



MINISTERSTWO TRANSPORTU,
BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ
PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Warszawa, dnia 7 listopada 2012 r.



Nr ewidencyjny zdarzenia lotniczego

605/12

RAPORT KOŃCOWY

z badania zdarzenia lotniczego statku powietrznego o maksymalnym ciężarze startowym nie przekraczającym 2250 kg*

Niniejszy raport jest dokumentem prezentującym stanowisko dotyczące okoliczności zdarzenia lotniczego, jego przyczyn i zaleceń profilaktycznych. Raport jest wynikiem badania przeprowadzonego jedynie w celach profilaktycznych w oparciu o obowiązujące przepisy prawa międzynarodowego i krajowego. Badanie zostało przeprowadzone bez konieczności stosowania prawnej procedury dowodowej. Sformułowania zawarte w niniejszym raporcie, w związku z Art. 134 ustawy Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r., Nr 100, poz. 696 z zm.) nie mogą być traktowane jako wskazanie winnych lub odpowiedzialnych za zaistniałe zdarzenie. Komisja nie orzeka co do winy i odpowiedzialności. W związku z powyższym wszelkie formy wykorzystania niniejszego raportu do celów innych niż zapobieganie wypadkom i poważnym incydentom lotniczym, może prowadzić do błędnych wniosków i interpretacji. Raport niniejszy został sporządzony w języku polskim. Inne wersje językowe mogą być przygotowywane jedynie w celach informacyjnych.

1. Rodzaj zdarzenia: *wpisać: WYPADEK*
2. Badanie przeprowadził: *PKBWL*
3. Data i czas lokalny zaistnienia zdarzenia: *16 czerwca 2012 r., ok. 18.30*
4. Miejsce startu i zamierzonego lądowania: *Garbarze k/Jarosławia*
5. Miejsce zdarzenia: *Szówsko k/Jarosławia N 50⁰ 02' 50,35''; E 022⁰ 44' 05,36''*
6. Rodzaj, typ, znaki rozpoznawcze, właściciel statku powietrznego, użytkownik, opis uszkodzeń: *motolotnia – skrzydło Stratus P-15. Znaki rozpoznawcze: SP-MUZA. Pozwolenie na wykonywanie lotów ważne do 25 czerwca 2012 r. Właściciel i użytkownik prywatny. W wyniku wypadku motolotnia uległa zniszczeniu.*
7. Typ operacji: *lot treningowy – dla potrzeb własnych*
8. Faza lotu: *przelot*
9. Warunki lotu: *VFR*
10. Czynniki pogody: *wiatr słaby 1 – 1,5 m/s. Nie występowały zjawiska atmosferyczne. Warunki meteorologiczne nie miały wpływu na zaistnienie zdarzenia.*
11. Organizator lotu: *prywatny*

* Forma i zakres niniejszego raportu nie spełniają wszystkich wytycznych zawartych w Dodatku „Wzór raportu końcowego” Załącznika 13 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym

12. Dane dotyczące dowódcy statku powietrznego: *mężczyzna lat 55, posiadał świadectwo kwalifikacji pilota motolotni (PHGP) z uprawnieniem do wykonywania przeglądu przedlotowego statku powietrznego, bez prawa wykonywania napraw i regulacji(PDI). Świadectwo i uprawnienie ważne do 2 września 2014 r. Latanie na motolotniach rozpoczął w 2009 r. Jako dowódca uzyskał nalot około 70 h.*

W dniu zaistnienia zdarzenia pilot nie posiadał ważnego orzeczenia lotniczo-lekarskiego.

