



**Dot. wypadku nr: 670/14**

## **UCHWAŁA**

### **PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH**

Po rozpatrzeniu w dniu 18 czerwca 2014 r. przedstawionych przez Użytkownika informacji o okolicznościach zaistnienia zdarzenia lotniczego samolotu ultralekkiego TL-3000 Sirius, które wydarzyło się 23 maja 2014 r. na lotnisku Poznań-Kobylnica [EPPK], działając w oparciu o **art. 5 ust. 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylającego dyrektywę 94/56/WE<sup>1</sup>**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjęła ustalenia wyżej wymienionego podmiotu i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

#### **Informacje/raport o zdarzeniu**

##### **Przebieg i okoliczności zdarzenia:**

*Po wykonaniu prac serwisowych samolot został wyprowadzony przed hangar celem uruchomienia silnika do zakolowania do otwartej przestrzeni lotniska (stojanki) w celu wykonania próby silnika, a dalej do odbycia lotu próbnego (oblotu) samolotu. Pilot wszedł do samolotu i wykonał czynności przed uruchomieniem. Za pierwszym uruchomieniem silnik nie zaskoczył, sprawiał wrażenie zalanego. Pilot wyłączył ssanie i otworzył więcej przepustnicę. Za drugim razem silnik zaskoczył i od razu wszedł na wysokie obroty. Samolot szarpnął do przodu, pilot próbował wyłączyć zapłon, nie trafił na wyłączniki zapłonu, od szarpnięcia zsunęły się nogi z nosków pedałów i hamulców utrudniając utrzymanie kierunku i hamowanie. Wobec małej odległości od przeszkód (zabudowania po obu stronach drogi kołowania) i sekundowy czas na reakcję, pilot nie zdążył ściągnąć manetki gazu, ani w inny sposób zareagować i samolot wpadł na konstrukcję hangaru, ulegając poważnym uszkodzeniom i uszkadzając konstrukcję hangaru. Wiatr mógł wpłynąć na przebieg zdarzenia, ale jego wpływ był niewielki.*

##### **Przyczyny zdarzenia lotniczego:**

*Nieutrzymanie kierunku kołowania na krótkim i wąskim odcinku drogi między budynkami na skutek nagłego przyrostu obrotów przy rozruchu.*

##### **Działania profilaktyczne podjęte przez Użytkownika:**

*Użytkownik wprowadza do stosowania następujące zalecenia i informuje o nich Aeroklub Poznański:*

- 1. Na wolne przedpole wypychać (wyciągać) samolot, a nie kołować z uruchomionym silnikiem;*

<sup>1</sup> Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35

2. *Uruchamiać silnik ustawiając samolot w kierunku na wolne przedpole; ręka na manetce gazu i w pogotowiu do iskrowników;*
3. *O ile się da, przy próbie silnika stosować podstawki do kół, nawet jeśli instrukcja użytkownika nic o tym nie mówi;*
4. *W przypadku zalania silnika, ewentualne przedmuchiwanie z otwartą przepustnicą wykonywać tylko po wyłączeniu zapłonu (wg instrukcji danego samolotu).*

**Propozycje zmian systemowych i/lub inne uwagi:**

*W samolotach z silnikami z przepustnicą otwieraną dodatkowo sprężyną (np. s-ki Rotax 912, Walter/LOM) a zamykaną linką, układem drążków, cięgieł itp. należy zwrócić baczność uwagę przy rozruchu i kołowaniu. Układ taki w przypadku zerwania linki lub rozczepienia powoduje wejście silnika na maksymalne obroty. W powietrzu układ taki zabezpiecza silnik przed spadkiem mocy, na ziemi zaś stanowi spore zagrożenie (silnik wchodzi na duże obroty). Można go zatrzymać tylko wyłącznikiem zapłonu (iskrowniki).*

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

Podpis nadzorującego badanie

inż. Tomasz Makowski *podpis na oryginale*