

**KOMUNIKAT NR 131
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 1 grudnia 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 310/06

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC z 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. Wpadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 30 września 2006 r., na samolocie Tulak, pilotowanym przez pilota samolotowego turystycznego, lat 54, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik techniczny”

w grupach przyczynowych **„Poważna awaria silnika – T1”**,

„Błędy konstrukcyjne, produkcyjne – T9”.

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot, po przygotowaniu samolotu, wystartował z lotniska aeroklubowego do lotu turystycznego. Po około 30 minutach lotu nastąpił 2 sekundowy spadek obrotów silnika, po czym obroty wróciły do normy. Po kilkunastu minutach dalszego lotu nastąpiło samoczynne przerwanie pracy silnika. Pilot wybrał pole przymusowego lądowania, znajdujące się z lewej strony od kierunku lotu. Wykonał zakręt i wypuścił klapy. Samolot wylądował awaryjnie na polu. Lądowanie odbyło się skośnie, pod kątem około 30° do bruzd pola, od których odbił się „kangurem” na odległość około 30m i po przetoczeniu się 80m, uderzył w słupek ogrodzenia, złamał go, a następnie zatrzymał się. Pilot nie odniósł obrażeń. Samolot został uszkodzony.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku lotniczego było awaryjne lądowanie w terenie przygodnym, nie nadającym się do tego, wymuszone przerwaniem pracy w locie przez silnik z powodu wzrostu temperatury w rejonie przewodów i agregatów instalacji paliwowej, co spowodowało powstanie par paliwa (tzw. korka parowego) i brak ciągłości w zasilaniu silnika paliwem.

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu wypadku były:

- a) mające wpływ na wypadek:
 - zabudowa dodatkowego filtra paliwa o zwiększonym oporze przepływu,

b) mogące mieć wpływ na wypadek:

- zabudowa śmigła innego niż przewidziano w IUwL;
- temperatura na wysokości lotu;
- brak przeprowadzonych prób cieplnych z zabudowanym śmigłem.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

4.1. W przypadku dalszej eksploatacji samolotu – wykonanie na samolocie prób cieplnych zespołu napędowego w docelowej konfiguracji.

4.2. Dokonanie analizy prawidłowości procedur stosowanych przy przedłużaniu Pozwolenia na wykonywanie lotów w kategorii „specjalny”.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński