



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

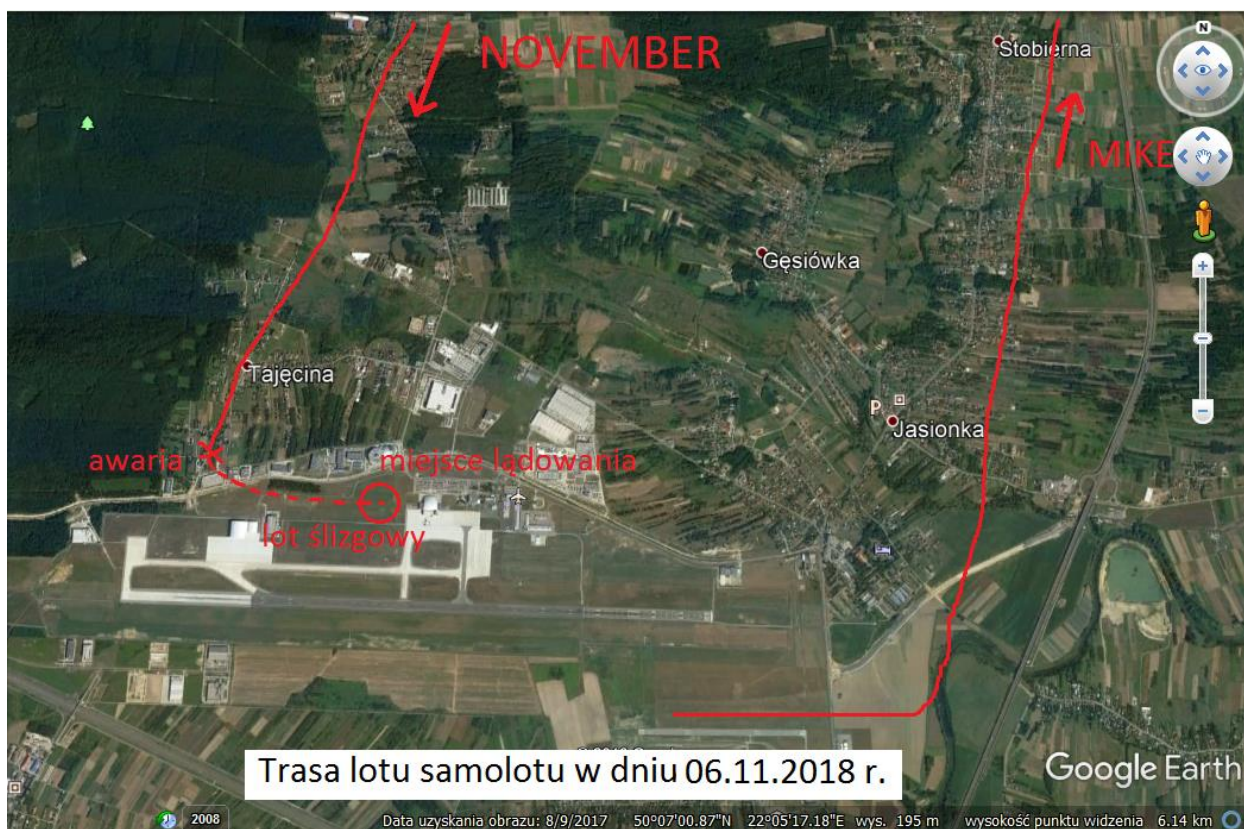
Informacja o zdarzeniu [Raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	3864/18			
Rodzaj zdarzenia:	<i>Incydent</i>			
Data zdarzenia:	<i>6 listopada 2018 r.</i>			
Miejsce zdarzenia:	<i>CTR EPRZ Jasionka</i>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<i>Motoszybowiec ultralekki, STRATON MOBY DICK</i>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
				<i>2</i>
Nadzorujący badanie:	<i>Jacek Bogatko.</i>			
Podmiot badający:	<i>Aeroklub Rzeszowski</i>			
Skład zespołu badawczego:	<i>Zespół powołany przez Aeroklubu Rzeszowski</i>			
Zalecenia:	<i>Nie</i>			
Adresat zaleceń:	<i>Nie dotyczy</i>			
Data zakończenia badania:	<i>9 stycznia 2019 r.</i>			

Przebieg i okoliczności zdarzenia.

W dniu 06.11.2018 r. z lotniska w Jasionce do lotu turystycznego wystartował motoszybowiec ultralekki STRATON MOBY DICK. W locie oprócz dowódcy statku powietrznego uczestniczył jako pasażer dysponent statku powietrznego (osoba upoważniona przez właściciela). Motoszybowiec wykonywał lot do punktu MIKE w przestrzeni kontrolowanej lotniska EPRZ. Lot odbywał się na wysokości 500 m AGL. Po zakończeniu zadania pilot otrzymał zezwolenie na wejście w lewy krąg nadlotniskowy do pasa 08 L. Będąc w III zakręcie, na wysokości 300 m AGL silnik nagle przestał pracować. Po dwóch nieudanych próbach uruchomienia silnika, pilot

podjął decyzję o lądowaniu w terenie przygodnym o czym powiadomił TWR. Pilot wykonał manewr do lądowania awaryjnego i bezpiecznie wylądował w terenie przygodnym poza ogrodzeniem lotniska EPRZ – równoległe do RWY 09 (rys. 1).



