



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

INCYDENT 2022/0067

UCHWAŁA

z dnia 22 lutego 2022 r.

Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot, Tecnam P2008 JC
Znaki rozpoznawcze SP:	SP-SCS
Data zdarzenia:	6 stycznia 2022 r.
Miejsce zdarzenia:	Lubczyna 52° 39' 58,66" N; 15° 6' 24,58" E

Po rozpatrzeniu Raportu Końcowego z przeprowadzonego badania zdarzenia przedstawionego przez użytkownika statku powietrznego, 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:

W dniu 16 stycznia 2022 r. o godz. 09:00 LMT załoga wystartowała na samolocie Tecnam P2008 JC z lądowiska Chojna do lotu szkolnego. Po osiągnięciu wysokości około 2000 ft rozpoczęto zniżanie do wysokości 1200 ft w celu wykonania imitacji lądowania awaryjnego w terenie przygodnym. Następnie rozpoczęto wznoszenie na wysokość około 2000 ft i wykonano kolejną imitację lądowania awaryjnego, zniżając się do wysokości 1100 ft. Po zakończeniu ćwiczenia przestawiono dźwignię sterowania przepustnicami na zakres maksymalny i rozpoczęto wznoszenie, ale obroty silnika wzrosły tylko do 1800 obr./min. Instruktor przejął sterowanie samolotem i kontynuował lot nad terenem wybranym do ćwiczeń. Następnie zmienił położenie przepustnic, zakres podgrzewu gaźników, przełączył zawór paliwa na drugi zbiornik, ale obroty nie wzrosły, tylko spadły do około 1200 obr./min.

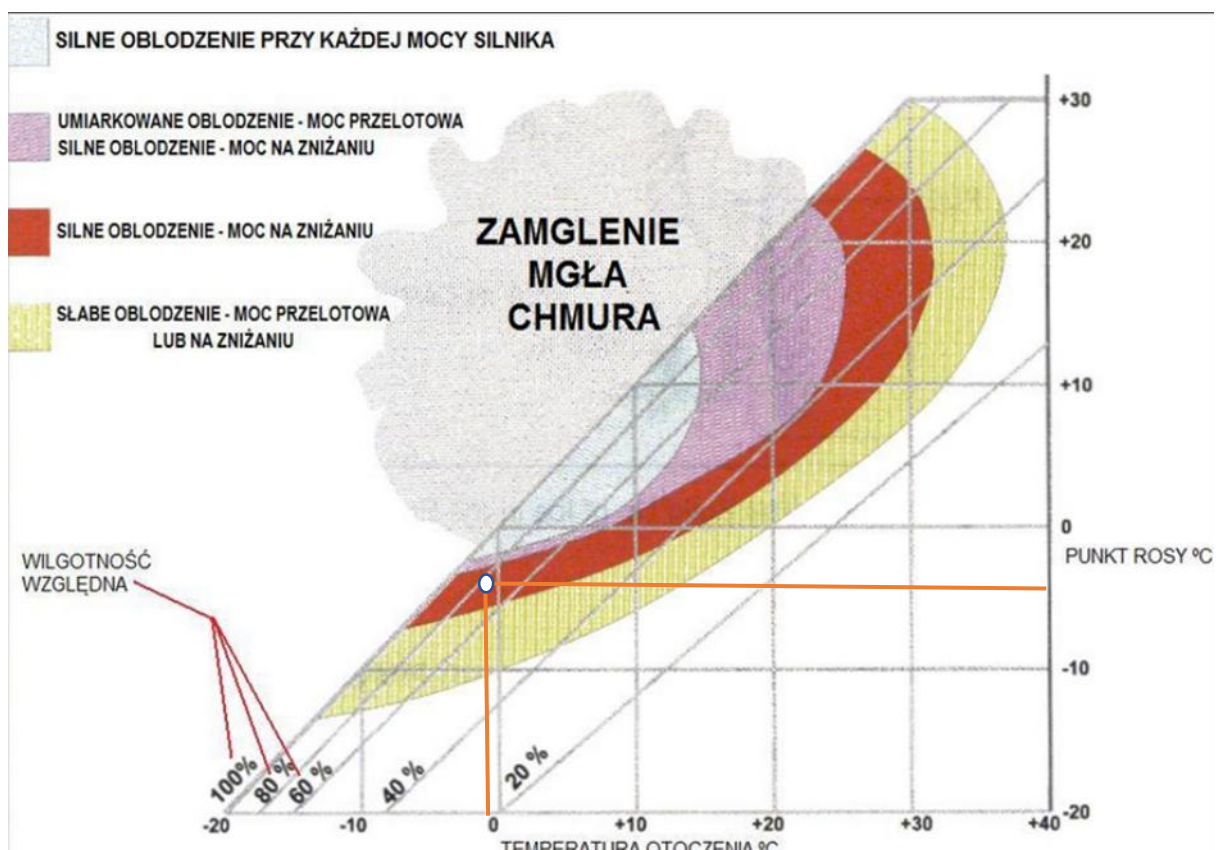
Przy ww. obrotach instruktor nie był w stanie kontynuować lotu poziomego i podjął decyzję o lądowaniu awaryjnym w terenie przygodnym. Instruktor wybrał odpowiedni teren do lądowania, zgłosił przez radio MAYDAY, po czym wylądował bez następstw.

Załoga została przebadana przez Policję alkomatem, obaj piloci byli trzeźwi.

Według oświadczenia załogi, podczas dwukrotnego zniżania samolotu, podgrzew gaźnika był włączony, natomiast dźwignia sterowania przepustnicami była cofnięta do położenia biegu jałowego (IDLE).

Załoga na podstawie zaistniałego w locie spadku obrotów silnika i braku reakcji na podjęte działania brała pod uwagę, że przyczyną tych objawów mogło być oblodzenie gaźników.

Z analizy warunków meteorologicznych wynika, że w trakcie lotu istniały sprzyjające warunki do wystąpienia bardzo silnego oblodzenia gaźników podczas zniżania (rys.1).



Rys.1 Diagram oceny możliwości wystąpienia oblodzenia gaźników [źródło: Internet]

Czynnikiem sprzyjającym powstaniu oblodzenia gaźników była praca silnika podczas zniżania na biegu jałowym. W przypadku ustawienia przepustnic na biegu jałowym, aby układ podgrzewu gaźników działał skutecznie, musi być włączony przed przestawieniem przepustnic na IDLE, a nie odwrotnie.

Po zaistnieniu zdarzenia samolot został przetransportowany do AMO Zonda w Bydgoszcy, gdzie sprawdzono jego stan techniczny (głównie silnika) i wykonano oblot techniczny. Podczas przeglądu i oblotu nie wykryto żadnych nieprawidłowości.

2. Przyczyna zdarzenia:

Prawdopodobną przyczyną zdarzenia było oblodzenie gaźników.

3. Czynniki sprzyjające zdarzeniu:

Warunki meteorologiczne sprzyjające oblodzeniu gaźników.

4. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zaproponowane/zrealizowane przez podmiot badający:

Przeprowadzić dodatkowe szkolenie teoretyczne z personelem lotniczym w zakresie specyfiki lotów w warunkach jesienno-zimowych, w których może występować oblodzenie gaźników, objawów oblodzenia oraz czynności które należy podjąć po jego wystąpieniu.

5. Ponadto Komisja określa dodatkowo następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

PKBWL po zakończeniu badania nie zaproponowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji