



SPIS TREŚCI

Informacje Ogólne	3
Streszczenie.....	3
1 <u>Informacje Faktyczne</u>	4
1.1 <u>Historia lotu (dane o locie)</u>	4
1.2 <u>Obrażenia osób</u>	4
1.3 <u>Uszkodzenia statku powietrznego</u>	5
1.4 <u>Inne uszkodzenia</u>	5
1.5 <u>Informacja o składzie osobowym (dane o załodze)</u>	5
1.6 <u>Informacja o statku powietrznym</u>	5
1.7 <u>Informacje meteorologiczne</u>	6
1.8 <u>Środki nawigacyjne</u>	6
1.9 <u>Łączność</u>	6
1.10 <u>Dane dotyczące lotniska</u>	6
1.11 <u>Rejestratory pokładowe</u>	6
1.12 <u>Informacja o szczątkach i zderzeniu</u>	6
1.13 <u>Informacje medyczne</u>	6
1.14 <u>Pożar</u>	7
1.15 <u>Ratownictwo i szanse przeżycia</u>	7
1.16 <u>Badania i ekspertyzy</u>	7
1.17 <u>Informacje o działalności j. o. lotni. i administracji</u>	8
1.18 <u>Informacje uzupełniające</u>	8
1.19 <u>Nowe metody badań</u>	9
2 <u>Analiza</u>	9
3 <u>Wnioski</u>	11
3.1 <u>Ustalenia Komisji</u>	11
3.2 <u>Przyczyny i okoliczności wypadku lotniczego</u>	12
4 <u>Zalecenia profilaktyczne</u>	12
Załączniki	12

INFORMACJE OGÓLNE

Nr ewidencyjny zdarzenia: **11/03**

Rodzaj i typ statku powietrznego: **Samolot Bellanca 17-31ATC**

Znak rozpoznawczy statku powietrznego: **D-EMAY**

Dowódca statku powietrznego:

Użytkownik statku powietrznego:

Właściciel statku powietrznego:

Miejsce zdarzenia: **Lotnisko Wilcze Laski**

Data i czas zdarzenia: **15 marca 2003, godz. 17:00**

STRESZCZENIE

W dniu 15 marca 2003 r. był wykonywany międzynarodowy lot turystyczny z lotniska Sondenburg w Danii na lotnisko Rębiechowo Gdańsk. Pasażerów na pokładzie nie było. W rejonie miejscowości Szczecinek pilot poczuł w kabinie swąd spalenizny oraz zauważył zmianę koloru wskaźnika zawartości tlenu w kabinie. Pilot przerwał lot po zaplanowanej trasie i wylądował na nieczynnym lotnisku wojskowym Wilcze Laski odległym od miejscowości Szczecinek o 10 km oraz o około 26 km od zaplanowanej trasy lotu. Pilot opuścił samolot natychmiast po wylądowaniu. Samolot spłonął w parę minut od opuszczenia go przez pilota. Badanie wypadku przeprowadził Zespół badawczy PKBWL w składzie:

dr inż. Maciej LASEK	- kierujący zespołem badawczym
mgr Ignacy GOLIŃSKI	- członek zespołu
mgr inż. Jerzy KĘDZIERSKI	- członek zespołu
mgr inż. Jerzy PSZCZÓŁKOWSKI	- członek zespołu
dr inż. Stanisław ŻURKOWSKI	- członek zespołu

Na podstawie zebranych faktów oraz przeprowadzonych analiz Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych nie mogła jednoznacznie wskazać przyczyny wypadku.

Przypuszczalną przyczyną wypadku mogło być uszkodzenie kolektora wydechowego lewej turbosprężarki, przepalenie przez gorące gazy wydechowe wydobywające się z uszkodzonego kolektora przewodu paliwowego w wyniku czego nastąpił zapłon paliwa i pożar samolotu.

Komisja nie może też wykluczyć zniszczenia samolotu spowodowanego celowym działaniem lub zaniechaniem działania.

PKBWL po zakończeniu badania zaproponowała 2 zalecenie profilaktyczne.

1 INFORMACJE FAKTYCZNE.

1.1 Historia lotu (dane o locie).

Pilot [REDAKTOWANO] obywatel Niemiec legitymujący się licencją pilota samolotowego turystycznego [REDAKTOWANO] w dniu 15 marca 2003 roku wykonywał na samolocie BELLANCA 17-31ATC Turbo Viking 300A, o znakach rozpoznawczych D-EMAY, międzynarodowy lot turystyczny z lotniska Sondenburg w Danii do Gdańska. Zgłoszony plan lotu w porcie lotniska Sondenburg wyznaczał trasę: Sondenburg-FLB-LUB-FLD-BOLDA-CHO (Chociwel) – TRB (Trzebielino) – KRT (Kartuzy) - Gdańsk. Między CHO a KRT lot odbywał po stałych trasach VFR VK8 i VK7. Start do lotu nastąpił o godz. 14:40 (LMT). Zgodnie z planem lot miał się zakończyć w Gdańsku o godz. 17.40 (LMT). Lot wykonywany był na terytorium Niemiec na wysokości 300 m zgodnie z planem aż do punktu BOLDA gdzie pilot uzyskał drogą radiową zgodę na wejście w strefę Szczecina i po osiągnięciu radiolatarni CHO skierował samolot w kierunku Kartuz. Zgodnie z poleceniem Kontrolera TWR GOLENIÓW pilot po minięciu m. Chociwel miał nawiązać łączność radiową na częstotliwości 124.5 MHz z ŚWIDWIN INFO. O godzinie 17:38 (LMT) Kontroler ze Świdwina próbował dwukrotnie nawiązać łączność z samolotem jednak nie uzyskał odpowiedzi. Jednocześnie nie było żadnej informacji o sytuacji awaryjnej na pokładzie samolotu lub też o jego przymusowym lądowaniu.

Według oświadczenia pilota, w rejonie Szczecinka poczuł on w kabinie swąd spalenizny oraz zauważył zmianę barwy wskaźnika zawartości tlenu w kabinie. Silnik samolotu pracował bez zakłóceń. Pilot natychmiast podjął decyzję o przerwaniu lotu po zaplanowanej trasie i lądowaniu w terenie przygodnym. Po chwili ujrzał dużą przestrzeń bez drzew z betonowymi pasami, która okazała się opuszczonym lotniskiem wojskowym w Wilczych Laskach. Samolot wylądował na pasie betonowym i zakończył dobieg na końcu pasa. W ostatniej fazie dobiegu pilot skołował na trawę obok pasa. Po zatrzymaniu samolotu i wyłączeniu silnika, pilot opuścił samolot zabierając tylko teczkę z dokumentami. Ponieważ wg. jego oświadczenia, spod maski silnika wydobywał się dym i ukazały się drobne płomienie ognia, obawiając się wybuchu oddalił się od samolotu w kierunku odległych o około 1 km zabudowań. Kiedy pilot był jeszcze na pasie, podjechał do niego samochód dostawczy. Pilot poprosił kierowcę o podwiezienie go do Szczecinka. Po sugestii kierowcy aby najpierw zadzwonił na Policję, pilot przez telefon komórkowy powiadomił o zdarzeniu Policję. Straż Pożarną powiadomił mieszkaniec Wilczych Lasek obserwujący lot i lądowanie samolotu na lotnisku. W momencie przyjazdu Straży Pożarnej na miejsce wypadku samolot był już doszczętnie spalony.

Miejsce lądowania znajdowało się około 26 km od zaplanowanej trasy.

1.2 Obrażenia osób.

Obrażenia ciała	Załoga	Pasażerowie	Inni
Śmiertelne	-	-	-
Poważne	-	-	-
Nieznaczone	-	-	-

1.3 Uszkodzenia statku powietrznego.

Statek powietrzny spłonął doszczętnie.

1.4 Inne uszkodzenia.

Zanieczyszczenie terenu produktami spalania, płynami eksploatacyjnymi samolotu i pianą gaśniczą.

1.5 Informacja o składzie osobowym (dane o załodze).

Dowódca statku powietrznego obywatel Niemiec [REDACTED] ur. [REDACTED] 1952 r. w Gdańsku posiada licencję pilota samolotowego turystycznego [REDACTED] ważną do 14.05.2003 r., dla samolotów jednosilnikowych o maksymalnym ciężarze startowym 2000 kg. Posiada certyfikat II klasy [REDACTED] do wykonywania czynności radiotelefonisty w języku niemieckim. Nalot ogólny (według pisemnego oświadczenia pilota) 415 godzin w tym 300 godzin na samolocie, na którym wydarzył się wypadek. Ostatnie badanie lotniczo-lekarskie przed wypadkiem wykonał w maju 2001 roku.

1.6 Informacja o statku powietrznym.

Samolot BELLANCA 17-31ATC Turbo Viking 300A; D-EMAY.

Rok budowy	Producent	Nr fabrycz.	Znaki rozpoznawcze
1975	Bellanca Aircraft Corporacion, Alexandria/ Minnesota, USA.	75-31113	D-EMAY

Nalot od początku eksploatacji.....1430 godz.

Ilość napraw głównych.....0

Świadectwo Sprawności Technicznej Samolotu ważne do kwietnia 2003 r.

Silnik Laycoming IO-540-KIES, tłokowy.

Rok budowy	Producent	Nr fabryczny
1975	Bellanca Aircraft Corporacion, Municipal Airport Aleksandria/Minnesota 56308, USA	-----

Czas pracy silnika od początku eksploatacji..... nie znany

Ilość paliwa (określona na podstawie oświadczenia pilota):

- w momencie startu 300 litrów,
- po wylądowaniu na lotnisku w Wilczych Laskach 150 litrów.

Samolot konstrukcji mieszanej, skrzydła drewniane kryte płótnem, kadłub kratownicowy (kratownica wykonana z rur stalowych) kryty płótnem. Samolot przystosowany do lotów wysokościowych (posiada zabudowaną instalację tlenową).

Właścicielem samolotu była córka pilota [REDACTED]. Poprzednim właścicielem był pilot [REDACTED]. Przejestrowanie samolotu nastąpiło w 2002 r.

1.7 Informacje meteorologiczne.

Prognoza pogody na rejon lotniska Wilcze Laski w dniu 15 marca 2003 r. w okresie między 14:00 – 17:00 LT.

1. Sytuacja baryczna: Rejon w południowej części rozległego wyżu z ośrodkiem nad południową Skandynawią (ciśnienie w centrum układu 1046 hPa).
2. Wiatr dolny: północny 2-4 m/s.
3. Zjawiska: NIL.
4. Chmury: 3/8 StCu.
5. Podstawa: 300 – 600 m. n.p.m. stopniowo zanikające.
6. Widzialność: powyżej 10 km.
7. Temperatura: +3° do +4°C.

1.8 Środki nawigacyjne.

Standardowe wyposażenie w środki nawigacyjne z dodatkowym wyposażeniem 2xVOR, 1xADF i wyposażeniem dla lotów IFR.

1.9 Łączność.

Samolot był wyposażony w sprawną radiostację korespondencyjną.

1.10 Dane dotyczące lotniska.

Lotnisko Wilcze Laski jest nieczynnym lotniskiem wojskowym bez zabudowań lotniskowych. Przybliżone rozmiary powierzchni lotniska 3,5 km na 1 km. Lotnisko jest wyposażone w pas betonowy do lądowania o rozmiarach 2300 m x 50 m, oraz w betonowe drogi do kołowania. Kierunek pasa do lądowania 293°/113°.

1.11 Rejestratory pokładowe.

Samolot nie był wyposażony w rejestratory pokładowe.

1.12 Informacja o szczątkach i zderzeniu.

Nie stwierdzono aby jakakolwiek część samolotu lub jego wyposażenia oddzieliła się w czasie lotu lub lądowania. Samolot spłonął doszczętnie w miejscu zatrzymania po zakończeniu kołowania.

1.13 Informacje medyczne.

Badanie lotniczo – lekarskie pilot przechodził w maju 2001 r. i w maju 2003 r. w Niemczech. Po wypadku pilot został przebadany na zawartość alkoholu we krwi. Wynik badania nie wykazał alkoholu.

1.14 Pożar.

Według oświadczenia pilota, w rejonie Szczecinka poczuł on w kabinie swąd spalenizny oraz zauważył zmianę barwy wskaźnika zawartości tlenu węgla w kabinie. Silnik samolotu, do momentu zatrzymania samolotu po lądowaniu, pracował bez zakłóceń. Po opuszczeniu samolotu pilot zauważył wydobywający się spod maski silnika dym i drobne płomienie ognia. Pilot nie próbował gasić samolotu ponieważ na pokładzie nie było gaśnicy. Jako pierwsza przyjechała na miejsce pożaru Ochotnicza Straż Pożarna z Wilczych Lasek, która ugasiła pożar samolotu za wyjątkiem silnika, do gaszenia którego nie posiadała odpowiednich środków. Silnik samolotu został ugaszony przez Straż Zawodową ze Szczecinka, która dojechała na miejsce po około 15 minutach. Samolot spłonął doszczętnie. W czasie pożaru nie nastąpił wybuch paliwa znajdującego się w zbiornikach samolotu, a jedynie jego wypalenie się.

