



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

WYPADEK nr 1155/20

UCHWAŁA

z dnia 06 października 2020 r.

Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot CH601 ZODIAK
Znaki rozpoznawcze SP:	OK – JUA 80
Data zdarzenia:	03 maja 2020 r.
Miejsce zdarzenia:	Piotrków Trybunalski (EPPT)

Po rozpatrzeniu przedstawionego przez użytkownika statku powietrznego Raportu Końcowego z przeprowadzonego badania zdarzenia, **działając na podstawie Art. 135 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (z późn. zm.) oraz §18 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała, że:

1. Zdarzenie miało następujący przebieg:

W dniu 03 maja 2020 r. około godz. 17:00 LMT, uczeń-pilot (kobieta) wystartowała z pasa 21 na lotnisku w Piotrkowie Trybunalskim (EPPT), z zamiarem wykonania kilku lotów po kręgu. Pierwsze dwa kręgi przebiegły bez jakichkolwiek zakłóceń, natomiast krótko po starcie do trzeciego kręgu, na wysokości 30-50 metrów doszło do nagłego zatrzymania pracy silnika. Pilot próbowała uruchomić silnik, przełączyła na drugi (zapasowy) system sterowania silnikiem (rys 1), ale silnik nie uruchomił się.



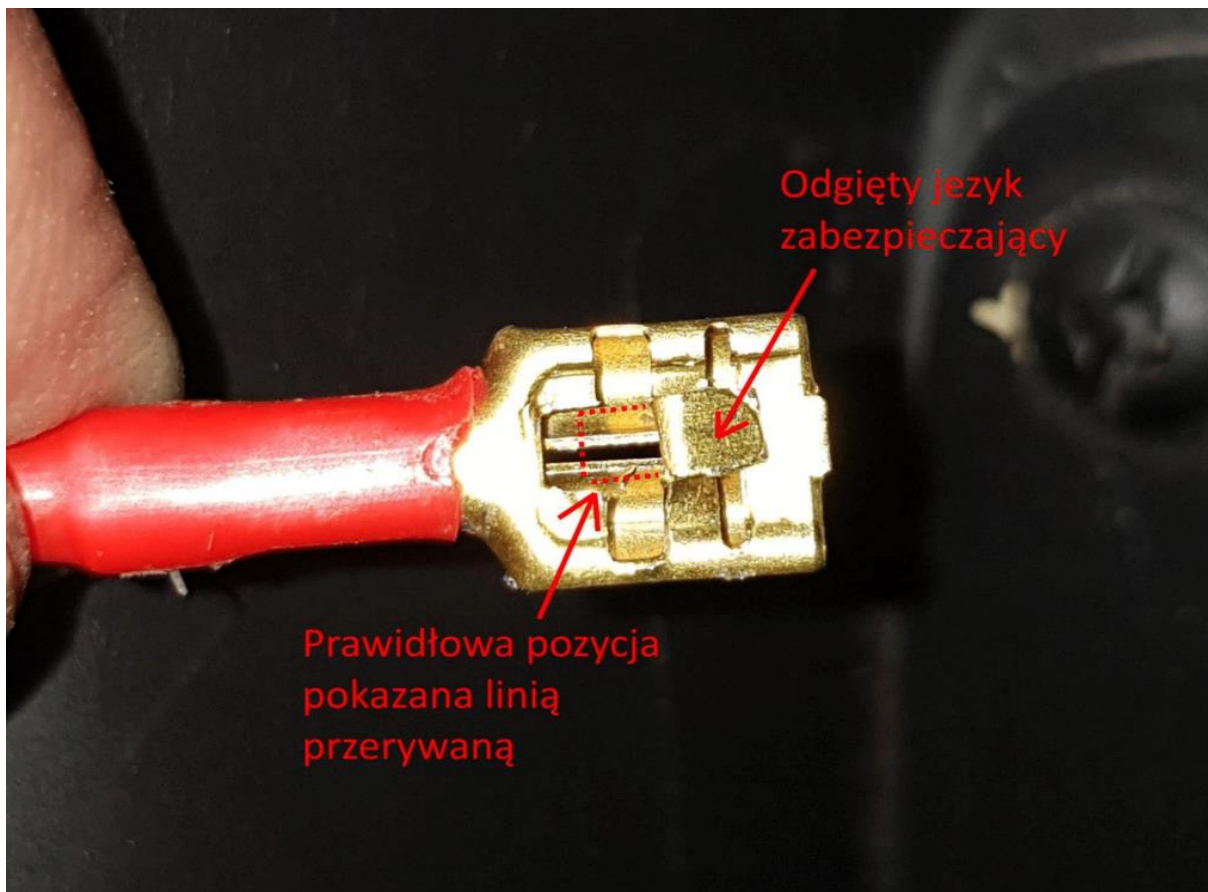
Rys. 1. Przełącznik systemów sterowania silnikiem [źródło: użytkownik]

W tej sytuacji, pilot podjęła decyzję lądowania awaryjnego w terenie przygodnym. Mała wysokość oraz znajdujące się przedłużeniu pasa zabudowania uniemożliwiły lądowanie na wprost. Jedynym nadającym się miejscem do lądowania było pole znajdujące się po jej prawej stronie, ale z przebiegającą w poprzek polną drogą. Lądowanie na wybranym polu wymagało wykonanie zakrętu o około 90 stopni, który wykonała ze zbyt dużym pochyleniem i niewielkim przechyleniem, co doprowadziło do przyziemienia z trawersem, uszkodzenie podwozia i masek silnika oraz zahaczenia przodem samolotu o niewielki nasyp przy polnej drodze, wybitie samolotu do góry oraz początek obrotu w osi pionowej, po czym ponowny upadek i obrót o 180 stopni. Nie doszło do wycieku paliwa i pożaru samolotu. Samolot został poważnie uszkodzony. Uszkodzeniu uległy: podwozie, śmigło, łożo i maski silnika, wręga główna, konstrukcja kabiny, końcówka skrzydła i tylna część kadłuba (rys. 2).

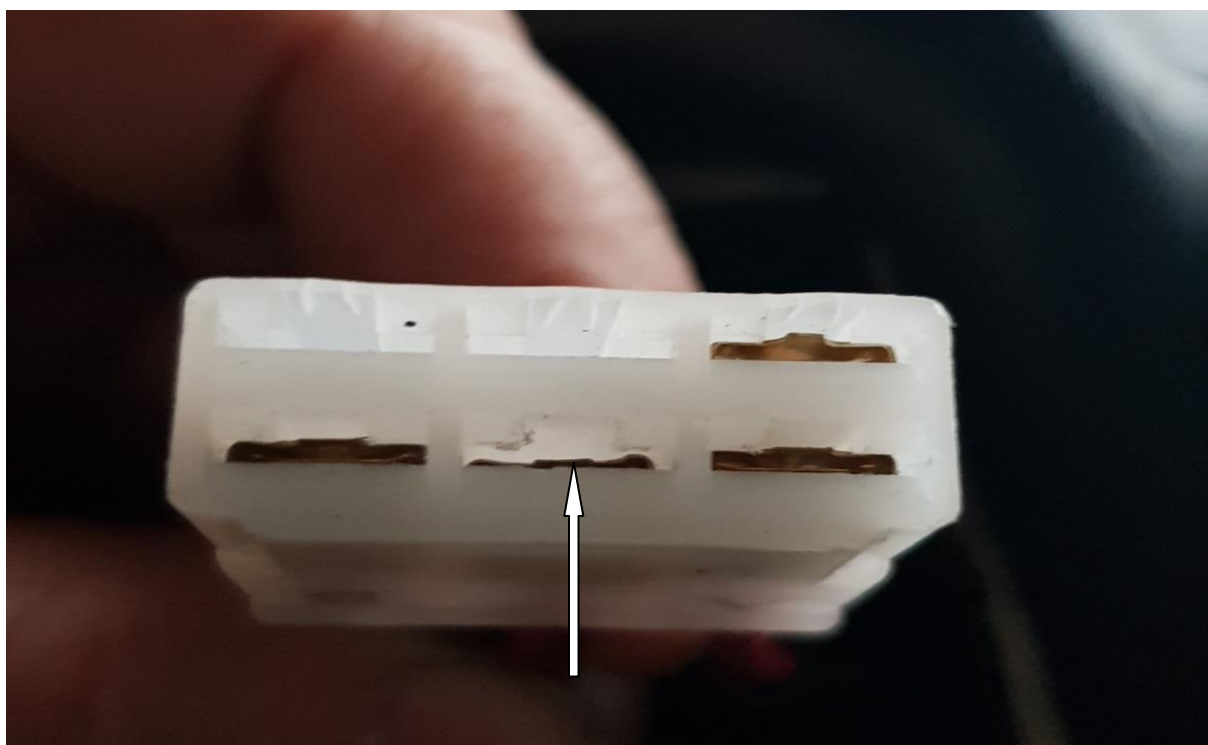


Rys. 2. Widok uszkodzonego samolotu [źródło: użytkownik]

Pilot nie doznała obrażeń. Policja przebadła pilota na obecność alkoholu z wynikiem negatywnym. Podczas przeglądu silnika wykryto cofnięcie się konektora wtyku przełącznika wyboru systemów podstawowego i awaryjnego sterowania układami wtryskowym i zapłonowym silnika. Niewłaściwa, cofnięta pozycja konektora doprowadziła do przerwania zasilania w obu systemach sterowania silnikiem. We wtyku zastosowano typowe konektory samochodowe 6,3 mm (rys. 3).



Rys. 3. Konektor wtyku przełącznika typu samochodowego 6,3 mm
[źródło: użytkownik]



Rys. 4. Miejsce cofniętego konektora we wtyku przełącznika 6 gniazdowego 6,3 mm
[źródło: użytkownik]

Konektory te są we wtyku blokowane odginanym językiem, oraz wymagają dość sporej siły do ich spięcia, co może prowadzić do wygięcia języka zabezpieczającego i niewłaściwego osadzenia konektorów w plastikowych wtykach.

2. Przyczyną zdarzenia było:

Przyczyną zdarzenia było przerwanie dopływu prądu do systemu podstawowego i awaryjnego sterowania układami wtryskowym i zapłonowym silnika, wskutek cofnięcia się konektora wtyku przełącznika wyboru tych systemów, co doprowadziło do zatrzymania silnika.

3. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia lotniczego:

Nie sformułowano.

4. Komisja akceptuje następujące zalecenia profilaktyczne zaproponowane przez podmiot badający:

Nie sformułowano.

5. Ponadto Komisja określa dodatkowo następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie sformułowano.

Podpisy członków Komisji

Podpisy na oryginale