



Jedynym celem badania jest zapobieganie wypadkom i incydentom 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 incydentom lotniczym, może prowadzić do błędnych wniosków i interpretacji.

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych

z dnia 20 listopada 2024 r.
w sprawie **incydentu lotniczego**

2024-0046

NUMER ZDARZENIA

Costruzioni Aeronautiche Tecnam S.p.A, Tecnam
P2006T, SP-LFA

30 czerwca 2024 r., lotnisko EPPT

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. Puławska 125, 02-707 Warszawa



Adres do korespondencji:
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 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 i analiza zdarzenia

W dniu 30 czerwca 2024 r. w ramach szkolenia do uprawnień IR(A)¹ załoga w składzie instruktor i uczeń pilot wykonała przelot i procedury według IFR² z lotniska EPPT połączone z podejściem do lądowania na lotnisku EPMO. Szkolenie odbywało się z wykorzystaniem statku powietrznego typu Tecnam P2006T o znakach rozpoznawczych SP-LFA należącego do Polskiej Akademii Lotniczej Sp.z o.o. W locie powrotnym do EPPT, około godziny 11:10³ na wysokości lotu około 3000 ft AMSL⁴, nastąpił wzrost temperatury CT⁵ lewego silnika powyżej wartości 120°C⁶. Zgodnie z SOP *Abnormal/emergency procedures*⁷ wyłączono silnik⁸ i podjęto decyzję o kontynuowaniu lotu do EPPT. Około godziny 11:15 na panelu *Crew Alerting System* pojawiło się ostrzeżenie o niskim poziomie płynu chłodzącego. Wykonano kolejną procedurę zgodnie z SOP *Abnormal/emergency procedures*⁹. Przeprowadzono proces decyzyjny, po którym zawiadomiono FIS¹⁰ Warszawa o sytuacji naglącej sygnałem *PAN PAN*, potwierdzono zamiar kontynuowania lotu do EPPT oraz powiadomiono lotniskową służbę informacji powietrznej w EPPT. Kierujący lotami dokonał zabezpieczenia lotniska oraz odseparował ruch innych statków powietrznych na czas przylotu i lądowania. Lądowanie w EPPT nastąpiło o godzinie 11:47 bez następstw.

2. Przyczyna zdarzenia

Rozszczelnienie i wyciek płynu z układu chłodzenia spowodował wzrost temperatury CT lewego silnika.

3. Czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia

Po zdemontowaniu pompy układu chłodzenia stwierdzono uszkodzenie uszczelnienia na wale pompy w wyniku naturalnego wypracowania gumowego pierścienia uszczelniającego.

¹ Program szkolenia samolotowego do uprawnień wykonywania lotów według wskazań przyrządów IR(A) – LOT FLIGHT ACADEMY

² IFR. Skrót oznaczający przepisy wykonywania lotów według wskazań przyrządów.

³ Czas w Uchwale wyrażono według LMT=UTC+2 h,

⁴ Nad średnim poziomem morza.

⁵ Cylinder Temperature

⁶ Dopuszczalny zakres temperatury cylindra silnika Bombardier-Rotax GmbH Model 912 S3 wynosi 50-120°C.

⁷ Standardowe procedury operacyjne. Procedury nienormalne i awaryjne.

⁸ Abnormal procedure „*CHT LIMIT EXCEEDANCE*”.

⁹ Abnormal procedure „*COOLANT LIQUID LOW LEVEL*”.

¹⁰ Służba informacji lotniczej.

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

Nie podjęto działań.

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

Nie określono.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji

.....
(podpis na oryginale)

.....
(podpis na oryginale)