13. Obrażenia załogi i pasażerów: *bez obrażeń.*
14. Opis przebiegu i analiza zdarzenia: *Pilot wystartował do lotu rekreacyjnego z łąki przylegającej do jego posesji w miejscowości Garbarze k/Jarostawia. Po starcie nabral wysokość około 150 m i leciał w kierunku miejscowości Szówsko. Po około 5 minutach od startu obroty silnika spadły do biegu jałowego. Próba zwiększenia obrotów poprzez użycie sterowania przepustnicy silnika pedałem, jak również dźwignią ręczną, nie przyniosła rezultatu. Na dźwigniach nie było wyczuwalnego oporu – były „luźne”. Po chwili silnik wyłączył się, a gdy pilot obejrzał się do tyłu, zobaczył smugę dymu ciągnącą się za motolotnią. Natychmiast podjął decyzję o lądowaniu awaryjnym. Lądowanie zostało wykonane prawidłowo. Po zakończeniu dobiegu pilot opuścił motolotnię i wówczas zauważył dym i płomień wydobywające się spod laminatu, w rejonie dolnej części masztu wózka. Próba ugaszenia pożaru poprzez zasypywanie ziemią zakończyła się niepowodzeniem, więc pilot oddalił się od motolotni na bezpieczną odległość. Motolotnia uległa całkowitemu zniszczeniu. Powiadomiona o wypadku Straż Pożarna, która przybyła na miejsce po około 10 minutach od wezwania, dogasiła pożar motolotni.*



Fot.1. Pożar motolotni – pierwsze zdjęcie po wylądowaniu. Autor: pilot motolotni.



Fot.2. Rozwój pożaru motolotni – płomieniami objęte zostało skrzydło i przednia część wózka. Autor: pilot motolotni.



Fot.3. Rozwój pożaru motolotni – po częściowym spaleniu pokrycia wózka i laminatu wózka. Autor: pilot motolotni.



Fot.4. Widok motolotni po pożarze. Wrak motolotni pokryty środkiem gaśniczym. Autor: pilot motolotni.

Postępowanie pilota po zauważeniu dymu wydobywającego się spod obudowy wózka motolotni Komisja oceniła jako prawidłowe. Natychmiastowe lądowanie, zapobiegło rozwojowi się pożaru, gdy motolotnia była w powietrzu.

W trakcie badania wypadku pilot przyznał, że wiosną 2011 r. zainstalowany w motolotni akumulator kwasowy wymienił na akumulator żelowy. Po tej wymianie nie występowały żadne problemy techniczne. Zaprzeczył, aby po ostatnim przeglądzie zasadniczym wykonanym przed wystawieniem dopuszczenia motolotni do lotów, dokonywał napraw czy też regulacji.

Przeprowadzone oględziny wraku wskazały, że pożar nastąpił prawdopodobnie w wyniku zwarcia w instalacji elektrycznej. Zwarcie to, zdaniem Komisji nastąpiło powyżej zbiornika paliwa, najprawdopodobniej w obwodzie podłączenia akumulatora lub / i alternatora. Nie można też wykluczyć, że np. obłuzowanie akumulatora mogło spowodować zetknięcie jego dodatniego bieguna z konstrukcją motolotni, powodując zwarcie, będące źródłem pożaru. To z kolei mogło spowodować zapłon izolacji i laminatu, którym okryty był wózek motolotni. Następnie, pożar rozprzestrzenił się w kierunku zbiornika paliwa znajdującego się przy podstawie masztu wózka. Paliwo ze zbiornika wykonanego z laminatu wypaliło się, nie powodując wybuchu. Ze względu na całkowite spalenie elementów instalacji elektrycznej w rejonie masztu wózka, nie ustalono przyczyn powstania zwarcia.

15. Prawdopodobna przyczyna zdarzenia: zwarcie w instalacji elektrycznej motolotni.
16. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa: nie sformulowano.

17. Komentarz: *pomimo, iż nie wynika to z przeprowadzonych oględzin motolotni, czy oświadczenia pilota, Komisja zwraca uwagę, że dokonywanie przez nieuprawnione osoby jakichkolwiek napraw, regulacji czy modyfikacji, między innymi instalacji elektrycznej, jest zabronione i może prowadzić do groźnych w skutkach zdarzeń.*
-

Skład zespołu badawczego:

Przewodniczący: Tomasz Kuchciński

Członek: Edward Łojek

Podpis na oryginale

(pieczęć i podpis osoby kierującej zespołem badawczym PKBWL)
