



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	2446/15			
Rodzaj zdarzenia:	<i>INCYDENT</i>			
Data zdarzenia:	<i>14 listopada 2015 r.</i>			
Miejsce zdarzenia:	<i>ok. 15NM od lotniska Nowy Targ (EPNT) w kierunku lotniska Łososina Dolna (EPNL)</i>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<i>samolot Cessna F172H</i>			
Dowódca SP:	<i>b/d</i>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
				<i>2</i>
Nadzorujący badanie:	<i>Jacek Jaworski</i>			
Podmiot badający:	<i>na podstawie zgłoszenia</i>			
Skład zespołu badawczego:	<i>nie wyznaczano</i>			
Zalecenia:	<i>NIE</i>			
Adresat zaleceń:	<i>NIE DOTYCZY</i>			
Data zakończenia badania:	<i>22 grudnia 2015 r.</i>			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Samolot wykonywał lot na trasie lotnisko Opole-Kamień Śląski (EPKN) – lotnisko Nowy Sącz-Łososina Dolna (EPNL) – lotnisko Nowy Targ (EPNT) – lotnisko Opole-Kamień Śląski (EPKN). Przed lotem pilot dokonał przeglądu samolotu zgodnie z Instrukcją użytkownika w locie oraz uzupełnił olej do poziomu w połowie pomiędzy min a max. W trakcie lotu, w odległości ok. 15NM od lotniska EPNT w kierunku lotniska EPNT, pilot stwierdził systematyczny powolny spadek ciśnienia oleju. W zaistniałej sytuacji pilot podjął

decyzję o wykonaniu lądowania zapobiegawczego na lotnisku EPNT. Przed lądowaniem zgłosił zaistniałą sytuację do FIS Kraków oraz poinformował przez radio statki powietrzne wykonujące loty w okolicy lotniska EPNT o sytuacji. Samolot wylądował bezpiecznie na lotnisku EPNT.

Po lądowaniu wskazówka ciśnienia oleju znajdowała się w dolnej granicy zielonego zakresu. Oględziny zewnętrzne samolotu oraz przedziału silnikowego nie wykazały widocznych wycieków oleju. Poziom oleju na bagnecie wskazywał minimum. Po kontakcie z właścicielem samolotu zdecydowano o zabezpieczeniu samolotu i pozostawieniu go na lotnisku EPNT. Zdarzenie zgłoszono do organizacji zarządzania ciągłą zdadnością do lotu, która zaleciła wykonanie przeglądu specjalnego. Wstępne oględziny wykazały obecność kropelek oleju na tylnym haku do kotwiczenia samolotu oraz na dolnym odpowietrzeniu silnika (zamocowanego na dole tylnej części skrzyni korbowej). Przeprowadzono kontrolę czystości oleju oraz filtrów – opiłków nie stwierdzono a także pomiar sprężu cylindrów – odchyłeń od normy nie stwierdzono.

W związku z pojawieniem się kropelek czystego oleju na dolnym odpowietrzeniu silnika przeprowadzono kontrolę jego drożności, która potwierdziła drożność. Kontrola odpowietrzenia górnego (zamocowanego u góry przedniej części skrzyni korbowej) ujawniła, że jest ono niedrożne (zatkane).

Zatkanie odpowietrzenia najprawdopodobniej następowało dwuetapowo: najpierw odpowietrzenie zostało częściowo przytkane w okresie letnim przez owada a całkowite zatkanie nastąpiło w dalszej eksploatacji przez wydobywające się depozyty olejowe.

Po udrożnieniu odpowietrzenia i wymianie oleju przeprowadzono próbę silnika nie stwierdzając odstępstw od wymagań. Następnie wykonano oblot techniczny, po którym dokonano kontroli poziomu oleju – poziom oleju po locie był taki sam jak przed lotem. W związku z tym, podjęto decyzje o przelocie samolotu na lotnisko EPKN. Po przelocie (ok. 1 godzina i 30 min) ponownie sprawdzono poziom oleju – był taki sam jak przed wylotem.

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

Zatkanie odpowietrzenia skrzyni korbowej, co spowodowało, wskutek wzrostu ciśnienia, wyciek oleju i wymusiło lądowanie zapobiegawcze.

Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:

Brak.

Zalecenia Komisji dotyczące bezpieczeństwa:

Brak.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Jacek Jaworski	<i>podpis na oryginale</i>