



Jedynym celem badania jest zapobieganie wypadkom i incydentom 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 incydentom lotniczym, może prowadzić do błędnych wniosków i interpretacji.

# UCHWAŁA

**Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych**

z dnia 19 sierpnia 2024

w sprawie **wypadku lotniczego**

## 2024-0053

NUMER ZDARZENIA

Prywatny, J-1 „Prząśniczka”,  
bez znaków rozpoznawczych

21 lipca 2024 r., Lipowa

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. Puławska 125, 02-707 Warszawa



Adres do korespondencji:  
ul. Chałubińskiego 4/6  
00-928 Warszawa



kontakt@pkbwl.gov.pl



Telefon alarmowy 24 h: +48 500 233 233



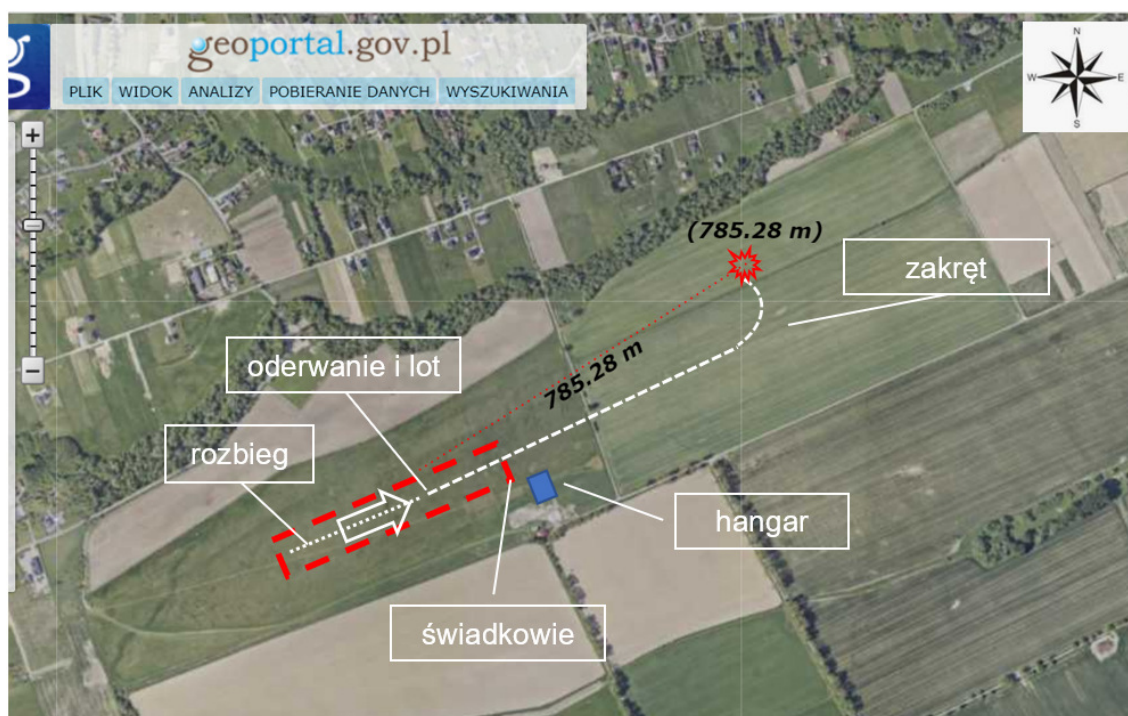
<https://www.pkbwl.gov.pl>

Po analizie zebranych materiałów, działając na podstawie art. 135 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. 2002 Nr 130 poz. 1112, z późn. zm.), Komisja postanowiła odstąpić od badania zdarzenia lotniczego, powiadamiając jednocześnie właściwe organy o podejrzeniu naruszenia przepisów karnych.

### 1. Przebieg zdarzenia:

W dniu 21 lipca 2024 r., w godzinach porannych, mężczyzna lat 75 przybył na lądowisko w miejscowości Lipowa, z zamiarem wykonywania lotów samolotem ultralekkim, którego był właścicielem. Na lądowisku, w hangarze, przechowywał zbudowany amatorsko samolot ultralekki typu J-1 „Prząśniczka”.

