



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

INCYDENT 2729/19

UCHWAŁA

z dnia 03 marca 2020 r.

Po rozpatrzeniu przedstawionego przez użytkownika statku powietrznego Raportu Końcowego z przeprowadzonego badania zdarzenia technicznego samolotu AT-3 R-100 SP-CLB, które wydarzyło się w dniu 11 lipca 2019 r. w rejonie lotniska Deputycze Królewskie (EPCD), Chełm, **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 11.07.2019 o godzinie 07:30 UTC załoga wykonywała lot szkolny wg „Programu szkolenia samolotowego na typ lub wersję samolotu klasy SEP(L)” zad. 1. W trakcie wykonywania zadania polegającego na zademonstrowaniu przeciągnięcia statycznego samolotu nastąpiło samoczynne wyłączenie silnika (samolot nie wszedł w fazę przeciągnięcia).

Samolot znajdował się na wznoszeniu. Na wysokości 3800 ft i przy prędkości lotu około 55 IAS silnik przerwał pracę. Student-pilot przerwał wznoszenie i przeszedł na zniżanie zwiększając prędkość lotu, a instruktor przystąpił do uruchomienia silnika. Po przekręceniu kluczyka instruktor uruchomił silnik, a następnie zdecydował o przerwaniu dalszego wykonywania zadania. Pilot lot do lotniska EPCD wykonywał na bezpiecznej wysokości.

Lądowanie odbyło się bez następstw. Po wylądowaniu usterka została wpisana do pokładowego dziennika technicznego statku powietrznego.

2. Przyczyną zdarzenia było:

Rozbieżność w synchronizacji gaźników, niedokładna kalibracja świec zapłonowych oraz zakłócenie przepływu paliwa w wyniku chwilowego uruchomienia elektrycznej pompy paliwa.

3. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia lotniczego:

Panujące warunki atmosferyczne na tej wysokości mogły przyczynić się do powstania oblodzenia gaźników (nie był włączony podgrzew gaźników).

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

Zostały wykonane dodatkowo prace obsługowe na samolocie AT-3 R100 SP-CLB oraz pozostałych samolotach AT-3 eksploatowanych przez użytkownika. Prace obsługowe polegały na przeprowadzeniu ponownej pełnej synchronizacji pneumatycznej i mechanicznej gaźników oraz sprawdzeniu świec zapłonowych i oczyszczeniu instalacji paliwowej. Wykonano loty próbno-kontrolne zgodnie z instrukcją obsługi technicznej. W czasie lotów próbno-kontrolnych nie wystąpiły zakłócenia w pracy zespołu napędowego. Samoloty dopuszczono do dalszej eksploatacji.

Po przeprowadzonej analizie podjęto decyzję o wpisaniu do SOP (Standardowe Procedury Operacyjne) ośrodka ATO dodatkowych czynności związanych z demonstracją statycznego przeciągnięcia samolotu:

- włączenia podgrzewów gaźnika;
- włączenia elektrycznej pompy paliwa przynajmniej 1 minutę przed wykonywaniem lotu wznoszącego związanego z demonstracją statycznego przeciągnięcia samolotu;
- zwrócić większą uwagę na temperatury gazów wylotowych oraz głowic silnika.

Czynności obsługowe związane z synchronizacją pneumatyczną i mechaniczną gaźników zostały zakwalifikowane jako "czynność krytyczna" (podlegająca dodatkowej kontroli).

5. Ponadto Komisja określa dodatkowo następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie sformułowano.

Podpisy członków Komisji

Podpisy na oryginale