



**Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych**

**POWAŻNY INCYDENT 2021/2641**

**UCHWAŁA**

**z dnia 23 czerwca 2022 r.**

<b>Rodzaj, typ statku powietrznego:</b>	Samolot ultralekki, BushCat CH-162B
<b>Znaki rozpoznawcze SP:</b>	SP-SZKY
<b>Data zdarzenia:</b>	3 sierpnia 2021 r.
<b>Miejsce zdarzenia:</b>	Tarnowiec

Po rozpatrzeniu Raportu Końcowego z przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego przedstawionego przez Zespół Badawczy PKBWL, działając na podstawie Art. 138 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (z późn. zm.) oraz §16 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 3 sierpnia 2021 r., podczas przelotu w locie szkolnym z lotniska EPNL na lądowisko pod Tarnowcem, doszło do zatrzymania silnika w locie. Kilukrotna próba uruchomienia silnika nie powiodła się. Instruktor przeprowadził lądowanie awaryjne w terenie przygodnym. Dobieg po lądowaniu zakończył się na nieskoszonej i grząskiej części łąki, co doprowadziło do uszkodzenia przedniej goleni podwozia i uszkodzenia samolotu.

W trakcie zdarzenia uczeń i instruktor nie odnieśli żadnych obrażeń ciała.

**2. Przyczyna zdarzenia:**

**Niedrożność instalacji paliwowej spowodowana oleistą substancją, nagromadzoną na filtrze odstojnika paliwa.**

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

Nie ustalono

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

Nie sformułowano

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

Komisja nie zidentyfikowała substancji wykrytej w filtrze odstoju paliwa ani nie ustaliła źródła jej pochodzenia, gdyż użytkownik nie zabezpieczył jej do badania. Prawdopodobnie oleisty osad wytrącił się z benzyny samochodowej, znajdującej się w instalacji paliwowej samolotu i doprowadził do wyłączenia się silnika oraz niemożności jego uruchomienia w locie.

Komisja nie otrzymywała oficjalnych powiadomień o zanieczyszczeniu instalacji paliwowych w opisany powyżej sposób ani o wynikających z tego problemach z silnikami (ich niestabilnej pracy, wyłączeniach, problemach z uruchomieniem), jednakże zebrane w środowisku lotniczym informacje pozwalają sądzić, że zdarzenie opisane w tym raporcie nie było jednostkowe.

W związku z powyższym Komisja zwraca uwagę użytkownikom statków powietrznych napędzanych paliwem samochodowym, na bezwzględną potrzebę spuszczenia i sprawdzania odstoju przed lotem, pod kątem jego zanieczyszczeń i konsystencji.

Kontrolę filtra(ów) paliwa należy wykonywać zawsze według wytycznych producenta silnika, a przy okresowym wyłączeniu samolotu z eksploatacji, przed jej wznowieniem. Benzynę należy pozyskiwać ze sprawdzonych źródeł i unikać jej długotrwałego przechowywania, zwłaszcza w zbiornikach samolotu.

Z uwagi na zagrożenie bezpieczeństwa lotów wynikające z użytkowania paliwa nie spełniającego wymagań jakościowych, Komisja zwraca się do użytkowników z prośbą o raportowanie zdarzeń z tego obszaru.

**Nadzorujący badanie**

**CZŁONEK**  
**Państwowej Komisji**  
**Badania Wypadków Lotniczych**

**Ireneusz Boczkowski**

**Przewodniczący Komisji**

**ZASTĘPCA PRZEWODNICZĄCEGO**  
**Państwowej Komisji**  
**Badania Wypadków Lotniczych**

**Krzysztof Mirkowski**