



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych
INCYDENT 2020/404
UCHWAŁA
z dnia 2 lutego 2021 r.

Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot, AT - 3 R100
Znaki rozpoznawcze SP:	SP - CLB
Data zdarzenia:	5 lutego 2020 r.
Miejsce zdarzenia:	Mielec (EPML)

Po rozpatrzeniu Raportu Końcowego z przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego przedstawionego przez Zespół Badawczy PKBWL, działając na podstawie Art. 138 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (z późn. zm.) oraz §16 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:

Po uruchomieniu silnika i uzyskaniu minimalnej temperatury oleju załoga rozpoczęła kołowanie. Zasłonki wlotu powietrza i chłodnicy oleju były cały czas zamknięte. Załoga wykonała start, a momencie opuszczania kręgu nadlotniskowego instruktor zorientował się, iż system ostrzegania głosowego podaje informacje o konieczności sprawdzenia temperatury płynu chłodzącego. Na wskaźniku kontrolera silnika MPV-50 nadal widniała strona startowa. Po wyłączeniu strony startowej, na wyświetlaczu ukazały się wskazania temperatury głowic cylindrów (CHT 154°C) w kolorze czerwonym i powyżej wartości dopuszczalnych. Natychmiast zostały otwarte zasłonki chłodzenia silnika, w efekcie czego temperatura wróciła na normalny zakres. Jednakże po chwili załoga zorientowała się, że temperatura oleju powoli, ale konsekwentnie spada. Załoga podjęła decyzję o powrocie na lotnisko startu EPML, wykonała lądowanie na pasie 27, bez następstw. Po zaistnieniu tego zdarzenia użytkownik przedstawił producentowi propozycję zmian w systemie kontrolera silnika MVP-50P. Producent uwzględnił propozycje użytkownika i w dniu 24 czerwca 2020 r. wydał List Serwisowy nr ATB3. 56 L dotyczący między innymi modyfikacji ustawień na elektronicznym kontrolerze silnika.

2. Przyczyna zdarzenia:

Niewykonanie przez załogę przed startem wszystkich obowiązujących czynności z listy kontrolnej: nieprzestawienie zasłonek wlotu powietrza w położenie otwarte.

3. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia lotniczego:

- 1) Występowanie znacznej ilości alarmów dźwiękowych, szczególnie w pierwszej fazie lotu, o różnym stopniu zagrożenia oraz zasłanianie istotnych informacji przez pojawiające się komunikaty.
- 2) Niewyłączenie ekranu startowego monitora pracy silnika, co pozbawiło załogę informacji dotyczących temperatury głowic cylindrów silnika.

4. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zaproponowane przez użytkownika statku powietrznego:

Zwrócono się do producenta samolotu AT - 3 z propozycją:

- a) opracowania systemu termostatów dla cieczy chłodzącej oraz oleju, które automatycznie zabezpieczą silnik przed przegrzaniem;
- b) zweryfikowania i zmodyfikowania systemu alarmów dźwiękowych.

5. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

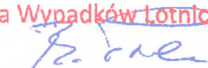
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych po zapoznaniu się ze zgromadzonymi w trakcie badania zdarzenia materiałami nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Nadzorujący badanie

CZŁONEK
Państwowej Komisji
Badania Wypadków Lotniczych

Roman Kamiński

Przewodniczący Komisji

PRZEWODNICZĄCY
Państwowej Komisji
Badania Wypadków Lotniczych

Bogusław Treła