



**MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY  
PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH**

**Dot. zdarzenia nr: 797/09**

## **UCHWAŁA**

**Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:**

Przewodniczący Komisji:	dr Edmund Klich
Z-ca przewodniczącego Komisji	mgr inż. Andrzej Pussak
Członek Komisji:	dr inż. Michał Cichoń
Członek Komisji:	dr inż. Dariusz Frątczak
Członek Komisji:	mgr inż. Jerzy Kędzierski
Członek Komisji:	inż. Tomasz Makowski
Członek Komisji:	dr n. med. Jacek Rożyński
Członek Komisji:	mgr inż. Ryszard Rutkowski

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 31 marca 2010 r., przedstawionych przez zespół badawczy wyników badania wypadku samolotu ultralekkiego Remos Gemini II S o znakach rozpoznawczych OK-MUR03, który wydarzył się 21 września 2009 r., w czasie startu na lotnisku Warszawa-Babice (EPBC), **działając na podstawie ustawy z dnia 3 lipca 2006 r. Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r., Nr 100, poz. 696 z zm.)**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała badanie za zakończone i ustaliła co następuje:

### **Przyczyny wypadku:**

Komisji nie udało się ustalić przyczyny spadku obrotów silnika. Z dotychczasowych doświadczeń PKBWL wynika, że zastosowane w instalacji elektrycznej silnika Rotax 912UL elementy pochodzące z techniki motoryzacyjnej (segment złącz znajdujący się na korpusie silnika za reduktorem) mogą być przyczyną przerw w zapłonie. Stwierdzone w jednym z gaźników zanieczyszczenia nie były wystarczającą przyczyną tak znacznego spadku mocy, jaki wystąpił w trakcie badanego zdarzenia.

### **Okoliczności sprzyjające:**

1. Podjęcie przez pilota decyzji o zawróceniu i lądowaniu z kierunkiem przeciwnym do startu niezgodnie z zaleceniem zawartym w Instrukcji Użytkowania w Locie.
2. Start samolotu ze skróconego rozbiegu.

**Komentarz:** Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych zwraca uwagę na fakt, że wykonywanie startu ze skróconego rozbiegu, w szczególności na statkach powietrznych na których ryzyko zakłóceń pracy silnika niecertyfikowanego jest większe niż na innych statkach powietrznych, jest działaniem zwiększającym ryzyko wypadków. Podkreśla również fakt, że próba wykonania zakrętu o 180°, poniżej wysokości zalecanych w Instrukcji Użytkowania w Locie, wielokrotnie kończyła się tragicznie. Wynika to z rezultatów badań wielu podobnych wypadków lotniczych,

PKBWL zwraca również uwagę użytkowników samolotów na fakt, iż niektóre nieautoryzowane i niedokładnie przemyślane drobne modyfikacje wnętrza kabiny, mające na celu stworzenie pilotowi udogodnień, mogą okazać się dodatkowym zagrożeniem w chwili wypadku.

**Podpisy komisji:**

Przewodniczący:

Edmund KLICH .....

Członkowie:

Andrzej PUSSAK .....

Michał CICHON' .....

Dariusz FRĄTCZAK .....

Jerzy KĘDZERSKI .....

Tomasz MAKOWSKI .....

Jacek ROŻYŃSK .....

Ryszard RUTKOWSKI .....

..