

RAPORT KOŃCOWY



Wypadek 2322/20

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

UL. CHAŁUBIŃSKIEGO 4/6, 00-928 WARSZAWA | TELEFON ALARMOWY 500 233 233

RAPORT KOŃCOWY

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

Wypadek

ZDARZENIE NR – 2322/20

STATEK POWIETRZNY – Motolotnia Jazz 2000, SP-MLBG

DATA I MIEJSCE ZDARZENIA – 2 sierpnia 2020 r. , Lądowisko Pińczów (EPPC)



Niniejszy Raport jest dokumentem prezentującym stanowisko Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych dotyczące okoliczności zdarzenia lotniczego, jego przyczyn i zaleceń dotyczących bezpieczeństwa, który został sporządzony na podstawie informacji znanych w dniu jego sporządzenia.

Badanie może zostać wznowione w razie ujawnienia nowych informacji lub zastosowania nowych technik badawczych, które mogą mieć wpływ na zmianę sformułowań dotyczących przyczyn, okoliczności i zaleceń dotyczących bezpieczeństwa zawartych w Raporcie.

Badanie zdarzenia prowadzone było jedynie w celu zapobiegania wypadkom i incydentom w przyszłości w oparciu o obowiązujące przepisy prawa międzynarodowego, Unii Europejskiej i krajowego. Badanie zostało przeprowadzone bez stosowania prawnej procedury dowodowej, obowiązującej inne organy zobowiązane do podejmowania działań w związku ze zdarzeniem lotniczym.

Komisja nie orzeka, co do winy i odpowiedzialności.

Zgodnie z art. 5 ust. 6 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, sformułowania zawarte w Raporcie nie mogą być traktowane, jako wskazanie winnych lub odpowiedzialnych za zaistniałe zdarzenie. W związku z powyższym wykorzystywanie 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 sporządzane jedynie w celach informacyjnych.

WARSZAWA 2020

Numer ewidencyjny zdarzenia:	2322/20			
Rodzaj zdarzenia:	Wypadek			
Data zdarzenia:	2 sierpnia 2020 r.			
Miejsce zdarzenia:	Lądowisko Pińczów (EPPC)			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Motolotnia Libra III			
Znaki rozpoznawcze SP:	SP-MLBG			
Użytkownik / Operator SP:	Prywatny			
Dowódca SP:	Pilot motolotniowy			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	Śmiertelne	Poważne	Lekkie	Bez obrażeń
	-	-	-	1
Władze krajowe i zagraniczne poinformowane o zdarzeniu	ULC			
Kierujący badaniem:	Jacek Bogatko			
Podmiot badający:	PKBWL			
Pełnomocni Przedstawiciele i ich doradcy:	Nie dotyczy			
Skład zespołu badawczego:	Nie dotyczy			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	Raport końcowy			
Zalecenia:	Nie			
Adresat zaleceń:	Nie dotyczy			
Data zakończenia badania:	02 WRZ. 2020			

1. Rodzaj zdarzenia

Wypadek.

2. Badanie przeprowadził

PKBWL

3. Data i czas lokalny zaistnienia zdarzenia

2 sierpnia 2020 r. , ok. godz. 15: 30¹.

¹ Wszystkie czasy w raporcie LMT

4. Miejsce startu i zamierzonego lądowania



5. Miejsce zdarzenia

Lądowisko Pińczów (EPPC).

6. Typ operacji

Lot techniczny po regulacji gaźników.

7. Faza lotu

Pierwsza faza wznoszenia po oderwaniu się od ziemi.

8. Warunki lotu

VMC, dzień, wg przepisów VFR .

9. Czynniki pogody

Nie miały wpływu na zaistnienie zdarzenia.

10. Organizator lotów

Prywatny.

11. Dane dotyczące załogi

Pilot motolotniowy mężczyzna lat 47. Posiadał Świadectwo Kwalifikacji Personelu Lotniczego z wpisanym uprawnieniem PHG(L) w okresie ważności. Orzeczenie lotniczo-lekarskie klasy 2 oraz LAPL z datą ważności do 28.12.2020 r. Nalot na motolotniach 102 godziny 25 min. w 471 lotach.

12. Obrażenia osób

W trakcie zdarzenia pilot nie odniósł żadnych obrażeń ciała.

13. Uszkodzenia statku powietrznego

W trakcie zdarzenia motolotnia została znacznie uszkodzona.

14. Opis przebiegu i analiza zdarzenia

Motolotnia była ubezpieczona i posiadała dokumenty techniczno-eksploatacyjne niezbędne do wykonywania lotów.

Opis zdarzenia

W dniu poprzedzającym wypadek pilot motolotni (zwany dalej pilotem) uczestniczył w zlocie motolotni w miejscowości Górki koło Mielca. W godzinach popołudniowych pilot postanowił wykonać lot po kręgu nadlotniskowym. W trakcie startu na wysokości około 60 m silnik motolotni zaczął przerywać. Pilot zgłosił drogą radiową awarię i wykonał podejście do lądowania awaryjnego. Pomimo tego, że silnik zaczął równo pracować pilot wylądował. Po wykonaniu przeglądu silnika i układu paliwowego pilot wykonał próbę silnika, która wypadła pozytywnie. W godzinach wieczornych pilot bez problemów wykonał przelot na swoje lądowisko.

W dniu 2 sierpnia 2020 r. około godziny 6:00 pilot wykonał lot nad swoim lądowiskiem, aby sprawdzić, czy silnik pracuje poprawnie. Ponieważ silnik działał prawidłowo pilot wraz z kolegą w dwie motolotnie wykonali przelot na lądowisko w Górkach, a następnie w trzy motolotnie przelot do Pińczowa. W trakcie lotu do Pińczowa (około 40 min) silnik motolotni pracował prawidłowo, natomiast pilot zauważył, że temperatura spalin pomiędzy dwoma cylindrami różniła się o 30° (zazwyczaj różnica wynosiła 1-2°). Po lądowaniu na lądowisku w Pińczowie pilot z pomocą miejscowych motolotniarzy dokonał kolejnej regulacji gaźników. Pilot wykonał kilkakrotnie próbę silnika, które wypadły pozytywnie. Pilot postanowił wykonać lot techniczny motolotni po regulacji silnika. Około godziny 16:00 rozpoczął kołowanie z płyty postojowej przed hangarem do progu pasa startowego 11. Po zajęciu pasa startowego 11 pilot zobaczył, że do pasa kołują jeszcze dwie motolotnie. W związku z tym, że pas startowy jest wąski (15 m) pilot zjechał na jego lewą stronę i pokołował około 200 m do przodu omijając kołujące motolotnie. W trakcie wznoszenia po starcie, kiedy motolotnia znalazła się na wysokości około 50 m jej silnik zaczął przerywać. Ze względu na brak miejsca do lądowania na wprost pilot chciał lądować z odchyłką w prawo, jednak zauważył po prawej stronie startującą za nim motolotnię. Dodatkowo po tej stronie rzeki Nidy nad jej brzegiem przebywało wiele wypoczywających osób. Pilot rozpoczął więc wykonywanie zakrętu w lewo. W trakcie zakrętu zderzył się z drzewami (rys. 1, 2). Po zdarzeniu pilot samodzielnie opuścił fotel pilota w wózku motolotni. Po około 10 min przybyło pogotowie ratunkowe i przetransportowało pilota na badania lekarskie do szpitala. Po badaniach pilot został przewieziony na lądowisko. Pilot został przebadany przez policję na zawartość alkoholu w wydychanym powietrzu z wynikiem 0,00 mg/l.



Rys. 1. Szkic zdarzenia [źródło: użytkownik motolotni]



Rys. 3. Na zdjęciu widać motolotnię po zdarzeniu [źródło: policja]

W trakcie zdarzenia zniszczeniu uległ wózek oraz skrzydło motolotni. Silnik i śmigło nie zostały uszkodzone.

Pilot nie odniósł żadnych obrażeń ciała.

Analiza

Miejsce rozpoczęcia rozbiegu

Przepuszczając i wymijając przed startem dwie kołujące motolotnie pilot skrócił sobie rozbieg o około 220 m. Zdaniem Komisji, gdyby pilot rozpoczął rozbieg od progu

pasa startowego 11 od chwili, kiedy silnik zaczął nierównomiernie pracować pilot bez problemu wylądowałby na wprost.

Układ paliwowy

Po zdarzeniu pilot sprawdził układ paliwowy motolotni. W trakcie oględzin stwierdził brak paliwa w komorach pływakowych gaźników. Pilot zdemontował również ręczną pompkę paliwa (gruszkę), w której również nie stwierdził obecności paliwa. Zdaniem pilota zawór zwrotny ręcznej pompki paliwowej działał nieprawidłowo – zablokował się w pozycji utrudniającej (uniemożliwiającej) przepływ paliwa do silnika (rys. 3).



Rys. 5. Ręczna pompka paliwa i jej zawory zwrotne. Czerwonym kółkiem zaznaczono gumową membranę, która najprawdopodobniej była przyczyną nieprawidłowego działania zaworu zwrotnego [źródło: użytkownik motolotni]

15. Przyczyna zdarzenia

Najprawdopodobniej nieprawidłowe działanie zaworu zwrotnego, które doprowadziło do przerwania pracy silnika motolotni.

16. Czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia

Rozpoczęcie rozbiegu z 1/3 długości pasa startowego.

17. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

Nie sformułowano.

18. Propozycje zmian systemowych i/lub inne uwagi

Wykonując obloty techniczne należy zawsze zapewnić sobie jak najwięcej miejsca na kierunku startu i zastanowić się nad sposobem postępowania w sytuacji awaryjnej.

19. Załączniki

Brak.

10

10

KONIEC

Kierujący zespołem badawczym


CZŁONEK
PAŃSTWOWEJ KOMISJI.....
BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

pilot inst. *mgr inż. Jacek Bogatko*