



## Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

WYPADEK 2022/2397

### UCHWAŁA

z dnia 4 października 2022 r.

Rodzaj, typ statku powietrznego:	Bristell NG-5
Znaki rozpoznawcze SP:	SP-SLES
Data zdarzenia:	15 sierpnia 2020 r.
Miejsce zdarzenia:	Okolice lądowiska Kikity (EPKI)

Po rozpatrzeniu przedstawionego przez Zespół Badawczy PKBWL Raportu Końcowego z przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego, **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 15 sierpnia 2020 r. pilot samolotu Bristell NG-5 wraz z pasażerką wystartowali około godziny 20:40 z lądowiska Kikity (EPKI) do lotu rekreacyjnego po trasie Mrągowo, Mikołajki, Giżycko, Kikity. Lot wykonywany był na wysokości około 1200 ft. W trakcie dolotu do lądowiska Kikity pilot zgłosił FIS Olsztyn przejście na częstotliwość lądowiska i rozpoczął zniżanie samolotu do wysokości 1000 ft. Świadkowie, którzy przebywali na lądowisku stwierdzili, że około godziny 21:30 obserwowali światła pozycyjne samolotu w okolicach trzeciego zakrętu kręgu nadlotniskowego, które w pewnym momencie zniknęły. Osoby postronne przebywające nad jeziorem zgłosiły właścicielowi lądowiska i służbom ratowniczym, że prawdopodobnie doszło do wypadku samolotu. Służby ratownicze podjęły akcję poszukiwawczą i odnalazły wrak samolotu w lesie. Samolot był zniszczony, a pilot i pasażerka ponieśli śmierć na miejscu.

#### 2. Przyczyną zdarzenia było:

**Prawdopodobna niekontrolowana utrata wysokości podczas wykonywania trzeciego zakrętu.**

#### 3. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia lotniczego:

Nie było.

#### 4. Komisja akceptuje następujące działania naprawcze/profilaktyczne zaproponowane przez użytkownika statku powietrznego,

Nie było.

## **5. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:**

### **Zalecenie 2022/2397/1 - dla Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego:**

Ważnym elementem badania jest sprawdzenie prawidłowości obsługi technicznej statku powietrznego przed zdarzeniem. W trakcie badania wypadku 2020/2397 PKBWL nie miała możliwości zapoznać się z dokumentacją dotyczącą czynności obsługowych wykonanych na samolocie po 100 godz. lotu, ponieważ dokumenty prawdopodobnie znajdowały się na pokładzie SP i uległy spaleni.

W związku z powyższym PKBWL proponuje, aby Prezes ULC dokonał zmiany przepisów w ten sposób, aby dokumenty wymagane na pokładzie statku powietrznego podczas lotu nie były zintegrowane z dokumentami dotyczącymi zdadności do lotu, które powinny być przechowywane na ziemi. Zapobiegnie to zniszczeniu dokumentów dotyczącymi zdadności do lotu po zaistnieniu wypadku.

### **Zalecenie 2022/2397/2 – dla Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego:**

W trakcie badania wypadku 2020/2397 PKBWL stwierdziła, że samolot, który uległ wypadkowi został wpisany do Ewidencji Statków Powietrznych w kategorii K6-E, jako samolot eksperymentalny i w związku z tym powinien być wykorzystywany tylko do celów badawczych, eksperymentalnych lub naukowych. Samolot, który uległ wypadkowi był wykorzystywany przez prywatnego właściciela do lotów prywatnych.

Aby zapobiec takim przypadkom w przyszłości, PKBWL proponuje, aby Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego w ramach kontroli prowadzonych zgodnie z art. 27 ustawy Prawo lotnicze sprawdzał, czy statki powietrzne wpisane do ewidencji w kategorii K6E (eksperymentalna) są użytkowane zgodnie z przeznaczeniem i obowiązującymi ograniczeniami.

**Przewodniczący Komisji:**

**Nadzorujący Badanie:**