MINISTERSTWO TRANSPORTU,
BUDOWNICTWA i GOSPODARKI MORSKIEJ
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

Dot. zdarzenia nr: 1319/12

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia,
Z-ca przewodniczącego Komisji: mgr inż. Andrzej PUSSAK
Z-ca przewodniczącego Komisji: mgr inż. Jacek JAWORSKI
Członek Komisji: dr inż. Michał CICHOŃ
Członek Komisji: dr inż. Dariusz FRĄTCZAK
Członek Komisji: mgr inż. Piotr LIPIEC
Członek Komisji: inż. Tomasz MAKOWSKI
Członek Komisji: dr inż. Stanisław ŻURKOWSKI

W dniu 18 grudnia 2012 roku, podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez Użytkownika, wyniki przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego samolotu Cessna 152, które wydarzyło się w dniu 4 października 2012 roku w trakcie locie na trasie Kraków - Balice (EPKK) – Bielsko-Biała - Aleksandrowice (EPBA). Działając w oparciu o **art. 5 ust. 3 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 996/2010** ***w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE*** (Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała dostarczone informacje za wystarczające i podjęła decyzję o zakończenia badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W trakcie lotu nawigacyjnego po około 3 minutach po punkcie nawigacyjnym SIERRA lotniska Kraków-Balice załoga rozpoczęła wznoszenie z wysokości 2000 stóp AMSL do 4000 stóp. Po około 4 minutach na wysokości 3050 stóp nastąpił spadek obrotów z 2350 obr/min do 2000 obr/min, prędkość utrzymywano w zakresie 75 ÷ 80 węzłów. W tym momencie zaczęło się niewielkie zniżanie – brak możliwości utrzymania lotu poziomego. Pilot szkolony po zauważeniu spadku obrotów wyciągnął całkowicie dźwignię podgrzewu gaźnika (włączył podgrzew). Po włączeniu podgrzewu, w trakcie zniżania (około 17 minut) wskazówka wskaźnika powietrza wchodzącego do gaźnika utrzymywała się nieco powyżej żółtego pola, wskazując około 12÷13ºC. Załoga próbowała wyłączyć na chwilę podgrzew gaźnika, ale powodowało to spadek obrotów, w związku z czym załoga kontynuowała lot z włączonym podgrzewem gaźnika. Ponieważ nie było możliwe utrzymanie lotu poziomego dowódca zdecydował o wykonaniu lądowania zapobiegawczego. Poprosił kontrolera Służby Informacji Powietrznej Kraków (FIS Kraków) o wektorowanie do lądowiska Zator. Ponieważ lot odbywał

się ze zniżaniem, dowódca wybrał pole i wykonał lądowanie zapobiegawcze. Lądowanie i dobieg odbyły się prawidłowo. Nie było żadnych uszkodzeń samolotu.

Następnego dnia został wykonany przegląd samolotu i silnika. Sprawdzono: czystość paliwa, świece zapłonowe, układy sterowania silnikiem, system podgrzewu gaźnika, spadek ciśnień na cylindrach, układ zasilania silnika, czystość filtrów powietrza i paliwa oraz gaźnik. Wszystkie sprawdzone elementy były zgodne z wymaganiami. Wykonano próbę silnika. Wszystkie parametry były prawidłowe. Dopuszczono samolot do lotu próbnego kontrolnego. W czasie lotu wszystkie parametry pracy silnika były prawidłowe.

Do analizy prawdopodobieństwa wystąpienia oblodzenia gaźnika wykorzystano wykres zaczerpnięty z danych Australijskiego Biura Bezpieczeństwa w Transporcie przedstawiający prawdopodobieństwo wystąpienia oblodzenia gaźnika w zależności od panujących warunków atmosferycznych i fazy lotu.

Prawdopodobną przyczyną incydentu było:

oblodzenie gaźnika.

Działania profilaktyczne podjęte przez Użytkownika:

1) Omówienie incydentu z pilotami.

2) Podczas przeszkalania na samolot Cessna serii 100, kontroli techniki pilotowania i szkoleń doskonalących uwzględniać zagadnienia związane z oblodzeniem gaźnika.

Nadzorujący badanie:

mgr inż. Jacek Jaworski *podpis na oryginale*