

PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH



RAPORT KOŃCOWY

POWAŻNY INCYDENT

zdarzenie nr: 1709/17

samolot Piper P-32R-301T, OH-IJO

21.07.2017 r. - EPGD

Raport jest dokumentem prezentującym stanowisko Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych dotyczące okoliczności zdarzenia lotniczego, jego przyczyn i zaleceń dotyczących bezpieczeństwa, które zostało sporządzone na podstawie informacji znanych w dniu jego sporządzenia. Proces badania zdarzenia lotniczego nie może być traktowany jako ostatecznie zakończony. Badanie może zostać wznowione w razie ujawnienia nowych informacji lub zastosowania nowych technik badawczych, które mogą mieć wpływ na inne, niż zawarte w raporcie, sformułowanie przyczyn, okoliczności i zaleceń dotyczących bezpieczeństwa. Badanie zdarzeń lotniczych przeprowadzone jest jedynie w celach profilaktycznych w oparciu o obowiązujące przepisy prawa międzynarodowego, Unii Europejskiej i krajowego. Badanie zostało przeprowadzone bez konieczności stosowania prawnej procedury dowodowej, obowiązującej w postępowaniach innych organów zobowiązanych do podejmowania działań w związku z zaistnieniem zdarzenia lotniczego. Komisja nie orzeka co do winy i odpowiedzialności. Sformułowania zawarte w raporcie, w związku z art. 5 ust. 5 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im [...] oraz art. 134 ustawy - Prawo lotnicze, nie mogą być traktowane jako wskazanie winnych lub odpowiedzialnych za zaistniałe zdarzenie. W związku z powyższym wszelkie formy wykorzystania raportu do celów innych niż zapobieganie wypadkom i incydentom lotniczym, może prowadzić do błędnych wniosków i interpretacji. Raport został sporządzony w języku polskim. Inne wersje językowe mogą być przygotowywane jedynie w celach informacyjnych.

Warszawa 2017

SPIS TREŚCI

Informacje ogólne4

Streszczenie4

1. INFORMACJE FAKTYCZNE I ANALIZA5

 1.1. Historia lotu, analiza okoliczności i przebiegu zdarzenia lotniczego5

 1.2. Obrażenia osób.....5

 1.3. Uszkodzenia statku powietrznego6

 1.4. Inne uszkodzenia.....6

 1.5. Informacje o składzie osobowym (dane o załodze).6

 1.6. Informacje o statku powietrznym.....7

 1.7. Informacje meteorologiczne.....8

 1.8. Pomoce nawigacyjne.....9

 1.9. Łączność.....9

 1.10. Informacje o miejscu zdarzenia.9

 1.11. Rejestratory pokładowe.....10

 1.12. Informacje o szczątkach i zderzeniu.10

 1.13. Informacje medyczne i patologiczne.10

 1.14. Pożar.....10

 1.15. Czynniki przeżycia.....12

 1.16. Badania i ekspertyzy.12

 1.17. Informacje o organizacjach i działalności administracyjnej.14

 1.18. Informacje uzupełniające.14

 1.19. Użyteczne lub efektywne metody badań.....14

2. Wnioski końcowe.14

 2.1. Ustalenia komisji.....14

| | |
|--|-----|
| 2.2. Przyczyny poważnego incydentu..... | 15 |
| 2.3. Czynniki mający wpływ na zaistnienie zdarzenia..... | 15 |
| 3. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa..... | 155 |

INFORMACJE OGÓLNE

| | | | | |
|--|---|----------------|---------------|--------------------|
| Numer ewidencyjny zdarzenia | <i>1709/17</i> | | | |
| Rodzaj zdarzenia | <i>POWAŻNY INCYDENT</i> | | | |
| Data zdarzenia | <i>21 lipca 2017 r.</i> | | | |
| Miejsce zdarzenia | <i>AD EPGD</i> | | | |
| Rodzaj, typ statku powietrznego | <i>Samolot Piper PA-32R-301T Turbo Saratoga</i> | | | |
| Dowódca SP | <i>Pilot turystyczny</i> | | | |
| Liczba ofiar / rodzaj obrażeń | <i>Śmiertelne</i> | <i>Poważne</i> | <i>Lekkie</i> | <i>Bez obrażeń</i> |
| | - | - | - | 3 |
| Nadzorujący badanie | <i>Andrzej Bartosiewicz</i> | | | |
| Podmiot badający | <i>PKBWL</i> | | | |
| Skład zespołu badawczego | <i>Andrzej Bartosiewicz</i> | | | |
| Forma dokumentu | <i>RAPORT KOŃCOWY</i> | | | |
| Zalecenia | <i>NIE</i> | | | |
| Adresat zaleceń | <i>NIE DOTYCZY</i> | | | |
| Data zakończenia badania | <i>12.02.2018 r.</i> | | | |

STRESZCZENIE

Dnia 21 lipca 2017 r. około godz. 11.00 UTC załoga samolotu Piper PA-32R wykonująca lot z EPWR do EFHF zgłosiła pojawienie się dymu w kabinie. Załoga nie deklarowała sytuacji EMERGENCY i postanowiła kontynuować lot w kierunku EPGD, gdzie o 13.51 UTC wylądowała na RWY 11, a następnie skołowała w TWY L. W trakcie kołowania widoczny był dym i płomień wydobywający się z silnika samolotu. Po zatrzymaniu się samolotu oraz opuszczeniu go przez załogę i pasażerkę, ZLSP¹ przystąpiła do gaszenia palącego się samolotu. Po ugaszeniu pożaru samolot został przepchnięty na sektor trawiasty lotniska w okolicy PPS1. Żadna osoba biorąca udział w locie nie doznała obrażeń. W wyniku

¹ ZLSP – Zakładowa Lotniskowa Straż Pożarna – Port Lotniczy Gdańsk Sp. Z o. o.

oddziaływania płomieni przedział silnikowy i silnik samolotu uległy uszkodzeniu. Bezpośrednią przyczyną pożaru było przepalenie się przewodu olejowego, który miał kontakt z kolektorem wydechowym silnika.

1. INFORMACJE FAKTYCZNE I ANALIZA

1.1. Historia lotu, analiza okoliczności i przebiegu zdarzenia lotniczego

Dnia 21 lipca 2017 r. około godz. 11:00 UTC do GAT ACC EPWW sektor BD wpłynęło zgłoszenie od załogi samolotu Piper PA-32R-301T Turbo Saratoga wykonującej lot według przepisów Y (IFR/VFR) z EPWR do EFHF znajdującej się w okolicach punktu nawigacyjnego TUPUR na FL100, o pojawieniu się dymu w kokpicie samolotu. Załoga potwierdziła, że nie zgłasza sytuacji EMERGENCY i poprosiła o informację dotyczącą najbliższych lotnisk. Po otrzymaniu informacji o AD EPPO i AD EPSC załoga samolotu zgłosiła chęć kontynuowania lotu w kierunku AD EPGD stwierdzając, że samolot jest pod kontrolą. Załoga otrzymała zezwolenia na wykonywanie lotu bezpośrednio do AD EPGD. Po osiągnięciu granicy sektora samolot został przekazany na łączność z APP EPGD a następnie TWR EPGD. Załoga nie zgłosiła sytuacji EMERGENCY i nie żądała asysty straży pożarnej. Około godz. 13:20 UTC krl TWR EPGD poinformował służby lotniskowe o lecącej w kierunku lotniska awionetce i sytuacji na jej pokładzie. Samolot wylądował bezpiecznie na RWY 11 AD EPGD o godz. 11:51 UTC, po czym skołował w TWY F a następnie TWY L, gdzie czekało na niego 5 zastępów ZLSP. W trakcie kołowania widoczny był dym i płomień wydobywający się z silnika samolotu. Po zatrzymaniu się samolotu załoga i pasażerka opuścili go samodzielnie, a ZLSP przystąpiła do akcji gaśniczej (szczegóły podano w pkt. 1.14). Po ugaszeniu pożaru samolot został przepchnięty na sektor trawiasty lotniska w okolicy PPS1. Żadna osoba biorąca udział w przedmiotowym locie nie doznała obrażeń. W wyniku oddziaływania płomieni przedział silnikowy i silnik samolotu oraz jego osprzęt uległy uszkodzeniu. Przyczyną pożaru było przepalenie się przewodu instalacji olejowej silnika, co doprowadziło do zapłonu wyciekającego z niego oleju. Uszkodzenie przewodu było spowodowane jego bezpośrednim kontaktem z kolektorem wydechowym silnika, wskutek niewłaściwego montażu przewodu oraz braku osłony termicznej powyższego.

1.2. Obrażenia osób.

| Obrażenia ciała | Załoga | Pasażerowie | Inne osoby |
|-----------------|--------|-------------|------------|
| | | | |

| | | | |
|-----------------------|---|---|---|
| Poważne | - | - | - |
| Nieznaczne (nie było) | 2 | 1 | - |

1.3. Uszkodzenia statku powietrznego

Wszystkie uszkodzenia statku powietrznego powstały na skutek pożaru w przedziale silnikowym samolotu, którego źródłem był olej wyciekający z przepalonego przewodu instalacji olejowej. Uszkodzeniu uległ przedział silnika, osłony, przewody i osprzęt zamontowany na silniku.



Rys.1. Uszkodzenia przedziału silnikowego – widok ogólny.

1.4. Inne uszkodzenia.

Nie było.

1.5. Informacje o składzie osobowym (dane o załodze).

Pilot lejący – obywatel Finlandii, mężczyzna, lat 35, licencja PPL(A) – wydana w dniu 24.02.2017 r. aktualna do 31.10.2018 r., ostatnie badania lekarskie przeprowadzone w dniu 28.02.2015 r. - 2/LAPL ważne do 28.08.2020 r., nalot ogólny około 370 godz. na SEP(L), na

typie jak w zdarzeniu 15 godz., nalot w dniu zdarzenia około 3 godz., poprzedni lot w dniu 19.07.2017 r. niecałe 6 godz.

Pilot monitorujący – obywatel Finlandii, mężczyzna, lat 58, licencja PPL(A), ATPL (frozen), nalot około 7100 godz. na SEP(L), na typie jak w zdarzeniu ok. 300 godz., ostatnia kontrola przeprowadzona w dniu 06.02.2017 r., ostatnie badania przeprowadzone w dniu 14.09.2016 r. aktualne do 12.09.2017 r.

1.6. Informacje o statku powietrznym.

Płatowiec - jednosilnikowy sześcioposobowy wolnonośny dolnopłat o konstrukcji metalowej z podwoziem chowanym z kółkiem przednim.

| | |
|---|------------------------------------|
| Producent | Piper Aircraft Corporation |
| Typ statku powietrznego | PA-32R-301T |
| Nr fabryczny płatowca | 32R-8229035 |
| Rok budowy | 01.01.1982 r. |
| Liczba rodzaj i typ silnika | 1/ TIO-540 / tłokowy |
| CofA ² – data wydania/ważności | 01.09.2011 r./ --- |
| ARC ³ – data ważności | 31.03.2018 r. |
| CofR ⁴ – data wydania | 01.09.2011 r. |
| Nalot płatowca od początku eksploatacji | 2608 godz. |
| Nalot płatowca od ostatniego remontu lub przeglądu | 9 godz. |
| Resurs pozostały do kolejnego remontu lub przeglądu | 41 godz. |
| Data wykonania ostatnich czynności okresowych | 14.07.2017 r. |
| – rodzaj przeglądu | przebieg roczny/po 100 godz. lotu; |
| – przy nalocie całkowitym | 2599 godz.; |
| – wykonano w | organizacja obsługowa – Finlandia. |

Samolot został kupiony przez obecnego właściciela w 2011 r. (poprzednim krajem rejestracji była Wielka Brytania). Po zakupie samolot poddany został przeglądowi w Fińskiej organizacji Part 145 i uzyskał Fińskie CofA. Od tego czasu samolot regularnie poddawany był przeglądom wyłącznie w certyfikowanych organizacjach Part 145 w Finlandii. Podczas

² CofA – Certificate of Airworthiness (świadectwo zdatności do lotu).

³ ARC – Airworthiness Review Certificate (poświadczenie przeglądu zdatności do lotu).

jednego z nich w 2014 r. na samolocie wymienione zostały wszystkie przewody giętkie, w tym przewód olejowy który uległ przepaleniu podczas zdarzenia. Najprawdopodobniej wówczas nowy przewód olejowy został zamontowany niewłaściwie. Nie ustalono czy w trakcie w/w przeglądu osłona termiczna przewodu P/N 38469-002 nie została zamontowana, czy nie było jej już wcześniej.

Producent samolotu potwierdził, że przewód olejowy został zamontowany niewłaściwie a osłona termiczna powinna być zainstalowana.

| | | | | | |
|---|--|------------------------------------|-----------------------------|-------|-------|
| Mech.compl Ref: PN: | | SN:32R-8229035 | | | |
| Job: 25 AD86-26-02 - Moottorin ilmansuodattimen vaihto | | Action taken Tehty | Sign: <i>[Signature]</i> | Hrs: | |
| Atr: 0 Hours-estimated: 0.00 used: | | Removed: p/n | S/N: | Mech | Insp. |
| Sign: | | Installed: p/n | S/N: | Date: | Date: |
| Mech.compl Ref: PN: | | SN:32R-8229035 | | | |
| Job: 26 RH MLG ulkorenaan vaihto | | Action taken Vaihtettu | Sign: <i>[Signature]</i> | Hrs: | |
| Atr: 0 Hours-estimated: 0.00 used: | | Removed: p/n | S/N: | Mech | Insp. |
| Sign: | | Installed: p/n | S/N: | Date: | Date: |
| Mech.compl Ref: PN: | | SN:32R-8229035 | | | |
| Job: 27 MIM 761-719 - Moottoritilan taipuisien letkujen vaihto | | Action taken Tehty | Sign: <i>[Signature]</i> | Hrs: | |
| Atr: 0 Hours-estimated: 0.00 used: | | Removed: p/n | S/N: | Mech | Insp. |
| Sign: | | Installed: p/n | S/N: | Date: | Date: |
| Mech.compl Ref: PN: | | SN:32R-8229035 | | | |
| Job: 28 M3125 - Kierroslukumittarin tarkastus | | Action taken <i>[Signature]</i> | Sign: <i>[Signature]</i> | Hrs: | |
| Atr: 0 Hours-estimated: 0.00 used: | | Removed: p/n | S/N: | Mech | Insp. |
| Sign: | | Installed: p/n | S/N: | Date: | Date: |

Printed: 17.01.2014 08:49 by.: DEFAULT USER Form SAM.4/2 Page 7

Rys. 2. Karta zadaniowa z przeglądu po 100 godz. lotu z 2014 r. Kolorem czerwonym zaznaczono zadanie dotyczące wymiany przewodów - Moottoritilan taipuisien letkujen vaihto⁵ oraz adnotację po prawej - Tehty⁶

1.7. Informacje meteorologiczne.

W dniu zdarzenia na godz. 11.55 UTC METAR i TAF dla EPGD przedstawiały się następująco:

METAR EPGD 211200Z 09010KT9999 OVC02015/13 0.1014=;

TAF EPGD 211130Z 2112/2212 09008KT 9999 BKN020 TEMPO 2112/2116 3000 SHRA BKN015CB=.

⁴ CofR – Certificate of Registration (świadectwo rejestracji).

⁵ Moottoritilan taipuisien letkujen vaihto (wymiana elastycznych węży w komorze silnika).

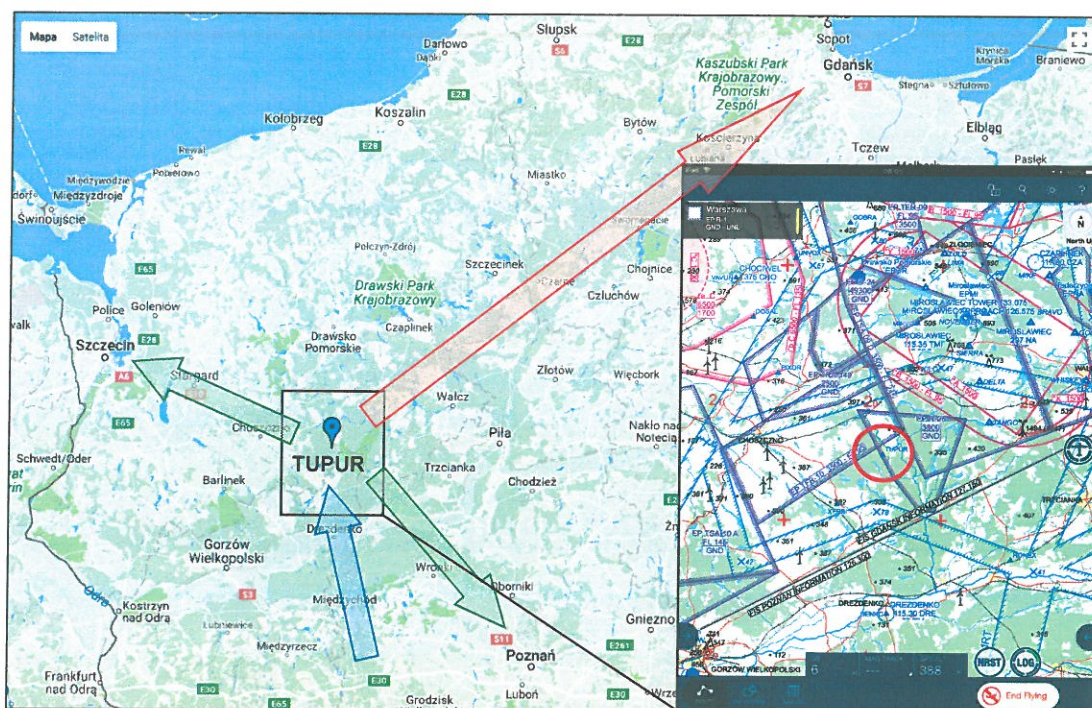
⁶ Tehty (wykonano).

1.8. Pomoce nawigacyjne.

Naziemne i pokładowe środki nawigacyjne były sprawne i zapewniały określenie położenia statku powietrznego.

1.9. Łączność.

Naziemne i pokładowe środki łączności, były sprawne i zapewniały dwustronną łączność pomiędzy załogą a służbami naziemnymi.



Rys. 3. Na rysunku pokazano miejsce – punkt nawigacyjny TUPUR, w którym załoga poinformowała GAT ACC EPWW o sytuacji na pokładzie.

Strzałką niebieską na Rys. 3. Pokazano kierunek z jakiego leciał samolot, zielonymi najbliższe lotniska wskazane przez organ ATC, czerwoną wybór załogi.

1.10. Informacje o miejscu zdarzenia.

Do pożaru samolotu doszło na AD EPGD: 54° 22' 48" N, 18° 27' 34" E.

1.11. Rejestratory pokładowe – brak.**1.12. Informacje o szczątkach i zderzeniu – nie dotyczy.****1.13. Informacje medyczne i patologiczne – bez obrażeń.****1.14. Pożar.**

Przebieg akcji gaśniczej opisano w oparciu o Meldunek nr 2187/1101001-0779 ZLSP.

Data i czasy akcji gaśniczej:

- zauważenia 21.07.2017 r. godz. 13:20⁷;
- zgłoszenia do jednostki 21.07.2017 r. godz. 13:45;
- dojazdu pierwszej jednostki 21.07.2017 r. godz. 13:53;
- lokalizacji 21.07.2017 r. godz. 14:00;
- usunięcia 21.07.2017 r. godz. 14:15;
- powrotu ostatniej jednostki 21.07.2017 r. godz. 14:30;
- łączny czas trwania akcji 45 min.

Siły i środki biorące udział w działaniach:

- ZLSP pojazdy – 5 osoby – 8;
- SG pojazdy – 2 osoby – 4;
- Policja pojazdy – 1 osoby – 2;
- SOL pojazdy – 4 osoby – 7.

Sprzęt użyty w akcji gaśniczej:

- Jednostki Ochrony Przeciwpożarowej:
 - samochody gaśnicze ciężkie 3;
 - samochody operacyjne 1;
 - samochody ratownictwa medycznego 1.
- Inne jednostki:
 - samochody osobowe 3.

Rodzaj przeprowadzonych działań:

- podawanie środków gaśniczych w natarciu;
- schładzanie obiektów, urządzeń itp.;

- zabezpieczenie miejsca zdarzenia;
- przemieszczanie elementów konstrukcji, urządzeń, maszyn;
- określenie stref zagrożenia.

Zużyte środki gaśnicze, zaopatrzenie wodne:

- proszek 75 kg;
- woda 2,00 m³.

Opis i przebieg działań ratowniczych

- Sytuacja: o godz. 13:20 TWR Gdańsk przekazał do dyżurnego ZLSP informację, że do AD EPGD zbliża się samolot PA-32R zgłaszający wcześniej pojawienie się dymu w kabinie. Samolot według uzyskanych informacji znajdował się około 20 min lotu od lotniska, na pokładzie znajdowały się trzy osoby, paliwa miał na około 4 godziny lotu. Pilot według informacji z TWR Gdańsk nie żądał asysty straży pożarnej. Mając jednak na względzie bezpieczeństwo operacji lotniczej cały stan osobowy ZLSP postawiony został w stan gotowości. O godz. 13:45 zastępy GCBAPr12/100/500, BCBAPr 12/54/250, SLRmed i SLRR, w związku z planowanym lądowaniem samolotu, udały się na APRON 1. Samochód GCBAPr5,5/50/150 będący na zabezpieczeniu tankowania innego samolotu również udał się na APRON 1. Podczas lądowania było widać dym wydobywający się z samolotu.
- Działania: Po przyziemieniu samolotu i zjeździe z RWY 11 w TWY F widziane były płomienie wydobywające się z komory silnika oraz dym przesłaniający kabinę. Drzwi do kabiny samolotu były uchylone. Po zatrzymaniu samolotu na drodze TWY L załoga i pasażerka samolotu opuścili natychmiast kabinę - samodzielnie. Miejsce zdarzenia zostało zabezpieczone. Jeszcze trakcie kołowania zastępy ZLSP podjechały na bezpieczną odległość do samolotu, a po jego zatrzymaniu do komory silnika podany został początkowo proszek gaśniczy z gaśnicy proszkowej, jednocześnie rozwinięto linię gaśniczą wodną z zadaniem chłodzenia kabiny samolotu oraz linię gaśniczą proszkową z zadaniem ewentualnego dogaszenia komory silnika. Linie te zostały rozwinięte z samochodu GCBA Pr 5,5/50/150. Działania przy użyciu gaśnicy proszkowej nie dały pozytywnego rezultatu i tylko przygasiły pożar natomiast prąd gaśniczy proszku podany z samochodu pozwolił ugasić pożar w komorze silnika. Po

⁷ Wszystkie czasy dotyczące akcji ratowniczej podano w LMT.

otwarciu osłon silnika, prądem gaśniczym proszku dogaszono palące się elementy. Podawano jednocześnie prąd gaśniczy wody w celu schłodzenia kabiny samolotu. Po ugaszeniu pożaru po konsultacji z dyżurnym portu i właścicielem przepchano samolot z drogi TWY L na pozycję bezpieczną, nie zagrażającą innym statkom powietrznym - w okolice hangaru, gdzie schłodzono silnik prądem wody. Działania zostały zakończone o godz. 14:29, na miejscu zdarzenia pozostawiony został zastęp GCBAPr12/100/500 celem nadzorowania statku powietrznego.



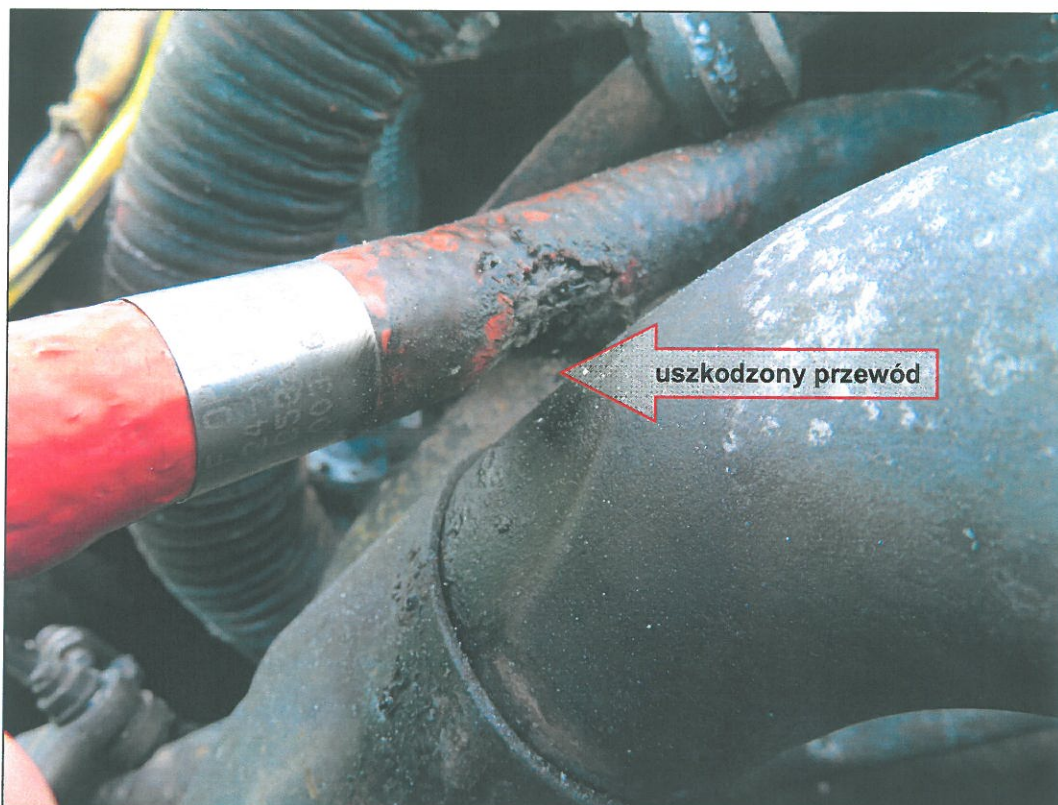
Rys. 4. Przebieg akcji gaśniczej w EPGD.

