



Jedynym celem badania jest zapobieganie wypadkom i incyidentom lotniczym.

Komisja nie orzeka o winie i odpowiedzialności. Badanie jest niezależne i odrębne w stosunku do wszelkich postępowań sądowych lub administracyjnych.

Wykorzystywanie uchwały do celów innych niż zapobieganie wypadkom i incyidentom lotniczym, może prowadzić do błędnych wniosków i interpretacji.

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych

z dnia 20 czerwca 2024

w sprawie **poważnego incydentu lotniczego**

2024-0023

NUMER ZDARZENIA

AERO AT, Samolot AT-3 R100, SP-GDW

9 maja 2024 r., EPKK

Uchwała została wydana na podstawie informacji znanych Komisji w dniu jej podjęcia.

Uchwała przedstawia okoliczności zdarzenia lotniczego jego przyczyny, czynniki sprzyjające oraz zalecenia dotyczące bezpieczeństwa, jeżeli zostały wydane.



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych
ul. Nowy Świat 6/12, 00-497 Warszawa



kontakt@pkbwl.gov.pl



Telefon alarmowy 24 h: +48 500 233 233



<https://www.pkbwl.gov.pl>

Po analizie dokumentów przedstawionych PKBWL, działając na podstawie art. 135 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. 2002 Nr 130 poz. 1112, z późn. zm.) oraz § 18 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz.U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), Komisja uznała wyniki badań przedstawione w raporcie końcowym podmiotu prowadzącego badanie za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

1. Przebieg zdarzenia:

W dniu zdarzenia pilot zaplanował wykonać serię lotów. Po wykonaniu przeglądu przedlotowego pilot wystartował o godzinie 14:53¹ z lotniska Kraków-Pobiednik Wielki (EPKP). Pilot wykonał kilka kręgów nadlotniskowych oraz trzy lądowania (dwa typu konwojer i jedno pełne). Po zakończeniu lotu, i przed rozpoczęciem kolejnej operacji, pilot ponownie wykonał przegląd przedlotowy wraz z ręczną weryfikacją stanu paliwa za pomocą miarki. Pomiar wykazał około 24 l benzyny w każdym ze zbiorników samolotu (48 l łącznie) – co powinno wystarczyć na ponad trzy godziny lotu.

O godzinie 15:56 pilot wraz z pasażerem ponownie wystartował z EPKP z zamiarem wykonania lotu trasowego z przelotem przez lotniska Katowice Pyrzowice (EPKT) oraz Kraków-Balice (EPKK). Podczas lotu kran obydwu zbiorników paliwowych były otwarte. Po około 40 minutach lotu, ze względu na wskazywaną przez przyrządy różnicę w poziomie paliwa w zbiornikach, pilot zamknął kran prawego zbiornika paliwa. Po wyrównaniu wskazań ilości paliwa (co trwało około 30 minut), pilot ponownie otworzył dopływ z prawego zbiornika. Po dolicie do strefy kontrolowanej lotniska Kraków-Balice (CTR EPKK), kontroler ruchu lotniczego z wieży Kraków nakazał pilotowi oczekiwać nad punktem ZULU na wysokości 2000 ft. Będąc nad punktem oczekiwania, pilot zanotował ówczesną godzinę (17:18), oraz odczyt paliwa z paliwomierzy (36 l). Odczyty wskazywały na równe rozmieszczenie paliwa w zbiornikach. Po około trzech minutach oczekiwania nad punktem ZULU, pilot zaobserwował utratę mocy i nierówną pracę silnika. Kilka sekund później doszło do zatrzymania pracy silnika. Ze względu na małą wysokość (około 1200 ft AGL²), po ocenie terenu, pilot podjął decyzję o rozpoczęciu podejścia do lądowania awaryjnego na RWY³ 25 lotniska EPKK. Pilot zgłosił przez radio sytuację awaryjną, a następnie kontynuował podejście do lądowania, podczas którego wykonał nieudaną próbę uruchomienia silnika w locie. Do przyziemienia doszło na terenie trawiastym po północnej stronie RWY 25. W wyniku lądowania osoby obecne na pokładzie nie odniosły obrażeń, a samolot nie został uszkodzony. Po lądowaniu pilot zaobserwował małą ilość paliwa w prawym zbiorniku i relatywnie dużą ilość w zbiorniku lewym, czego wcześniej nie pokazywały przyrządy pokładowe. Po chwili udało się

¹ Czasy w dokumencie podano jako LMT. W dniu zdarzenia LMT = UTC + 2 h

² Nad poziomem terenu (ang. above ground level)

³ Droga startowa (ang. Runway)

uruchomić silnik samolotu, który następnie bez dalszych przeszkód przeleciał na stanowisko postojowe.

2. Przyczyna zdarzenia:

Zgaśnięcie silnika z powodu braku zasilania paliwem, które podczas długotrwałego lotu w zakręcie przemieściło się w zbiorniku w kierunku końcówki skrzydła.

3. Czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia:

- 1) Brak znajomości przez pilota zasady funkcjonowania instalacji paliwowej w samolocie AT-3 R100;
- 2) Niepełna realizacja procedury uruchomienia silnika w locie, polegająca na pominięciu włączenia zasilania awaryjnego „ENGINE BACKUP”, w konsekwencji czego próba uruchomienia silnika w locie okazała się nieskuteczna;
- 3) Niewielki nalot pilota na tym typie samolotu.

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

W oparciu o analizę zgromadzonych danych, podmiot badający opracował plan działań następczych:

- zobowiązać osoby wynajmujące statek powietrzny (SP) do uwzględniania w kalkulacjach zapotrzebowania na paliwo zwiększonego zapasu na okoliczność nieprzewidzianych zmian w planie lotu;
- zobowiązać osoby wynajmujące SP do szczegółowego zapoznania się z jego dokumentacją, w szczególności z Instrukcją Użytkowania w Locie wraz ze wszystkimi obowiązującymi uzupełnieniami w zależności od zabudowanej na SP jednostki napędowej.

5. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie sformułowano.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji

.....

(podpis na oryginale)

.....

(podpis na oryginale)