



**Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych**

**WYPADEK 2022/808**

**UCHWAŁA**

**z dnia 28 września 2022 r.**

<b>Rodzaj, typ statku powietrznego:</b>	Samolot, Aeroprakt 22 L2
<b>Znaki rozpoznawcze SP:</b>	SP-SAGU
<b>Data zdarzenia:</b>	27 lutego 2022 r.
<b>Miejsce zdarzenia:</b>	Wola Rogowska

Na podstawie zgromadzonej dokumentacji, **działając na podstawie art. 136 i art. 138 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 dn. 27.02.2022 r., podczas startu z terenu przygodnego – miejsca niefigurującego w ewidencji lądowisk, w okolicy wsi Wola Rogowska (Rys.1), doszło do kapotażu ultralekkiego samolotu Aeroprakt 22 L2.

Pomimo informacji pozyskanych od policji oraz prokuratury, przebieg zdarzenia nie został jednoznacznie ustalony. Komisja nie dysponowała obiektywnymi źródłami informacji, a pilot zmieniał zeznania i niewystarczająco współpracował z Komisją w celu wyjaśnienia okoliczności wypadku.

W toku badania ustalono, że w dniu poprzedzającym zdarzenie, tj. 26 lutego 2022, pilot wystartował z lądowiska Dzwono-Sierbowice, w gminie Pilica. Według deklaracji jaką złożył Komisji, zamierzał lecieć na lądowisko w Smolniku w Bieszczadach, odległe od Dzwono-Sierbowic – przy uwzględnieniu przelotu nad Wolą Rogowską – o 226 km (Rys. 1).



Rys. 1 Orientacyjne położenie miejsca startu, lądowania i wypadku oraz rzekomego lądowiska docelowego [źródło: Geoportal]

Po dolicie do okolicy Woli Rogowskiej, pilot wylądował w terenie przygodnym. Jako powód lądowania podał przerwę w pracy silnika, a w kolejnym, zmienionym oświadczeniu napisał, że zaobserwował „wysokie wskazanie temperatury płynu chłodzącego” oraz że odniósł „wrażenie odmiernej pracy silnika”. W dalszej kolejności pilot zeznał, że po lądowaniu dokonał „ogłędzin i prób silnika, które nie wykazały żadnych odchyłeń od normy”. Ze względu na późną porę pilot przełożył start na dzień następny. Liczył także, że niskie temperatury powietrza nad ranem uczynią grunt lądowiska mniej grząskim.

Następnego dnia rano pilot podjął nieudaną próbę startu. Rozbieg zakończył się kapotażem, w wyniku którego w znacznym stopniu uszkodzone zostały oba skrzydła, kabina, poszycie kadłuba w strefie za kabiną, maska silnika oraz statecznik pionowy wraz ze sterem kierunku. Wyłamaniu uległo zawieszenie koła przedniego podwozia, naruszona została geometria podwozia głównego, zniszczeniu uległo śmigło i silnik, który kwalifikował się do naprawy głównej (Rys. 2).

Pilot odniósł poważne obrażenia.

Możliwe, że pilot wykorzystywał do rozbiegu wał przeciwpowodziowy, z którego zsunął się, lub piaszczysto-żwirową łachę, utworzoną na rzece. Nie osiągnąwszy prędkości rotacji samolot zakończył start na porośniętym suchą trawą i krzakami nabrzeżu rzeki (jak na Rys. 2). Nierówne podłoże oraz wysoka roślinność doprowadziły do kapotażu.

Pilot zeznał, że do startu zapomniał zapiąć pasy bezpieczeństwa. Podczas kapotażu uderzył głową o dach kabiny, raniąc twarz. Wyczołgał się z kabiny samodzielnie i oddalił od samolotu. Pożar nie wystąpił.

Według deklaracji pilota, po wydostaniu się z samolotu, zatelefonował do znajomego, który powiadomił służby ratownicze. Na miejsce przybyły jednostki lokalnej straży pożarnej, pogotowie ratunkowe oraz policja. Pilot został przewieziony do szpitala.

W celu ustalenia okoliczności zdarzenia Komisja zwróciła się do policji w Żabnie a następnie do prokuratury rejonowej w Dąbrowie Tarnowskiej o informacje dotyczące sprawy. Prokuratura wyjaśniła, że nadzorowała postępowanie przeciwko pilotowi, który uległ wypadkowi, o przestępstwo z art. 62 ust. 1 i 3 ustawy z dnia 29 lipca 2021 o przeciwdziałaniu narkomanii. Postępowanie to zakończyło się (cytat z pisma z prokuratury) „postanowieniem (...) przeciwko podejrzanemu o wskazany czyn oraz w sprawie o przestępstwo z art. 178a § 1 k.k.”<sup>1</sup>.

Prokuratura poinformowała, że w trakcie czynności realizowanych przez policję, ujawniono (cytat z pisma prokuratury) „niewielką ilość marihuany”, a pilot (cytat) „przyznał się do zarzucanego mu czynu”.

Z treści opinii Instytutu Genetyki Sądowej w Bydgoszczy wynika, iż (cytat z pisma prokuratury) „(...) we krwi pilota stwierdzono obecność substancji, która nie jest środkiem działającym podobnie do alkoholu lub substancją psychotropową albo środkiem odurzającym”.



Rys. 2 Uszkodzenia samolotu [źródło: Internet]

Według oświadczenia pilota, który uległ wypadkowi, w tym samym czasie i w tej samej okolicy wylądował drugi samolot, którego pilot był świadkiem badanego wypadku (prawdopodobnie jedynym). Ustalono, że pilot drugiego samolotu odleciał z lądowiska nie czekając na przybycie służb ratowniczych. Poszkodowany nie ujawnił Komisji danych pozwalających na zidentyfikowanie drugiego samolotu i/lub jego pilota.

