



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

INCYDENT 2020/3028

UCHWAŁA

z dnia 27 grudnia 2021 r.

Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot, Tecnam P-2008-JC
Znaki rozpoznawcze SP:	SP-WBI
Data zdarzenia:	22 września 2020 r.
Miejsce zdarzenia:	Wysoka Głogowska k. Rzeszowa

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 22 września 2020 r. do Ośrodka Szkolenia Lotniczego na lotnisku Rzeszów-Jasionka (EPRZ), przybył pilot samolotowy z licencją PPL(A) w celu wykonania lotu treningowego. O godzinie 14:00 LMT przejął samolot Tecnam T-2008-JC od Organizacji Obsługi Technicznej AMO po wykonaniu planowych czynności obsługowych zgodnie z CRS. Po przygotowaniu się do lotu pilot, w obecności instruktora, zatankował samolot i wykonał przegląd przedlotowy. Zajął miejsce w kabinie i po uzyskaniu pozwolenia od kontrolera uruchomił silnik i przeprowadził jego próbę. Po prawidłowej próbie pracy silnika pilot otrzymał zgodę na kołowanie i start. Po starcie z pasa 27 wznosił się po prawym kręgu i z 3 zakrętu odszedł w kierunku północnym do punktu „MIKE”. Na wysokości 2500 ft ALT pilot zauważył migającą kontrolkę, a na wskaźniku spadek ciśnienia oleju poniżej 12 PSI. Przerwał wznoszenie i wykonał zakręt w lewo zgłaszając kontrolerowi TWR problem z ciśnieniem oleju, które gwałtownie zaczęło się obniżać i spadło do wartości 3 PSI. Chwilę później pilot usłyszał stukot silnika, zauważył dym wydobywający się spod jego osłony i silnik się zatrzymał. Pilot zgłosił komunikat MAYDAY, zamknął zawór paliwa, wyłączył zasilanie elektryczne i wykonał lądowanie na wybranym polu. W trakcie lądowania samolot nie został uszkodzony, a pilot nie odniósł obrażeń ciała. W porozumieniu z PKBWL zlano i zabezpieczono do badań paliwo z samolotu, zdemontowano skrzydła, przewieziono samolot do hangaru i zabezpieczono.

W trakcie oględzin silnika ustalono poluzowanie pokrywy zaworowej cylindra 1, co było przyczyną wycieku oleju, zatarcia tłoka w cylindrze nr 1 i zatrzymania pracy silnika.

Nie stwierdzono uszkodzeń innych elementów silnika.

2. Przyczyna zdarzenia:

Zatrzymanie pracy silnika w wyniku zatarcia tłoka w cylindrze nr 1, na skutek wycieku oleju przez poluzowaną pokrywę zaworową.

Przyczyny poluzowania się pokrywy zaworów nie ustalono.

3. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia:

Nie określono.

4. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zrealizowane przez użytkownika statku powietrznego:

- 1) Sprawdzono moment dokręcenia pokryw zaworów na pozostałych silnikach eksploatowanych w organizacji szkolenia.
- 2) Wszystkie śruby pokryw zaworów są obecnie znaczone farbą, co ma umożliwić pilotom szybką kontrolę dokręcenia pokryw podczas przeglądu przedlotowego.
- 3) Wprowadzono zasadę kontroli momentu dokręcenia śrub mocujących pokrywę zaworowe silników Rotax w trakcie prac obsługowych, co 50 godzin eksploatacji.

5. Ponadto Komisja określa dodatkowo następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie sformułowano.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji