



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	1183/18			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDENT			
Data zdarzenia:	14 kwietnia 2018 r.			
Miejsce zdarzenia:	Warszawa Babice (EPBC)			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot Socata Rallye 235ED			
Dowódca SP:	Pilot samolotowy PPL(A)			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	1
Nadzorujący badanie:	Patrycja Pacak			
Podmiot badający:	Użytkownik			
Skład zespołu badawczego:	Nie wyznaczono			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	Informacja o zdarzeniu (raport)			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	14 sierpnia 2019 r.			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W dniu 14 kwietnia 2018 r. o godz. 13:35 LMT pilot samolotu Socata Rallye 235ED wystartował z lotniska Warszawa Babice (EPBC) z zamiarem wyholowania szybowca na termikę nadlotniskową. Temperatura powietrza była wysoka, w godzinach popołudniowych wynosiła 30°C, warunki VMC. Po starcie, w fazie wznoszenia, pilot holujący stwierdził chwilowe spadki obrotów i mocy silnika, skutkujące zbyt małą prędkością zespołu holującego (około 100 km/h). Na wysokości około 100 m pilot holujący wydał przez radio polecenie: „wyczep się”. Pilot szybowca wyczepił linę holowniczą i wykonał lądowanie bez następstw. Pilot samolotu zabezpieczył prędkość (około 120 km/h), po czym

rozpoczął zakręt pod wiatr o około 210° z zamiarem lądowania z wiatrem. W trakcie manewru nawrotu do lotniska silnik pracował bez zakłóceń.

Po wylądowaniu i krótkiej przerwie wykonano próbę silnika, która przebiegła prawidłowo. Następnie pilot wykonał lot sprawdzający bez szybowca po kręgu południowym. W trakcie lotu nie wystąpiły nieprawidłowości w pracy silnika. **Samolotu nie wyłączono z eksploatacji.**

Zgłoszenie powyższego zdarzenia nie zostało dokonane w ustawowym czasie 72 h od jego zaistnienia¹. Użytkownik dokonał zgłoszenia do PKBWL w dniu 17 maja 2018 r. – **ponad miesiąc od dnia zaistnienia zdarzenia.** Nie zgłoszono do PKBWL również innych zdarzeń występujących w trakcie eksploatacji samolotu, pomimo dokonania wpisu w Pokładowym Dzienniku Technicznym (PDT). W dniu 21 kwietnia 2018 r., w związku z wpisem do PDT, wykonano obsługę obejmującą przegląd instalacji paliwowej oraz instalacji zapłonowej. Wykonany przegląd nie wykrył nieprawidłowości. W dniu 26 kwietnia 2018 r. wydane zostało świadectwo ważności obsługi (MS). Ponieważ problemy związane ze spadkiem osiągnięć samolotu powtarzały się, samolot został wstrzymany od dalszej eksploatacji i w dniach od 14 maja do 5 lipca 2018 r. wykonany został kolejny przegląd samolotu. W dniu 30 lipca 2018 r. sporządzony został protokół oceny niesprawności (Załącznik 1 do raportu końcowego użytkownika), który wykazał znaczne zanieczyszczenie filtra powietrza (obecność kawałków trawy oraz znaczne ilości piachu). Stwierdzono również zbyt bogatą mieszankę paliwowo-powietrzną oraz wydostawanie się spalin z obudowy tłumików.

Silnik: Lycoming 0-540-B4B5, TT: 2438,46 FH, TSOH: 864,94 FH².

Śmigło: Hartzell HC-C2YK-1BF/F8468 A-4, TT: 11,65 FH.

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

- 1. Niewykryte podczas wcześniejszego przeglądu zanieczyszczenie filtra powietrza.**
- 2. Utrata drożności kolektora wydechowego i tłumików.**

Okoliczności sprzyjające:

1. Eksploatacja samolotu z lotniska gruntowego.
2. Niewłaściwa dla charakteru wykonywanych operacji końcówka kolektora wydechowego.

Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:

1. Podczas eksploatacji samolotu polegającej na holowaniu szybowców stosować końcówki kolektora o numerach: N7824010100L oraz N7824010100P.
2. Podczas eksploatacji samolotu z lotnisk gruntowych czyścić wkład filtra powietrza co 25 FH.

¹ Ustawa Prawo Lotnicze Art. 135a. p. 1a.: „Zgłoszenie zdarzenia lotniczego może być dokonane przy użyciu każdego dostępnego środka łączności niezwłocznie po zaistnieniu zdarzenia i nie później niż 72 godziny od jego zaistnienia.”

² TT – (ang. *total time*) czas całkowity; TSOH – (ang. *time since overhaul*) czas od przeglądu; FH – (ang. *flight hours*) godziny lotu.

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Komisja nie sformułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Patrycja Pacak	