Świadkowie obserwujący lot samolotu przed lądowaniem nie zauważyli żadnych oznak wskazujących na pożar na pokładzie (dym, płomienie) natomiast po upływie 4-5 minut od wylądowania samolot był całkowicie objęty płomieniami.

1.15 Ratownictwo i szanse przeżycia.

Po wylądowaniu pilot oddalił się od samolotu zabierając tylko teczkę z dokumentami. Pasażerów na pokładzie nie było.

1.16 Badania i ekspertyzy.

Członkowie Komisji wykonali szereg zdjęć miejsca wypadku, wraku spalonego samolotu oraz oparli się na aktach sprawy KPP w Szczecinku.

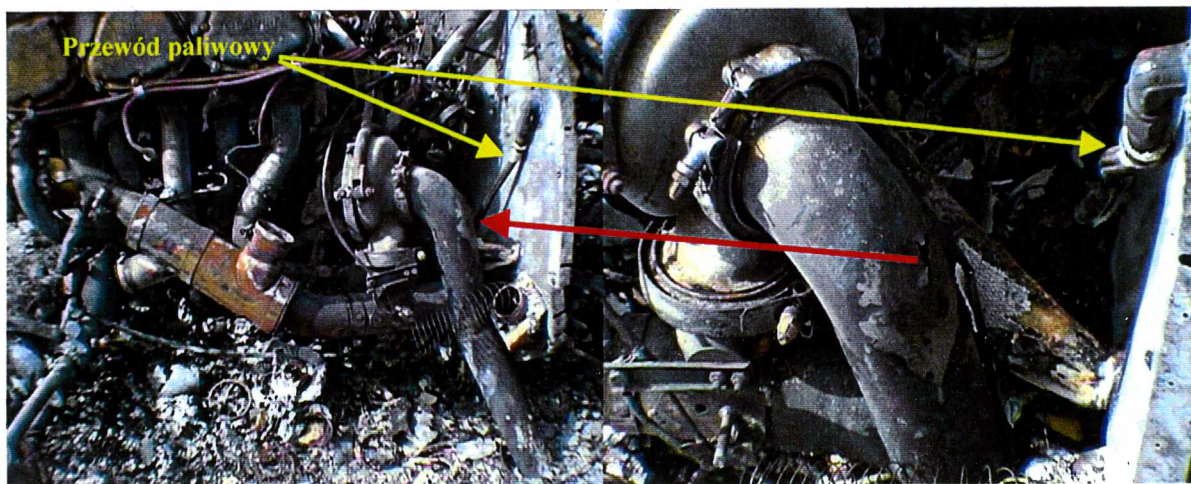


Ryc. 1 Widok ogólny spalonego samolotu.

Konstrukcja samolotu (drewniane skrzydła kryte płótnem i kratownicowy kadłub kryty płótnem), powłoka lakiernicza ze znacznym udziałem lakierów nitro oraz sproszkowanym aluminium, a także duża ilość paliwa w zbiornikach, spowodowały, że pożar przebiegał bardzo intensywnie. W czasie oględzin stwierdzono odparowanie lub stopienie się niektórych duralowych części silnika oraz śmigła. Dodatkowo ogień wspomagany był przez słaby wiatr. Świadczyć o tym może bardziej wypalona zawietrzna część samolotu.

Stan szczątków samolotu nie pozwalał na jednoznaczne określenie usterki mogącej być przyczyną pożaru samolotu. W trakcie oględzin szczątków silnika stwierdzono jedynie wypalony otwór w kolektorze wydechowym lewej turbosprężarki. Mógł on być przyczyną pojawienia się w czasie lotu sygnału o zwiększonej zawartości tlenku węgla w kabinie samolotu, a wypływające z niego gorące spaliny spowodowały uszkodzenie przewodu paliwowego doprowadzającego paliwo do silnika. Mogło to być przyczyną pożaru samolotu.

Jednocześnie nie można wykluczyć, że uszkodzenie kolektora wydechowego mogło powstać w trakcie intensywnego pożaru samolotu i wypalenia w tym czasie pocienionej ścianki kolektora.



