



## Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

INCYDENT nr 919/20

### UCHWAŁA

#### Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych z dnia 9 czerwca 2020 r.

Po rozpatrzeniu przedstawionego przez użytkownika statku powietrznego Raportu Końcowego z przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego samolotu Cessna 152, nr rejestracyjny SP - KOG, które wydarzyło się w dniu 10 marca 2020 r., w miejscowości Warszawa (EPBC), **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:

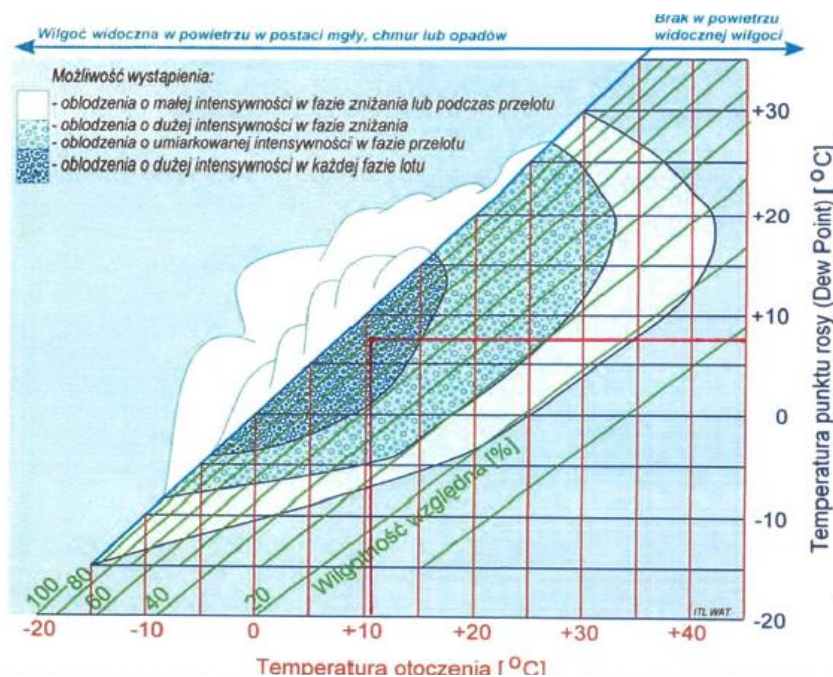
W dniu 10.03.2020 r. o godz. 14:14 (UTC) uczeń - pilot pod nadzorem instruktora wykonał start z pasa 28 (EPBC) na samolocie Cessna152 do lotu szkoleniowego. Podczas wykonywania pierwszego zakrętu instruktor zauważył na obrotomierzu spadek obrotów silnika do wartości 1700 – 1800 obr./min. Usłyszał nierównomierną pracę oraz wyczuwalne drgania silnika. Pilot - instruktor przejął stery i poinformował służby lotniska Babice o awarii silnika i potrzebie lądowania na kierunku 10. Po uzyskaniu informacji o możliwości lądowania na pasie 10 wykonał lądowanie, które przebiegło bez następstw. Po locie personel techniczny wykonał przegląd oraz próbę silnika i nie wykrył żadnych nieprawidłowości. Po wykonaniu obsługi, zlecono lot próbny innemu instruktorowi – parametry i praca silnika były prawidłowe. W związku z powyższym przeprowadzono analizę zebranych faktów, które mogły mieć wpływ na zaistniałe zdarzenie, w tym skutek wystąpienia oblodzenia. Ustalono, że podczas lotu były następujące warunki meteorologiczne:

METAR EPWA 101400Z 17011KT 9999 BKN040 10/04 Q1009 NOSIG=

METAR EPWA 101430Z 18010KT 9999 SCT042 11/04 Q1009 NOSIG

Z przedstawionej prognozy wynika, że temperatura otaczającego powietrza oraz punktu rosy były czynnikami sprzyjającymi powstaniu silnego oblodzenia gaźnika przy każdej mocy silnika co widać na wykresie rys.1. Ponadto podczas lotu nastąpił spadek obrotów silnika oraz wystąpiły drgania i nierównomierna praca zespołu napędowego. Te objawy są charakterystyczne dla procesu powstawania oblodzenia gaźnika, gdyż osadzanie się

lodu w przewodzie doprowadzającym mieszankę paliwowo - powietrzną do silnika prowadzi do zmniejszenia przekroju poprzecznego tego przewodu. W rezultacie maleje dopływ powietrza do silnika, co powoduje stopniowy spadek jego mocy. 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. Instruktor zapoznał się przed lotem z prognozą pogody, ale nie przeanalizował jej pod względem zagrożenia wystąpieniem oblodzenia. Po zdarzeniu została przeprowadzona rozmowa z instruktorem, który został szczegółowo poinformowany o konieczności dokładniejszego sprawdzania i analizowania warunków meteorologicznych przed każdym lotem.



Rys.1 Diagram oceny możliwości wystąpienia oblodzenia gaźników.

#### Przyczyna zdarzenia:

**Prawdopodobną przyczyną zdarzenia było oblodzenie gaźnika.**

#### 3. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia lotniczego:

1. Warunki meteorologiczne sprzyjające powstaniu oblodzenia gaźnika.
2. Niewłaściwa ocena przez pilota objawów pracy silnika, które wystąpiły podczas zdarzenia.

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

Omówiono zdarzenie z personelem latającym oraz przeprowadzono rozmowę z instruktorem, który został szczegółowo poinformowany o konieczności dokładniejszego sprawdzania i analizowania warunków meteorologicznych przed każdym lotem.

#### 5. Ponadto Komisja określa dodatkowo następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

Nie sformułowano.

**Podpisy członków komisji**

*(podpisy na oryginale)*