



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

INCYDENT 2020/2662

UCHWAŁA

z dnia 22 lutego 2021 r.

| | |
|---|---------------------------------------|
| Rodzaj, typ statku powietrznego: | Samolot ultralekki, Skyline Towmaster |
| Znaki rozpoznawcze SP: | OK-YUO-34 |
| Data zdarzenia: | 28 sierpnia 2020 r. |
| Miejsce zdarzenia: | Leszno (EPLS) |

Po rozpatrzeniu Raportu Końcowego z przeprowadzonego badania zdarzenia przedstawionego przez użytkownika statku powietrznego, działając na podstawie Art. 135 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (z późn. zm.) oraz §18 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała, że:

1. Zdarzenie miało następujący przebieg:

W dniu 28 sierpnia 2020 r. około godziny 12:00 (LMT) zespół składający się z samolotu Skyline Towmaster oraz szybowca Let L13 Blanik wystartował z pasa 23L EPLS w celu wykonania lotu treningowego przed pokazami lotniczymi. Planowana wysokość wyczepienia wynosiła 1300 m. Na wysokości około 900 m wystąpiła przerwa w pracy silnika. Pilot szybowca zauważył zaistniałą sytuację i wyczepił się samodzielnie. Pilot samolotu próbował pięciokrotnie, bezskutecznie uruchomić silnik i podjął decyzję o lądowaniu z niepracującym silnikiem, zgłaszając sytuację awaryjną kierującemu lotami. Wysokość jak i odległość od lotniska gwarantowały bezproblemowy dołot i lądowanie samolotu. Ostatnią próbę uruchomienia silnika pilot podjął wychodząc na prostą do pasa 23L na wysokości ok. 300 m. Próba okazała się skuteczna. Pilot z pracującym silnikiem samolotu wylądował na pasie 23L. Po locie sprawdzono wzrokowo stan paliwa na wskaźniku paliwomierza, który pokazywał, że stan ten jest poniżej „pola czerwonego” (1/4 pojemności zbiornika), czyli w zbiorniku mogło znajdować się nie więcej niż 12 l paliwa. W celu ustalenia faktycznego stanu paliwa w zbiorniku (samolot posiada jeden zbiornik paliwa w prawym skrzydle) zatankowano samolot paliwem w ilości 43 litrów. Pojemność zbiornika paliwa wynosi 47 litrów, z czego wynika, że w zbiorniku pozostały 4 litry paliwa.

Z doświadczeń eksploatacyjnych wynika, że wskaźnik paliwomierza pokazuje w zależności od ukształtowania terenu miejsca postoju samolotu stan paliwa

z błędem około 5-8 l. Średnie godzinowe zużycie paliwa w locie wynosi 12 litrów. Pilot przed lotem ocenił według wskazań paliwomierza, że paliwa wystarczy na godzinę lotu, lecz nie uwzględnił błędów wskazań spowodowanych postojem samolotu na nierównej powierzchni. Zbiornik nie jest wyposażony w przegrody zabezpieczające przed gwałtownym przemieszczaniem paliwa podczas manewrów samolotu. Z przedstawionych faktów wynika, że stan paliwa mógł w niektórych momentach obniżyć się do poziomu uniemożliwiającego zasilanie silnika. Wykonano lot próbny samolotu, silnik pracował bez uwag.

2. Przyczyna zdarzenia:

Przyczyną zdarzenia był spadek ilości paliwa do poziomu uniemożliwiającego ciągle zasilanie silnika wskutek niewłaściwej kalkulacji przed lotem ilości paliwa niezbędnego do wykonania zadania.

3. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia lotniczego:

Występowanie błędów wskazań paliwomierza zależnego od ukształtowania terenu w miejscu postoju samolotu.

4. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zrealizowane przez podmiot badający:

Omówiono z pilotami wykonującymi loty na tym typie samolotu zasady wykonywania przeglądu przedlotowego, a w szczególności kontroli ilości paliwa.

5. Ponadto Komisja określa dodatkowo następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie sformułowano.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji