



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

INCYDENT nr 2221/20

UCHWAŁA

z dnia 01 września 2020 r

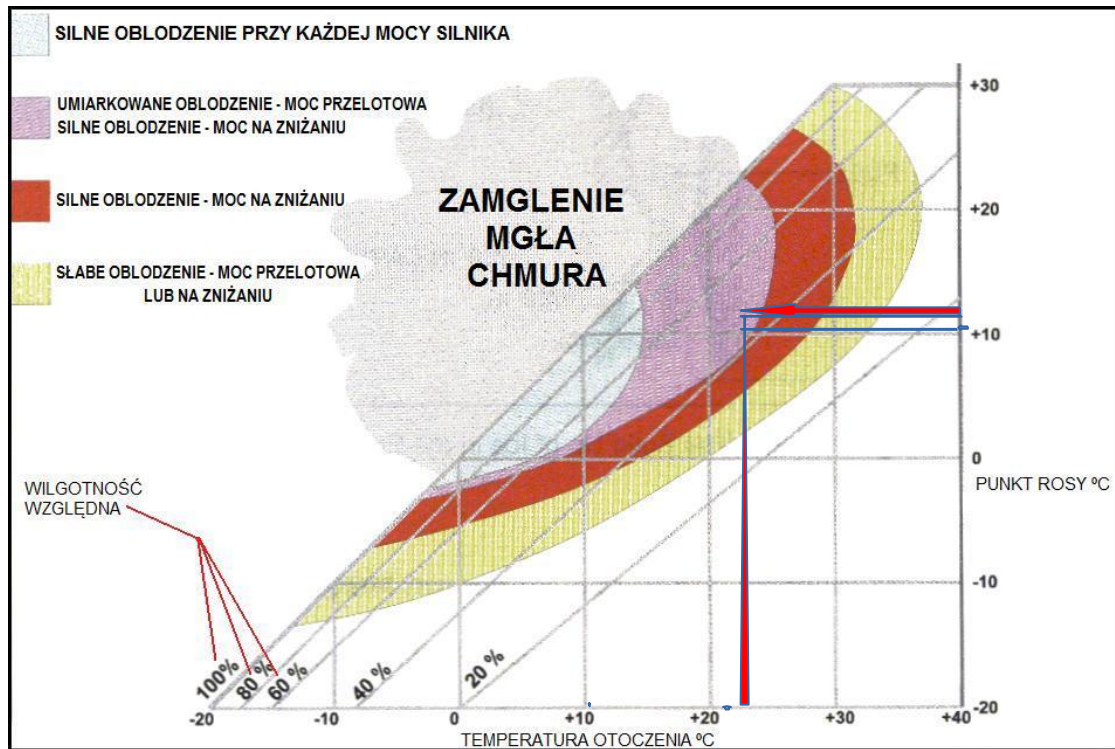
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot ,Cessna 152
Znaki rozpoznawcze SP:	SP - WLA
Data zdarzenia:	06 sierpnia 2020 r.
Miejsce zdarzenia:	Świdnik k. Lublina (EPSL)

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 06 sierpnia 2020r. około godziny 10:00 (LMT) na samolocie Cessna 152, z lądowiska Świdnik k. Lublina wystartował uczeń-pilot do samodzielnego lotu po trasie. Lot odbywał się pod nadzorem instruktora zgodnie z Programem Szkolenia Samolotowego do uzyskania licencji PPL(A). Około 1 minuty po zakończeniu wznoszenia (w locie poziomym), przed odlotem do punktu ZULU lubelskiego CTR, uczeń zameldował przez radio o spadku obrotów i nierównej pracy silnika oraz zgłosił zamiar lądowania zapobiegawczego. Uczeń-pilot znajdował się na wysokości około 2000ft, obroty silnika w locie poziomym wynosiły około 2100 RPM i spadły do 1500 RPM a po przesunięciu dźwigni w pozycję obrotów startowych obroty wzrosły do około 2000 RMP (nie wzrosły do obrotów maksymalnych). Temperatura powietrza na ziemi wynosiła około 23°C, temperatura punktu rosy wynosiła około 11°C, podgrzew gaźnika był wyłączony. W trakcie podejścia do lądowania uczeń-pilot włączył podgrzew gaźnika. Lądowanie zapobiegawcze odbyło się na pasie 06 około godz. 10:13 (LMT) bez następstw. Po locie wykonano przegląd samolotu, sprawdzono czystość paliwa oraz wykonano próbę silnika, parametry pracy silnika były zgodne z IOT. W dniu 9.08.2020 r. wykonano lot próbny samolotu, parametry pracy silnika były w normie. Samolot dopuszczono do dalszej eksploatacji. Przeanalizowano istniejące podczas lotu warunki meteorologiczne z których wynikało, że temperatura otaczającego powietrza oraz punktu rosy były czynnikami sprzyjającymi powstaniu oblodzenia gaźnika przy mocy

przelotowej silnika co widać na wykresie (rys.1). Ponadto podczas lotu nastąpił spadek obrotów silnika oraz nierównomierna praca zespołu napędowego. Te objawy są charakterystyczne dla procesu powstawania oblodzenia gaźnika. Prawidłową reakcją ze strony pilota powinno być włączenie podgrzewu gaźnika. Pilot nie skojarzył występujących podczas zdarzenia objawów z możliwością powstawania oblodzenia.



Rys.1 Diagram oceny możliwości wystąpienia oblodzenia gaźników.

2. Przyczyną/ami zdarzenia było:

Prawdopodobną przyczyną zdarzenia było oblodzenie gaźnika.

3. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia lotniczego:

Warunki meteorologiczne sprzyjające powstaniu oblodzenia gaźnika.

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

Nie sformułowano.

5. Ponadto Komisja określa dodatkowo następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie sformułowano.

Podpisy członków Komisji

Podpisy na oryginale