



Dot. wypadku nr: 1352/14

UCHWAŁA

PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Po rozpatrzeniu w dniu 3 grudnia 2014 r., przedstawionych przez użytkownika informacji o okolicznościach zaistnienia zdarzenia lotniczego motolotni iXess 15 o znakach rozpoznawczych SP-MAKE, które wydarzyło się 10 sierpnia 2014 r., w Bogusławicach, gmina Mycielina, działając w oparciu o **art. 5 ust. 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylającego dyrektywę 94/56/WE¹**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała informacje zawarte w zgłoszeniu za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Informacje/raport o zdarzeniu

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Pilot (nalot około 70 godz.) wykonywał lot na wysokości około 300 m AGL. W pewnym momencie spostrzegł na wskaźniku wysokie wskazanie temperatury cieczy chłodzącej silnik, przy czym silnik pracował prawidłowo. Pilot podjął decyzję o wykonaniu lądowania zapobiegawczego. Wybrał łąkę o długości około 500 m. Wykonał przelot na małej wysokości i ocenił, że porośnięta niska trawa łąka będzie odpowiednia do lądowania. Lądowanie wykonał w kierunku pod wiatr, wiejący z prędkością oszacowaną przez pilota na 2 – 3 m/s. Podczas dobiegu, w odległości około 20 m od miejsca przyziemienia, przednie koło wpadło w zagłębienie, co spowodowało odchylenie kierunku w lewo i poślizg tylnych kół, który nastąpił pomimo pulsacyjnego hamowania. Przy prędkości 30 – 40 km/h motolotnia przewróciła się na prawą stronę. Uszkodzeniu uległo skrzydło motolotni oraz maszt i owiewki wózka. Pilot nie doznał obrażeń.

W motolotni zabudowany był silnik Rotax 582 (66 godz. po remoncie), wyposażony w chłodnicę od samochodu Fiat Cinquecento. Chłodnica ta była położona pod wózkiem motolotni. Po jednokrotnym wystąpieniu wskazania wyższej temperatury cieczy chłodzącej silnik, pilot zamontował wentylator, który był włączany z kokpitu motolotni poprzez przełącznik dźwigniowy.

Przeprowadzone przez pilota oględziny powypadkowe wykazały, że przyczyną wskazania wysokiej temperatury silnika było uszkodzenie przełącznika dźwigniowego, co spowodowało przerwę w obwodzie zasilania wentylatora. Przełącznik ten, o parametrach załączania 6 A i 250 V AC lub 10 A i 125 V AC zamontowany był szeregowo w obwodzie wentylatora pobierającego w czasie pracy prąd o natężeniu około 6 A. Jednak w momencie rozruchu wentylatora, natężenie prądu w obwodzie musiało być znacznie większe niż 6 A. Powodowało to postępujące nadpalanie styków i dźwigni przełącznika, aż do jego uszkodzenia.

¹ Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

- 1. Uszkodzenie przełącznika w obwodzie zasilania wentylatora chłodzącego silnik, ze względu na dobór przełącznika o niewłaściwych parametrach. Spowodowało to wzrost temperatury cieczy chłodzącej silnik i konieczność lądowania zapobiegawczego;**
- 2. Najeżdżenie na nierówność terenową podczas lądowania zapobiegawczego w terenie przygodnym, co doprowadziło do przewrócenia się i uszkodzenia motolotni.**

Działania profilaktyczne podjęte przez użytkownika:

Przy naprawie motolotni, zamontowanie bardziej wydajnej chłodnicy, bez konieczności stosowania wentylatora.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

Podpis nadzorującego badanie

podpis na oryginale