



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

INCYDENT nr 2020/3777

UCHWAŁA

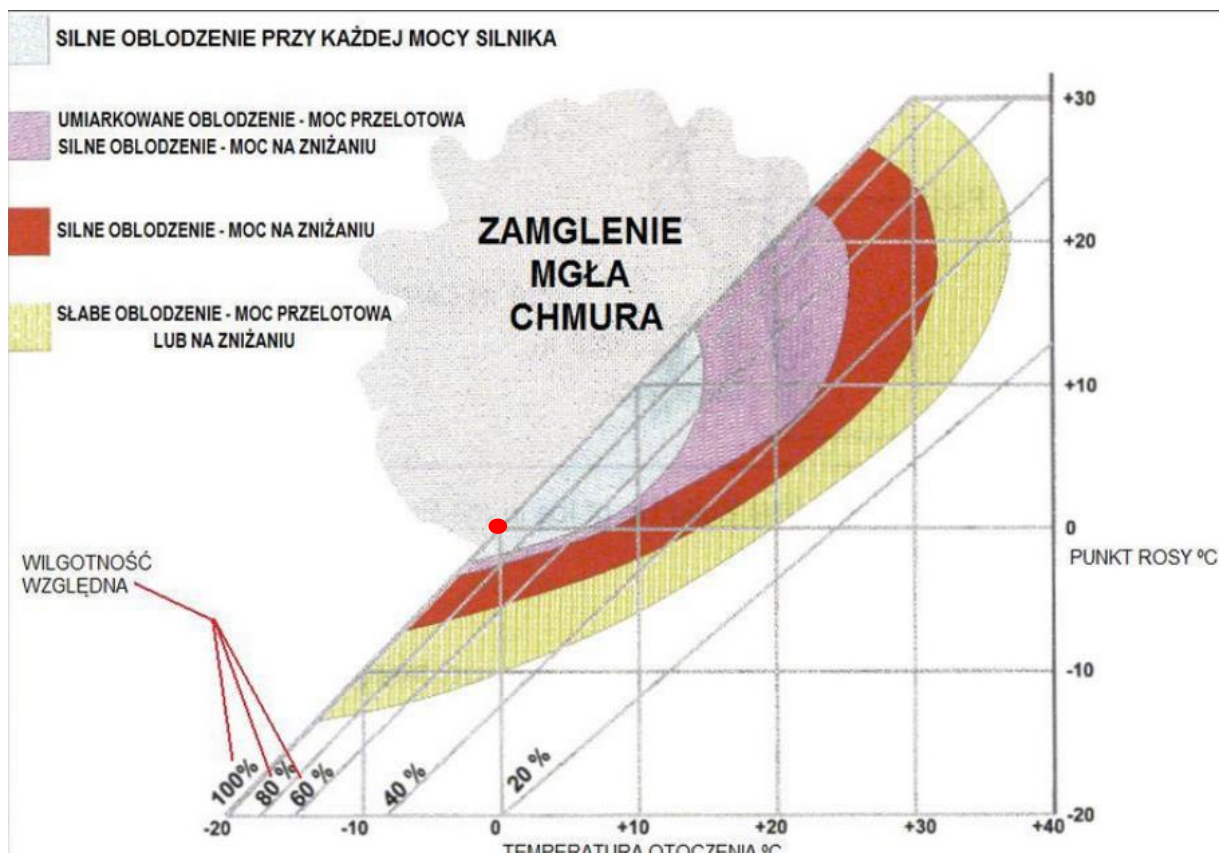
z dnia 08 grudnia 2021 r.

Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot, Tecnam P2006T
Znaki rozpoznawcze SP:	SP - MEL
Data zdarzenia:	11 grudnia 2020 r.
Miejsce zdarzenia:	EPLL

Po rozpatrzeniu Raportu Końcowego przedstawionego przez użytkownika statku powietrznego z przeprowadzonego badania zdarzenia, działając na podstawie Art. 135 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (z późn. zm.) oraz §18 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała, że:

1. Zdarzenie miało następujący przebieg:

Podczas lotu szkolnego IFR po wykonaniu touch and go na pasie 07 na lotnisku Łódź (EPLL), na wysokości ok 1000 ft AMSL wystąpiły drgania na prawym silniku. Po zmniejszeniu mocy drgania nie ustąpiły. Instruktor podjął decyzje o wyłączeniu silnika i zgłosił do ATC zamiar lądowania na kierunku 25. Lądowanie odbyło się bez następstw. Personel techniczny wykonał przegląd silnika i nie wykrył żadnych nieprawidłowości. Wykonano pełną próbę silnika, która nie wykazała żadnych problemów z pracą silnika w pełnym zakresie obrotów. Po ustaleniu, że silnik jest sprawny, przeanalizowano występujące podczas lotu warunki pogodowe pod kątem możliwości wystąpienia oblodzenia gaźnika. Z prognozy pogody wynika, że temperatura otaczającego powietrza oraz punktu rosy (0°/0°) były czynnikami sprzyjającymi powstaniu silnego oblodzenia gaźnika przy każdej mocy silnika, co widać na wykresie (rys. 1). W tych warunkach pogodowych wilgotność powietrza wynosiła 100%. Ponadto podczas lotu wystąpiły drgania silnika, które są charakterystycznym objawem dla procesu powstawania oblodzenia gaźnika. Prawidłową reakcją ze strony pilota powinno być włączenie podgrzewu gaźnika oraz w miarę możliwości opuszczenie warunków sprzyjających oblodzeniu. Pilot nie skojarzył występujących podczas zdarzenia objawów z możliwością powstawania oblodzenia, a był przekonany, że wystąpiła niesprawność silnika.



Rys.1. Diagram oceny możliwości wystąpienia oblodzenia gaźników

2. Przyczyną zdarzenia było:

Prawdopodobną przyczyną zdarzenia było oblodzenie gaźnika.

3. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia lotniczego:

Warunki meteorologiczne sprzyjające powstaniu oblodzenia gaźnika.

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

Omówiono zdarzenie z instruktorem by zwrócić uwagę, na konieczność próby użycia podgrzewu gaźnika jako pierwszej czynności przed decyzją o jego wyłączeniu w warunkach sprzyjających wystąpienia oblodzenia.

5. Ponadto Komisja określa dodatkowo następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie sformułowano.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji