



Dot. INCYDENT nr: 1341/14

UCHWAŁA

PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 20 sierpnia 2014 r., okoliczności zdarzenia lotniczego z udziałem samolotu DA20-C1 Eclipse, które wydarzyło się w dniu 10 sierpnia 2014 r., w okolicy m. Koczargi Nowe, gm. Stare Babice, 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 uchylającego dyrektywę 94/56/WE¹**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała informacje zawarte w zgłoszeniach za wystarczające do określenia przyczyny zdarzenia i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Informacje/raport o zdarzeniu

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Pilot wykonywał lot na trasie Katowice-Muchowiec (EPKM) – Warszawa-Babice (EPBC). O godz. 17:53 LMT, w odległości 3,5 NM od progu pasa „10” lotniska EPBC na wysokości 1500 ft AMSL, pilot zauważył nierówną pracę silnika. Ze względu na małą wysokość oraz wiatr z kierunku zachodniego, w połączeniu z występowaniem lasu na podejściu do lądowania, dołot do lotniska w przypadku zatrzymania pracy silnika wiązał się z dużym ryzykiem. Pilot zdawał sobie sprawę, że może nie wystarczyć paliwa i podjął decyzję o lądowaniu zapobiegawczym w terenie przygodnym. Po nawiązaniu łączności na częstotliwości 122,300 MHz i poinformowaniu kierującego lotami szybowcowymi o zaistniałej sytuacji, pilot wykonał zakręt w prawo i wybrał pole do lądowania na kierunku pod wiatr, zgodnie z kierunkiem uprawy. W międzyczasie silnik ponownie przerywał pracę, po czym zatrzymał się. Lądowanie o godz. 17:55 LMT odbyło się bezpiecznie, bez pracującego silnika. Nikt nie odniósł obrażeń ciała. Przybyły na miejsce mechanik przeprowadził przegląd samolotu; nie stwierdzono uszkodzeń statku powietrznego. Zdarzenie miało miejsce poza CTR EPWA.

Przyczyną zatrzymania pracy silnika był brak paliwa. Według pilota, nadmierne do planowanego zużycie paliwa spowodowane było zmiennym wiatrem o różnej prędkości oraz koniecznością omińnięcia lub ucieczki przed chmurami deszczowymi - co wiązało się ze zwiększeniem obrotów silnika. Pilot obserwował wskaźnik paliwa, którego wskazania nie sugerowały możliwości zużycia całości paliwa

¹ Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35

w planowanym czasie lotu. Pilot w ciągu 7 dni przed zdarzeniem wykonał na samolocie 18 lotów samodzielnych w łącznym czasie 11 godz. 31 min., a w dniu zdarzenia 4 loty w czasie 1 godz. 48 min. (jego nalot ogólny wynosił 82 godz., z czego na typie ok. 15 godz.). Z obserwacji wskazań paliwomierza oraz pomiarów poziomu paliwa w zbiornikach nie odnotował rozbieżności pomiędzy nimi. Samolot nie jest wyposażony w przepływomierz, w związku z czym pilot nie miał możliwości dokładnego monitoringu ilości zużywanego paliwa. Wartości zużycia wskazane w IUwL dla lotu na wysokości 2000 ft AMSL i obrotach 2400 - 2500 rpm to 5,2 - 5,7 gal/h. Według informacji od pilota, do obliczeń planowanego zużycia paliwa przyjął 5,5 gal/h oraz prędkość przelotową 110 kts, co dawało na trasie EPKM – EPBC (149 NM) czas lotu 1 godz. 20 min. i zużycie 7,15 gal paliwa. W czasie przeglądu przed startem pilot dokonał pomiaru poziomu paliwa w zbiorniku z wynikiem 10,3 gal, co dawało zapas paliwa na ok. 36 minut. Pilot rozważał dodatkowe tankowanie, jednak w czasie pobytu na lotnisku EPKM nie było to możliwe (brak obsługi), a nadciągające z ZACH i PD-ZACH burze odwiodły go od tankowania na lądowisku Częstochowa-Rudniki (EPRU). W celu uniknięcia takich zdarzeń w przyszłości, przy planowaniu lotu i do obliczeń należy przyjmować zużycie paliwa w wariantcie najmniej optymistycznym (większym od deklarowanego w IUwL statku powietrznego), co dawałoby zapas paliwa na dłuższy czas lotu.

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Niewłaściwe planowanie lotu trasowego, co doprowadziło do lądowania w terenie przygodnym z powodu braku paliwa.

Okoliczności sprzyjające:

1. Niepodjęcie decyzji o tankowaniu samolotu, pomimo przelatywania w okolicach lotnisk, gdzie była taka możliwość;
2. Zwiększone do planowanego zużycie paliwa na skutek zwiększonych obrotów silnika spowodowanych koniecznością ominięcia niekorzystnych warunków atmosferycznych.

Zalecenia profilaktyczne Komisji:

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

Podpis nadzorującego badanie

podpis na oryginale