

Warszawa, dnia 21 listopada 2012 r.

Poz. 108

**KOMUNIKAT NR 69
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 20 listopada 2012 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 605/12

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC z 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 16 czerwca 2012 r., na motolotni Stratus P-15, klasyfikuję do kategorii:

**"Czynnik techniczny"
w grupie przyczynowej: "Pożar – T6" .**

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot wystartował do lotu rekreacyjnego z łąki. Po starcie nabral wysokości około 150 m. Po około 5 minutach od startu obroty silnika spadły do biegu jałowego. Próba zwiększenia obrotów poprzez użycie sterowania przepustnicy silnika pedałem, jak również dźwignią ręczną, nie przyniosła rezultatu. Na dźwigniach nie było wyczuwalnego oporu, były "luźne". Po chwili silnik wyłączył się, a gdy pilot obejrzał się do tyłu, zobaczył smugę dymu ciągnącą się za motolotnią. Natychmiast podjął decyzję o lądowaniu awaryjnym. Lądowanie zostało wykonane prawidłowo. Po zakończeniu dobiegu pilot opuścił motolotnię i wówczas zauważył dym i płomienie wydobywające się spod laminatu, w rejonie dolnej części masztu wózka. Próba ugaszenia pożaru poprzez zasypywanie ziemią zakończyła się niepowodzeniem, więc pilot oddalił się od motolotni na bezpieczną odległość. Motolotnia uległa całkowitemu zniszczeniu.

W trakcie badania wypadku pilot przyznał, że wiosną 2011 r. zainstalowany w motolotni akumulator kwasowy wymienił na akumulator żelowy. Po tej wymianie nie występowały żadne problemy techniczne. Zaprzeczył, aby po ostatnim przeglądzie zasadniczym wykonanym przed wystawieniem dopuszczenia motolotni do lotów, dokonywał napraw czy też regulacji.

Pilot, lat 55, posiadał ważne świadectwo kwalifikacji pilota motolotni (PHGP) z uprawnieniem do wykonywania przeglądu przedlotowego statku powietrznego, bez prawa wykonywania napraw i regulacji (PDI). Latanie na motolotniach rozpoczął w 2009 r. Jako dowódca uzyskał nalot około 70 h.

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej "PKBWL", ustaliła, że prawdopodobną przyczyną wypadku było zwarcie w instalacji elektrycznej motolotni.

4. Zalecenia PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:

PKBWL nie zaproponowała zaleceń; w raporcie końcowym zamieściła następujący komentarz:

"Pomimo, iż nie wynika to z przeprowadzonych oględzin motolotni, czy oświadczenia pilota, Komisja zwraca uwagę, że dokonywanie przez nieuprawnione osoby jakichkolwiek napraw, regulacji czy modyfikacji, między innymi instalacji elektrycznej, jest zabronione i może prowadzić do groźnych w skutkach zdarzeń".

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Piotr Ołowski