



## Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

WYPADEK 2020/3656

UCHWAŁA

z dnia 31 marca 2023 r.

Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot C-150
Znaki rozpoznawcze SP:	SP-KHD
Data zdarzenia:	24 listopada 2020 r.
Miejsce zdarzenia:	m. Brzóza

Po rozpatrzeniu raportu końcowego z badania zdarzenia, przedstawionego przez zespół badawczy Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych (PKBWL), działając na podstawie art. 138 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (z późn. zm.) oraz § 16 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (z późn. zm.), PKBWL uznała, że:

### 1. Zdarzenie miało następujący przebieg:

W dniu 24 listopada uczeń-pilot przybyła na lotnisko przed godziną 8:00. W trakcie briefingu instruktor zwrócił uwagę, aby nie wlatywała w chmury. Uczeń-pilot złożyła plan lotu i około godziny 8:30 przeszła do hangaru, gdzie wykonała przegląd samolotu przed dniem lotnym. O godzinie 8:57 wystartowała do lotu. Nad punktem Oscar przeszła na łączność z FIS EPWA. Uczeń-pilot utrzymywała wysokość lotu około 1500 ft, kiedy zauważyła, że podstawy chmur obniżają się. Włączyła podgrzew gaźnika i obniżyła lot o 400 ft. Następnie wyłączyła podgrzew gaźnika i kontynuowała lot zgodnie z planem. Po około 20 minutach od startu, na wysokości 1100 ft, uczeń-pilot usłyszała zmianę odgłosu pracy silnika. Jednocześnie zauważyła spadek obrotów (z wartości 2300 do 1950 RPM). Zgłosiła do FIS EPWA problem z silnikiem oraz zamiar lądowania w terenie przygodnym.

W trakcie lądowania awaryjnego samolot skapotował. Uczeń-pilot doznała lekkich obrażeń ciała, ale samodzielnie wydostała się ze szczątków samolotu.

Podczas oględzin samolotu na miejscu zdarzenia ustalono, że dźwignia podgrzewu gaźnika znajdowała się w pozycji „zamknięty” (brak podgrzewu). Silnik samolotu w momencie zderzenia nie pracował.

## **2. Przyczyna zdarzenia:**

**Utrata mocy silnika spowodowana oblodzeniem gaźnika przy niewłączonym układzie podgrzewania gaźnika, co doprowadziło do awaryjnego lądowania samolotu w terenie przygodnym i uszkodzenia samolotu wskutek kapotażu.**

## **3. Czynniki sprzyjające zdarzeniu:**

- 1) Warunki meteorologiczne sprzyjające wysokiemu prawdopodobieństwu wystąpieniu oblodzenia gaźnika.
- 2) Deficyt czasu wynikający z wykonywania przelotu na mniejszej wysokości.
- 3) Niewielkie doświadczenie lotnicze uczeń-pilot.
- 4) Błąd pilotażowy w trakcie lądowania w terenie przygodnym.

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

Zaplanowano przeprowadzenie z pilotami i instruktorami zajęć przed sezonem jesienno-zimowym na temat postępowania i czynności w czasie lotu na samolotach wyposażonych w gaźnik w warunkach dużego prawdopodobieństwa wystąpienia oblodzenia.

## **5. Ponadto Komisja określa dodatkowo następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:**

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych na etapie raportu wstępnego sformułowała zalecenia dotyczące bezpieczeństwa skierowane do ośrodków szkolenia lotniczego w następującym brzmieniu:

- 1) Przeprowadzić dodatkowe szkolenie teoretyczne z personelem lotniczym ośrodków szkolenia w zakresie specyfiki lotów w warunkach jesienno-zimowych z uwzględnieniem możliwości wystąpienia oblodzenia gaźnika, rozpoznawania objawów oblodzenia oraz czynności, które należy podjąć po jego wystąpieniu.
- 2) Zmienić procedurę wznawiania po przerwie w lotach – przed kontynuacją kolejnych etapów szkolenia przez ucznia-pilota z ukończonym zadaniem I należy uwzględnić wykonanie samodzielnych kręgów nadlotniskowych pod nadzorem instruktora. Decyzję o ilości lotów podejmuje kierownik szkolenia po konsultacji z instruktorem prowadzącym.

Do dnia zakończenia prac nad treścią niniejszego raportu końcowego, zalecenia zostały w całości zrealizowane pod nadzorem Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Komisja uznaje ww. zalecenia dotyczące bezpieczeństwa za zamknięte i nie proponuje dodatkowych zaleceń.

**Nadzorujący badanie**

**Przewodniczący Komisji**

.....  
(podpis na oryginale)

.....  
(podpis na oryginale)