



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

INCYDENT 2022/2657

UCHWAŁA

z dnia 31 stycznia 2023 r.

Rodzaj, typ statku powietrznego:	Piper Pa-28-140
Znaki rozpoznawcze SP:	OK-EVR
Data zdarzenia:	31 maja 2022 r.
Miejsce zdarzenia:	ATZ EPBC

Po rozpatrzeniu raportu końcowego z badania zdarzenia i zgromadzonej dokumentacji przedstawionych przez podmiot badający, 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 (z późn. zm.), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała, że:

1. Zdarzenie miało następujący przebieg:

W dniu 31.05.2022 r. instruktor wraz z uczniem-pilotem wykonywali na samolocie Pa-28, o znakach rozpoznawczych OK-EVR na lotnisku EPBC, loty dopuszczające do lotów samodzielnych po kręgu.

Podczas wspólnie wykonanego przeglądu przedlotowego instruktor z uczniem stwierdzili, że w lewym zbiorniku jest powyżej 17 galonów paliwa, a w prawym około 5 galonów, uznając to za wystarczającą ilość do wykonania zaplanowanego zadania. Po wykonaniu trzech kręgów sprawdzających instruktor dopuścił ucznia do wykonania samodzielnych lotów po kręgu.

W czasie wykonywania drugiego samodzielnego kręgu, w drugim zakręcie na wysokości około 1800 ft i prędkości około 70 kt uczeń-pilot zauważył, że silnik zaczyna tracić moc, a wskazania obrotomierza spadły do 800 RPM. Potwierdził prawidłowe położenie przepustnicy i dźwigni sterowania mieszanką, włączył również pompę paliwa, co nie przywróciło silnika do prawidłowej pracy. Po określeniu swojego położenia względem lotniska uczeń-pilot podjął decyzję o lądowaniu w terenie przygodnym w okolicach punktu ZULU i Mostu Północnego. Na częstotliwości 122,305MHz Babice Radio zgłosił „Mayday” – awarię silnika oraz przymusowe lądowanie. Po około minucie samolot znalazł się w pobliżu wybranego pola. Uczeń-pilot wysunął klapy w położenie maksymalne, bezpośrednio nad początkiem pola wyrównał lot i przyziemił ostrożnie hamując. Lądowanie odbyło się bez uszkodzeń

samolotu, a uczeń-pilot opuścił kabinę o własnych siłach. Służba AFIS powiadomiła o zdarzeniu Centrum Zarządzania Kryzysowego, PKBWL oraz Ratownictwo Lotnicze. Po lądowaniu uczeń-pilot zgłosił telefonicznie lądowanie w terenie przygodnym do swojego ATO.

2. Przyczyna/y zdarzenia:

Nieprawidłowe zarządzanie paliwem.

3. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia lotniczego:

Nie określono.

4. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zrealizowane przez podmiot badający:

W siedzibie ATO odbyło się zebranie instruktorów, podczas którego szczegółowo omówiono zdarzenie i w wyniku dyskusji wprowadzono poniższe procedury oraz zalecenia:

- a) Przed każdym pierwszym lotem samodzielnym ucznia-pilota, jak również, po każdym zakończonym locie , należy tankować oba zbiorniki do poziomu powyżej 17 galonów, a przed lotami w nocy oraz przed lotami na trasy do pełna.
- b) Maksymalna różnica w ilości paliwa między zbiornikami nie może przekraczać 10 galonów.
- c) Wprowadzono standaryzację procedury przełączania zbiornika, z którego pobierane jest paliwo do silnika, która jest następująca: *fuel pump on / fuel pressure check / fuel tank change / fuel pressure check / fuel pump off* (w każdej fazie lotu, która wymaga zmiany zbiornika).
- d) W urządzeniach GPS ustawiono, wyświetlane co 30 minut, przypomnienie o konieczności zmiany zbiornika.
- e) Instruktorzy zostali zobowiązani do przypominania uczniom o konieczności stosowania list kontrolnych, a także o konieczności przełączania zbiorników paliwa co 30 minut.

5. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie sformułowano.

Nadzorujący badanie

.....
(podpis na oryginale)

Przewodniczący Komisji

.....
(podpis na oryginale)