



**Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych**

**WYPADEK 2021/1037**

**UCHWAŁA**

**z dnia 7 lipca 2022 r.**

<b>Rodzaj, typ statku powietrznego:</b>	Samolot, Tecnam Astore
<b>Znaki rozpoznawcze SP:</b>	I-C326
<b>Data zdarzenia:</b>	9 maja 2021 r.
<b>Miejsce zdarzenia:</b>	EPZP

Po rozpatrzeniu Raportu Końcowego przedstawionego przez zespół badawczy PKBWL, działając na podstawie art. 135 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (z późn. zm.) oraz §18 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 9 maja 2021 r.<sup>1</sup> pilot zamierzał wykonać lot trasowy (turystyczny) samolotem Tecnam Astore o znakach rozpoznawczych I-C326 z lotniska Przylep koło Zielonej Góry (EPZP) na lotnisko Żar (EPZR).

Okolo godz. 09:08<sup>2</sup> pilot zgłosił uruchomienie silnika pod hangarem a następnie przekołował do progu RWY 24. Przed progiem pilot przeprowadził próbę silnika i po uzyskaniu informacji od kierującego lotami o sytuacji ruchowej w rejonie lotniska, zajął RWY 24, a okolo godz. 09:15 rozpoczął start. Samolot oderwał się od ziemi po okolo 150 m rozbiegu i rozpoczął wznoszenie.

Z zapisu kamer znajdujących się w obrębie lotniska oraz zeznań świadków wynika, że w tej fazie lotu nie było zauważalnych problemów z przebiegiem startu. Po osiągnięciu wysokości okolo 30 - 40 m, w pobliżu połowy długości pasa, pilot zgłosił drogą radiową problem z pracą silnika, nie podając szczegółów, oraz zamiar lądowania z wiatrem. Następnie przerwał strome wznoszenie i po chwili zmienił kierunek lotu w prawo, a następnie rozpoczął zakręt w lewo z zamiarem dowrotu do RWY 06.

Pilot wykonywał zakręt w lewo na małej wysokości z rosnącym przechyleniem, co doprowadziło do przeciągnięcia samolotu i wejścia w korkociąg. Będąc w pierwszej fazie korkociągu samolot uderzył lewym skrzydłem i śmigłem w płytę lotniska. Następnie odbił się i przemieścił o kilka metrów w kierunku lotu i stanął w płomieniach. Samolot był w pełni zatankowany. Świadcowie zdarzenia podjęli akcję gaszenia pożaru z użyciem

Strona 1 z 2

<sup>1</sup> Daty w Raporcie wyrażono w formacie „DD.MM.RRRR ”

<sup>2</sup> Czas w Raporcie wyrażono według LMT = UTC + 2 godz.

gaśnic będących na terenie lotniska. Akcję gaśniczą kontynuowano po przybyciu Państwowej Straży Pożarnej. W wyniku zderzenia pilot poniósł śmierć na miejscu.

## 2. Przyczyna zdarzenia:

Przyczyną wypadku było doprowadzenie samolotu do przeciągnięcia i wpadnięcia w korkociąg, wskutek błędów pilotażowych popełnionych po podjęciu decyzji o lądowaniu z wiatrem, polegających na:

- niezabezpieczeniu prędkości do awaryjnego lądowania samolotu;
- wykonaniu na małej wysokości zabronionego w IUwL zakrętu o 180°;
- przekroczeniu podczas wykonywania zakrętu maksymalnie dopuszczalnego kąta przechylenia samolotu.

## 3. Czynniki sprzyjające zdarzeniu:

- masa samolotu bliska MTOM;
- kierunek wiatru spychający samolot w lewo w końcowej fazie zakrętu.

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

Nie sformułowano.

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

PKBWL po zakończeniu badania nie zaproponowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

**Nadzorujący badanie**

CZŁONEK  
Państwowej Komisji  
Badania Wypadków Lotniczych  
*R. Kamiński*  
Roman Kamiński

**Przewodniczący Komisji**

PRZEWODNICZĄCY  
Państwowej Komisji  
Badania Wypadków Lotniczych  
*B. Trela*  
Bogusław Trela