



## Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

WYPADEK 2022/6569

### UCHWAŁA

z dnia 14 kwietnia 2023 r.

<b>Rodzaj, typ statku powietrznego:</b>	Samolot ultralekki, TL-3000 „Sirius”
<b>Znaki rozpoznawcze SP:</b>	OK UUA 92
<b>Data zdarzenia:</b>	11 listopada 2022 r.
<b>Miejsce zdarzenia:</b>	Ustarbowo

Po rozpatrzeniu raportu końcowego z badania zdarzenia, przedstawionego przez członka Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych (PKBWL), działając na podstawie art. 138 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (z późn. zm.) oraz § 16 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (z późn. zm.), PKBWL uznała, że:

#### 1. Zdarzenie miało następujący przebieg:

W dniu 11 listopada 2022 r. pilot samolotu ultralekkiego TL-3000 „Sirius”, mając na pokładzie pasażera, wykonywał loty z lądowiska niezgłoszonego do ewidencji lądowisk ULC, położonego w okolicy Wejherowa. W dwóch pierwszych lotach pilot musiał nieplanowo lądować ze względu na wzrastające gwałtownie i ponad dopuszczalne wartości wskazania temperatury płynu w instalacji chłodzenia silnika. Pomimo sygnalizacji usterki, pilot zdecydował się na trzeci lot, połączony z odlotem od lądowiska. System kontroli silnika po raz kolejny wskazał szybki wzrost temperatury płynu chłodzącego, wobec czego pilot zawrócił do miejsca startu. Po ok. 2 minutach lotu silnik wyłączył się. Pilot awaryjnie lądował w terenie przygodnym. W wyniku twardego lądowania z trawersem samolot został poważnie uszkodzony. Zarówno pilot jak i pasażer nie odnieśli obrażeń.

#### 2. Przyczyny zdarzenia:

- 1) Nieprawidłowo wykonane lądowanie awaryjne, polegające na przyziemieniu ze zbyt dużą prędkością postępową i pionową oraz z trawersem.
- 2) Pierwotną przyczyną zdarzenia było wyłączenie się silnika w locie.

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

- 1) Decyzja pilota wykonaniu kolejnego lotu, pomimo sygnalizacji przekroczenia temperatury płynu chłodzącego silnik w dwóch poprzednich lotach.

- 2) Lądowanie bez klap przy tylnobocznym wietrze.
- 3) Miękki teren wybrany jako miejsce awaryjnego lądowania.
- 4) Stres pilota związany z awaryjnym lądowaniem, działanie w deficycie czasu.
- 5) Przekroczenie maksymalnej dopuszczalnej masy samolotu do lotu na skutek zabrania pasażera.

**4. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne  
zapropozowane przez użytkownika statku powietrznego:**

Nie zaproponowano.

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

Nie określono.

**Nadzorujący badanie**

.....  
(podpis na oryginale)

**Przewodniczący Komisji**

.....  
(podpis na oryginale)