



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	2702/17			
Rodzaj zdarzenia:	<i>Incydent</i>			
Data zdarzenia:	<i>02 października 2017</i>			
Miejsce zdarzenia:	<i>Szymanów</i>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<i>Cessna 150L</i>			
Dowódca SP:	<i>Pilot turystyczny</i>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	<i>1</i>
Nadzorujący badanie:	<i>Jerzy Girgiel</i>			
Podmiot badający:	<i>PKBWL</i>			
Skład zespołu badawczego:	<i>Nie wyznaczono</i>			
Zalecenia:	<i>Nie</i>			
Adresat zaleceń:	<i>Nie</i>			
Data zakończenia badania:	<i>10 października 2017 r.</i>			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W dniu 02 października 2017 roku około godz. 15.30 LT na lotnisku EPWS (Wrocław- Szymanów) pilot samolotu C150L wykonał przegląd przedlotowy, grzanie silnika, a następnie kołowanie spod hangaru do pasa 14 z zamiarem wykonania lotu nad lotniskiem. Przed pasem wykonano wszystkie czynności przedstartowe łącznie z próbą silnika, a następnie po zajęciu pasa start, lot po kręgu i lądowanie bez objawów dysfunkcji samolotu. Po zakończonym dobiegu pilot przekołował do ponownego startu z pasa 14 i oczekiwał przed wkołowaniem (na minimalnych obrotach – bez podgrzewu gaźnika) około 3 minut. Podczas ponownego startu, po przekroczeniu punktu decyzji i oderwaniu się samolotu od drogi startowej pilot poczuł spadek mocy i „falowanie obrotów silnika”. Określił to zjawisko jako oblodzenie gaźnika i włączył jego ogrzewanie, ale nie wpłynęło to na poprawę pracy silnika, a moc jego spadła. Wysokość lotu pilot ocenił na 70 m AGL i w tej

sytuacji podjął decyzję o lądowaniu zapobiegawczym „na wprost”. Lądowanie odbyło się na polu w konfiguracji pełnych klap i z krótkim dobiegiem bez uszkodzeń samolotu i obrażeń załogi. Pilot nadał sygnał MAYDAY, a na miejscu zdarzenia oprócz członków aeroklubu przybyło kilka zastępów straży pożarnej oraz policja (badanie alkomatem – rezultat 0.0). Wspólnie przepchnięto samolot pod hangar, a pilot dokonał próby silnika, który pracował normalnie. Pilot ocenił, że przyczyną tego incydentu było oblodzenie gaźnika, które powstało podczas pracy na minimalnych obrotach przed pasem bez włączonego podgrzewu gaźnika.

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Prawdopodobną przyczyną zdarzenia lotniczego było oblodzenie gaźnika przy pracy silnika na obrotach minimalnych podczas oczekiwania przed pasem startowym.

Działania profilaktyczne podjęte przez użytkownika:

Nie podjęto.

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

PKBWL nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Jerzy Girgiel	