



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

**Dot. zdarzenia nr: 726/09**

## **UCHWAŁA**

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

Przewodniczący posiedzenia, Przewodniczący Komisji:	dr inż. Maciej Lasek
Członek Komisji:	dr inż. Michał Cichoń
Członek Komisji:	dr inż. Dariusz Frątczak
Członek Komisji:	mgr inż. Edward Łojek
Członek Komisji:	inż. Tomasz Makowski
Członek Komisji:	mgr inż. Waldemar Targalski
Członek Komisji:	dr inż. Stanisław Żurkowski

W dniu 31 sierpnia 2012 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez użytkownika wyniki przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego – zapobiegawczego lądowania w terenie przygodnym (na nieużytkowym pasie ruchu, będącej w trakcie budowy autostrady A1) z powodu spadku obrotów i nierównomiernej pracy silnika samolotu ultralekkiego Tecnam P2002 Sierra, które wydarzyło się w dniu 1 września 2009 r., w okolicy m. Grabowiec, gm. Lubicz. **Działając w oparciu o art. 5 ust. 3 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE** (Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjęła ustalenia wyżej wymienionego podmiotu i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

### **Przebieg i okoliczności zdarzenia:**

Pilot wykonywał lot po trasie Płock – Toruń – Płock. Po około 30 minutowym locie doszło do zakłóceń pracy zespołu napędowego. Pilot odniósł wrażenie spadku mocy silnika oraz słyszał jego nierównomierną pracę. Na obrotomierzu dwukrotnie zaobserwował spadek obrotów z 4700 obr/min do 4000 obr/min. Pilot włączył dodatkową pompę paliwa co wyrównało obroty. Nie ryzykując powrotu na lotnisko do Płocka (ok. 80 km), zdecydował zapobiegawczo wylądować w terenie przygodnym celem sprawdzenia i ustalenia przyczyny problemów z silnikiem. Około 15 km przed Toruniem zauważył będący w budowie fragment autostrady A1 i po wykonaniu kręgu stwierdził, że na odcinku 3 km nie są wykonywane żadne prace. Samolot wylądował bezpiecznie, bez uszkodzeń oraz innych strat materialnych. Nikt nie odniósł obrażeń. Zdarzenie zaistniało o godzinie 17:58 LMT.

Po sprawdzeniu odstojnika paliwa pilot stwierdził tam znikome zanieczyszczenia, w postaci galarety. Po dokładnym przeglądzie, sprawdzeniu i oczyszczeniu instalacji paliwowej, pilot wykonał naziemną 20 min. próbę silnika. Stwierdził, że silnik pracuje poprawnie co pozwoliło mu na bezpieczny start i kontynuację lotu do Płocka na lotnisko EPPL. Lot powrotny odbył się bez zakłóceń pracy silnika.

Na miejscu uprawniony mechanik wykonał przegląd silnika oraz instalacji paliwowej. Stwierdził, że na filtrze paliwa i w zbiorniku paliwa znajdowały się nieliczne zanieczyszczenia w postaci galarety.

Przed startem w dniu 01.09.2009 r. samolot był tankowany (uzupełniono 40 litrów paliwa) i zlewany był odstój z paliwa (nie było żadnych zanieczyszczeń). Samolot, przed tym lotem, stał około czterech tygodni na płycie lotniska z małą ilością paliwa (około 20 litrów). W tym okresie występowały duże różnice temperatur między dniem a nocą, co mogło spowodować skroplenie wody w zbiornikach paliwa, a następnie powstanie biologicznej zawiesiny w postaci galarety.

**Przyczyną incydentu lotniczego były:**

**zanieczyszczenia biologiczne, rozwijające się w wodzie zawartej w paliwie, co doprowadziło do zakłóceń pracy zespołu napędowego i zapobiegawczego lądowania w terenie przygodnym.**

Komisja zaakceptowała następujące **zastosowane środki profilaktyczne:**

- 1) Po zdarzeniu oczyszczono zbiorniki paliwa, filtry paliwa i komory gaźników;
- 2) Zwrócono uwagę, aby na dłuższy czas w okresie dużych różnic temperatur, nie pozostawiać samolotu z małą ilością paliwa, a jeżeli taka sytuacja zaistnieje to dokładnie sprawdzić paliwo w zbiornikach i filtrach oraz po próbie silnika jeszcze raz zlać odstój i sprawdzić siatkę na filtrze paliwa.

Komentarz Komisji:

Komisja przypomina o zagrożeniu wynikającym z rzadkiego zlewania odstoju z paliwa w sytuacjach, gdy nie w pełni zatankowany samolot nie był długo eksploatowany.

**Nadzorujący badanie**

dr inż. Michał Cichoń *podpis na oryginale*