Ryc. 2 Uszkodzony kolektor wydechowy lewej turbosprężarki.

Krótki czas, który upłynął od lądowania do pojawienia się słupa dymu, a następnie do całkowitego spalenia się samolotu w ciągu paru minut, wskazuje na istnienie od początku pożaru czynnika intensyfikującego pożar, którym mogło być paliwo lotnicze wyciekające z komory silnikowej i rozlane na dolnej części kadłuba. Ponieważ zbiorniki paliwowe w ww. samolocie znajdują się w skrzydłach, pojawienie się paliwa w komorze silnikowej, a następnie pod kadłubem mogło być spowodowane rozszczelnieniem instalacji paliwowej w komorze silnika i intensywnym wypływem paliwa.

1.17 Informacje o działalności j. o. lotni. i administracji.

Straż Pożarną w Złotowie powiadomił mieszkaniec Wilczych Lasek natychmiast po zauważeniu dymu i płonącego samolotu. Pomimo nie nawiązania w nakazanym czasie łączności przez pilota ze ŚWIDWIN INFO oraz nieuzgodnionego odchylenia się samolotu od nakazanej trasy, organ nadzoru ruchu lotniczego nie podjął żadnych kroków mających na celu wyjaśnienie zaistniałej sytuacji („Zasady działania służb ruchu lotniczego (PL-11) rozdz. 4.9).

1.18 Informacje uzupełniające.

O wypadku PKBWL została powiadomiona 15 marca w godzinach wieczornych. Ponieważ wrak samolotu został zabezpieczony przez Policję ze Szczecinka decyzją Przewodniczącego PKBWL zespół roboczy wyjechał do wypadku 17 marca rano. O terminie przyjazdu zespołu roboczego PKBWL na miejsce wypadku KPP w Szczecinku powiadomiła

Nie zastosowano.

Zgłoszony plan lotu w porcie lotniska Sondenburg wyznaczał trasę: Sondenburg-FLB-LUB-FLD-BOLDA-CHO-TRB-KRT-Gdańsk. Między CHO a KRT lot odbywał się po stałych trasach VFR VK8 i VK7. Start do lotu nastąpił o godz. 14:40(LMT). Zgodnie z planem lot miał się zakończyć w Gdańsku o godz.17.40 (LMT). Lot wykonywany był na terytorium Niemiec na wysokości 300 m. Osiągnięcie punktu BOLDA pilot zgłosił Kontrolerowi TWR GOLENIÓW o godzinie 16:05 (LMT). O godzinie 16:18 (LMT) pilot zgłosił pozycję osiem kilometrów na zachód od miejscowości Chociwel. Zgodnie z poleceniem Kontrolera TWR GOLENIÓW po minięciu miejscowości Chociwel pilot miał nawiązać łączność radiową na częstotliwości 124.5 MHz ze ŚWIDWIN INFO. Pilot po potwierdzeniu częstotliwości ŚWIDWIN INFO, zakończył korespondencję. O godzinie 17:38 (LMT) Kontroler ze Świdwina próbował dwukrotnie nawiązać łączność z samolotem jednak nie uzyskał odpowiedzi. Jednocześnie nie było żadnej informacji o sytuacji awaryjnej na pokładzie samolotu lub też o jego przymusowym lądowaniu.

Według oświadczenia pilota, w rejonie Szczecinka poczuł on w kabinie swąd spalenizny oraz zauważył zmianę barwy wskaźnika zawartości tlenu w kabinie. Silnik samolotu pracował nadal bez zakłóceń. Pilot natychmiast podjął decyzję o przerwaniu lotu po zaplanowanej trasie i lądowaniu w terenie przygodnym. Po chwili ujrzał dużą przestrzeń bez drzew z betonowymi pasami, która okazała się opuszczonym lotniskiem wojskowym w Wilczych Laskach. Samolot wylądował na końcu pasa. W ostatniej fazie dobiegu pilot skołował na trawę obok pasa. Po zatrzymaniu samolotu i wyłączeniu silnika, pilot opuścił samolot zabierając tylko teczkę z dokumentami. Ponieważ, wg jego oświadczenia, spod maski silnika wydobywał się dym i ukazały się drobne płomienie ognia, obawiając się wybuchu oddalił się od samolotu w kierunku odległych o około 1 km zabudowań.

