



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 raportu wstępnego do celów innych niż zapobieganie wypadkom i incydentom lotniczym, może prowadzić do błędnych wniosków i interpretacji.

RAPORT WSTĘPNY

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych

z dnia 29 maja 2025

w sprawie **wypadku lotniczego**

2025-0023

NUMER ZDARZENIA

Konner s.r.l., ultralekki śmigłowiec Konner K1-S19,
SP-HTMS

Stopin koło Sierpca

współrzędne: N52° 55' 32.34", E19° 43' 49.439"
10 maja 2025 r.

Raport wstępny został wydany na podstawie informacji znanych Komisji w dniu jego wydania.

Raport przedstawia jedynie fakty dotyczące okoliczności zaistnienia i przebiegu zdarzenia lotniczego oraz w stosownych przypadkach doraźne zalecenia dotyczące bezpieczeństwa.



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>

1. Historia lotu

W dniu 10 maja 2025 r. o godzinie 16:30 LMT¹ w miejscowości Stopin koło Sierpca miał miejsce wypadek śmigłowca Konner K1-S19 o znaku rozpoznawczym SP-HTMS. Zdarzenie nastąpiło niedługo po starcie z miejscowości Kępa koło Płońska. W trakcie lotu na wysokości ok 1300 ft² pilot usłyszał głośnie stuki dochodzące z przedziału silnika. Na tablicy przyrządów pojawiło się ostrzeżenie o niskich obrotach i nastąpiła zmiana dźwięku dochodzącego z przedziału silnika oraz odchylenie śmigłowca w prawą stronę. Pilot stwierdził wyłączenie się silnika, po czym ustawił dźwignię skoku ogólnego w dolnym położeniu oraz ustalił obroty WN³>95% i prędkość lotu na 65 kt⁴. Z takimi parametrami pilot przeszedł do lądowania autorotacyjnego na wybranym polu w pozycji pod wiatr. Przyziemienie śmigłowca nastąpiło na obie płozy. Śmigłowiec po przesunięciu się po polu ok. 3 metrów na skutek wbicia się prawej płozy w grunt przechylił się na dziób, skapotował i przewrócił na lewy bok. Pilot oraz pasażer opuścili kabinę nie odnosząc obrażeń.



Rys. 1. Śmigłowiec SP-HTMS po lądowaniu w polu w miejscowości Stopin koło Sierpca [źródło: PSP]

¹ LMT- Średni Czas Lokalny (ang. Local Mean Time)

² ft - stopa (ang.foot)

³ WN - wirnik nośny

⁴ kt - prędkość wskazywana w knotach (ang. Knots Indicated Airspeed)

2. Obrażenia osób

Tabela 1. Ogólne zestawienie obrażeń

Obrażenia ciała	Załoga	Pasażerowie	Ogółem na pokładzie statku powietrznego	Pozostali
Śmiertelne	-	-	-	-
Poważne	-	-	-	-
Lekkie	-	-	-	-
Brak	1	1	2	-
RAZEM	1	1	2	-

3. Uszkodzenia statku powietrznego

Śmigłowiec na skutek kapotażu uległ znacznemu uszkodzeniu. Nastąpiło złamanie belki ogonowej, zniszczenie śmigła ogonowego oraz wirnika głównego, wyrwanie silnika z łoża. Ponadto wyłamane zostały drzwi kabiny po prawej stronie, drzwi bagażnika z lewej strony oraz luku technicznego z prawej strony. Oszklenie kabiny po lewej stronie uległo uszkodzeniu.

4. Działania podjęte przez zespół badawczy PKBWL

Zespół badawczy zebrał oświadczenia uczestników wypadku, sprawdził uprawnienia pilota oraz zapoznał się z dokumentacją statku powietrznego. W dniu zdarzenia wykonano oględziny śmigłowca i zabezpieczono próbkę paliwa.

Po przetransportowaniu śmigłowca na parking zespół badawczy sprawdził:

- ciągłość kinematyczną napędów wirnika głównego i śmigła ogonowego;
- bezpieczniki w instalacji elektrycznej.

W zakresie powyższych sprawdzeń nie stwierdzono uszkodzeń mogących mieć wpływ na zaistnienie zdarzenia.

W chwili zdarzenia uprawnienia pilota były poza terminem ważności.

Zespół zabezpieczył elementy statku powietrznego do dalszych analiz.

5. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

Do chwili opublikowania niniejszego raportu wstępnego Komisja nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.
