



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

WYPADEK 2022/2765

UCHWAŁA

z dnia 5 lipca 2022 r.

Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot Ultralekki Straton D-8 Moby Dick
Znaki rozpoznawcze SP:	OK-AUN01
Data zdarzenia:	5 maja 2022 r.
Miejsce zdarzenia:	Górki k. Mielca

Po analizie dostępnych Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych materiałów dotyczących powyższego zdarzenia lotniczego ustalono, że:

1. Zdarzenie miało następujący przebieg

W dniu 5 czerwca 2022 r. w godzinach porannych na lądowisko w górkach k. Mielca przybył wraz z synami właściciel samolotu ultralekiego (o cechach motoszybowca) Straton D-8 Moby Dick. Po uzyskaniu zgody właściciela lądowiska zmontowali samolot, który przywieźli na przyczepie. Następnie na lądowisko przybył poprzedni właściciel statku powietrznego i przeszkolił nowego właściciela w zakresie jego użytkowania. W ramach przeszkolenia pokazał jak uruchomić silnik i wykonał jego próbę. Nowy właściciel wiedział, że samolot nie ma aktualnego przeglądu technicznego i obowiązkowego ubezpieczenia OC, stwierdził jednak, że chce zobaczyć samolot w locie, bo jest to element transakcji. Poprzedni właściciel wykonał dokładny przegląd przedlotowy w trakcie którego stwierdził, że samolot jest zmontowany poprawnie. Następnie próbował nawiązać łączność radiową z wieżą Mielec, aby uzyskać zgodę na lot. Próba nawiązania łączności nie powiodła się, w związku z czym zgodę na lot uzyskano telefonicznie. Poprzedni właściciel wykonał trzy loty (po jednym z nowym właścicielem i jego dwoma synami) pilotując samolot z pierwszej kabiny. Po lotach telefonicznie zgłosił zakończenie lotów.

Poprzedni właściciel samolotu widząc, że synowie nowego właściciela są mocno podekscytowani lotem, zapytał ich, czy mają uprawnienia do latania takim samolotem, na co uzyskał odpowiedź, że nie mają. Dowiedział się też w międzyczasie, że ich doświadczenie lotnicze jest niewielkie. Przed opuszczeniem lądowiska powiedział, aby „uważali”. Poprzedni właściciel samolotu odjechał z lądowiska o godzinie 16:00. Nowy właściciel wraz z synami stwierdzili, że wieczorem jak ucichnie wiatr pokolują samolotem po lądowisku, aby zapoznać się z jego własnościami. Kołowanie rozpoczęli około godziny 20:30. Około godziny 21:00 samolot został ustawiony do startu na początku pasa startowego i po rozbiegu długości około 40-50 m wystartował. Według świadka zdarzenia, pierwszy zakręt

w lewo o 90° pilotujący wykonał na wysokości około 60 m, a następnie po krótkim locie po prostej wykonał kolejny taki zakręt i samolot leciał równoległe do pasa startowego. Po drugim zakręcie samolot przeszedł na wznoszenie i zaczął tracić prędkość. Następnie pochylił się na dziób i zaczął nabierać prędkości (wzrosły też obroty silnika), po chwili przeszedł ponownie na wznoszenie i obroty silnika zmalały. Samolot stracił prędkość, przepadł w prawo i rozpoczął rotację w prawo ze skrzydłami w poziomie (korkociąg płaski). Po wykonaniu około 1 ¼ zwiłki, opadając prawie pionowo zderzył się z ziemią w odległości około 250 m po wschodniej stronie lądowiska (rys 1).



Rys. 1. Szkic miejsca zdarzenia [źródło: PKBWL, Google Earth]

Po zderzeniu z ziemią samolot się zapalił (rys. 2).



Rys. 2. Widok na samolot po zdarzeniu [źródło: PKBWL]

W wyniku wypadku obaj bracia ponieśli śmierć.

Po zdarzeniu Komisja ustaliła że:

- 1) Samolot nie miał ważnego przeglądu technicznego (Technický Průkaz).
- 2) Samolot nie był ubezpieczony (obowiązkowe ubezpieczenie OC).
- 3) Żadna z osób znajdujących się w samolocie w chwili wypadku nie posiadała uprawnień do jego pilotowania.
- 4) Zgodnie z opisem technicznym samolotu minimalna masa pilota w pierwszej kabine powinna wynosić co najmniej 70 kg. Wg oświadczeń świadków masa pilota w pierwszej kabine wynosiła około 60 kg. W związku z tym samolot prawdopodobnie miał tylne wyważenie (wskazuje na to również wejście samolotu w korkociąg płaski). Tylne położenie środka ciężkości powoduje nadsterowność – utrudnia pilotaż.

2. Postanowienie PKBWL

Działając na podstawie Art. 135 pkt. 6 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (z późn. zm.) PKBWL postanowiła odstąpić od badania wyżej wymienionego zdarzenia z następującego powodu:

- statek powietrzny w chwili zdarzenia był użytkowany przez osobę nieuprawnioną;
- statek powietrzny był użytkowany niezgodnie z obowiązującymi przepisami.

3. Podjęte działania

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych powiadomiła o decyzji Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji