



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

WYPADEK 2021/2858

UCHWAŁA

z dnia 18 listopada 2021 r.

Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot ultralekki, Flight Design CTLSi
Znaki rozpoznawcze SP:	SP-SMED
Data zdarzenia:	10 sierpnia 2021 r.
Miejsce zdarzenia:	Miejscowość Bęczków, gm. Górno, woj. świętokrzyskie

Po rozpatrzeniu materiałów zebranych w ramach przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego, 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, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała, że:

1. Zdarzenie miało następujący przebieg:

W dniu 10 sierpnia 2021 r. pilot i zarazem właściciel samolotu ultralekkiego Flight Design CTLSi wykonywał lot z Katowic-Muchowca (EPKM) do Lublina (EPLB). Po około 35 minutach lotu pilot zauważył nierówną pracę silnika, następnie częściowy spadek jego mocy a także spadek wskazania ciśnienia oleju oraz wzrost temperatury oleju. Pilot zgłosił zaistniałe zagrożenie drogą radiową do FIS Kraków i obrał kurs lotu na lotnisko Kielce-Masłów (EPKA). Po kolejnych około 2 minutach lotu wskazania ciśnienia oleju w silniku spadły do zera a wskazania temperatury wzrosły powyżej 150°C.

Okolo 4 minuty przed osiągnięciem EPKA silnik samolotu przestał pracować. Pilot skonfigurował samolot do awaryjnego lądowania w terenie przygodnym, wybrał miejsce, a następnie wykonał awaryjne lądowanie. Podczas przyziemienia samolot nie został uszkodzony. Pilot zabezpieczył miejsce lądowania oraz powiadomił służby o bezpiecznym lądowaniu awaryjnym.

W trakcie oględzin stwierdzono całkowity brak oleju oraz zatarty i zablokowany silnik. Cały silnik, przednia szyba oraz kadłub samolotu były pokryte olejem. Nie stwierdzono uszkodzeń przewodów olejowych oraz chłodnicy oleju.

W chwili awarii silnik miał wypracowane 403,3 h (rok produkcji silnika: 2019). Wszelkie czynności serwisowe oraz prace przy silniku były wykonywane przez kwalifikowanego mechanika na podstawie instrukcji użytkownika i obsługi technicznej silnika Rotax 912 iS.

Silnik został przekazany za pośrednictwem krajowego dystrybutora do producenta, celem reklamacji. Z informacji uzyskanych przez PKBWL wynika, iż producent zamierza uznać reklamację bez szczegółowego badania przyczyny uszkodzenia elementu silnika niecertyfikowanego.

2. Przyczyna zdarzenia:

Nieokreślona wada fabryczna tylnego uszczelnienia (simmeringu) wału przekładni śmigła.

3. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia lotniczego:

Nie określono.

4. Ponadto Komisja określa dodatkowo następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie określono.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji