



Jedynym celem badania jest zapobieganie wypadkom i incyidentom lotniczym.

Komisja nie orzeka o winie i odpowiedzialności. Badanie jest niezależne i odrębne w stosunku do wszelkich postępowań sądowych lub administracyjnych.

Wykorzystywanie uchwały do celów innych niż zapobieganie wypadkom i incyidentom lotniczym, może prowadzić do błędnych wniosków i interpretacji.

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych

z dnia 20 czerwca 2024

w sprawie **wypadku lotniczego**

2023-0055

NUMER ZDARZENIA

Wiatrakowiec JK-3 Juan, SP-ZNAN

Lądowisko Borki, 12 sierpnia 2023 r.

Uchwała została wydana na podstawie informacji znanych Komisji w dniu jej podjęcia.

Uchwała przedstawia okoliczności zdarzenia lotniczego jego przyczyny, czynniki sprzyjające oraz zalecenia dotyczące bezpieczeństwa, jeżeli zostały wydane.



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych
ul. Nowy Świat 6/12, 00-497 Warszawa



kontakt@pkbwl.gov.pl



Telefon alarmowy 24 h: +48 500 233 233



<https://www.pkbwl.gov.pl>

Po analizie dokumentów przedstawionych PKBWL, działając na podstawie art. 135 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. 2002 Nr 130 poz. 1112, z późn. zm.) oraz § 18 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz.U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), Komisja uznała wyniki badań przedstawione w raporcie końcowym podmiotu prowadzącego badanie za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

1. Przebieg zdarzenia:

W dniu zdarzenia na lądowisku Borki odbywały się pokazy lotnicze pod nazwą „II KRÓLewski piknik lotniczy”. Jedną z atrakcji pokazów była prezentacja w locie prototypu wiatrakowca klasy UL115 – JK-3 Juan. Lot demonstracyjny zawierał takie elementy jak przelot na małej wysokości, zakręty, przelot z minimalną i maksymalną prędkością, opadanie autorotacyjne oraz lądowanie autorotacyjne z niepracującym silnikiem. Pilot wystartował do lotu około godziny 16:44 LMT¹ i przez około 10 minut wykonywał lot pokazowy. Po zrealizowaniu zaplanowanych elementów pilot przystąpił do lądowania autorotacyjnego z niepracującym silnikiem. Lecąc w kierunku południowo-wschodnim wzdłuż drogi startowej, pilot na wysokości około 100 metrów nad ternem lądowiska wyłączył silnik. Lądowanie miało odbyć się z bocznym wiatrem i obejmować zakręt o 180°, a następnie przyziemienie w kierunku północno-zachodnim. Po wyłączeniu silnika, pilot zauważył, że wiatrakowiec opada szybciej aniżeli przewidywał. Po wykonaniu nawrotu o 180° wiatrakowiec przyziemił jednocześnie na wszystkie trzy koła podwozia, a następnie odbił się od ziemi. Po odbiciu wiatrakowiec przeleciał kilkanaście metrów w kierunku osi drogi startowej, po czym, niesterowny z powodu niepracującego silnika (brak nadmuchu śmigła na usterzenie) zaczął skręcać w prawo (na wiatr). Po chwili wiatrakowiec przewrócił się na lewą burtę, co doprowadziło do zniszczenia wirnika głównego oraz uszkodzenia struktury wiatrakowca. Pilot nie doznał obrażeń i opuścił wiatrakowiec o własnych siłach.

2. Przyczyny zdarzenia:

- 1) Wyłączenie silnika wiatrakowca podczas lotu,
- 2) Nieprawidłowa ocena właściwości lotnych wiatrakowca.

3. Czynniki sprzyjający zaistnieniu zdarzenia:

Wiatrakowiec uczestniczący w wypadku był eksploatowanym od niedawna pierwszym prototypem nowej konstrukcji.

4. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zaproponowane przez podmiot badający:

¹ W dniu zdarzenia LMT = UTC + 2 h

Wprowadzenie zmian w instrukcji użytkowania wiatrakowca JK-3 Juan polegających na:

- 1) Ponownym wyznaczeniu krzywej $H-V^2$ dla lotu z wyłączonym silnikiem,
- 2) Zaleceniu lądowania w linii prostej (bez zakrętów) poniżej wysokości 50 m,
- 3) Zamieszczeniu uwagi o niskiej skuteczności steru kierunku podczas lotu z wyłączonym silnikiem,
- 4) Zaleceniu, o ile to możliwe, wykonywania lądowania z wiatrem czołowym.

5. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie określono.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji

.....

(podpis na oryginale)

.....

(podpis na oryginale)

² Krzywa zalecanych granic przedziału wysokości i prędkości (ang. height–velocity) lotu