



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

POWAŻNY INCYDENT 2022/2851

UCHWAŁA

z dnia 26 kwietnia 2023 r.

Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot, PIPER - PA28 - 140
Znaki rozpoznawcze SP:	SP-SWB
Data zdarzenia:	5 czerwca 2022 r.
Miejsce zdarzenia:	EPKA

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 5 czerwca 2022 r. pilot samolotowy turystyczny przybył na lotnisko Masłów (EPKA) z zamiarem wykonania 2 lotów w ramach budowy nalotu samolotem Piper PA-28-140 Cherokee o znakach rozpoznawczych SP-SWB, z dwoma pasażerami na pokładzie. Pilot zaplanował lot z lotniska EPKA na lotnisko Nowy Targ (EPNT) i lot powrotny. Przed lotem pilot wykonał przegląd przedlotowy. W dniu zdarzenia na samolocie nie była dostępna dedykowana rurka pomiarowa do określania ilości paliwa w jego zbiornikach (zaginięła około dwa tygodnie przed zdarzeniem). Pilot przyjął, że ilość paliwa w zbiornikach jest zgodna z wartością zapisaną w pokładowym dzienniku technicznym (PDT), czyli 70 l, w trakcie badania nie udało się ustalić przyczyny rozbieżności wpisu ze stanem faktycznym. Prawdopodobnie wynikała ona z niewłaściwej praktyki wypełniania PDT po locie, na podstawie czasu lotu i średniej ilości zużycia paliwa na godzinę, zamiast na podstawie faktycznego pomiaru ilości paliwa w zbiorniku. Następnie pilot dotankował 40 l paliwa Avgas 100LL, a w PDT wpisał ilość paliwa 110 l. Ten zapas paliwa miał wystarczyć na 2-godzinny lot, z wymaganą w lotach VFR rezerwą 45 minut.

Start do lotu na lotnisko EPNT nastąpił o godz. 13:27¹. Lot trwający około godzinę przez Rabkę-Zdrój i punkt VFR Delta przebiegł pomyślnie. Lądowanie na lotnisku EPNT nastąpiło o godz. 14:28. Po około 2-godzinnym postoju pilot, przygotowując się do lotu

¹ Czasy w Uchwale wyrażono według LMT = UTC + 2 h.

powrotnego na lotnisko EPKA, nie sprawdził wzrokowo faktycznego stanu paliwa w skrzydłach samolotu uznając, że na nierównej trawiastej nawierzchni pomiar nie będzie dokładny. Sugerował się on wskazaniem paliwomierzy, które według niego pokazywały wystarczającą ilość na lot powrotny. W ocenie pilota potwierdzały to także obliczenia zużytego paliwa w oparciu o zapisy Instrukcji Użytkowania w Locie (IUwL). Start do lotu powrotnego na lotnisko EPKA nastąpił o godz. 16:45. Po starcie pilot przestawił zawór paliwa na zbiornik, w którym znajdowało się więcej paliwa. W rejonie miejscowości Pińczów, około 15 min przed lotniskiem lądowania, wskazania paliwomierza zaczęły zbliżać się do bezpiecznej granicy zapasu paliwa, jednak pilot kontynuował lot na lotnisko EPKA pozostając na wysokości przelotowej 4000 ft.

Po wlocie w ATZ EPKA pilot zgłosił zamiar lądowania i włączenia się do trzeciego zakrętu prawego kręgu nadlotniskowego, a następnie rozpoczął zniżanie i po osiągnięciu wysokości kręgu włączył się w trzeci zakręt. Gdy samolot znajdował się tuż przed czwartym zakrętem, ciśnienie paliwa zaczęło gwałtownie spadać i pojawiła się nierównomierna praca silnika, obroty spadły, nie pomogło przestawienie zaworu na drugi zbiornik. Pilot zgłosił przez radio sytuację awaryjną i kontynuował lot. Silnik już nie pracował na krótkiej prostej, a pilot wykonał samolotem lot szybowy zakończony prawidłowym lądowaniem i zatrzymaniem samolotu na pasie o godz. 17:50.

Samolot nie uległ uszkodzeniu. Nikt na pokładzie nie odniósł obrażeń. Po usunięciu samolotu z pasa dokonano oględzin, które nie wykazały żadnych śladów wycieku paliwa. Dolano 30 l paliwa, a następnie przełożono pod stację paliw gdzie samolot został zatankowany do pełna 150 litrami paliwa, co świadczy o tym, że po lądowaniu zbiorniki samolotu były puste.

W trakcie badania rozważano również hipotezę zwiększonego zużycia paliwa podczas lotu, jednak nie została ona potwierdzona. Pilot nie używał podgrzewu gaźnika, samolot był użytkowany w organizacji od początku 2022 roku, w tym okresie średnie zużycie było na poziomie 31l/h, co nie odbiega od normy zawartej w IUwL.

2. Przyczyna zdarzenia:

Nieprawidłowe określenie ilości paliwa w zbiornikach podczas przeglądu przedlotowego.

3. Czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia:

- 1) Małe doświadczenie lotnicze pilota.
- 2) Brak na wyposażeniu samolotu dedykowanej rurki pomiarowej do określenia ilości paliwa w zbiornikach samolotu.
- 3) Błędny zapis w PDT dotyczący ilości paliwa z poprzedniego lotu.

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

- 1) Zapoznano z okolicznościami zdarzenia wszystkich uczniów-pilotów i pilotów, wykonujących loty w organizacji.
- 2) Przeprowadzono szkolenie przypominające procedury kontroli stanu paliwa w zbiornikach według różnych dostępnych metod.

3) Przeprowadzono szkolenie odświeżające z procedur postępowania w przypadku zauważenia nieprawidłowości w locie, ze szczególnym uwzględnieniem monitorowania pracy silnika i zarządzania paliwem.

5. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie wydano.

Nadzorujący badanie

.....

Przewodniczący Komisji

.....