



**Dot. incydent nr: 1334/14**

## **UCHWAŁA**

### **PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH**

Po rozpatrzeniu w dniu 2 kwietnia 2015 r., przedstawionych przez ośrodek szkolenia lotniczego informacji o okolicznościach zaistnienia zdarzenia lotniczego samolotu, które wydarzyło się 9 sierpnia 2014 r., w okolicy punktu kilo lotniska EPLL, działając w oparciu o **art. 5 ust. 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylającego dyrektywę 94/56/WE<sup>1</sup>**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjęła ustalenia wyżej wymienionego podmiotu i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

#### **Informacje/raport o zdarzeniu**

##### **Przebieg i okoliczności zdarzenia:**

Podczas lotu trasowego dowódca SP zauważył ( wg jego oceny ) zbyt szybkie zużywanie paliwa w jednym ze zbiorników. Dowódca podejrzewał usterkę w instalacji paliwowej, która doprowadziła do zużywania paliwa tylko z jednego zbiornika. Na paliwomierzu (wskaźniku) poziom paliwa na jednym zbiorniku był zdecydowanie niższy niż w drugim. Dowódca podjął decyzję o zmianie trasy lotu i udał się do najbliższego lotniska znajdującego się w rejonie lotu. Lądowanie odbyło się na lotnisku EPLL. O zamiarze lądowania awaryjnego powiadomił FIS Olsztyn, otrzymał zgodę na wlot w przestrzeń kontrolowaną z TWR EPLL. Lądowanie bez następstw. Po lądowaniu zatankowano samolot do pełna i stwierdzono, że zużycie paliwa było zgodnie z czasem lotu. Po powrocie na lotnisko bazowe EPBC stacja obsługi Aviation Service wykonała kontrolę zgodnie z SEB99-18RI – wskazania prawidłowe, błędy w normie.

##### **Przyczyny zdarzenia lotniczego:**

Przyczyną zaistnienia zdarzenia była błędna interpretacja wskazań paliwomierzy.

##### **Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia:**

Prawdopodobną przyczyną błędnej interpretacji wskazań paliwomierzy było doświadczenie nabyte na innym typie statku powietrznego, na którym dowódca ostatnio intensywnie latał, był to typ PS28 Criuser. Z uwagi na różnice w układzie paliwowym (możliwy pobór paliwa tylko z lewego lub

<sup>1</sup> Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35

prawego zbiornika oraz inna charakterystyka wskazań paliwomierzy), dowódcę zaniepokoił wskazywany niski poziom paliwa w jednym zbiorniku.

**Działania profilaktyczne** podjęte przez ośrodek szkolenia lotniczego:

Dowódca odbędzie szkolenie teoretyczne z zakresu budowy układu paliwowego samolotu typu C150 do dnia 01.06.2015.

Komisja nie sformułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa**.

Podpis nadzorującego badanie

*podpis na oryginale*