Uszkodzony samolot został zdemontowany jeszcze w dniu zdarzenia i przewieziony do zakładu obsługowego Aeroprakt. Informacja do PKBWL, w postaci pisemnego

---

<sup>1</sup> Art. 178a § 1 Kodeksu karnego traktuje o prowadzeniu pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego.

powiadomienia (e-mail) została przesłana przez policję w tym samym dniu, tj. 27 lutego 2022, w godzinach wieczornych. Pilot, który uległ wypadkowi, zdarzenia nie zgłosił.

Na wniosek PKBWL pracownik zakładu obsługowego Aeroprakt, demontujący samolot w miejscu zdarzenia, opisał uszkodzenia konstrukcji. Nie odniósł się jednak do kwestii ewentualnych usterek zespołu napędowego. Stwierdził jedynie, że zostało zlane paliwo, przy czym „zbiornik w jednym ze skrzydeł był pusty”.

Na skutek sprzecznych oświadczeń pilota na różnych etapach badania, braku świadków i braku wystarczających obiektywnych danych, Komisja nie była w stanie przeprowadzić w pełni wiarygodnej rekonstrukcji przebiegu zdarzenia, a tym samym ustalić jego przyczyny. W niniejszej uchwale zawarto jedyne udokumentowane ustalenia Komisji.

Próba rekonstrukcji zdarzenia została przeprowadzona w oparciu o zmieniane i lakoniczne zeznania pilota, informacje przekazane przez pracownika zakładu obsługowego oraz materiały uzyskane od policji i prokuratury.

Samolot nie był wyposażony w żadne urządzenia rejestrujące.

W toku badania ustalono, że:

- 1) Samolot, który uległ wypadkowi był pilotowany przez mężczyznę lat 45, który posiadał świadectwo kwalifikacji UACP z uprawnieniem UAP(L) w okresie ważności oraz orzeczenie lotniczo-lekarskie w okresie ważności, bez ograniczeń – wniosek: pilot posiadał uprawnienia do wykonania lotu;
- 2) Pilot oświadczył, że:
  - jego nalot ogólny na samolotach ultralekkich wynosi 700 godz., w tym na typie Aeroprakt A22 – 560 godz. oraz ponad 600 startów;
  - w okresie 3 miesięcy przed zdarzeniem wylatał ok. 60 godz., a w tygodniu poprzedzającym wypadek wykonał 5 startów.
- 3) Pilot niewłaściwie ocenił możliwości wykonania startu - warunki terenowe do startu z przygodnego terenu nie gwarantowały bezpiecznego startu;
- 4) Podczas startu pilot nie miał zapiętych pasów bezpieczeństwa;
- 5) Pilot odniósł poważne obrażenia;
- 6) W dniu zdarzenia, dla odległego o 66 km od miejsca startu lotniska Kraków-Balice (EPKK), wydano następującą depezę: METAR EPKK 270800Z VRB02KT CAVOK 02/M01 Q1035= – wniosek: warunki pogodowe nie miały wpływu na przebieg zdarzenia;
- 7) Samolot posiadał wymaganą dokumentację.

## **2. Przyczyna zdarzenia:**

Na skutek sprzecznych oświadczeń pilota na różnych etapach badania, braku świadków i niewystarczającej ilości obiektywnych danych, Komisja nie była w stanie przeprowadzić wiarygodnej rekonstrukcji przebiegu zdarzenia, a tym samym ustalić jego przyczyny.

### **3. Czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia lotniczego:**

- 1) Niewystarczające przygotowanie pilota do lotu (w tym niezapięcie pasów bezpieczeństwa do startu).
- 2) Lądowanie w nierozpoznanym i niezabezpieczonym do tego celu terenie przygodnym oraz próba startu z tego terenu.

### **4. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zrealizowane i zaproponowane przez użytkownika statku powietrznego:**

Nie dotyczy.

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

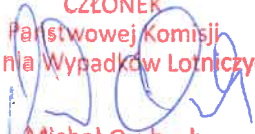
Mając na uwadze fakt, że pilot utrudniał wykonywanie przez członków Komisji czynności, o których mowa w art. 136 ust. 1 i 2, [...], ustawy Prawo lotnicze), Komisja podjęła decyzję o odstąpieniu od dalszego badania zdarzenia i powiadomiła Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego podejrzeniu naruszenia art. 211 pkt 10) lit. b) Ustawy prawo lotnicze. Komisja przesłała niniejszą uchwałę do prokuratury rejonowej w Dąbrowie Tarnowskiej.

Uwaga Komisji:


Oddzielną kwestią pozostaje zachowanie pilota drugiego samolotu, który po zdarzeniu wystartował i odleciał z miejsca wypadku. Pilot ten nie powiadomił służb ratowniczych, nie przekazał informacji o wypadku organom kontroli ruchu lotniczego, nie kontaktował się z PKBWL. Odlot z miejsca zdarzenia nosił znamiona ucieczki, a zachowanie pilota cechowało się brakiem odpowiedzialności za los poszkodowanego kolegi.

Pilot biorący udział w badanym zdarzeniu nie wyjaśnił w jaki sposób kolega z drugiego samolotu udzielił mu pomocy, poza stwierdzeniem, że otrzymał od niego „wszelką niezbędną pomoc”.

**Nadzorujący badanie**

CZŁONEK  
Państwowej Komisji  
Badania Wypadków Lotniczych  
  
Michał Ombach

**Przewodniczący Komisji**

PRZEWODNICZĄCY  
Państwowej Komisji  
Badania Wypadków Lotniczych  
  
Bogusław Trela

