



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

INCYDENT 2412/18

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych z dnia 10 marca 2020 r.

Po rozpatrzeniu przedstawionego przez użytkownika statku powietrznego, Raportu Końcowego z przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego samolotu Jak 12M i holowanego przez niego szybowca SZD-48 Jantar Std., które wydarzyło się w dniu 21 lipca 2018 r., na lotnisku Żar k. Żywca (EPZR), **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 21 lipca 2018 r. w Górskiej Szkole Szybowcowej Żar miały odbywać się loty szybowcowe po starcie za samolotem. Podczas odprawy przedlotowej piloci zostali poinformowani, że w samolocie holującym mogą wystąpić zakłócenia w trakcie nadawania korespondencji przez pilota samolotu ale odbiór jest poprawny i pilot samolotu słyszy korespondencję nadawaną do niego. Wyznaczony do holowania pilot dokonał przeglądu samolotu przed dniem lotnym, uruchomił silnik i po jego podgrzaniu wykonał próbę silnika. W trakcie próby pilot stwierdził spadek obrotów silnika na jednym z iskrowników o ponad 100 obr/min i uznał, że samolot jest niesprawy. Po zakończonej próbie silnika pilot nie dokonał wpisu do pokładowego dziennika technicznego (PDT) o niesprawności silnika. Po około 20 minutach przerwy inny pilot uruchomił silnik, podgrzał go i wykonał kilkukrotne przepalenie świec na maksymalnych obrotach. Próba wypadła pozytywnie, spadek obrotów silnika na iskrownikach 1 i 2 oraz parametry pracy były w normie. Następnie pilot podkołował przed wyznaczony do lotu szybowiec (SZD-48 Jantar Standard 2). Po krótkiej przerwie nastąpił start z szybowcem do lotu treningowego na termikę. Po oderwaniu się od ziemi w trakcie wznoszenia pilot samolotu stwierdził nierówną pracę silnika (wahania o około 200 obr/min). Wobec braku wznoszenia pilot samolotu rozpoczął zakręt w prawo w kierunku lotniska wykonując sygnał do wyczepienia szybowca. Po wyczepieniu się szybowca pilot samolotu bezpiecznie wylądował na płycie lotniska. W trakcie lotu pilot szybowca stwierdził, że zespół się nie wznosi i widząc wydostający się dym z kolektora wydechowego samolotu na sygnał pilota (machanie skrzydłami) wyczepił szybowiec i wylądował na lotnisku. Pilot szybowca nie słyszał żadnej korespondencji.

2. Przyczyną zdarzenia było:

Zanieczyszczenie świec olejem.

3. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia lotniczego:

Brak wpisu do PDT o niesprawności silnika po próbie wykonanej przez poprzedniego pilota.

Wysoka temperatura powietrza (powyżej 30°C).

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

Wprowadzono zasadę, że po dłuższej pracy silnika na małych obrotach przeprowadzać „przepalenie świec” silnika powyżej 2 000 obrotów na minutę.

5. Ponadto Komisja określa dodatkowo następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie sformułowano.

Podpisy członków Komisji

Podpisy na oryginale