



Jedynym celem badania jest zapobieganie wypadkom i incydentom lotniczym.

Komisja nie orzeka o winie i odpowiedzialności. Badanie jest niezależne i odrębne w stosunku do wszelkich postępowań sądowych lub administracyjnych.

Wykorzystywanie uchwały do celów innych niż zapobieganie wypadkom i incydentom lotniczym, może prowadzić do błędnych wniosków i interpretacji.

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych

z dnia 13 listopada 2024 r.
w sprawie **wypadku lotniczego**

2024-0098

NUMER ZDARZENIA

TL Ultralight, TL 232 Condor, SP-SOBH

Nowa Różanka, k. Kętrzyna, 02 września 2024 r.

Uchwała została wydana na podstawie informacji znanych Komisji w dniu jej podjęcia.

Uchwała przedstawia okoliczności zdarzenia lotniczego jego przyczyny, czynniki sprzyjające oraz zalecenia dotyczące bezpieczeństwa, jeżeli zostały wydane.



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych
ul. Puławska 125, 02-707 Warszawa



Adres do korespondencji:
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa



kontakt@pkbwl.gov.pl



Telefon alarmowy 24 h: +48 500 233 233



<https://www.pkbwl.gov.pl>



Po analizie materiałów zawartych w zgłoszeniu zdarzenia lotniczego, działając na podstawie § 18 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz.U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), na wniosek Przewodniczącego Państwowej Komisja Badania Wypadków Lotniczych, Komisja postanowiła uznać informacje zawarte w zgłoszeniu za wystarczające, podejmując decyzję o zakończeniu badania.

1. Przebieg i analiza zdarzenia

W dniu 2 września 2024 r., około godziny 18:00¹ LMT, pilot-właściciel (dalej: pilot) przybył na lądowisko w Nowej Różance² z zamiarem wykonania lotu samolotem ultralekkim TL 232 Condor. Po wyhangarowaniu samolotu i wykonaniu przeglądu przedlotowego, pilot wraz z pasażerem zajęli miejsce w kabinie. Kołowanie, próba silnika oraz początkowa faza wznoszenia przebiegały standardowo. Na wysokości około 100 m AGL³ nastąpiło zatrzymanie pracy silnika⁴. Pilot podjął decyzję o lądowaniu awaryjnym w terenie przygodnym. Przyziemienie z wyłączonym silnikiem na nierównym terenie skutkowało znacznym uszkodzeniem samolotu. Pilot i pasażer nie odnieśli obrażeń i opuścili samolot o własnych siłach.

Po zdarzeniu, w trakcie oględzin, zauważono obecność wody w filtrze paliwa (rys. 1). Wykonano demontaż gaźników i stwierdzono, że znajdowała się w nich woda (rys. 2). Samolot został zdemontowany i przewieziony do hangaru.



Rys. 1. Widok filtra paliwa po wypadku



Rys. 2. Widok komory pływakowej gaźnika

¹ Czas lokalny (LMT = UTC + 2h).

² W dniu zdarzenia miejsce startu nie znajdowało się w ewidencji lądowisk opublikowanej na stronie Urzędu Lotnictwa Cywilnego i prowadzonej zgodnie z art. 93 ust. 2 ustawy Prawo lotnicze (Dz. U. z 2020 r. poz. 1970) oraz rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie ewidencji lądowisk (Dz. U. z 2013 r., poz. 795).

³ AGL (ang. *Above Ground Level* – nad poziomem terenu).

⁴ Samolot był wyposażony w niecertyfikowany silnik lotniczy Rotax 912 UL.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych została poinformowana o zdarzeniu w dniu 12 września 2024 r. za pośrednictwem systemu ECCAIRS.

Samolot był eksploatowany na paliwie MOGAS⁵. Nie ustalono, w jaki sposób doszło do zanieczyszczenia paliwa wodą.

2. Przyczyna zdarzenia

Zatrzymanie pracy silnika w locie spowodowane obecnością wody w paliwie.

3. Czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia

Zatrzymanie pracy silnika na wysokości nie zapewniającej możliwości bezpiecznego powrotu na lądowisko.

4. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zaproponowane przez podmiot badający

Nie było.

5. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

Nie określono.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji

.....
(podpis na oryginale)

.....
(podpis na oryginale)

⁵ Zgodnie z Instrukcją Użytkowania dla wszystkich silników Rotax 912 (wydanie 4): „Paliwa zawierające alkohol zawsze przenoszą niewielką ilość rozpuszczonej wody. W przypadku zmian temperatury lub wzrostu zawartości alkoholu, woda lub mieszanina alkoholu i wody może osadzać się i powodować problemy”.