



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

WYPADEK 2020/3401

UCHWAŁA

z dnia 14 października 2021 r.

Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot ultralekki, Pipistrel Taurus 503
Znaki rozpoznawcze SP:	SP-STAU
Data zdarzenia:	25 października 2020 r.
Miejsce zdarzenia:	Lądowisko Stary Wielisław

Po rozpatrzeniu przedstawionego przez nadzorującego badanie 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 25 października 2020 r. o godz. 15:45 pilot samolotu ultraleckiego Pipistrel Taurus 503 wystartował do lotu z podróznym na pokładzie. Lot odbywał się w promieniu 20 km od miejsca startu – lądowiska Stary Wielisław. Po około 45 min lotu pilot skierował samolot do lądowania. Lotem ślizgowym wszedł do pozycji z wiatrem do RWY33, a następnie wykonał trzeci zakręt. Czwarty zakręt wykonał na niewielkiej wysokości, z wyślizgiem. Po wyprowadzeniu z zakrętu, kiedy samolot przelatował nad drogą znajdującą się przed progiem pasa, pilot zwiększył kąty natarcia, doszło do nadmiernego spadku prędkości i przeciągnięcia. Samolot zderzył się z ziemią w odległości około 20 m od progu pasa. Pierwszy kontakt nastąpił prawą końcówką skrzydła, następnie przednią częścią kadłuba i wskutek działania siły bezwładności ukręcony został ogon samolotu.

Pilot samolotu ultraleckiego – właściciel, mężczyzna lat 67. Posiadał czeskie uprawnienia do lotów samolotami ultralekkimi oraz czeskie orzeczenie o stanie zdrowia dla danej klasy uprawnień (klasa 2 – pilot samolotów ultralekkich) z wpisanymi ograniczeniami VDL i VNL. Orzeczenie było ważne w dniu zdarzenia.

Czeskie świadectwo kwalifikacji nie uprawnia do wykonywania lotów na polskim statku powietrznym ze względu na to, że jest wydane zgodnie przepisami krajowymi Czeskimi, które nie są tożsame z przepisami Polskimi. Na tym świadectwie

kwalifikacji terenie Polski może wykonywać loty na samolocie zarejestrowanym w Czechach.

Na polskim świadectwie kwalifikacji na terenie Polski można wykonywać lot na samolotach zarejestrowanych w innych państwach.

Statek powietrzny był użytkowany niezgodnie z obowiązującymi przepisami, w związku z czym na podstawie art. 135 pkt. 6 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (z późn. zm.) Komisja mogła odstąpić od badania wypadku, jednakże postanowiła tego nie czynić, gdyż uznała, że opublikowanie raportu opisującego popełnione błędy formalne i pilotażowe przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa.

2. Przyczyna zdarzenia:

Błąd pilota polegający na:

- 1) Niewłaściwym zaplanowaniu podejścia do lądowania.**
- 2) Doprowadzeniu do nadmiernego spadku prędkości na prostej do lądowania.**

3. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia lotniczego:

Nie określono.

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

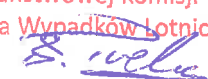
Nie było.

Nadzorujący badanie

SEKRETARZ
Państwowej Komisji
Badania Wypadków Lotniczych

Patrycja Pacak

Przewodniczący Komisji

PRZEWODNICZĄCY
Państwowej Komisji
Badania Wypadków Lotniczych

Bogusław Trela