



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	2459/17			
Rodzaj zdarzenia:	<i>Incydent</i>			
Data zdarzenia:	<i>31 sierpnia 2017r.</i>			
Miejsce zdarzenia:	<i>EPMO</i>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<i>Samolot DA20</i>			
Dowódca SP:	<i>Pilot samolotowy - Instruktor</i>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	2
Nadzorujący badanie:	<i>Zbigniew Drozdowski</i>			
Podmiot badający:	<i>Użytkownik</i>			
Skład zespołu badawczego:	<i>Komisja użytkownika</i>			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	<i>Informacja o zdarzeniu/raport/</i>			
Zalecenia:	<i>NIE</i>			
Adresat zaleceń:	<i>Nie dotyczy</i>			
Data zakończenia badania:	<i>17.05.2018r.</i>			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Incydent miał miejsce 31 sierpnia ok. godziny 21:15 Instruktor i uczeń – pilot rozpoczęli serię lotów szkolnych do uprawnienia VFR NOC. Na wysokości około 300-400 ft uczeń – pilot stwierdził utratę mocy silnika. Instruktor przejął sterowanie nad SP, samolot ciągle się wznosił, jednak wyraźnie tracił moc oraz wpadł w wibrację. Zmieniły się również wskazania temperatur na 4 cylindrach. Na ciągłym wznoszeniu po zabezpieczeniu prędkości z przechyleniem około 10 stopni, Instruktor zaczął zakręcać w lewo. Instruktor zgłosił usterkę techniczną i postanowił lądować na przeciwnym pasie 26 (uznał, że nie jest to sytuacja wymagająca zgłoszenia emergencji – silnik ciągle pracował). Wiatr tego dnia był prostopadły do pasa, więc nie miał on wpływu na wybór

kierunku do lądowania. Po wykonaniu lądowania oraz dobiegu na pasie 26, DA20 zwolnił pas w drogę E i dalej drogą A, na pracującym silniku pokołował pod hangar SALT.

Samolot został sprawdzony a usterka została rozpisana przez mechanika w następujący sposób: „Wymieniono wtryskiwacze paliwa. Wymieniono filtr oleju i olej. Wykonano próbę silnika, sprawdzono parametry. Samolot nadaje się do dalszej eksploatacji.”

Ponieważ DA20 SP-KWG jest wyposażony w rejestrator lotu, możliwe było przeanalizowanie zapisów parametrów pracy silnika. Zarejestrowano wyższe temperatury czwartego cylindra. W 23minucie lotu nastąpiło wyłączenie czwartego cylindra silnika i w konsekwencji utrata mocy. Podczas całego lotu parametry nie przekroczyły wartości krytycznych. Po lądowaniu, podczas oględzin, nie stwierdzono uszkodzeń gładzi cylindrów lub denka tłoka jak również innych oznak uszkodzeń.

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

Przyczyną utraty mocy silnika i zwiększenie temperatury pracy czwartego cylindra była postępująca degradacja wydajności wtryskiwacza, w konsekwencji ubogi skład mieszanki paliwowo powietrznej a następnie jego wyłączenie z pracy.

Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:

Okoliczności incydentu, czynności naprawcze zostały zakomunikowane wewnętrznie i zewnętrznie w biuletynie bezpieczeństwa KRONIKA SMS nr 09/2017.

Ponadto przypomnienie i ponowne omówienie zdarzenia i jego prawdopodobnych przyczyn na spotkaniu Grupy Roboczej BL Salt w grudniu 2017 roku.

Zalecenia Komisji dotyczące bezpieczeństwa :

Nie sformułowano.

Komentarz Komisji:

Nie sformułowano.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Zbigniew Drozdowski	