



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	1028/15			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDENT			
Data zdarzenia:	15 czerwca 2015 r.			
Miejsce zdarzenia:	Lotnisko Deputycze Królewskie [EPCD]			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot Cessna 152			
Użytkownik / Operator SP:	OKL ATO PWSZ w Chełmie, ul.Pocztowa 54, 22-100 Chełm			
Dowódca SP:	Pilot samolotowy			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	1
Nadzorujący badanie:	Tomasz Makowski			
Podmiot badający:	Użytkownik			
Skład zespołu badawczego:	Nie powoływano			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	Raport/Informacja o zdarzeniu			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	13.09.2016 r.			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Pilot wykonywał loty po kręgu nadlotniskowym lotniska EPCD (docelowy czas zadania 1 godzina, starty z konwejera, bez zatrzymania, pas w użyciu 19L). Wszystkie lądowania przebiegały poprawnie. Ostatnie lądowanie przed stwierdzeniem usterki wykonywane było z klapami wychylnymi na kąt 30°. Po przyziemieniu, podczas rozbiegu do kolejnego startu pilot wyłączył podgrzew gaźnika, przestawił położenie klap na kąt 10° i ustawił przepustnicę na moc startową. W trakcie wznoszenia po starcie pilot zauważył, że nie przebiega ono prawidłowo, a sprawdzając konfigurację samolotu na wysokości ok.100ft AGL stwierdził nieprawidłowe wychylenie klap. Po

osiągnięciu wysokości 350ft AGL i zwiększeniu prędkości wykonał zakręt w lewo, przeszedł na wznoszenie i wykonał drugi zakrętów w lewo. Po zakończeniu drugiego zakrętu i osiągnięciu wysokości 1500ft AGL przerwał wznoszenie zmniejszając moc oraz kontynuował lot z prędkością 70kt i sprawdził położenie bezpiecznika klap, które było prawidłowe (wciśnięty), a także zgłosił sytuację przez radio. Lądowanie na kierunku pasa 19L przebiegło prawidłowo. Obsługa techniczna dokonała sprawdzenia instalacji elektrycznej sterowania klapami i stwierdziła zawieszenie się szczotek komutatora elektrycznego silnika sterowania klapami. Szczotki komutatora zostały oczyszczone, komutator i wirnik silnika przemyte spirytusem technicznym, tulejki wirnika nasmarowane. System sterowania klapami zmontowano i z pomyślnym wynikiem sprawdzono jego działanie. Samolot został dopuszczony do dalszej eksploatacji.

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

Zawieszenie się szczotek komutatora elektrycznego silnika sterowania klapami.

Zalecenia Komisji dotyczące bezpieczeństwa:

Nie ma.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Tomasz Makowski	<i>podpis na oryginale</i>