



Jedynym celem badania jest zapobieganie wypadkom i incyidentom lotniczym.

Komisja nie orzeka o winie i odpowiedzialności.

Badanie jest niezależne i odrębne w stosunku do wszelkich postępowań sądowych lub administracyjnych.

Wykorzystywanie uchwały do celów innych niż zapobieganie wypadkom i incyidentom lotniczym, może prowadzić do błędnych wniosków i interpretacji.

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych

z dnia 2 maja 2024 r.

w sprawie **wypadku lotniczego**

2023-0083

NUMER ZDARZENIA

Aeroprakt A-22L2, SP-SWOZ

31 grudnia 2024 r.

lotnisko Oborniki-Słonawy (EPOB)

Uchwała została wydana na podstawie informacji znanych Komisji w dniu jej podjęcia.

Uchwała przedstawia okoliczności zdarzenia lotniczego jego przyczyny, czynniki sprzyjające oraz zalecenia dotyczące bezpieczeństwa, jeżeli zostały wydane.



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych
ul. Nowy Świat 6/12, 00-497 Warszawa



kontakt@pkbwl.gov.pl



Telefon alarmowy 24 h: +48 500 233 233



<https://www.pkbwl.gov.pl>

Działając na podstawie art. 138 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. 2002 Nr 130 poz. 1112, z późn. zm.) oraz § 16 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz.U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), po zapoznaniu się z projektem raportu końcowego Komisja, uznała wyniki badań zespołu za wystarczające i postanowiła zamknąć badanie zdarzenia lotniczego.

1. Przebieg zdarzenia:

W dniu 31 grudnia 2023 r. właściciel samolotu ultralekkiego Aeroprakt A-22L2 o znakach rozpoznawczych SP-SWOZ (dalej nazywanym „A-22”) przybył na lądowisko Oborniki-Słonawy (EPOB) z zamiarem wykonania lotów w ramach corocznego spotkania członków stowarzyszenia lotniczego. Pilot posiadał ważne świadectwo kwalifikacji pilota ultralekkiego UACP¹ i orzeczenie lotniczo-lekarskie.

Pilot przeprowadził przegląd przedlotowy samolotu i około godz. 11:30² rozpoczął loty wokół miejscowości Oborniki. Pilot wykonał pięć lotów w łącznym czasie około 1 godz. 19 min.

Na szósty lot trwający 11 minut, pilot zabrał na pokład pasażera, którego już uprzednio przewoził tym samolotem. W czasie powrotu do lotniska pilot włączył się do lewego kręgu nadlotniskowego i przedłużył lot na odcinku z wiatrem. Pilot obserwował lecący przed nim samolot ultralekki oraz motoparalotnię wykonującą lot powyżej. W trakcie wymiany korespondencji radiowej pilot dowiedział się, że pilot motoparalotni nie zamierza lądować.

Po trzecim zakręcie pilot zmniejszył obroty silnika do około 3700 obr/min i rozpoczął zniżanie. W odległości około 600 m przed progiem RWY² 11, kiedy samolot znajdował się na wysokości 200-300 ft AGL³, pilot zauważył inną motoparalotnię, która niespodziewanie wleciała przed niego na prostą do lądowania. W zaistniałej sytuacji pilot postanowił wykonać zakręt o 360° w prawo, nad las o wysokości drzew około 20–24 m AGL, a następnie wrócić na prostą do lądowania.

O godz. 13:03, ku zaskoczeniu pilota, w czasie wykonywania zakrętu w prawo, maska samolotu obniżyła się poniżej horyzontu. Pasażer, który przestraszył się gwałtowną zmianą położenia samolotu, zapał się ręką o znajdujący się przed nim wolant. Pilot stwierdził, że samolot stał się niesterowny.

Samolot zaczął się zniżać w prawym przechyleniu w kierunku lasu sosnowego i po około trzech sekundach zderzył się z drzewami

Pilot i pasażer opuścili wrak samolotu o własnych siłach. Nie znaleziono żadnych dowodów na istnienie jakichkolwiek usterek lub nieprawidłowości w działaniu

¹ Pilot ultralekkiego statku powietrznego (do 495kg) (ang. ultralight aircraft pilot)

² Czas w Raporcie końcowym wyrażono według LMT=UTC+1 h.

² Nad poziomem gruntu (ang. Above Ground Level)

³ Droga startowa (ang. Runway)

statku powietrznego, które mogłyby przyczynić się do wypadku i utrudnić sterowanie samolotem.

Na podstawie danych meteorologicznych w rejonie lądowiska ustalono, że podczas zdarzenia istniała możliwość wystąpienia oblodzenia gaźników w każdej fazie lotu. Podejście do lądowania było wykonywane bez włączonego podgrzewu gaźników.

Biorąc pod uwagę charakter uszkodzeń samolotu, jego stromy tor upadku oraz zeznań bezpośredniego świadka ustalono, że podczas zakrętu w kierunku lasu nastąpiło wyłączenie silnika.

Zakręt w prawo został rozpoczęty przy prędkości przyrządowej zbliżonej do prędkości przeciągnięcia samolotu ze schowanymi klapami. Do przeciągnięcia samolotu w zakręcie doszło przed zgaśnięciem silnika.

2. Przyczyny i czynniki sprzyjające:

- 1) Temperatura i wilgotność powietrza sprzyjające obladzaniu gaźników silników tłokowych.
- 2) Wykonywanie zniżania ze zmniejszoną prędkością obrotową silnika, sprzyjające występowaniu oblodzenia gaźników bez włączonego ich podgrzewu.
- 3) Wykonanie zakrętu z prędkością przyrządową zbliżoną do minimalnej w konfiguracji ze schowanymi klapami.
- 4) Tylne położenie środka ciężkości samolotu.
- 5) Wystąpienie oblodzenia gaźników.

3. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zaproponowane/zrealizowane przez podmiot badający:

Nie sformułowano.

4. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie określono.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji

.....
(podpis na oryginale)

.....
(podpis na oryginale)