Świadek mieszkający obok lotniska był
lotniska zapasowego w Wilczych Laskach, a obecnie mechanik lotniczy, stwierdził, że w dniu 15 marca 2003 r. przebywając na podwórku własnej posesji zauważył między godziną 16 a 17 samolot lecący z kierunku zachodniego wzdłuż pasa lądowania. Świadek zeznał, że samolot przeleciał wzdłuż osi pasa „wykonał skręt w lewo i przeleciał nad moim domem. W trakcie tego przelotu stwierdziłem, że nie jest to samolot o polskich znakach rejestracyjnych. Samolot poleciał dalej równoległe do osi pasa, następnie wykonał zwrot w lewo i przystąpił do

lądowania. W trakcie lądowania usłyszałem przerwę w pracy silnika. Samolot bezpiecznie wylądował i skołował na koniec pasa, a następnie zniknął mi z pola widzenia. Stałem przez cały czas na terenie swojej posesji i zauważyłem czarny słup dymu w miejscu gdzie ten samolot wylądował." Świadek zeznał również, że nie zauważył żadnych oznak wskazujących na pożar na pokładzie w czasie lotu samolotu (dym, płomienie) natomiast słup dymu pojawił się po około 4 minut od wylądowania samolotu.

Świadek zeznał, że widział samolot tuż przed lądowaniem, ale nie wskazywało na awarię samolotu. Od momentu lądowania do ponownego zobaczenia przez świadka samolotu stojącego na końcu pasa upłynęło maksymalnie 5 min. Po tym czasie samolot stał cały w płomieniach, a pilota spotkał w odległości około 50 m od samolotu, idącego w stronę miejscowości Wilcze Laski. Na zapytanie czy może mu w czymś pomóc, pilot poprosił żeby go dowieźć do Szczecinka. Po drodze świadek przekonał pilota aby zawiadomił Policję.

Stan szczątków samolotu nie pozwalał na jednoznaczne określenie usterki mogącej być przyczyną pożaru samolotu. W trakcie oględzin szczątków silnika stwierdzono jedynie niewielki wypalony otwór w kolektorze wydechowym lewej turbosprężarki. Spaliny wydobywające się przez ten otwór mogły być przyczyną pojawienia się w czasie lotu sygnału o zwiększonej zawartości tlenu węgla w kabinie samolotu. Jednak jest mało prawdopodobne, aby stały się przyczyną pożaru samolotu. Jednocześnie nie można wykluczyć, że uszkodzenie kolektora wydechowego mogło powstać w trakcie intensywnego pożaru samolotu. Krótki czas, który upłynął od lądowania do pojawienia się słupa dymu, a następnie do całkowitego spalenia się samolotu w ciągu paru minut, wskazuje na istnienie od początku pożaru czynnika intensyfikującego pożar, którym mogło być paliwo lotnicze rozlane na dolnej części kadłuba oraz w komorze silnikowej. Pojawienie się paliwa w komorze silnikowej, a następnie pod kadłubem mogło być spowodowane jedynie rozszczelnieniem instalacji paliwowej w komorze silnika i intensywnym wypływem paliwa.

Zgodnie z zeznaniem pilota, oznaki pożaru samolotu wykrył w rejonie Szczecinka. Miejscowość ta znajdowała się 15 km z prawej strony zaplanowanej trasy. Lotnisko Wilcze Laski, na którym wylądował pilot znajdowało się w odległości 26 km od zaplanowanej trasy. Z tego samego zeznania wynika też, że od 1994 r. pilot wielokrotnie wykonywał lot po tej trasie i ta trasa nie była mu obca. Jednocześnie jako przyczynę tak dużej odchyłki od zaplanowanej trasy pilot podał pogorszenie się widzialności od miejscowości Chociwel. Wątpliwości Komisji budzi fakt wykonania przez pilota pełnego kręgu nadlotniskowego w stanie lotu wskazującym na możliwość pożaru samolotu oraz zakołowanie po lądowaniu na koniec pasa startowego, w miejsce najdalej oddalone od zabudowań.

Komisja zwróciła też uwagę na niezgodność zeznań pilota i świadka, który zawiózł pilota do Szczecinka. W zeznaniu złożonym na komisariacie KP w Szczecinku pilot oświadczył, że oddalił się w kierunku zabudowań w celu uzyskania numeru telefonu na Policję. Stoi to w sprzeczności z zeznaniem świadka, który mówi o tym, że musiał przekonywać pilota o potrzebie powiadomienia Policji. Jest to tym bardziej dziwne, że wszyscy operatorzy sieci komórkowych w Europie zapewniają działanie numeru alarmowego „112”, a pilot zeznał, że zadzwonił na Policję z telefonu komórkowego. Dodatkowe wątpliwości Komisji wzbudza

fakt unikania przez pilota kontaktu z PKBWL i ograniczenie się jedynie do kontaktów z KPP w Szczecinku.

