firmy producenta statku powietrznego dokonał montażu śmigłowca AK1-3 o seryjnym numerze fabrycznym 0089 w kategorii K6E, jako eksperymentalny o znakach rejestracyjnych SP-HLLK. Mechanik wspólnie z pilotem przygotowali śmigłowiec do próby na ziemi oraz jego oblotu po montażu. Około godziny 12:00 czasu lokalnego pilot wykonał pierwszy lot po montażu trwający około 15 minut. Podczas oblotu śmigłowiec zachowywał się prawidłowo, utrzymywał parametry lotu zgodne z Instrukcją Użytkowania w Locie. Po wykonaniu oblotu śmigłowca AK1-3, (oznakowany na belce ogonowej w dniu wypadku jako SP-HLIK) pilot podjął decyzję o dopuszczeniu śmigłowca do lotów. Niezgodność znaków rejestracyjnych na belce ogonowej a dokumentacją śmigłowca, według oświadczenia pilota, wynikała z błędu drukarskiego. Zakład

drukarski dostarczył naklejki z wydrukowanymi błędnie znakami rejestracji. Nieścisłość została wykryta przez PKBWL. Śmigłowiec posiada świadectwo ewidencji zgodny z wydanymi dokumentami egzemplarza o numerze seryjnym nr 0089 znajdującym się na ramie podwozia, o znakach rejestracyjnych SP-HLLK.

Pilot z właścicielem śmigłowca zaplanowali krótki lot w rejonie miasta Sokołów Podlaski. Po przygotowaniu śmigłowca do drugiego lotu w tym dniu około godziny 12:30 czasu lokalnego załoga wystartowała do lotu widokowego. W około 10 minucie lotu pilot zauważył, że obroty silnika (model EJ25 niecertyfikowany) oraz wirnika głównego stopniowo maleją i dochodzą do minimalnych wartości dopuszczalnych. Pomimo wymuszenia wartości maksymalnych pokrętelem korekcji na dźwigni skoku i mocy, obroty silnika a wraz z nimi obroty wirnika głównego weszły w zakres poniżej wartości dopuszczalnych. W związku z utratą mocy silnika pilot postanowił przerwać lot i lądować awaryjnie w terenie przygodnym, przechodząc na zakres autorotacji. Pilotowi nie udało się odzyskać minimalnych obrotów dopuszczalnych wirnika głównego. Będąc w pozycji horyzontalnej śmigłowiec przyziemił ze znaczną prędkością opadania. Po uderzeniu z ziemią od śmigłowca oddzieliła się belka ogonowa. Podwozie płożowe pochłonęło znaczą część energii podczas zderzenia, zmniejszając tym samym niekorzystne skutki dla załogi. Śmigłowiec odbił się od powierzchni ziemi i przewrócił się na prawą stronę kabiny (Rys. 1).



Zdjęcie 1. Wrak śmigłowca AK1-3 na miejscu zdarzenia [źródło: PKBWL]

Silnik śmigłowca wyłączył się samoczynnie po zderzeniu. Pilot przed opuszczeniem kabiny wyłączył zasilanie elektryczne, wydostał się z kabiny śmigłowca po czym pomógł wydostać się pasażerowi. W wyniku awaryjnego lądowania doszło do deformacji podwozia płożowego śmigłowca, uszkodzenia trzech łopat wirnika głównego, oderwania i destrukcji belki ogonowej wraz z dwoma łopatami śmigła ogonowego. Zbiornik paliwa nie uległ rozszczelnieniu, nie doszło do pożaru. Pilot i pasażer odnieśli lekkie obrażenia ciała. Warunki atmosferyczne nie miały wpływu na zaistnienie i przebieg zdarzenia.

Komisja ustaliła, że:

W myśl Ustawy Prawo Lotnicze z dnia 3 lipca 2002 r. tekst jednolity z dnia 20 czerwca 2018 roku Art.135 ust.6 pkt 3 Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych *odstępuje od badania wypadku lotniczego* i stwierdza, że statek powietrzny w chwili zdarzenia był użytkowany niezgodnie z obowiązującymi przepisami.

Komentarz komisji:

Komisja zwraca uwagę, że:

- zgodnie z art. 31 u.1 Ustawy Prawo Lotnicze cywilne statki powietrze muszą posiadać, między innymi, wymagane znaki rozpoznawcze.

- zgodnie z art. 210 u. 1 p. 2 w/w. ustawy kto wykonuje lot statkiem powietrznym niemającym wymaganych znaków i napisów – podlega karze grzywny

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Mieczysław Wyszogrodzki	<i>Podpis na oryginale</i>