

Warszawa, dnia 26 marca 2013 r.

Poz. 47

**KOMUNIKAT NR 32  
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 25 marca 2013 r.

**w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 1185/11**

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC z 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 11 września 2011 r. na samolocie Cessna 150M, klasyfikuję do kategorii:

**"Czynnik techniczny"  
w grupie przyczynowej: "Poważna awaria silnika – T1".**

2. Opis okoliczności wypadku lotniczego:

Pilot zaplanował lot po trasie zamkniętej o długości ok. 300 km. W trakcie próby silnika parametry silnika były w normie. Podgrzew gaźnika, obroty startowe, obroty minimalne – prawidłowe.

Start samolotu do lotu nastąpił o godz. 15:11. W trakcie lotu panowały bardzo dobre warunki atmosferyczne (temperatura ok. 25° C, ciśnienie 1013 hPa QNH, wiatr 170°, 3 m/s). W trakcie tego lotu silnik pracował normalnie. Po przylocie z trasy pilot, w celach treningowych, postanowił wykonać start z konwojera. Podejście do lądowania pilot wykonał z włączonym podgrzewem gaźnika, na klapach 30° z prędkością 60 węzłów. Wyrównanie i przyziemienie nastąpiło stosunkowo blisko progu pasa. Po przyziemieniu, wyłączeniu podgrzewu gaźnika, przestawieniu klap na 10° pilot ustawił moc startową. W trakcie rozbiegu silnik pracował normalnie. Rotacja nastąpiła przy prędkości ok. 50 węzłów, oderwanie nieco później, po rozpędzeniu samolotu do 65 węzłów. W początkowej fazie wytrzymania samolot nabierał prędkości prawidłowo. Jednak chwilę później pilot zwrócił uwagę na nieco inny odgłos pracy silnika: *„odgłos (...) był mniej „mięisty” od jego typowego brzmienia (jakby delikatne bulgotanie)”*. Pasażer tego samolotu tak relacjonował tę sytuację: *„(...) silnik dziwnie pracował, tak jakby się dławił. Obroty spadły. Na pewno nie był to taki dźwięk jak podczas przyspieszania, jaki słyszałem jeszcze kilka chwil wcześniej”*. Wkrótce pilot zorientował się, że przyrost wysokości był niewystarczający do bezpiecznego przelotu nad linią energetyczną. W celu ominięcia linii energetycznej, pierwszy zakręt po starcie (w prawo), wykonał wcześniej niż przyjęto dla kręgu nad lądowiskiem, Po tym manewrze samolot leciał z wiatrem. Mimo starań pilota nie udało się nabrać wysokości. Maskę silnika drgała bardziej niż zwykle, a samolot zaczął się zniżać. Przed miejscem drugiego zakrętu, na dolocie do drogi asfaltowej, pilot zgłosił personelowi lądowiska utratę mocy i lądowanie awaryjne. Po minięciu drogi asfaltowej pilot wybrał miejsce awaryjnego lądowania. Lądowanie odbyło się na pełnych klapach na terenie bagnistym. Po zetknięciu się przedniego koła z podłożem samolot skapotował. Pilot i pasażer nie doznali żadnych obrażeń i wyszli z samolotu o własnych siłach. Samolot został uszkodzony.

Pilot, mężczyzna lat 34, posiadający ważną licencję pilota samolotowego turystycznego. W dniu zdarzenia miał około 175 godzin nalogu ogólnego, uzyskanego głównie na samolotach typu Cessna 150/152.

### 3. Przyczyna wypadku lotniczego:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku lotniczego było zmniejszenie mocy silnika, uniemożliwiającej wykonywanie lotu poziomego, spowodowane zawieszeniem się zaworów ssących cylindrów 1 i 2 (lub jednego z nich) wskutek prawdopodobnie niewłaściwej regulacji luzów zaworowych (zbyt mały luz wstępny) lub wadliwej pracy hydraulicznych kasowników luzów, co doprowadziło do kapotażu samolotu podczas awaryjnego lądowania.

### 4. Zalecenia PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:

PKBWL nie zaproponowała zaleceń.

### 5. Zalecenia profilaktyczne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego

#### Organizacje obsługowe

5.1. W czasie obsług na silnikach Continental zaleca się obsługującym mechanikom kierować się uwagami zawartymi w SID97-2B (this service information directive (sid) summarizes information pertinent to the design, operation, maintenance and warranty for TCM cylinders).

5.2. Maksymalna sprawność użytkowania i żywotność silnika może być oczekiwana, gdy realizowany jest rozsądny program przeglądów. Niedostateczna obsługa i zlekceważenie wymagań użytkowania, powodują obniżenie żywotności i niezawodności użytkowania silnika. W celu pozyskania aktualnej informacji technicznej do prowadzenia obsług należy na bieżąco zapoznawać się z aktualną instrukcją obsługi silników oraz aktualnymi biuletynami, w tym przypadku wydawanymi przez Technical Publications Department Teledyne Continental Motors.

5.3. Inspektorzy Urzędu Lotnictwa Cywilnego przeprowadzą audyt w podmiocie obsługowym, w szczególności w zakresie dokumentacji, harmonogramów, procedur i prawidłowości prowadzonych obsług.

#### Użytkownicy samolotów

5.4. Samolot musi być użytkowany zgodnie z postanowieniami zawartymi w instrukcji użytkowania oraz instrukcji obsługi silników. Instrukcja dostarcza użytkownikowi technicznych informacji i wskazań niezbędnych dla zapewnienia bezpiecznego użytkowania szczególnie, że żywotność silnika jest zdeterminowana dbałością o jego utrzymanie.

5.5. Zwracać uwagę na zmieniające się warunki otoczenia odbiegające od normy lub gdy przewiduje się ich napotkanie, to powinny być wykonane procedury i czynności przewidziane dla takiego użytkowania. Jeżeli samolot jest poddawany surowym warunkom takim jak szkolenie, graniczne warunki pogodowe, rzadkie użytkowania, to przeglądy powinny być bardziej obszerne i w zmniejszonych interwałach czasowych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

**Piotr Ołowski**