Rys.1. Szkic przebiegu lotu.

W trakcie oględzin motoszybowca na miejscu awaryjnego lądowania nie stwierdzono żadnych uszkodzeń, oraz nie ustalono przyczyny zatrzymania się silnika (rys.2).



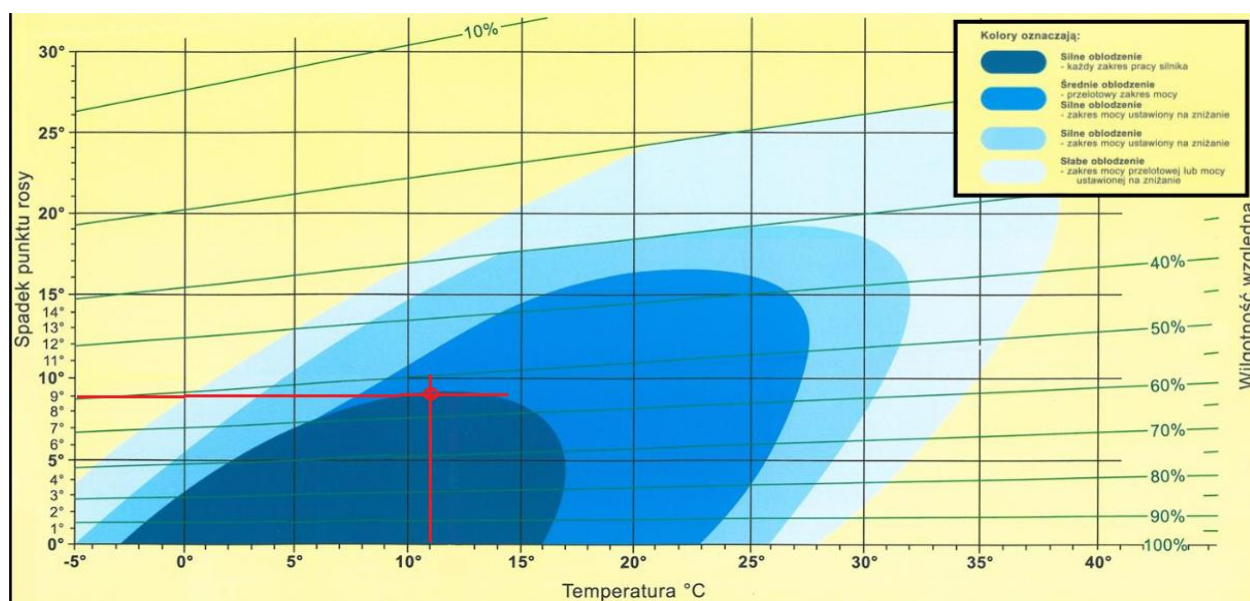
Rys.2. Motoszybowiec po lądowaniu przygodnym [foto użytkownik].

Po bezproblemowym uruchomieniu silnika, ze względu na zbliżający się zmrok motoszybowiec przelewał w pobliżu ogrodzenia lotniska, gdzie został zakotwiczony i po założeniu pokrowców pozostał do dnia następnego (rys.3).



Rys.3. Motoszybowiec przed kotwiczeniem [foto użytkownik].

Przeprowadzono analizę warunków meteorologicznych panujących w dniu wykonywanego lotu. Temperatura powietrza wynosiła 11°C , a temperatura punktu rosy 9°C . Korzystając z wykresu przedstawiającego ryzyko wystąpienia oblodzenia gaźnika ustalono, że lot odbywał się w warunkach sprzyjających oblodzeniu gaźnika (rys. 4). Należy zauważyć, że zjawisko oblodzenia gaźnika przebiega szybciej w trakcie lotu na zdławionej mocy silnika (z przymkniętą przepustnicą). W tym przypadku motoszybowiec zniżał się z wysokość 500 m do wysokości 300 m.



Rys.4. Wykres przedstawiający ryzyko wystąpienia oblodzenia gaźnika.

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Najbardziej prawdopodobną przyczyną zdarzenia lotniczego było zatrzymanie się silnika na skutek oblodzenia gaźnika, co doprowadziło do awaryjnego lądowania motoszybowca w terenie przygodnym.

Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia.

Motoszybowiec nie jest wyposażony w podgrzew gaźnika.

Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający.

Nie podjęto.

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa Komisji.

Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Jacek Bogatko	