



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	427/16			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDENT			
Data zdarzenia:	16 marca 2016 r.			
Miejsce zdarzenia:	lotnisko Deputycze Królewskie (EPCD)			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	samolot Cessna 152			
Dowódca SP:	pilot samolotowy turystyczny			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
				2
Nadzorujący badanie:	Jacek Jaworski			
Podmiot badający:	komisja użytkownika			
Skład zespołu badawczego:	nie wyznaczano			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	29 czerwca 2016 r.			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Załoga w składzie instruktor i uczeń-pilot wykonywała lot treningowy na samolocie. Ostatnim elementem kontroli było sprawdzenie czynności ucznia-pilota po zaistnieniu awarii silnika i w trakcie imitacji lądowania awaryjnego. Starty po imitacji lądowania awaryjnego były natychmiastowe (z konwojera). Po wykonaniu ostatniej (trzeciej) imitacji awarii silnika i wylądowaniu na lotnisku Deputycze Królewskie (EPCD), załoga w czasie dobiegu stwierdziła samoczynne wyłączenie silnika. Po zatrzymaniu samolotu na drodze startowej załoga przystąpiła do próby uruchomienia silnika. Po wykonaniu dwóch prób i braku możliwości uruchomienia silnika, załoga wyłączyła wszystkie instalacje i ręcznie przepchnęła

samolot na stanowisko postojowe, odblokowując drogę startową. Samoczynne zgaśnięcie silnika na dobiegu oraz brak możliwości jego uruchomienia została wpisana w Pokładowym Dzienniku Technicznym.

Analiza badania zdarzenia wykazała, że ostatnie loty przed wystąpieniem zdarzenia (opisano je powyżej) były lotami na zdławionej mocy z lotem ślizgowym, co powodowało odkładanie się nagaru na świecach, co, z kolei, osłabiało iskrę. W takich lotach mogło dochodzić do zalewania świec (bogata mieszanka). Ponieważ były to loty krótkie, następujące po sobie, to ani nagar ani nadmiar paliwa nie zdążył się wypalić. Stwierdzono także, że kąt wyprzedzenia zapłonu nie był nieprawidłowy.

Powyższe czynniki z każdym lotem nawarstwiały się i spowodowały, że po którymś z kolei lądowaniu silnik wyłączył się.

Po zdarzeniu wymieniono wszystkie świece zapłonowe oraz ustawiono kąt wyprzedzenia zapłonu. Samolot został dopuszczony do eksploatacji.

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

odkładanie się nagaru oraz zalewanie świec spowodowane rodzajem wykonywanych lotów oraz nieprawidłowe ustawienie kąta wyprzedzenia zapłonu, co spowodowało wyłączenie się silnika po lądowaniu.

Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:

- 1) Imitacja awarii silnika musi kończyć się lądowaniem z zatrzymaniem a nie natychmiastowym startem (z konwojera).
- 2) Jeśli wystąpi konieczność wykonania więcej jak jednej imitacji, każda z nich musi być wykonana z zatrzymaniem i kołowaniem do progu pasa.
- 3) Przed zajęciem pasa do kolejnego startu, należy „przepalić świece” w celu ich osuszenia i usunięcia nagaru.

Zalecenia Komisji dotyczące bezpieczeństwa:

Brak.

Koniec

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