



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

WYPADEK 2020/1515

UCHWAŁA

z dnia 18 grudnia 2021 r.

Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot, SOCATA MS 893 E-D
Znaki rozpoznawcze SP:	D-EGET
Data zdarzenia:	28 czerwca 2020 r.
Miejsce zdarzenia:	ATZ EPBC

Po rozpatrzeniu Raportu Końcowego z przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego przedstawionego przez Zespół Badawczy PKBWL, działając na podstawie art. 138 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (z późn. zm.), § 16 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych oraz § 12 Zarządzenia Nr 15 Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 24 kwietnia 2015 r. w sprawie regulaminu działania Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała, że:

1. Zdarzenie miało następujący przebieg:

W dniu 28 czerwca 2020 r. samolot SOCATA M.S. 893 E-D o znakach rozpoznawczych D-EGET o godz. 12:25 LMT wystartował z lotniska Warszawa-Babice (EPBC) z zamiarem wykonania lotu trasowego – rekreacyjnego na lądowisko Gize (EPGE). Na pokładzie znajdowały się 4 osoby – pilot z licencją PPL(A) i troje pasażerów (podróżnych). W trakcie rozbiegu i wznoszenia moc silnika okazała się niewystarczająca do bezpiecznego kontynuowania lotu. Pilot podjął decyzję o wykonaniu lądowania awaryjnego poza terenem lotniska. Lądowanie odbyło się w pobliskim lesie. W trakcie lądowania awaryjnego samolot uderzył w drzewa ulegając znacznym uszkodzeniom (pożar nie wystąpił). W wyniku zdarzenia pilot oraz pasażerka siedząca za nim nie odnieśli poważnych obrażeń i opuścili kabinę samolotu o własnych siłach. Dwoje pasażerów zajmujących miejsca w kabinie po prawej stronie odniosło poważne obrażenia ciała. Pasażerka siedząca z przodu została przetransportowana śmigłowcem LPR do szpitala.

2. Przyczyna zdarzenia:

Brak decyzji o przerwaniu startu pomimo oznak niewystarczającej mocy rozporządzalnej silnika.

3. Czynniki sprzyjające:

- 1) Tankowanie samolotu niedopuszczoną do eksploatacji benzyną samochodową Pb 95 o zbyt małej liczbie AKI.
- 2) Niewłaściwe dokręcenie złącza przewodu elektrycznego górnej świecy zapłonowej cylindra nr 4 skutkujące brakiem iskry i zmniejszeniem obrotów silnika.
- 3) Masa samolotu do startu zbliżona do MTOM skutkująca zmniejszeniem prędkości wznoszenia.
- 4) Wysoka temperatura powietrza powodująca obniżenie mocy silnika oraz spadek siły nośnej.
- 5) Niewielki nalot pilota w ostatnich 90 dniach przed wypadkiem.
- 6) Brak miejsca do wykonania lądowania awaryjnego w bezpośrednim sąsiedztwie pola wzlotów EPBC.


4. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zaproponowane przez producenta/użytkownika statku powietrznego, instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej, zarządzającego lotniskiem:

Nie dotyczy.

5. Komisja nie wydała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa

Nadzorujący badanie

ZASTĘPCA PRZEWODNICZĄCEGO
Państwowej Komisji Badania
Wypadków Lotniczych


Andrzej Bartosiewicz

Przewodniczący Komisji

PRZEWODNICZĄCY
Państwowej Komisji
Badania Wypadków Lotniczych


Bogusław Trela