



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

WYPADEK 2023-0024

UCHWAŁA

z dnia 6 listopada 2023 r.

Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot, Zenair CH 601
Znaki rozpoznawcze SP:	OK-KUA 15
Data zdarzenia:	23 maja 2023 r.
Miejsce zdarzenia:	Kiełczynek (52°04'01.91" N 17°13'28.1" E)

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 23.05.2023 r. pilot zamierzał wykonać na samolocie Zenair CH 601 lot rekreacyjny w rejonie lądowiska Kiełczynek. Po przybyciu na lądowisko wypchnął samolot z hangaru, wykonał na nim przegląd przedlotowy i zajął miejsce w kabinie. Miejsce w kabinie na prawym fotelu zajął pasażer. Następnie pilot uruchomił silnik, przekołował kilkadziesiąt metrów, wykonał próbę silnika, po czym przekołował na koniec RWY. Po ustawieniu samolotu w osi drogi startowej, rozpoczął o godzinie 19:30 start. Samolot po przebyciu odległości około 270 m oderwał się od trawiastego pasa startowego, ale jednocześnie kołysał się na przemian na prawe i lewe skrzydło. Aby ominąć przeszkodę na kierunku startu, pilot wykonał nieznaczny zakręt w prawo i pociągnął drążek sterowy lekko na siebie. Samolot wzniósł się na wysokość około 4 m nad RWY, ale nadal kołysząc się wykonał w końcowej fazie lotu gwałtowny obrót w prawo i zderzył się z budynkiem.

Pilot i pasażer opuścili samolot o własnych siłach. Pasażer doznał poważnych obrażeń ciała i został przewieziony do szpitala. Samolot został zniszczony.

Na podstawie wyliczeń uwzględniających dane z protokołu ważenia samolotu ustalono, że jego maksymalna masa do startu MTOM została przekroczona o 95,5 kg.

Większe obciążenie samolotu spowodowało wzrost oporu tarcia kół z nawierzchnią trawiastą pasa startowego, a tym samym wydłużenie rozbiegu oraz zwiększenie prędkości przeciągnięcia. Ponadto w trakcie badania ustalono, że podczas zdarzenia

istniała możliwość wystąpienia intensywnego oblodzenia gaźników w każdej fazie lotu. Oblodzenie gaźników mogło spowodować spadek mocy silnika, zmniejszenie ciągu wytwarzanego przez śmigło i w efekcie wydłużenie rozbiegu samolotu podczas startu.

2. Przyczyna/y zdarzenia:

Wykonanie przez pilota startu na przeciążonym samolocie, przy prawdopodobnie zmniejszonej mocy silnika wskutek oblodzenia gaźników.

3. Czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia:

Nieprzerwanie przez pilota startu samolotu pomimo wystąpienia widocznych symptomów związanych z niewystarczającą mocą silnika.

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

Nie sformułowano.

5. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie określono.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji

.....
(podpis na oryginale)

.....
(podpis na oryginale)