



## Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

WYPADEK 2022/1941

UCHWAŁA

z dnia 04 lipca 2022 r.

<b>Rodzaj, typ statku powietrznego:</b>	UL-A, Flight Design, CTSW
<b>Znaki rozpoznawcze SP:</b>	SP-SGMK
<b>Data zdarzenia:</b>	1 maja 2022 r.
<b>Miejsce zdarzenia:</b>	Lądowisko EPGM - Mazury Residence

Po rozpatrzeniu zgromadzonej dokumentacji z przeprowadzonego badania zdarzenia przedstawionej przez użytkownika statku powietrznego, instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej oraz zarządzającego lądowiskiem 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 1 maja 2022 r. około godz. 12:00 LMT, pilot z uprawnieniem do pilotowania samolotu ultralekkiego lądowego UAP(L) z pasażerką na pokładzie (operacja niekomercyjna) wykonał start z lotniska Radawiec (EPLR) z zamiarem wykonania przelotu i lądowania na lądowisku EPGM.

W trakcie lądowania na skutek utrzymywania zbyt stromej ścieżki podejścia, prędkość lotu była zbyt duża. Pilot przyziemił samolot na trzy punkty, bez wyrównania. Po przyziemieniu samolot odbił się od ziemi i wykonał tzw. kangura po czym pilot oddał drążek sterowy od siebie, co spowodowało przyziemienie na przednią goleń podwozia, jej wyłamanie i w konsekwencji kapotaż samolotu.

Pilot wraz z pasażerem opuścili kabinę samolotu o własnych siłach. W wyniku zdarzenia pilot odniósł niewielkie obrażenia ciała. Ponieważ pasażerka uskarżała się na bóle głowy, została zabrana do szpitala na badania, po których została wypisana.

W wyniku zdarzenia samolot uległ znacznym uszkodzeniom (rys. 1). Uszkodzone zostały: przednie podwozie, przednia szyba, osłona silnika, poszycie lewego oraz prawego skrzydła, śmigło oraz ster kierunku.



Rys. 1. Zdjęcie samolotu po lądowaniu [źródło: Użytkownik]

Pilot posiadał aktualne uprawnienia do wykonania lotu oraz aktualne orzeczenie lotniczo-lekarskie, a samolot dokumentację lotno-techniczną i ubezpieczenie OC w okresie ważności.

Po zdarzeniu pilot został poddany badaniu na zawartość alkoholu w wydychanym powietrzu – wynik 0,00.

Lądowisko przystosowane było do startów i lądowań statków powietrznych o całkowitej masie startowej do 5700 kg w operacjach VFR i warunkach VMC w dzień.

## **2. Przyczyny zdarzenia:**

**1) Utrzymywanie przez pilota zbyt stromej ścieżki podejścia do lądowania i przyziemienie samolotu na trzy punkty (bez wyrównania) zakończone kangurem.**

**2) Nieumiejętne poprawianie kangura.**

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

Nie określono

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

Nie było

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

Nie określono

**Nadzorujący badanie**

**Przewodniczący Komisji**