



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

INCYDENT nr 1353/20

UCHWAŁA

z dnia 22 września 2020 r.

Rodzaj, typ statku powietrznego:	<i>Samolot, KR – 030 Topaz</i>
Znaki rozpoznawcze SP:	<i>SP - STRT</i>
Data zdarzenia:	<i>07 czerwca 2020 r.</i>
Miejsce zdarzenia:	<i>Ksawerów Nowy gm. Białobrzegi</i>

Po rozpatrzeniu przedstawionego przez użytkownika statku powietrznego Raportu Końcowego z przeprowadzonego badania zdarzenia, **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 07 czerwca 2020 r. o godzinie 15:48 LMT, podczas lotu samolotu po trasie z EPGO (Góraszka) do EPRP (Radom – Piastów) nastąpił znaczny spadek mocy silnika połączony z drganiami. Pilot włączył elektryczną pompę paliwową oraz zmienił ustawienie przepustnicy, ale moc była w dalszym ciągu niewystarczająca do kontynuowania lotu poziomego. Parametry pracy silnika takie jak: ciśnienie paliwa, ciśnienie oleju, temperatury głowic oraz oleju były w normie. W związku z postępującym spadkiem mocy silnika pilot podjął decyzję o lądowaniu zapobiegawczym oraz o sytuacji i zamiarze poinformował FIS Warszawa. Lądowanie odbyło się na polu o niskiej uprawie w okolicy miejscowości Ksawerów Nowy gm. Białobrzegi. Pole okazało się niezbyt równe i w końcowej fazie dobiegu, tuż przed zatrzymaniem nastąpiło zgięcie widelca koła przedniej nogi oraz uszkodzeniu uległy łopaty śmigła. Pilot nie odniósł obrażeń. Po przetransportowaniu samolotu do producenta dokonano przeglądu płatowca, zdemontowano silnik i wysłano do badań w firmie Faston (Świdnik). Podczas badania silnika stwierdzono wykręcenie się dyszy głównej prawego gaźnika obsługującego cylindry nr 1 i 3. Spowodowało to zmianę objętościowego udziału paliwa w powietrzu, przekraczającego zakres palności mieszanki dostarczanej do tych cylindrów. W efekcie nastąpił znaczny spadek mocy silnika uniemożliwiający utrzymanie lotu poziomego oraz drgania poprzeczne, gdyż pracowały jedynie cylindry nr 2 i 4 po lewej stronie silnika.

2. Przyczyną zdarzenia było:

Przyczyną zdarzenia było wykręcenie się dyszy głównej prawego gaźnika, które spowodowało powstanie niepalnej mieszanki paliwowo – powietrznej a tym samym zmniejszenie mocy silnika.

3. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia lotniczego:

Nie sformułowano

4. Komisja akceptuje następujące zalecenia profilaktyczne zaproponowane przez podmiot badający:

Nie sformułowano

5. Ponadto Komisja określa dodatkowo następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie sformułowano.

Podpisy członków Komisji

(podpisy w oryginale)