



Trzy kraksy

Wszystkie zdjęcia pochodzą z raportów PKBWL

Wczerncowe przedpołudnie pilot wiatrakowca Xenon 2 RST wykonywał loty rekreacyjne wokół lotniska w Kaniowie. Po trwającym 25 minut locie z pasażerem rozpoczął manewr podejścia do lądowania na kierunku 31. Według komunikatu meteorologicznego, w tym czasie wiał wiatr o prędkości 15 węzłów (ok. 28 km/h) od lewej strony, pod kątem blisko 90 stopni do kierunku lądowania, a więc na granicy dopuszczalnych wartości określonych w instrukcji użytkownika w locie tego statku powietrznego (30 km/h, ok. 16 węzłów). Podczas przyziemienia na asfaltowej drodze startowej nastąpiło wyłamanie prawej goleni podwozia

Wiatrakowce to maszyny stosunkowo bezpieczne i dość łatwe w pilotowaniu, niemniej jednak wymagają opanowania specyfiki ich pilotażu

z uszkodzeniem innych elementów płatowca, a na dobiegu wiatrakowiec utracił kierunek w prawo i zatrzymał się na części trawiastej pola wzlotów w odległości 15 metrów od punktu przyziemienia, uszkadzając przy tym końcówki łopat śmigła pchającego. Pilot i pasażer nie odnieśli żadnych obrażeń.

Analizując możliwe okoliczności wypadku komisja doszła do wniosku, że po zmniejszeniu obrotów silnika na podejściu do lądowania, by zlikwidować znoszenie przez boczny wiatr, pilot przechylił płaszczyznę wirnika w lewo, w kierunku wiatru, co jednak pogarszało właściwości aerodynamiczne wirnika. Podczas wyrównania ni-

ska nad płaszczyznę przyziemienia mógł popełnić jeden z dwóch błędów – wyrównanie wykonał na zbyt małej wysokości, przy dużej prędkości opadania, wyrównując płaszczyznę wirnika do poziomu, ale nie cofając prawej nogi, co przy silnym bocznym wietrze spowodowało przy przyziemieniu przemieszczenie się wiatrakowca w prawo, albo wyrównał lot zbyt wcześnie (za wysoko) i próbując korygować tor lotu doprowadził do utraty siły nośnej i przepadnięcia maszyny z jednoczesnym znoszeniem w prawo. Komisja oceniła, że pilot podczas podejścia do lądowania nie uwzględnił wystarczająco wpływu bocznego wiatru, na który wiatrakowiec jest bardzo

Wiatrakowiec Brako Gyro podczas próby startu z rozmokłej drogi w Noskowie...



...i po jej nieudanym zakończeniu





Xenon 2 RST w Kaniowie. Przy bocznym wietrze można tu było lądować w poprzek pasa

czuły, a jego duże ogólne doświadczenie (pilot linii lotniczych), okazało się niewystarczające do opanowania wiatrakowca podczas wyprowadzania z jednej z najtrudniejszych faz, jaką jest lot „poza krzywą mocy”. W raporcie zauważono, że właściwości wiatrakowca (dobieg rzędu kilku-kilkunastu metrów) umożliwiały lądowanie pod wiatr, w poprzek asfaltowej drogi startowej o szerokości 24 m.

• We wrześniowe popołudnie z lotniska w Jastarni startował wiatrakowiec *Calidus 914 UL* do lotu w ramach projektu skanowania polskiej linii brzegowej. Przy wietrze wiejącym z kierunku 130-140° pilot zdecydował się startować z pasa 12. Pozycję do startu zajął kilkadziesiąt metrów przed końcem drogi startowej, ponieważ uznał, że dalej podłoże staje się zbyt miękkie i porośnięte wyższą trawą – dostępną długość drogi startowej uznał jednak za wystarczającą do bezpiecznego wykonania startu.

Po „dłuższym rozbiegu” wiatrakowiec oderwał się od gruntu i rozpoczął dalsze rozpędzanie, a przy 70-80 km/h przeszedł na wznoszenie, uzyskując przewyższenie nad znajdującą się przed nim ścianą drzew, nagle jednak zaczął przepadać. Aby uniknąć zderzenia z drzewami, pilot zawrócił w lewo o 180°, po czym wiatrakowiec twardo przyziemił, zaczepiając łopatami wirnika nośnego o ziemię i przewrócił się na prawy bok. Pilot i pasażer nie odnieśli obrażeń, zaś wiatrakowiec uległ zniszczeniu.

Zdaniem Komisji, przyczyną wypadku było pominięcie fazy rozpędzenia wiatrakowca nad ziemią do prędkości ok. 100 – 110 km/h (i tym samym nierozkręcenie wirnika nośnego do ok. 390 obr./min) i przejście do wznoszenia na zbyt dużych kątach natarcia, a także brak prawidłowej oceny przebiegu startu i niepodjęcie decyzji o jego przerwaniu w bezpiecznej odległości od ściany drzew. Komisja za-

uważyła też, że przebiegłby bezpiecznie, gdyby wykonywano go na kierunku 30 od początku dostępnego tam rozbiegu, mając po zachodniej stronie teren porośnięty niższymi drzewami, a w razie problemów ze wznoszeniem, pilot mógłby skierować się pod wiatr, w kierunku zatoki.

• Podczas wykonywania lotu z Krępy koło Słupska do Zegrza Pomorskiego w czerwcowe popołudnie, właściciel wiatrakowca *Brako Gyro* wylądował zapobiegawczo w terenie przygodnym w miejscowości Noskowo ze względu na nagłe pogorszenie pogody. Około pół godziny po przejściu nawałnicy pilot postanowił kontynuować lot. Podczas rozbiegu po wąskiej drodze gruntowej nie zdołał utrzymać kierunku i wiatrakowiec stoczył się do płynącego wzdłuż drogi strumyka. Osoby obserwujące start wyciągnęły pilota z pogrążonej w wodzie kabiny. Analiza zdarzenia wykazała, iż przyczyną wypadku było podjęcie próby startu z rozmokłej drogi gruntowej, na której pozostawały kałuże wody, co utrudniało rozbieg i utrzymanie jego kierunku, a w konsekwencji doprowadziło do stoczenia się wiatrakowca do strumienia. Pół godziny po wypadku droga była już sucha...

Michał Setlak



Zdjęcia poklatkowe kolejnych faz wypadku *Calidusa 914 UL* w Jastarni

Rozbity *Calidus 914 UL* w Jastarni. I tym razem szczęśliwie obyło się bez ofiar.

