



**MINISTERSTWO TRANSPORTU,  
BUDOWNICTWA i GOSPODARKI MORSKIEJ**  
**Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych**

**Dot. zdarzenia nr: 37/09**

## **UCHWAŁA**

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

Przewodniczący Komisji:	dr inż. Maciej Lasek
Z-ca przewodniczącego Komisji:	mgr inż. Jacek Jaworski
Członek Komisji:	mgr inż. Jerzy Kędzierski
Członek Komisji:	mgr inż. Piotr Lipiec
Członek Komisji:	mgr inż. Ryszard Rutkowski
Członek Komisji:	mgr inż. Waldemar Targalski
Członek Komisji:	dr inż. Stanisław Żurkowski

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 28 marca 2012 r. okoliczności zdarzenia lotniczego samolotu Cirrus SR22 o znakach rozpoznawczych SP-IKP, które wydarzyło się w dniu 30 listopada 2008 r. (a zostało zidentyfikowane przez organizację obsługową 19 stycznia 2009 r.), w miejscowości Paczółtowice k/Krakowa, **działając na podstawie ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. 2006 r., Nr 100, poz. 696 z zm.)**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała informacje zawarte w zgłoszeniu o zdarzeniu za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania ustalając:

### **Przebieg i okoliczności incydentu:**

W trakcie lotu z lotniska Gliwice-Trynek (EPGL) na lotnisko Katowice-Muchowiec (EPKM), w trakcie wznoszenia silnik stracił moc do poziomu uniemożliwiającego lot poziomy. Pilot ręcznie całkowicie zubożył mieszankę i silnik odzyskał moc, a pilot podjął decyzję o powrocie na lotnisko Katowice-Muchowiec. Podczas lądowania próba wzbogacenia mieszanki spowodowała detonacje i utratę mocy grożącą zatrzymaniem silnika.

Awaria silnika nastąpiła 3 h po przeglądzie 100 FH w firmie Cirrus Deutschland Maintenance GmbH&Co., gdzie dokonano wymiany przewodów paliwowych po 5 latach eksploatacji.

Po zdarzeniu samolot został przekazany do firmy Franklin Sp. z o.o., gdzie zdemontowano i sprawdzono pompę paliwa, rozdzielacz paliwa i układ regulacyjny. Wykryto zanieczyszczenia w pompie paliwa, nieprawidłowe ciśnienie paliwa i ślady na śrubie regulacyjnej pompy.

### **Przyczyną incydentu było:**

Zanieczyszczenia w pompie paliwowej - skrawki czarnej gumy, które najprawdopodobniej dostały się do niej podczas wymiany gumowych przewodów paliwowych. Zanieczyszczenia te dostały się pod zawór (bypass), przez co pompa straciła ciśnienie, a silnik obroty.

Prawdopodobnie mechanik niemiecki podniósł ciśnienie paliwa poprzez regulację śrubą na pompie. W trakcie lotu doszło do wypłukania zanieczyszczeń spod zaworu, co spowodowało całkowite jego domknięcie i gwałtowny wzrost ciśnienia paliwa. Wysokie ciśnienie paliwa spowodowało nadmierne wzbogacenie mieszanki i „zalewanie” silnika oraz uszkodzenie pompy i membrany regulatora, co spowodowało wyciek paliwa na zewnątrz.

**Komisja nie sformułowała zaleceń profilaktycznych.**

Podpisy Komisji

Przewodniczący Komisji: Maciej Lasek	<i>podpis na oryginale</i>
Z-ca Przewodniczącego Komisji: Jacek Jaworski	<i>podpis na oryginale</i>
Członek Komisji: Jerzy Kędzierski	<i>podpis na oryginale</i>
Członek Komisji: Piotr Lipiec	<i>podpis na oryginale</i>
Członek Komisji: Ryszard Rutkowski	<i>podpis na oryginale</i>
Członek Komisji: Waldemar Targalski	<i>podpis na oryginale</i>
Członek Komisji: Stanisław Żurkowski	<i>podpis na oryginale</i>