



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

WYPADEK 2016/1900

UCHWAŁA

z dnia 27 marca 2023 r.

Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot Tecnam P2008-JC
Znaki rozpoznawcze SP:	SP-LFC
Data zdarzenia:	3 sierpnia 2016 r.
Miejsce zdarzenia:	Lotnisko EPPT

Po rozpatrzeniu raportu końcowego z badania zdarzenia przedstawionego przez operatora oraz zgromadzonej dokumentacji, 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 3 sierpnia 2016 r. w godzinach porannych, na lotnisku EPPT należącym do szkoły lotniczej LOT Flight Academy, zaplanowane zostały loty szkolne po kręgu nadlotniskowym na samolocie Tecnam P2008-JC (z silnikiem Rotax-912S2), o znakach rozpoznawczych SP-LFC. W tym dniu na lotnisku EPPT wykonywane były także loty szybowcowe. Starty szybowcowe ustawione były równolegle do drogi startowej po wschodniej stronie lotniska.

Załogę samolotu stanowili pilot-instruktor (zwany dalej instruktorem) i uczeń-pilot (zwany dalej uczniem). Po starcie z RWY 21 i przekroczeniu na wznoszeniu wysokości około 300 stóp załoga schowała klapy, wyłączyła elektryczną pompę paliwową i wykonała pozostałe czynności wymagane listą kontrolną.

Po wykonaniu przez ucznia jednego kręgu, podchodząc do lądowania, załoga usłyszała przez radio, że do startu za wyciągarką przygotowywany jest szybowiec. Instruktor poprosił o wstrzymanie startu szybowca i załoga kontynuowała podejście. Po wykonaniu konwojera, w trakcie wznoszenia (jeszcze przed wyłączeniem elektrycznej pompy paliwowej) silnik samolotu zmniejszył obroty i zaczął pracować nierówno, co skutkowało zmniejszeniem ciągu śmigła.

Instruktor natychmiast przejął sterowanie, sprawdził wyłączenie podgrzewu gaźnika i włączenie elektrycznej pompy paliwowej, sprawdził reakcję silnika na ruchy przepustnicy i zainicjował zakręt w prawo z przechyleniem, co doprowadziło do utraty

siły nośnej. Próba wyrównania, nie powiodła się i samolot zderzył się z ziemią (o godz. 07:44¹ LMT).

Uczeń, który nie odniósł żadnych obrażeń, na polecenie instruktora wyłączył elektryczną pompę paliwową, główny wyłącznik instalacji elektrycznej i zamknął zawór paliwowy. Instruktor doznał poważnych obrażeń ciała, a samolot został poważnie uszkodzony.



Rysunek 1. Końcowy odcinek trasy lotu zakończonego wypadkiem, gdzie: czerwona linia przerywana – podejście do lądowania, żółty prostokąt – strefa wykonania konwojera i niskiego przelotu, czerwona linia ciągła – strefa wznoszenia i wejścia w zakręt (na końcu zaznaczone miejsce zderzenia z ziemią i miejsce zatrzymania samolotu), biała przerywana linia – start szybowcowy i położenie wyciągarki (miejsce zajmowane przez naoczego świadka) [podkład: Geoportal].

W dniu zdarzenia samolot był zatankowany paliwem 91UL, które nie jest zalecane przez producenta silnika.

Według certyfikatu typu silnika do jego zasilania dopuszczone są benzyny samochodowe EN228 Premium, EN228 Premium Plus i MOGAS MG95 oraz benzyna lotnicza AVGAS 100 LL.

¹ Wszystkie czasy w uchwale wyrażono w LMT. W dniu zdarzenia LMT=UTC+2 h, gdzie: LMT – średni czas lokalny (ang. Local Mean Time); UTC – uniwersalny czas skoordynowany (ang. Universal Time Coordinated).

Po zdarzeniu wykonano szereg ekspertyz, w tym próbę funkcjonalną silnika przeprowadzoną u autoryzowanego partnera producenta silnika w Polsce.

W trakcie próby zastosowano paliwo zalecane przez producenta silnika. Silnik pracował prawidłowo w pełnym zakresie roboczym, jego parametry zawierały się w zakresie ograniczeń eksploatacyjnych. Próba funkcjonalna nie ujawniła żadnej usterki silnika.

2. Przyczyna zdarzenia:

Wykonanie zakrętu do lotniska, po spadku mocy silnika, na małej wysokości, bezpośrednio po starcie.

3. Czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia:

Podjęcie eksploatacji samolotu z wykorzystaniem paliwa 91UL, które nie jest zalecane przez producenta silnika.

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

Bezpośrednio po wypadku zawieszono eksploatację samolotów Tecnam 2008 do czasu wyjaśnienia jego przyczyn.

W późniejszym okresie, po zmianie paliwa 91UL na B95, przywrócono samoloty Tecnam 2008 do eksploatacji. Po zmianie stosowanego paliwa problemy z silnikami przestały występować.

5. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie określono.

Nadzorujący badanie

.....
(podpis na oryginale)

Przewodniczący Komisji

.....
(podpis na oryginale)