Po wyciągnięciu samolotu przed hangar, zajął miejsce w kabinie i uruchomił silnik. Po krótkim czasie, przeokołował w kierunku 243°, do skraju wykoszonego trawisatego pasa startowego. Bez zatrzymywania się, po wykonaniu nawrotu o 180 st., rozpoczął start w kierunku 63° (Rys. 1).



Rysunek 1. Szkic sytuacyjny miejsca zdarzenia: kierunek startu, trasa lotu, szacowana odległość od miejsca oderwania do miejsca wypadku, miejsce wypadku [źródło: PKBWL]

Okoliczności te ustalono na podstawie zeznań świadków obecnych na miejscu i obserwujących manewry „Prząśniczki”, jak również nagrania video (Rys. 2), wykonanego telefonem komórkowym przez świadka. Nagranie obejmuje etap

kołowania, start samolotu ok. godz. 8:45<sup>1</sup> oraz fazę wznoszenia po starcie. Nie obejmuje chwili wypadku, który nastąpił kilka sekund po zakończeniu nagrania.

Podczas rozbiegu pilot utrzymywał prawidłowo kierunek oraz równowagę poprzeczną. Samolot oderwał się po około 270 m. Po oderwaniu wznosił się w umiarkowanym tempie, na kierunku startu, nieznacznie odchylając tor lotu w stronę opadającego na północ terenu. Start i początkowy etap wznoszenia wyglądały normalnie i wydawały się typowe dla tego rodzaju samolotu.



Rysunek 2. Kadr z nagrania świadka – samolot „Prząśniczka” po starcie, podczas wznoszenia. Widok w kierunku NNW [źródło: PKBWL]

Po uzyskaniu wysokości około 30÷40 m AGL<sup>2</sup>, w odległości około 300÷400 m poza wschodnim skrajem lądowiska, pilot rozpoczął zakręt w lewo, w stronę doliny, gdzie teren obniżał się. Tuż po wprowadzeniu do zakrętu, samolot wszedł w lewy korkociąg i pionowo zderzył się z polem rzepaku (Rys. 3).

---

<sup>1</sup> Wszystkie czasy w uchwale wyrażono w LMT. W dniu zdarzenia LMT=UTC+2 h, gdzie: LMT – średni czas lokalny (ang. Local Mean Time); UTC – uniwersalny czas skoordynowany (ang. Universal Time Coordinated)

<sup>2</sup> AGL – nad poziomem terenu (ang. Above Ground Level)



Rysunek 3. Miejsce wypadku – widok na pożar na polu rzepaku, zarejestrowany przez świadka [źródło: PKBWL]

Pożar wybuchł natychmiast, próba gaszenia podjęta przez świadków była nieskuteczna. Pilotujący samolot mężczyzna zginął na miejscu, samolot uległ całkowitemu spaleni (Rys. 4).

W krótkim czasie na miejsce zdarzenia dotarły lokalne zastępy OSP<sup>3</sup> a w kolejności jednostki ratowniczo-gaśnicze PSP, które dogasiły pożar i zabezpieczyły miejsce wypadku.



Rysunek 4. Szczątki samolotu po ugaszeniu pożaru – widok w kierunku na zachód, na drugim planie Skrzyczne. Hangar na lądowisku oraz teren, z którego odbył się start zaznaczono białą strzałką [źródło: PKBWL]

<sup>3</sup> OSP, PSP – Ochotnicza oraz Państwowa Straż Pożarna

## 2. Czynniki przeżycia:

Pilot w kabinie przypięty był czteropunktowymi pasami bezpieczeństwa typu J5. Pasy wytrzymały zderzenie z ziemią i pozostały nierozpięte. Charakter zderzenia z ziemią, w pozycji pionowej samolotu, dawał jednak znikome szanse przeżycia pilota nawet w przypadku, gdyby pożar nie wystąpił. Drewniana konstrukcja płatowca została zmiażdżona. Ciężki silnik, usytuowany za głową pilota, przyczynił się z pewnością do destrukcji kabiny.

Zbiornik z paliwem (zawierający prawdopodobnie kilkanaście litrów benzyny samochodowej), znajdował się pomiędzy pilotem a silnikiem. Przy uderzeniu samolotu o ziemię zbiornik został zniszczony, a paliwo rozlało się po szczątkach konstrukcji.

## 3. Konstrukcja:

Samolot J-1 „Prząśniczka” (Rys. 5) został zaprojektowany i zbudowany (pierwszy egzemplarz) na początku lat siedemdziesiątych przez Jarosława Janowskiego.

„Prząśniczka” była zastrzałowym górnopłatem konstrukcji drewnianej, wyposażonym w stałe podwozie oraz 25-konny silnik ze śmigłem pchającym o stałym skoku, umieszczony za kabiną pilota. Zapas paliwa wynosił 20 l. Masa pustego samolotu wynosiła około 130 kg a masa startowa 270 kg.

Konstruktor udostępniał dokumentację, więc samolot budowali amatorzy w wielu krajach świata, w tym w Polsce.



Rysunek 5. Samolot ultralekki J-1 „Prząśniczka” w hangarze na lądowisku w Lipowej. Zdjęcia wykonano dzień przed wypadkiem. Widoczny masywny zespół napędowy oraz brak znaków rozpoznawczych na kadłubie [źródło: PKBWL]

Egzemplarz, który uległ zniszczeniu w wypadku w Lipowej, powstał w latach 90-tych, w wyniku prac nieżyjącego już budowniczego-amatora. Budowa była prowadzona według oryginalnej dokumentacji konstrukcyjnej, a jej rozpoczęcie budowniczy zgłosił do IKCSP<sup>4</sup>.

Ofiara wypadku w Lipowej nie była budowniczym.

Początkowo samolot został wyposażony w dwusuwowy silnik 24 KM, pochodzący z samochodu Trabant. Wedle relacji świadków, samolot z tym napędem nigdy nie wzniósł się w powietrze.

PKBWL ustaliła, że po przejęciu samolotu, mężczyzna który zginął w wypadku, przeprowadził na nim szereg prac i modyfikacji, mających na celu fizyczne uzdatnienie konstrukcji do lotu, w tym między innymi:

- wymienił silnik na mocniejszy – w roku 2023 na samolocie zabudował dwusuwowy jednogaźnikowy silnik Rotax 503 o mocy 50 KM. Zabudowa silnika, z uwagi na jego geometrię i masywność, wiązała się (m. in.) z koniecznością wykonania nowego łoża pod silnik;
- wymienił gołenie podwozia głównego – po wymianie silnika i próbach kołowania (według relacji świadków), samolot wymagał wzmocnienia konstrukcji podwozia;
- zaadoptował i stosował szereg podzespołów i wyposażenia (jak oparcie siedzenia, tablica przyrządów, pasy pilota, elementy kinematyki napędów sterów) z szybowców produkowanych w Polsce pod marką „SZD”.

Zamiana silnika oraz podwozia znacząco zwiększały obciążenie powierzchni nośnej. Mogły także skutkować przesunięciem środka ciężkości w locie „do tyłu”, wpływając tym samym negatywnie na charakterystyki pilotażowe i korkociągowe samolotu.

#### 4. Czynniki pogody:

W dniu zdarzenia lądowisko w Lipowej pozostawało w obszarze dobrej pogody. Pogodę ilustrują zdjęcia – Rys. 2, 3, 4, 7 i 8. Warunki do lotów były korzystne, co potwierdzali świadkowie: bezwietrznie, brak termiki i turbulencji, doskonała widoczność. Meteorogram dla miejscowości Łodygowice, odległej o ok. 5 km od miejsca zdarzenia, przedstawia Rys. 6. Pogoda nie miała wpływu na zdarzenie.

---

<sup>4</sup> IKCSP – Inspektorat Kontroli Cywilnych Statków Powietrznych



Rysunek 6. Meteorogram z dnia zdarzenia dla miejscowości Łodygowice, odległej o kilka kilometrów od lądowiska w Lipowej [źródło: ICM]

### 5. Miejsce startu i zamierzonego lądowania:

Lądowisko w Lipowej, ujęte w Ewidencji Lądowisk ULC, funkcjonowało przez kilka ostatnich lat jako miejsce aktywnej działalności lotniczej – samolotowej, szybowcowej, paralotniowej. Przez krótki czas prowadził na nim działalność lokalny aeroklub.

