



## PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

### Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	<b>1138/14, 1428/14</b>			
Rodzaj zdarzenia:	<b>INCYDENT</b>			
Data zdarzenia:	<b>21 lipca 2014 r, 20 sierpnia 2014.</b>			
Miejsce zdarzenia:	<b>EPWA</b>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<b>samolot Piaggio P.180 Avanti I</b>			
Znak rozpoznawczy SP:	<b>SP-MXH</b>			
Użytkownik / Operator SP:	<b>SP ZOZ Lotnicze Pogotowie Ratunkowe</b>			
Dowódca SP:	<b>ATPL(A)</b>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
				<b>2</b>
Nadzorujący badanie:	<b>Stanisław Żurkowski</b>			
Podmiot badający:	<b>PKBWL</b>			
Skład zespołu badawczego:	<b>nie wyznaczano</b>			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	<b>RAPORT KOŃCOWY</b>			
Zalecenia:	<b>NIE</b>			
Adresat zaleceń:	<b>NIE DOTYCZY</b>			
Data zakończenia badania:	<b>26 maja 2015 r.</b>			

#### Przebieg i okoliczności zdarzeń:

1. Incydent nr 1138/14 z 21 lipca 2014 r. W związku z realizacją kolejnego punktu lotu kontrolnego na poziomie FL 200 wyłączono lewy silnik, a następnie przystąpiono do uruchomienia tego silnika zgodnie z POH/AFM samolotu Piaggio 180 SP-MXH, punkt 3.2.2. NORMAL AIR START. Uruchomienie nie powiodło się. Podjęto ponowną próbę z uwzględnieniem czynności opisanych w UWADZE do punktu 3.2.2. - uruchomienie nie powiodło się. Silnik został uruchomiony na poziomie FL 150. Lądowanie na EPWA przebiegło bez następstw.

2. Incydent nr 1428/14 z 20 sierpnia 2014 r. W związku z realizacją kolejnego punktu lotu kontrolnego na poziomie FL 200 wyłączono lewy silnik, a następnie przystąpiono do uruchomienia tego silnika zgodnie z POH/AFM samolotu Piaggio 180 SP-MXH, punkt 3.2.2. NORMAL AIR START. Uruchomienie nie powiodło się. Podjęto ponowną próbę z uwzględnieniem czynności opisanych w UWADZE do punktu 3.2.2. - uruchomienie nie powiodło się. Silnik został uruchomiony na poziomie FL 150. Lądowanie na EPWA przebiegło bez następstw.

### **Przyczyny zdarzeń lotniczych:**

Prawdopodobną przyczyną obu zdarzeń polegających na niemożności uruchomienia lewego silnika w locie na poziomie FL 200 była zbyt uboga mieszanka paliwowo-powietrzna zapewniana przez FCU (*Fuel Control Unit*) tego silnika.

### **Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:**

FCU (*Fuel Control Unit*) z lewego silnika został wysłany do producenta – firmy Woodward – w celu wykonania wewnętrznej regulacji polegającej na wyregulowaniu FCU poprzez zmianę wydatku paliwa.

### **Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa Komisji:**

Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

---

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Stanisław Żurkowski	<i>podpis na oryginale</i>
Członkowie zespołu badawczego:		