

**KOMUNIKAT NR 16  
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 20 marca 2012 r.

**w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 1013/11**

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 10 sierpnia 2011 r., na samolocie ultralekkim Zenair CH-701, klasyfikuję do kategorii:

**"Czynnik ludzki"  
w grupie przyczynowej: "Błędy kwalifikacji – H2" .**

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot wykonywał oblot techniczny samolotu, w celu sprawdzenia jego zdolności do lotów po montażu. Samolot ten został sprowadzony ze Słowacji transportem samochodowym w stanie rozłożonym. Po montażu wykonanym przez pilota, właściciel samolotu, pod jego nadzorem zatankował do obu zbiorników samolotu po 10 litrów benzyny samochodowej bezołowiowej 95. Po doładowaniu akumulatora pilot uruchomił silnik i przeprowadził jego próbę. Po stwierdzeniu poprawności pracy silnika, pilot podjął decyzję o wykonaniu oblotu samolotu. Najpierw zakołował do progu pasa i wykonał rozbieg z oderwaniem na wysokość 1 m, z wyhamowaniem przed końcem pasa. Następnie przeokołował z powrotem do progu pasa i wykonał start. Lot po kręgu wykonywał na wysokości 150 m. Po czwartym zakręcie, na prostej po wypuszczeniu klap w położenie do lądowania, pilot zwiększył obroty silnika. W tym momencie silnik przerwał pracę. Pilot natychmiast schował klapy i zabezpieczył prędkość szybowania samolotu o ok. 80 km/h. Podczas dalszego zniżania pilot dostrzegł linię energetyczną, poprzecznie przebiegającą w stosunku do kierunku podejścia. Pilot postanowił przelecieć nad tą linią. W czasie tego manewru, samolot zahaczył podwoziem o jeden z przewodów. Skutkiem tego było zerwanie przewodu linii energetycznej oraz przepadnięcie i „twarde” przyziemienie samolotu na ściernisku, ok. 200 metrów przed wschodnim skrajem lądowiska i progiem pasa. Nastąpiło wyłamanie goleni podwozia przedniego i lewej goleni podwozia głównego, uszkodzenie kratownicy kadłuba oraz rozszczelnienie instalacji paliwowej. Samolot przemieścił się o ok. 3 m do przodu opierając się na silniku. Siła bezwładności spowodowała wyłamanie się skrzydeł z okuć, ale skrzydła nie oddzieliły się od kratownicy kadłuba. Z rozszczelnionej instalacji paliwo zaczęło wyciekać na podłoże. Mimo tego, pożar w tym momencie nie nastąpił. Zerwane przewody linii energetycznej, po opadnięciu na ziemię zaczęły iskrzyć, powodując zapalenie się ścierniska. Ogień dotarł do samolotu powodując jego pożar. Pilot, mimo odniesionych obrażeń, widząc płonące ściernisko opuścił samolot o własnych siłach i oddalił się na bezpieczną odległość. Samolot spłonął całkowicie w części centralnej oraz silnikowej. Pożar także zniszczył końcową część lewego skrzydła. Jedynie część ogonowa oraz prawe skrzydło nie uległy spaleni. Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, stwierdziła, że pilot przed rozpoczęciem przygotowań do lotu nie zapoznał się lub też nie zrozumiał treści Instrukcji użytkownika w locie (IUwL) samolotu CH-701. Należy w tym miejscu dodać, że na wyposażeniu samolotu

była instrukcja w języku słowackim. W szczególności dotyczy to nieznaności eksploatacji silnika Rotax 532, jaki był zabudowany na tym samolocie. Pilot nie wziął pod uwagę, iż jest to silnik dwusuwowy, wymagający stosowania mieszanki paliwowo-olejowej i dopuścił do zatankowania zbiorników samolotu czystym paliwem (benzyną samochodową bezołowiową 95). IUwL tego samolotu w pkt 5.3. nakazuje stosowanie mieszanki paliwowo-olejowej w proporcji 50:1. Pilot miał świadomość, że właściciel samolotu, niemający uprawnień lotniczych, dowiózł ze stacji benzynowej „czystą” (bez dodatku oleju) benzynę samochodową 95, a nie mieszanekę paliwowo-olejowej, a następnie zatankował po 10 l tego paliwa do obu zbiorników skrzydłowych, ponieważ czynność ta była wykonywana pod jego kontrolą. Mimo to postanowił na tym samolocie wystartować i tym samym dopuścił do zatarcia się wału korbowego podczas lotu. Pilot, lat 48, posiadał ważną licencję pilota samolotów ultralekkich z wpisem uprawnień instruktorskich, wydaną przez LAA ČR. Nalot ogólny na samolotach 471 godzin, w tym na typy CH 701, 180 lotów w czasie 22 godzin.

### 3. Przyczyna wypadku lotniczego:

PKBWL ustaliła, że przyczynami wypadku lotniczego były:

- zatankowanie samolotu niewłaściwym paliwem, w wyniku czego nastąpiło zatarcie się wału korbowego i przerwanie pracy silnika na podejściu do lądowania;
- niewłaściwe planowanie lądowania z niepracującym silnikiem w wyniku czego samolot zaczepił o przeszkodę terenową i zderzył się z ziemią.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu zdarzenia była nieznanosc instrukcji użytkowania samolotu w locie, szczególnie w zakresie stosowanego paliwa.

### 4. Zalecenia PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:

PKBWL nie zaproponowała zalecenia.

p.o. Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego

**Wiceprezes ds. Standardów Lotniczych  
Tomasz Kądziołka**