3 WNIOSKI.

3.1 Ustalenia Komisji.

Na podstawie zebranego materiału dowodowego PKBWL ustaliła co następuje:

- a) plan na lot złożony był na lotnisku Sodenburg w Danii na lot po trasie Sondenburg-FLB-LUB-FLD-BOLDA-CHO-TRB-KRT-Gdańsk,
- b) warunki pogodowe umożliwiały wykonanie lotu zgodnie z zaplanowaną trasą,
- c) lot odbywał się na wysokości 300 m nad terenem,
- d) ostatnia korespondencja z samolotem była nawiązana 8 km przed osiągnięciem miejscowości Chociwel,
- e) pilot nie nawiązał łączności z ŚWIDWIN INFO,
- f) pomimo nie nawiązania przez pilota łączności z ŚWIDWIN INFO, Kontroler ze Świdwina próbował dwukrotnie nawiązać łączność z samolotem dopiero o godzinie 17:38 (LMT) tj. w półtorej godziny od momentu, w którym pilot samolotu powinien nawiązać łączność,
- g) pomimo niezgodzonego odchylenia się samolotu od nakazanej trasy, organ nadzoru ruchu lotniczego nie podjął żadnych kroków mających na celu wyjaśnienie zaistniałej sytuacji („Zasady działania służb ruchu lotniczego (PL-11) rozdz. 4.9)
- h) pilot nie zgłosił odchylenia od zaplanowanej trasy organowi nadzoru ruchu lotniczego,
- i) pilot nie powiadomił organu nadzoru ruchu lotniczego o sytuacji awaryjnej w locie i zamiarze lądowania awaryjnego czym uniemożliwił podjęcie przez odpowiednie służby akcji ratowniczej,
- j) pilot przed lądowaniem awaryjnym wykonał pełny krąg nadlotniskowy, a po lądowaniu zakończył dobieg w miejscu oddalonym od zabudowań wsi Wilcze Laski,
- k) miejsce awaryjnego lądowania znajdowało się w odległości 26 km od zaplanowanej trasy lotu,
- l) żaden z dwóch świadków obserwujących samolot przed lądowaniem nie zauważył dymu ani innych oznak pożaru samolotu,
- m) Komisji nie udało się jednoznacznie ustalić przyczyny pożaru,
- n) pilot unikał kontaktu z przedstawicielami PKBWL, a z Policją skontaktował się dopiero po perswazji świadka, który zabrał go z miejsca wypadku,
- o) samolot posiadał ważne Świadectwo Sprawności Technicznej,
- p) na pokładzie samolotu nie było gaśnicy,
- q) samolot był ubezpieczony na sumę 50 000 EURO.

3.2 Przyczyny i okoliczności wypadku lotniczego.

Na podstawie zebranych faktów oraz przeprowadzonych analiz Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych nie mogła jednoznacznie wskazać przyczyny wypadku.

Przypuszczalną przyczyną wypadku mogło być uszkodzenie kolektora wydechowego lewej turbosprężarki, przepalenie przez gorące gazy wydechowe wydobywające się z uszkodzonego kolektora przewodu paliwowego w wyniku czego nastąpił zapłon paliwa i pożar samolotu.

Komisja nie może też wykluczyć zniszczenia samolotu spowodowanego celowym działaniem lub zaniechaniem działania.

4 ZALECENIA PROFILAKTYCZNE.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych po zapoznaniu się ze zgromadzonymi materiałami samolotu BELLANCA 17-31ATC Turbo Viking 300A o znakach rozpoznawczych D-EMAY, proponuje następujące zalecenia profilaktyczne:

- 1) w stosunku do pilota: zgodnie z decyzją niemieckich władz lotniczych,
- 2) w stosunku do organu nadzoru ruchu lotniczego: rozważyć możliwość wprowadzenia ściślejszego nadzoru nad statkami przylatującymi nad terytorium RP.

Kierujący Zespołem Roboczym PKBWL.

.....

ZAŁĄCZNIKI