



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

INCYDENT nr 2307/20

UCHWAŁA

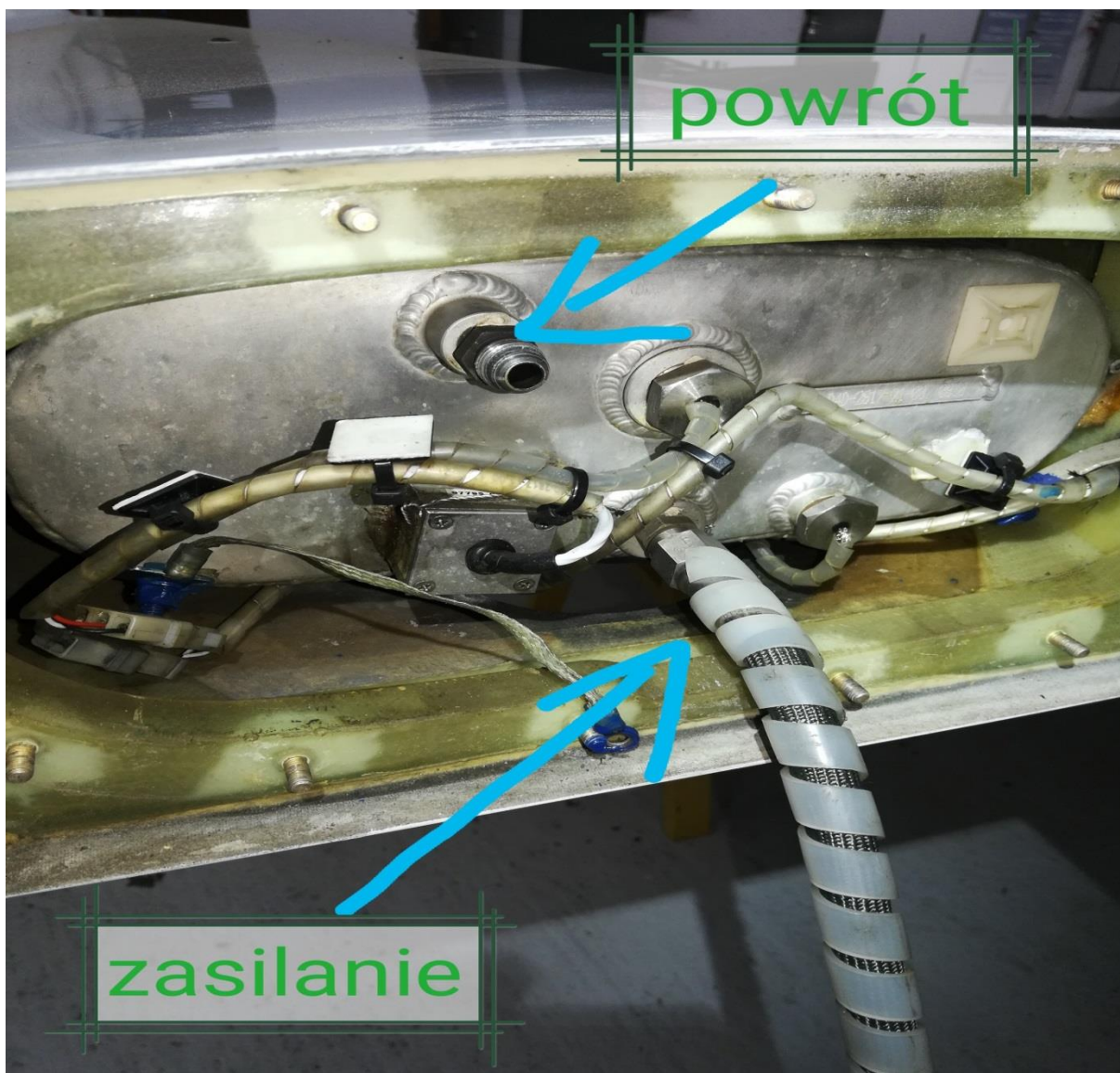
z dnia 06 października 2020 r.

| | |
|---|-------------------------------|
| Rodzaj, typ statku powietrznego: | <i>Samolot, DIAMOND DA-42</i> |
| Znaki rozpoznawcze SP: | <i>SP - TRL</i> |
| Data zdarzenia: | <i>11 sierpnia 2020 r.</i> |
| Miejsce zdarzenia: | <i>EPBC</i> |

Po rozpatrzeniu przedstawionego przez użytkownika statku powietrznego, Raportu Końcowego z przeprowadzonego badania zdarzenia, **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**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała, że:

1. Zdarzenie miało następujący przebieg:

W dniu 11 sierpnia około godziny 15:50 UTC podczas wykonywania lotu szkolnego IFR po trasie EPBC - EPMO -EPBC doszło do chwilowej utraty mocy lewego silnika. Zdarzenie miało miejsce podczas wektorowania na prostą do ILS 08 w EPMO. Po stwierdzeniu faktu, że wszystkie parametry silnika powróciły do normy, dowódca podjął decyzję o przerwaniu zadania i powrocie na bezpiecznej wysokości do EPBC. Załoga o zaistniałej sytuacji poinformowała służbę AFIS Warszawa. Samolot wylądował o godz. 16:13 na pasie 10, bez następstw. Podczas zawracania na pasie o 180 stopni doszło do wyłączenia się lewego silnika, co uniemożliwiło opuszczenie pasa 10 w EPBC i jego zablokowanie na około 5 minut. Podczas przeglądu samolotu wykryto błędnie podłączone przewody paliwowe (elastyczne) w miejscu ich podłączenia do zbiornika. Przewód zasilający został podłączony w miejsce powrotu paliwa do zbiornika, a przewód odprowadzający nadmiar paliwa (ze zbiornika dodatkowego) do króćca zasilania (rys. 1). Przy takim podłączeniu, pobieranie paliwa następowało z górnego punktu, a nie z dolnego. Wyłączenie silnika nastąpiło po obniżeniu poziomu paliwa w zbiorniku poniżej punktu podłączenia przewodu odprowadzającego paliwo (powrót).



Rys.1. Punkty podłączenia przewodów paliwowych do zbiornika paliwa [źródło: użytkownik]
Odwrotny montaż przewodów nastąpił prawdopodobnie podczas ostatniego przeglądu strukturalnego płatowca po 1000 godz. nalogu samolotu.

2. Przyczyną zdarzenia było:

Przyczyną zdarzenia było odwrotne podłączenie elastycznych przewodów paliwowych (zasilania i powrotu) do zbiornika paliwa.

3. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia lotniczego:

Producent przy takim rozwiązaniu konstrukcyjnym umożliwiającym zamianę przewodów paliwowych, nie wprowadził żadnego rozwiązania zapobiegającego popełnieniu takiego błędu.

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

Użytkownik podczas najbliższych obsługa okresowych samolotu oznakuje odmiennymi kolorami króćce na zbiorniku i nakrętki końcówek przewodów paliwowych.

5. Ponadto Komisja określa dodatkowo następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie sformułowano.

Podpisy członków Komisji

Podpisy na oryginale