W 2023 r. lądowisko zostało wykreślone z ewidencji, tracąc tym samym oficjalny status. Pomimo tego, w dniu wypadku na lądowisku dostępna była trawisata, przyzwoicie utrzymana droga startowa (wykoszony pas o wymiarach około 350 x 40 m) (Rys. 7), hangar ze sprzętem lotniczym oraz bydynek, będący zapleczem mieszkalno-wypoczynkowym dla odwiedzających.

W przeddzień wypadku zakończyła się w Lipowej impreza paralotniowa.



Rysunek 7. Trawiasty pas do startu i stan nawierzchni lądowiska w Lipowej. Widok z miejsca rozpoczęcia rozbiegu. Infrastruktura: hangar (1), budynek mieszkalny (2), wskaźnik kierunku wiatru (3). Widok w kierunku wschodnim [źródło: PKBWL]

## 6. Ustalenia:

W toku badania ustalono, że:

- 1) Samolot, który uległ wypadkowi, był pilotowany przez osobę nieposiadającą uprawnień lotniczych tj. licencji lotniczej i/lub świadectwa kwalifikacji. Na wniosek PKBWL, Wydział Rejestru Personelu Lotniczego Urzędu Lotnictwa Cywilnego (ULC) przekazał informację, że ofiara wypadku nie figurowała w rejestrze personelu lotniczego ULC.
- 2) Samolot nie posiadał znaków rozpoznawczych (Rys. 2) oraz – prawdopodobnie – tabliczki znamionowej (której nie odnaleziono w szczątkach). Na wniosek PKBWL, Wydział Rejestru Cywilnych Statków Powietrznych ULC przekazał informację, że samolot nie figurował w Ewidencji ani w Rejestrze Cywilnych Statków Powietrznych.
- 3) Samolot nie był ubezpieczony.
- 4) Lądowisko wykorzystane do startu nie było wpisane do Ewidencji Lądowisk ULC.
- 5) Kwalifikacje lotnicze pilota wynikały z jego doświadczenia w przeszłości: z lotów na szybowcach w charakterze ucznia-pilota (niepotwierdzony nalot ogólny około 200 godzin), m.in. na szybowisku Żar oraz w Bielsku-Białej. Sporadycznie, w charakterze pasażera, mężczyzna miał wielokrotnie okazję aby pilotować samoloty. Był cenionym w środowisku lotniczym technikiem i mechanikiem lotniczym (bez formalnych kwalifikacji), wieloletnim pracownikiem lokalnych zakładów lotniczych, aktywnym modelarzem lotniczym.
- 6) Komisja dotarła do osób – świadków prób użytkowych wykonywanych na samolocie przez ofiarę wypadku na długo przed wypadkiem. Pomimo zeznań świadków, że lot zakończony wypadkiem był „pierwszym lotem tego samolotu”, istnieją przesłanki aby sądzić, że ofiara wykonała/wykonywała uprzednio loty tym samolotem, właśnie z lądowiska w Lipowej.



- 7) Zeznania świadków oraz dysponowany przez PKBWL materiał video nie wskazują na wystąpienie usterki technicznej samolotu w locie.
- 8) Pozostałości wraku, w tym całkowite wypalenie konstrukcji płatowca, nie pozwoliły na analizę ciągłości kinematyki napędów sterowania samolotem.

#### **7. 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 następujących powodów:

- 1) Pilot samolotu nie posiadał uprawnień lotniczych;
- 2) Statek powietrzny nie był wpisany do rejestru ani do ewidencji statków powietrznych;
- 3) Statek powietrzny nie posiadał jakiejkolwiek dokumentacji zdatności do lotu, dokumentacji użytkowej (np. Instrukcji Użytkowania w Locie) oraz wymaganego ubezpieczenia;
- 4) Samolot użytkowany był według nieudokumentowanych zasad oraz niezgodnie z przepisami stanowiącymi o użytkowaniu statku powietrznego;
- 5) Miejsce startu nie figurowało w Ewidencji Lądowisk ULC.

#### **8. Podjęte działania:**

Komisja powiadomiła Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego o podejrzeniu naruszenia Art. 45 oraz Art. 211 pkt 1 ust. 1 & 5 Ustawy Prawo lotnicze.

Komisja przekazała niniejszą uchwałę do Prokuratury Rejonowej w Żywcu.

**Nadzorujący badanie**

**Przewodniczący Komisji**

.....

(podpis na oryginale)

.....

(podpis na oryginale)