1.15. Czynniki przeżycia.

Załoga i pasażerka nie doznali obrażeń i opuścili samolot samodzielnie.

1.16. Badania i ekspertyzy.

Przeprowadzono oględziny statku powietrznego w miejscu zdarzenia. W wyniku przeglądu przedziału silnikowego samolotu ustalono jednoznacznie, iż źródłem pożaru był olej silnikowy wydostający się z uszkodzonego przewodu (charakter uszkodzenia został pokazany na Rys. 5).



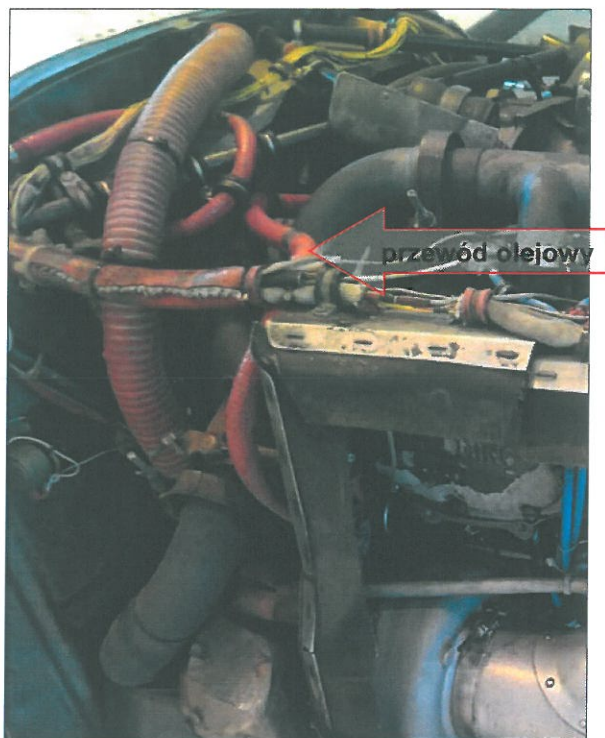
Rys. 5. Przedział silnika z widocznym uszkodzeniem przewodu instalacji olejowej.

Przeanalizowano dokumentację obsługową samolotu, w wyniku czego ustalono, że krótko przed zdarzeniem samolot przeszedł pomyślnie coroczny/100 godz. przegląd w certyfikowanej organizacji obsługowej.

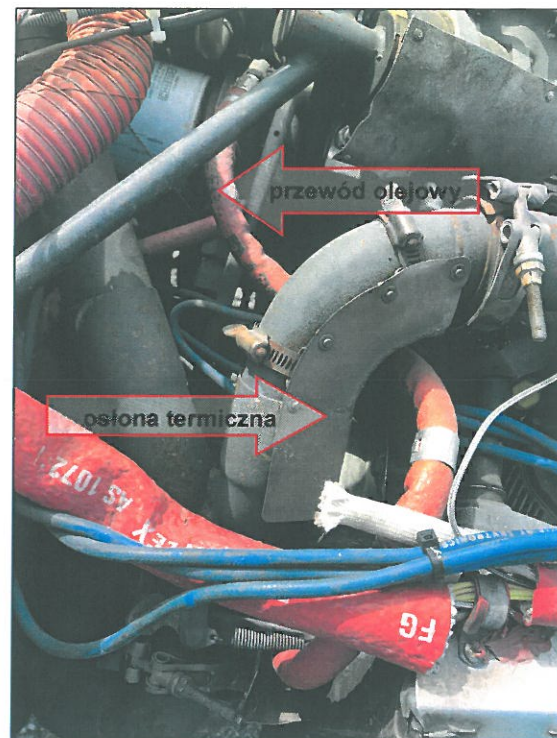
Przegląd po 100 godz. lotu obejmuje swoim zakresem, między innymi sprawdzenie przewodów i złączy olejowych pod kątem wycieków, zabezpieczenia, ocierania, wgnieceń i pęknięć. Na rys. 6 pokazano widok przedziału silnika w trakcie przedmiotowego przeglądu, z którego wynika, że podczas niego przewód znajdował się w bezpośredniej bliskości kolektora wylotowego a na kolektorze nie była zamontowana osłona termiczna.

