



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

POWAŻNY INCYDENT 2020/1635

UCHWAŁA

z dnia 7 lutego 2022 r.

Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot Ultralekki KR-2S
Znaki rozpoznawcze SP:	OM-M549
Data zdarzenia:	5 lipca 2020 r.
Miejsce zdarzenia:	Krosno (EPKR)

Po rozpatrzeniu Raportu Końcowego z przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego przedstawionego przez Zespół Badawczy PKBWL, działając na podstawie Art. 138 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (z późn. zm.) oraz §16 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała, że:

1. Zdarzenie miało następujący przebieg:

W dniu 05 lipca 2020 r. około godziny 7:00 na lotnisko w Krośnie (EPKR) przybył pilot z zamiarem wykonania oblotu technicznego samolotu KR-2S po zmianie silnika. Pilot wraz z właścicielem wykonali przegląd samolotu przed dniem lotnym, a następnie próbę silnika. Ponieważ silnik samolotu działał prawidłowo, po wykonaniu trzech próbnych rozbiegów pilot postanowił wykonać lot. Po oderwaniu się od ziemi, pomimo manetki gazu wciśniętej do końca (pełna moc silnika) samolot przeszedł do lotu poziomego, a następnie zaczął się zniżać. Pilot na małej wysokości wykonał zakręt w lewo (o około 90°) z małym przechyleniem. W trakcie zakrętu zauważył po prawej stronie pomiędzy zabudowaniami małą łąkę i stwierdził, że spróbuje tam wylądować. Pilot zainicjował zakręt w kierunku łąki i w tej samej chwili prawe skrzydło samolotu uderzyło w przydrożną latarnię, której pilot nie zauważył. Samolot obrócił się w powietrzu w prawo o około 180° i spadł na teren prywatnej posesji uderzając w płot, zaparkowany samochód (który przemieścił się w bok i uszkodził garaż) i zatrzymał się na płocie po drugiej stronie posesji. Po zatrzymaniu się samolotu pilot wyłączył iskrowniki, zamknął zawór paliwa i po rozpięciu pasów opuścił kabinę. Chwilę później pojawiły się służby ratownicze. Pilota przewieziono do szpitala, gdzie został hospitalizowany.

Po zmianie silnika nie złożono wniosku do SLUF (Slovenská Federácia Ultraľahkého Lietania) o zgodę na wykonanie lotu technicznego. Zgodnie z przepisami SLUF lot techniczny wykonany bez takiej zgody był lotem nielegalnym i nie powinien mieć miejsca.

W dniu zdarzenia pilot posiadał Preukaz Pilota wydany przez Slovenská Federácia Ultraľahkého Lietania (SLUF) po upływie okresu ważności.

2. Przyczyny zdarzenia:

Rozpoczęcie rozbiegu (startu do oblotu samolotu po zmianie silnika) z miejsca, które nie dawało możliwości wykonania bezpiecznego lądowania w razie wystąpienia awarii.

3. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia lotniczego:

- 1) Brak dokładnych ustaleń pomiędzy pilotem a właścicielem samolotu dotyczących zakresu prób, jakie miały być wykonane w dniu zdarzenia.
- 2) Rozpoczęcie rozbiegu samolotu do startu w odległości około 300 m od progu pasa startowego DS 3 na kierunku 29.
- 3) Niewyregulowany kąt zaklinowania łopat śmigła samolotu.

4. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zaproponowane przez użytkownika statku powietrznego:

Nie podjęto.

5. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie sformułowano.

Nadzorujący badanie

CZŁONEK
PAŃSTWOWEJ KOMISJI
BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH
pilot inż. / M. mag inż. Jacek Boguski

Przewodniczący Komisji

PRZEWODNICZĄCY
Państwowej Komisji
Badania Wypadków lotniczych
B. Treła
Bogusław Treła