



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	2428/16			
Rodzaj zdarzenia:	<i>INCYDENT</i>			
Data zdarzenia:	<i>08.09.2016 r.</i>			
Miejsce zdarzenia:	<i>EPKR</i>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot Socata TB-9			
Dowódca SP:	<i>Pilot samolotowy 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>Jacek Jaworski/ Piotr Richter</i>			
Podmiot badający:	UŻYTKOWNIK			
Skład zespołu badawczego:	NIE WYZNACZONO			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	<i>Informacja o zdarzeniu</i>			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	<i>03 marca 2017 r.</i>			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W dniu 08.09.2016 r., uczeń-pilot wykonywał samodzielny lot szkolny VFR w ramach programu zintegrowanego do licencji ATPL(A). Start samolotu był opóźniony około 4 godzin w stosunku do czasu planowanego wylotu, co spowodowane było porannymi mgłami występującymi w okolicach lotniska startu EPRJ oraz planowanym przelotem w rejonie Bieszczad, gdzie gorsze warunki utrzymywały się dłużej.

W trakcie lotu VFR po trasie, samolot utrzymywał wysokość 3200 ft AMSL. Po minięciu miejscowości Pisarowce w dolocie do punktu „India” ATZ Krosna, pilot rozpoczął zniżanie do wysokości 2000 ft AMSL, w związku z prognozą pogody, świadcząca o dużej wilgoci w powietrzu włączył podgrzew gaźnika,. Po zakończeniu zniżania pilot wykonał lot do pasa 29 lotniska EPKR

i wyłączył podgrzew gaźnika. Pilot przyziemił samolot z zamiarem wykonania „konwojera”, jednak po przestawieniu klap i przepustnicy w położenie startowe zauważył powolne zwiększanie się obrotów silnika, które osiągnęły maksymalną wartość 2000 RPM, przy pełnym otwarciu przepustnicy. Start samolotu został przerwany, przepustnica ustawiona w położenie IDLE, podczas dobiegu silnik zgasł. Pilot próbował ponownie uruchomić silnik, co udało się dopiero po około 2-3 minutach przy kolejnej próbie. Po uruchomieniu zgłosił chęć kołowania do progu drogi startowej celem wykonania naziemnej próby silnika, od kontrolera z wieży EPKR otrzymał polecenie kołowania pod hangar oraz skontaktowania się z OKL Rzeszów przed wykonaniem następnego lotu. Pod hangarem pilot wyłączył silnik. Ponowne uruchomienie silnika przeprowadzone wraz z jednym z instruktorów z Krosna, nie powiodło się. Po otrzymaniu informacji o sytuacji OKL Politechniki Rzeszowskiej wysłał mechanika wraz z dwoma instruktorami do Krosna. Po przybyciu mechanik uruchomił samolot bez dalszych problemów, wykonał pełną próbę silnika na ziemi. Nie stwierdzono nieprawidłowości w pracy silnika. Uczeń-pilot z instruktorem na pokładzie wrócili do EPRJ samolotem, w trakcie lotu nie napotkano dalszych problemów. W bazie technicznej OKL Politechniki Rzeszowskiej dokonano sprawdzenia układu zapłonowego. Przerwywacze lewego i prawego iskrownika zostały wymienione, wyczyszczono świece zapłonowe, ponownie wykonano próby silnika na ziemi – silnik uruchamiał się i pracował poprawnie. Warunki meteorologiczne tego dnia odgrywały kluczową rolę ze względu na zawartość wilgoci w powietrzu. Prawdopodobieństwo oblodzenia gaźnika w danych warunkach atmosferycznych było dość duże.

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

Prawdopodobną przyczyną zdarzenia było oblodzenie gaźnika w trakcie zniżania do lądowania na lotnisku EPKR.

Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:

Zaistniałe zdarzenie omówione zostało z załogami wykonującymi loty w OKL Rzeszów

Zalecenia Komisji dotyczące bezpieczeństwa:

brak

Komentarz Komisji:

brak

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Piotr Richter	<i>podpis na oryginale</i>