Samolot został dopuszczony do lotu z niewłaściwie zamontowanym przewodem olejowym oraz brakującą osłoną termiczną przedmiotowego przewodu (poprawnie zamontowany przewód z zainstalowaną osłoną termiczną pokazano na rys. 7).

Ostatnia wymiana przewodów instalacji olejowej silnika wykonana została w styczniu 2014 roku, przez certyfikowaną organizację obsługową.



Rys. 6. Widok silnika z przewodem olejowym zamontowanym nad kolektorem wylotowym.



Rys. 7. Widok silnika z przewodem olejowym zamontowanym pod kolektorem oraz osłoną termiczną.

1.17. Informacje o organizacjach i działalności administracyjnej – nie dotyczy.

1.18. Informacje uzupełniające – brak.

1.19. Użyteczne lub efektywne metody badań.

W badaniu zastosowano standardowe metody badawcze.

2. WNIOSKI KOŃCOWE.

2.1. Ustalenia komisji.

1. Załoga posiadała wymagane uprawnienia do wykonania lotu oraz ważne badania lotniczo-lekarskie.
2. Pogoda nie miała wpływu na zaistnienie zdarzenia lotniczego.
3. W 2014 roku na samolocie wymienione zostały wszystkie przewody giętkie w przedziale silnikowym.

4. W trakcie wymiany przewodów giętkich w przedziale silnikowym jeden z nich został zamontowany nieprawidłowo – przewód który uległ przepaleniu podczas zdarzenia.
5. Przez ponad 3 lata samolot latał z niewłaściwie zamontowanym przewodem instalacji olejowej silnika.
6. Samolot był regularnie poddawany przeglądom w certyfikowanych organizacjach obsługowych.
7. Żadna organizacja obsługująca samolot (po 2014 roku) nie zauważyła niewłaściwie zamontowanego przewodu olejowego oraz braku osłony termicznej.
8. Bezpośrednio przed przylotem do Polski samolot poddany został przeglądowi rocznemu - po 100 godz. lotu .
9. W momencie pojawienia się dymu w kabinie, załoga podjęła niewłaściwą decyzję o kontynuowaniu lotu do EPGD.
10. Podczas kołowania po lądowaniu w EPGD w przedziale silnikowym samolotu wybuchł pożar.
11. Akcja gaśnicza została przeprowadzona natychmiast po skołowaniu samolotu z RWY11 w TWY L i zatrzymaniu się w okolicy stanowiska 36 EPGD.
12. Żadna z osób będących na pokładzie nie doznała obrażeń.

2.2. Przyczyny poważnego incydentu:

- 1) **Nieprawidłowy montaż przewodu instalacji olejowej silnika.**
- 2) **Brak osłony termicznej przewodu instalacji olejowej silnika.**
- 3) **Brak reakcji ze strony organizacji obsługujących samolot na brak osłony i nieprawidłowo zamontowany przewód olejowy.**

2.3. Czynniki mający wpływ na zaistnienie zdarzenia -

Decyzja załogi o kontynuowaniu lotu do EPGD zamiast do najbliższego czynnego lotniska.

3. ZALECENIA DOTYCZĄCE BEZPIECZEŃSTWA.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych **nie sformułowała** zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

Samolot Piper P-32R-301T, OH-IJO, AD EPGD, 21.07.2017 r.

KONIEC

Kierujący zespołem badawczym

CZŁONEK
Państwowej Komisji
Badania Wypadków Lotniczych
mgr inż. Andrzej Bartosiewicz

