



Wszystkie zdjęcia pochodzą z raportu PKBWL

Pożar na Helu

Wczesnym rankiem w pogodny lipcowy dzień na polu wzlotów w Jastarni pilot zawodowy samolotowy (uprawnienia ME, IR, FI) z towarzyszem przygotowywali się do lotu samolotem AT-3 do Gryzlin, skąd przylecieli dzień wcześniej po trasie z Warszawy.

Trzyletni samolot w wersji R100 Tourer, wyposażonej w stukonny silnik Rotax 912S2, miał wylatane od wyprodukowania 654 h, zaś od przeglądu stugodzinnego – 48 h.

Wspólnie z przygotowującym się do lotu pilotem Cessny 182T lotnicy sprawdzili kierunek wiatru za pomocą lotniskowego wskaźnika (ręka-wa) oraz podrzucanej trawy. Biorąc pod uwagę wschodni kierunek wiatru o prędkości nie przekraczającej 3 m/s, wybrano kierunek startu 125° i z takim wystartowała Cessna.

Uruchomiwszy silnik, pilot AT-3 przekołał w miejsce przed początkiem pola wzlotów i wykonał próbę silnika, podczas której wszystkie parametry były w normie, a następnie po wykonaniu czynności z listy kontrolnej, ok. godziny 6:35 rozpoczął start.

Po oderwaniu od powierzchni ziemi samolot przeszedł na wznoszenie, jednak wkrótce silnik częściowo stracił moc i samolot przestał się wznosić. Obawiając się uderzenia w drzewa, otaczające pole wzlotów, pilot celowo doprowadził do przeciągnięcia samolotu. W końcowej fazie lotu przepadający samolot przechylił się w prawo, zaczepiając o ziemię końcówką skrzydła, a następnie łopatą śmigła i podwoziem przednim, a potem, obracając się, końcówką lewego

Przygotowując się do lotu, podświadomie unikamy myśli, że coś może pójść nie tak. Warto jednak działać w ten sposób, by być przygotowanym na niepożądany rozwój sytuacji.

skrzydła, silnikiem i tyłem kadłuba. W efekcie uderzenia doszło do rozszczelnienia instalacji paliwowej i wybuchu gwałtownego pożaru. Lotnicy opuścili kabinę i podjęli próbę gaszenia ognia, nie wyłączyli jednak wcześniej instalacji elektrycznej ani nie zamknęli zaworu paliwa. Mimo pomocy obsługi lądowiska, samolot niemal doszczętnie spłonął. Przed opuszczeniem samolotu lotnicy doznali oparzeń

Współpracujące elementy pompy olejowej nosiły ślady przegrzania





Widok w kierunku startu – widoczne drzewa o wysokości do 20 m 80 m za końcem drogi startowej



Panewka główna wału korbowego

nóg i rąk – oparzenia II stopnia wymagały dwutygodniowej hospitalizacji pilota.

Podczas oględzin wraku stwierdzono rozerwanie sztywnych przewodów paliwowych i ich przesunięcie w kierunku rury wydechowej, co – przy niewyłączeniu pompy i niezamknięciu zaworu paliwa przed zderzeniem z ziemią – było przyczyną pożaru. Zderzenie spowodowało także pęknięcia ściany ogniowej, w wyniku czego ogień pojawił się w kabinie.

Połączone z demontażem oględziny silnika ujawniły ślady przegrzania współpracujących elementów pompy olejowej, uszkodzenia panewek głównych wału korbowego wokół otworów doprowadzających olej oraz obecność

cząstek metalicznych wewnątrz filtra oleju.

Za przyczynę wypadku Komisja uznała częściową utratę mocy silnika w wyniku zwiększonych oporów tarcia współpracujących elementów zacierającej się z nieustalonego powodu pompy oleju. Jako okoliczność sprzyjającą wskazano lokalizację naturalnych przeszkód terenowych bezpośrednio za końcem pola wzlotów. W owym czasie lądowisko w Jastarni (EPJA) miało status „Innego miejsca przystosowanego do startów i lądowań statków powietrznych” i w związku z tym nie były dla niego określone wymagania dotyczące m.in. długości pasa startowego i wysokości przeszkód wokół lądowiska. Tymczasem 80 m za końcem pasa startowego o długości 600 m znajdowała się linia drzew o wysokości od 14 do 20 m.

Ogólny widok silnika po pożarze i akcji gaśniczej



W wyniku pożaru samolot uległ praktycznie całkowitemu zniszczeniu



Ważnym czynnikiem przeżycia w tym wypadku było wykorzystanie przez pilota całej długości drogi startowej

Producentowi samolotu zalecono rozważenie zastąpienia sztywnych stalowych przewodów w instalacji paliwowej samolotu przewodami elastycznymi w oplocie z drutu ze stali nierdzewnej, zaś zarządzającymi „innymi miejscami” – stosowanie się do przepisów określonych dla lądowisk. 18 września 2011 weszła w życie znowelizowana Ustawa Prawo lotnicze, w której stanowi się już tylko o lotniskach i lądowiskach.

W kontekście tego wypadku trzeba przypomnieć, że przed podjęciem decyzji o starcie należy sprawdzić, czy rzeczywiste osiągi statku powietrznego – z uwzględnieniem wysokości gęstościowej! – zapewnią bezpieczny przelot nad istniejącymi przeszkodami terenowymi. Załogę SP-TAR uratował m.in. fakt, że do rozbiegu wykorzystano maksymalną dostępną długość pola wzlotów;

też zasady powinno się przestrzegać bez względu na wielkość lądowiska czy lotniska. Istotna była także wczesna pora startu, gdy temperatura powietrza była jeszcze stosunkowo niska. Warto także pamiętać mądre zalecenie, by do samolotu zakładać długie spodnie i bluzę z długimi rękawami, które dają pewną ochronę w razie pożaru.

Michał Setlak