



**MINISTERSTWO TRANSPORTU,
BUDOWNICTWA i GOSPODARKI MORSKIEJ**
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

Dot. zdarzenia nr: 763/12

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia

Zastępca Przewodniczącego Komisji: mgr inż. Andrzej Pussak

Zastępca Przewodniczącego Komisji: mgr inż. Jacek Jaworski

Członek Komisji: dr inż. Dariusz Frątczak

Członek Komisji: mgr inż. Jerzy Kędzierski

Członek Komisji: mgr inż. Piotr lipiec

Członek Komisji: dr inż. Stanisław Żurkowski

W dniu 05 września 2012 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez Zakładową Komisję Badania Zdarzeń Lotniczych, Zakłady Lotnicze Margański & Mysłowski S. A., wyniki przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego samolotu EM-11C Orka, znaki rozpoznawcze SP-MAR, które wydarzyło się w dniu 06 lipca 2012 r., w miejscowości Pietrzykowice k/Żywca. **Działając na podstawie ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz. U. z 2012 r., poz. 933)**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjęła ustalenia wyżej wymienionego podmiotu i uznała, iż:

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W dniu 06.07.2012 wykonywany był lot demonstracyjny samolotem EM-11C Orka, SP-MAR na zlecenie firmy Margański & Mysłowski Zakłady Lotnicze w celach marketingowych. Zdjęcia były kręcone z drugiego, lecącego samolotu Cessna 172 (samolot prowadzący).

Po starcie samolotu EM-11C Orka, SP-MAR nastąpił start samolotu Cessna. Planowana trasa przelotu: lotnisko EPBA, Łodygowice, J. Żywieckie, Kobiernice, J. Goczałkowickie i powrót do EPKW. Spotkanie samolotów nastąpiło w rejonie pomiędzy EPKW i EPBA – samolot prowadzący Cessna i samolot EM-11C Orka. W rejonie miejscowości Łodygowice, pilot samolotu EM-11C Orka otrzymał informację od pilota samolotu Cessna, aby go wyprzedzić, następnie wykonać zakręt w prawo, aby sfilmować samolot od tyłu. Po wyprzedzeniu samolotu prowadzącego, pilot samolotu EM-11 C Orka odchylił tułów i głowę w lewo starając się jak najdłużej to możliwe obserwować samolot prowadzący i wykonał zakręt w prawo. W tej konfiguracji lotnej nastąpiło przesunięcie dźwigni do tyłu w celu zmniejszenia mocy silników (z relacji pilota wynika, że nie jest w stanie potwierdzić czy były to dźwignie sterowania mocą). Dalszym krokiem było wykonanie zakrętu na zniżaniu o 360° i wyjście ze znacznym przniżeniem z tyłu za Cessną w celu zapewnienia separacji. Dochodząc do tej pozycji pilota samolotu EM-11C Orka przesunął obie dźwignie sterowania mocą do przodu w celu przejścia do lotu poziomego i dogonienia samolotu prowadzącego – pilot stwierdził brak reakcji zespołów napędowych. Pilota samolotu EM-11C Orka zauważył z prawej strony przed sobą dogodnie do lądowania pole. Wykonano łagodny zakręt w prawo w celu wejścia na prostą do lądowania. W końcowej fazie podejścia nastąpiło otwarcie klap w pozycję do lądowania, wyłączenie iskrowników i przestawienie dźwigni skoku śmigieł w pozycję chorągiewania. Samolot przyziemił bez podwozia na łące. Ślizgając się na brzuchu przejechał między słupami linii energetycznej i po ok 200 metrach zatrzymał się na płaskiej części łąki. Lądowanie miało miejsce pomiędzy miejscowościami Łodygowice i Kalna o godz.20:20.

Przyczyna incydentu lotniczego:

Prawdopodobną przyczyną zdarzenia było przypadkowe przesunięcie dźwigni skoku śmigieł w pozycję chorągiewkowania, a tym samym zatrzymanie pracy obu silników jednocześnie.

A także akceptuje następujące **zastosowane środki profilaktyczne:**

Niezwłoczne: instruktarz personelu lotniczego wykonującego loty na samolocie Orka z obecnym rozwiązaniem na temat rozmieszczenia i sposobu działania organów sterowania zespołem napędowym.

Oraz propozycje zmian systemowych:

Docelowe: modyfikacja sterowania skokiem śmigła przez wprowadzenie mechanizmu zapobiegającego mimowolnemu przestawieniu śmigieł obu silników do pozycji chorągiewki.

Nadzorujący badanie

mgr inż. Andrzej Pussak: *podpis na oryginale*