



**Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych**

**INCYDENT 2020/2253**

**UCHWAŁA**

**z dnia 22 lutego 2021 r.**

<b>Rodzaj, typ statku powietrznego:</b>	Samolot, AT-3 R100
<b>Znaki rozpoznawcze SP:</b>	SP-TPF
<b>Data zdarzenia:</b>	9 sierpnia 2020 r.
<b>Miejsce zdarzenia:</b>	Warszawa (EPBC)

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 9 sierpnia 2020 r. podczas lotu samolotem AT-3 pilot zauważył na wskaźniku spadek ciśnienia paliwa (zakres czerwony), o czym poinformował AFIS Babice. Lądowanie odbyło się w asyście służb lotniskowych bez następstw. Samolot podlegał gwarancji i o zdarzeniu został poinformowany producent, który zalecił wymianę pompy paliwowej.

Po wymianie pompy ciśnienie paliwa podczas próby silnika utrzymywało się w normie. Producent poinformował użytkownika, że problem spadków ciśnienia występował w przeszłości i został jednoznacznie zdefiniowany. Spadki ciśnienia były spowodowane niestabilną pracą pompy paliwa, lecz pomimo chwilowego spadku ciśnienia paliwa, nigdy nie doszło do przerwania pracy silnika. W każdym przypadku włączenie elektrycznej pompy paliwowej powodowało wzrost ciśnienia paliwa do wartości nominalnych.

**2. Przyczyna zdarzenia:**

**Przyczyną zdarzenia była niestabilna praca pompy paliwowej powodująca spadki ciśnienia paliwa.**

**3. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia lotniczego:**

Nie określono.

**4. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zrealizowane przez producenta:**

Producent zmodernizował instalację paliwową poprzez dodanie do układu tłumika pulsacji ciśnienia paliwa. Samolot z takimi zmianami wylatał kilkanaście godzin i nigdy nie zdarzył się spadek ciśnienia paliwa. Aktualnie został uruchomiony proces zatwierdzenia proponowanej zmiany instalacji paliwowej przez EASA. Równocześnie zaproponowano wymianę przewodów gumowych na teflonowe z opłotem stalowym oraz montaż drugiej elektrycznej pompy paliwowej.

**5. Ponadto Komisja określa dodatkowo następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:**

Nie określono.

**Nadzorujący badanie**

**Przewodniczący Komisji**