



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Dot. zdarzenia nr: 1388/12

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia,
Przewodniczący Komisji: dr inż. Maciej LASEK
Z-ca przewodniczącego Komisji: mgr inż. Jacek JAWORSKI
Członek Komisji: dr inż. Michał CICHON
Członek Komisji: dr inż. Dariusz FRĄTCZAK
Członek Komisji: mgr inż. Jerzy KĘDZIERSKI
Członek Komisji: mgr Tomasz KUCHCIŃSKI
Członek Komisji: lic. Robert OCHWAT
Członek Komisji: inż. Tomasz MAKOWSKI
Członek Komisji: dr inż. Stanisław ŻURKOWSKI

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 5 lutego 2014 roku okoliczności zdarzenia lotniczego samolotu ultralekkiego Tulak, które wydarzyło się 18 października 2012 roku na lądowisku Kazimierza Mała, woj. świętokrzyskie, 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 użytkownika i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Start odbywał się z lądowiska Kazimierza Mała. W czasie wznoszenia po starcie, na wysokości około 40 metrów silnik zmniejszył obroty do wielkości, która uniemożliwiała lot poziomy. Silnik nie odzyskał obrotów, mimo prób pilota zwiększenia obrotów. Pilot podjął decyzję o lądowaniu awaryjnym. Odbyło się ono z prawej strony pasa w odległości ok. 400 metrów od jego progu. W końcowej fazie przyziemienia, które odbyło się na wysokich trzcinach porastających mokradło, lewe koło ugrzęzło wskutek czego, lewa goleń podwozia została złamana.

Po sprawdzeniu silnika przez mechanika okazało się, że przyczyną nieprawidłowej pracy było zatkanie paliwowego przewodu zasilania silnika przez kawałek silikonu pochodzący z uszczelnienia wskaźnika ilości paliwa. Po dokładnym oczyszczeniu zbiornika paliwa silnik został uruchomiony i pracował prawidłowo.

Analizując przyczynę zgaśnięcia silnika zdecydowano, w celu zapobieżenia podobnym przypadkom w przyszłości, o zamianie silikonowego uszczelnienia wskaźnika paliwa na uszczelkę z gumy paliwoodpornej.

Przyczyną incydentu lotniczego:

zatkanie paliwowego przewodu zasilania silnika przez kawałek silikonu pochodzący z uszczelnienia wskaźnika ilości paliwa.

Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia lotniczego:

brak

Działania podjęte przez Użytkownika:

Zamiana silikonowego uszczelnienia wskaźnika ilości paliwa na uszczelkę z gumy paliwoodpornej.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

Komentarz Komisji:

Komisja zwraca uwagę, że stosowanie uszczelnień silikonowych w instalacjach paliwowych, może powodować jej niedrożność, w przypadku oderwania się kawałków uszczelnienia.

Nadzorujący badanie:

mgr inż. Jacek Jaworski *podpis na oryginale*