



Jedynym celem badania jest zapobieganie wypadkom i incyidentom lotniczym.

Komisja nie orzeka o winie i odpowiedzialności. Badanie jest niezależne i odrębne w stosunku do wszelkich postępowań sądowych lub administracyjnych.

Wykorzystywanie uchwały do celów innych niż zapobieganie wypadkom i incyidentom lotniczym, może prowadzić do błędnych wniosków i interpretacji.

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych

z dnia 20 czerwca 2024

w sprawie **poważnego incydentu lotniczego**

2024-0030

NUMER ZDARZENIA

Textron Aviation Inc., Samolot Cessna 152, SP-WLD

25 maja 2024 r., Kłodnica Dolna

Uchwała została wydana na podstawie informacji znanych Komisji w dniu jej podjęcia.

Uchwała przedstawia okoliczności zdarzenia lotniczego jego przyczyny, czynniki sprzyjające oraz zalecenia dotyczące bezpieczeństwa, jeżeli zostały wydane.



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych
ul. Nowy Świat 6/12, 00-497 Warszawa



kontakt@pkbwl.gov.pl



Telefon alarmowy 24 h: +48 500 233 233



<https://www.pkbwl.gov.pl>

Po analizie dokumentów przedstawionych PKBWL, działając na podstawie art. 135 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. 2002 Nr 130 poz. 1112, z późn. zm.) oraz § 18 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz.U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), Komisja uznała wyniki badań przedstawione w raporcie końcowym podmiotu prowadzącego badanie za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

1. Przebieg zdarzenia:

W dniu zdarzenia instruktor zaplanował lot szkolny z uczniem według programu szkolenia do licencji PPL(A)¹, zgodnie z zadaniami: III/4 – lądowanie zapobiegawcze i III/5 – loty nawigacyjne z wykorzystaniem radionawigacji i nawigacji satelitarnej.

Instruktor przed lotem polecił uczniowi przygotowanie trasy do Kielc na powyższe ćwiczenia. Po sprawdzeniu przygotowania, uczeń wykonał przegląd przedlotowy pod nadzorem instruktora, sprawdził poziom oleju i paliwa.

Uruchomienie, próba silnika i wykonanie procedur przed startem przebiegły prawidłowo. Następnie, po uzyskaniu zgody od wieży kontroli lotów (TWR) Lublin, załoga wystartowała z lądowiska Świdnik (EPSL) o godzinie 09:02². Około godziny 09:20 instruktor zauważył nieprawidłową pracę silnika i wzrost temperatury oleju. Po kilku sekundach silnik zaczął pracować nierówno i stracił moc. Instruktor przejął stery i podjął decyzję o lądowaniu awaryjnym. Instruktor zabezpieczył prędkość oraz wybrał miejsce lądowania (długie pole rolne w okolicy miejscowości Kłodnica Dolna), zamknął zawór paliwa, wyciągnął dźwignię składu mieszanki oraz wyłączył iskrowniki. Instruktor poinformował ucznia o lądowaniu awaryjnym, polecając dociągnąć pasy bezpieczeństwa oraz otworzyć drzwi. Następnie instruktor nadał komunikat MAYDAY na częstotliwości FIS³ Warszawa, informując o lądowaniu awaryjnym po awarii silnika. Na prostej do lądowania instruktor wypuścił pełne klapy i wyłączył główny wyłącznik zasilania elektrycznego.

Lądowanie przebiegło prawidłowo, samolot nie uległ uszkodzeniu, a załoga nie doznała obrażeń. Po lądowaniu instruktor i uczeń opuścili samolot o własnych siłach, a instruktor zadzwonił do FIS Warszawa, informując o zaistniałym zdarzeniu. Załoga poinformowała telefonicznie o lądowaniu awaryjnym również Policję i osoby funkcyjne z ośrodka ATO⁴ NAVCOM SYSTEMS FLY. Po lądowaniu załoga zaobserwowała wyciek oleju z silnika samolotu. Po zdarzeniu samolot został umieszczony na lawecie i przetransportowany do ośrodka.

¹ Licencja pilota samolotowego turystycznego (ang. Private Pilot Licence (Aircraft))

² Czasy w dokumencie podano jako LMT. W dniu zdarzenia LMT = UTC + 2 h

³ Służba informacji powietrznej (ang. Flight Information Service)

⁴ Zatwierdzony ośrodek szkolenia (ang. Approved Training Organization)

2. Przyczyna zdarzenia:

Awaria silnika spowodowana uszkodzeniem korpusu silnika i wyciekami oleju.

3. Czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia:

- 1) Eksploatacja samolotu zgodnie z Wytycznymi nr 3 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 17 stycznia 2023 r. w sprawie okresów międzyremontowych silników tłokowych,
- 2) TSO⁵ samolotu SP-WLD wynoszący w chwili zdarzenia 2878,7 fh⁶.

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

Zalecono eksploatację silników statków powietrznych zgodnie z Wytycznymi nr 3 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 17 stycznia 2023 r. w sprawie okresów międzyremontowych silników tłokowych, ograniczając ich użytkowanie do maksymalnie 110% resursu określonego przez producenta silnika.

5. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie sformułowano.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji

.....

(podpis na oryginale)

.....

(podpis na oryginale)

⁵ Nalot po głównym remoncie silnika (ang. Time Since Overhaul)

⁶ Godziny w locie (ang. Flight hours)