

Warszawa, dnia 21 stycznia 2016 r.



Nr ewidencyjny zdarzenia lotniczego

2037/15

RAPORT KOŃCOWY Z BADANIA POWAŻNEGO INCYDENTU LOTNICZEGO

1. Data i czas lokalny zaistnienia incydentu:

18 września 2015 r., ok. godz.14:40 LMT.

2. Miejsce startu i zamierzonego lądowania:

Start: Piotrków Trybunalski [EPPT], lądowanie: Kraków-Pobiednik [EPKP]

3. Miejsce zdarzenia:

Okolice wsi Zagaje Smrokowskie k/Miechowa.

4. Rodzaj, typ, znaki rozpoznawcze, właściciel/użytkownik statku powietrznego:

Samolot ultralekki Albatros WT-8 Excel nr fabr.00398 wyprodukowany w roku 1998, znaki rozpoznawcze OK-QUR09; dwumiejscowy wolnonośny grzbietopłat, konstrukcja mieszana: kadłub skorupowy kompozytowy w części kabinowej (przedniej), kratownicowy metalowy spawany w części środkowej i kompozytowy w układzie dwubelkowym w części tylnej, płat kompozytowy o profilu UA(2)-180, klapy 3-położeniowe, podwozie stałe z kółkiem przednim, podwozie główne z jednoczęściową golenią sprężystą kompozytową, silnik Subaru EA81 chłodzony cieczą z przekładnią z paskiem klinowym, śmigło trójkłopatowe kompozytowe w układzie pchającym; masa startowa 480 kg. Właściciel i użytkownik – prywatny. Samolot zakupiony od poprzedniego właściciela w roku 2011, w okresie 29.11.2014-14.02.2015 poddany przeglądowi i modyfikacjom, od chwili ich zakończenia do chwili zdarzenia wylatał ok.11 godz. Świadectwo Techniczne (Technický Prukaz LAAČR) ważne do 06.09.2015 r.

5. Typ operacji:

Lot rekreacyjny.

6. Faza lotu:

Przelot po trasie.

7. Warunki lotu:

VFR, VMC, wczesne popołudnie.

8. Czynniki pogody:

Bez wpływu na zaistnienie i przebieg zdarzenia

9. Organizator lotów / skoków:

Prywatny.

10. Dane dotyczące dowódcy SP:

Pilot-mężczyzna lat 19, licencja PPL(A) z uprawnieniami SEP(L) wydana 11.09.2014 r., ważna do 31.08.2016 r., orzeczenie lekarskie kl.2/LAPL wydane 07.05.2015 r., ważne do 07.05.2020 r., ponadto licencja szybowcowa (nalot szybowcowy ok.150 godz).

11. Opis przebiegu i okoliczności zdarzenia:

Podczas lotu na wysokości ok.250-300 m nad lekko pagórkowatym terenem ok.10 km na południe od punktu MIKE pilot poczuł ukłucie w szyję i stwierdził obecność dymu w tylnej części gondoli kadłubowej. Podjął decyzję o wyłączeniu silnika, wszystkich instalacji pokładowych i lądowaniu awaryjnym. Po wyłączeniu silnika zadymienie objęło wnętrze kabiny, znacznie pogarszając widoczność i zmuszając pilota do uchylenia osłony kabiny dla jej przewietrzenia. Lądowanie nastąpiło ok.100 m od krawędzi pola kukurydzy o długości ok.2 km, usytuowanego na łagodnym stoku pagórka. Lądowanie wykonane zostało pod stok, z przepadnięciem, praktycznie bez dobiegu. Pilot nie odniósł obrażeń, skontaktował się przez radio z kontrolą ruchu lotniczego oraz telefonicznie z policją i PKBWL. Występowały trudności z lokalizacją miejsca zdarzenia ze względu na charakter terenu – pagórki i uprawa kukurydzy o znacznej wysokości (ok. 2,5 m) utrudniająca obserwację. Po wylądowaniu pilot stwierdził, iż „zadymienie” to opary płynu z rozszczelnionej instalacji chłodzenia silnika, a „ukłucie” w szyję to skutki drobnego oparzenia strumieniem płynu chłodzącego. Przybyły na miejsce zdarzenia patrol policji przebadał pilota na zawartość alkoholu w wydychanym powietrzu (uzyskany wynik: 0,00 ‰). Samolot za zgodą PKBWL ewakuowano z miejsca zdarzenia w dniu następnym przy pomocy właściciela pola.

Uszkodzenia samolotu: Rozszczelniona instalacja chłodzenia silnika na połączeniu odcinka przewodu elastycznego z przewodem sztywnym obok wlewu oleju do silnika, rozerwany zawiasek prawej kłapy skrzydłowej przy żebrze nasadowym, zniszczone podwozie przednie, zniszczona (popękana i rozwarstwiona) goleń podwozia głównego, oderwana i uszkodzona dolna osłona silnika.

Ponadto stwierdzono usterki: brak przegrody ogniowej między kabiną a przedziałem silnika, postępujące uszkodzenie przedniej krawędzi paska klinowego przekładni silnik-śmigło (najprawdopodobniej wskutek nieprawidłowego kontaktu z kołem zębatym rozrusznika wskutek jego niewłaściwego montażu), lokalne przetarcie osłony filtra powietrza silnika wskutek ocierania o górną osłonę silnika.

Przyczyną rozszczelnienia połączenia przewodów w układzie chłodzenia silnika i wycieku płynu chłodzącego było spadnięcie końcówki przewodu elastycznego z końcówki przewodu sztywnego, spowodowane nieprawidłowym wykonaniem połączenia - zbyt krótkim odcinkiem wzajemnego nachodzenia przewodów i wywołaną tym nieskutecznością działania opaski zaciskowej mocującej przewód elastyczny na przewodzie sztywnym.

12. Przyczyna (przyczyny) zdarzenia:

Rozszczelnienie układu chłodzenia silnika w miejscu połączenia przewodu giętkiego z przewodem sztywnym wskutek nieprawidłowego wykonania połączenia.

13. Zastosowane środki profilaktyczne:

Nie podejmowano.

14. Propozycje zmian systemowych i/lub inne uwagi:

Zwrócono uwagę właścicielowi samolotu na konieczność dokończenia jego przebudowy i zainstalowania w trakcie naprawy odpowiedniej przegrody między kabiną a przedziałem silnika oraz usunięcia usterek wymienionych powyżej w p.11 i ich skutków a także przedstawienia samolotu po modyfikacji i naprawie do inspekcji przez właściwego inspektora LAAČR w celu przedłużenia ważności dokumentu Technicky Pukaz.

15. Załączniki:

Album ilustracji.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Tomasz Makowski	<i>podpis na oryginale</i>
Członkowie zespołu badawczego:	Jacek Jaworski	<i>podpis na oryginale</i>
	Jerzy Kędzierski	<i>podpis na oryginale</i>