



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Dot. zdarzenia nr: 348/12

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia,
Z-ca przewodniczącego Komisji: mgr inż. Jacek JAWORSKI
Członek Komisji: dr inż. Michał CICHON
Członek Komisji: mgr inż. Jacek BOGATKO
Członek Komisji: mgr inż. Jerzy KĘDZIERSKI
Członek Komisji: mgr inż. Edward ŁOJEK
Członek Komisji: inż. Tomasz MAKOWSKI

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 16 stycznia 2014 r. okoliczności zdarzenia lotniczego samolotu Socata TB-9 „Tampico”, które wydarzyło się 27 kwietnia 2012 r. w strefie kontrolowanej lotniska Rzeszów-Jasionka (EPRZ), 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 przyjęła ustalenia użytkownika i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Załoga wykonywała loty szkolne. Po wykonaniu jednego kręgu z pełnym zatrzymaniem i postojem na ziemi około 6 minut załoga wystartowała z lotniska Rzeszów (EPRJ) do lotu po trasie. Początkowo lot odbywał się na wysokości bezwzględnej 2000 stóp a parametry pracy silnika utrzymywały się w normalnych zakresach użytkowych. Po minięciu punktu ZULU lotniska Rzeszów-Jasionka, wzniesieniu na wysokość bezwzględną 2500 stóp i przejściu do lotu poziomego, przyrządy silnikowe wskazywały wysoką temperaturę oleju (czerwone pole, górna granica zakresu wskazań przyrządu) oraz ciśnienie oleju w dolnej granicy normalnego zakresu użytkowego (zielone pole, dolna granica). Załoga niezwłocznie zawróciła z trasy w kierunku lotniska EPRJ nie podając przyczyny zmiany trasy. Samolot pilotował uczeń-pilot utrzymując minimalną, niezbędną do lotu poziomego moc, natomiast instruktor prowadził korespondencję oraz obserwację terenu pod kątem wyboru miejsca awaryjnego lądowania. Po nawiązaniu łączności z wieżą Rzeszów instruktor podał „problemy techniczne”, jako powód powrotu z trasy nie deklarując sytuacji awaryjnej. Załoga uzyskała zgodę na lot wzdłuż budowanej autostrady bezpośrednio do lotniska. Na długiej prostej instruktor przejął sterowanie samolotem i wykonał lądowanie na kierunku 08 pasa trawiastego EPRJ. Po lądowaniu temperatura oleju spadła do ok. połowy skali czerwonego zakresu i w trakcie kołowania utrzymywała stałą wartość do wyłączenia silnika.

W trakcie szukania usterki wykonano szereg czynności i stwierdzono, że prawdopodobną przyczyną wysokiej temperatury oleju była niesprawność termostatycznego zaworu obejściowego w układzie chłodzenia oleju silnika. Zawór zdemontowano, wymyto oraz sprawdzono –

stwierdzono poprawne działanie. Dodatkowo sprawdzono nadajnik i wskaźnik temperatury oleju – stwierdzono poprawne działanie. Dokonano regulacji ciśnienia oleju zgodnie z Instrukcją Obsługi Silnika Lycoming Rozdział 5 pkt 3. Wykonano próbę naziemną silnika – parametry pracy silnika w normie.

Zgodnie z dokumentacją eksploatacyjną samolotu przewidziana jest procedura sprawdzenia zaworu obowiązkowym biuletynem serwisowym nr 518C wykonywanym raz w roku. Czynności objęte tą procedurą zostały zakończone w dniu 7 marca 2012 r. i potwierdzone wystawieniem Poświadczenia wykonania obsługi (CRS) nr 20/MAR/2012. Zdarzenie wystąpiło 27 kwietnia 2012 r. a więc w okresie mniej niż roku od ostatniego sprawdzenia zaworu. Sprawdzenia zaworu w sposób inny, niż opisany biuletynem, nie przewiduje się.

W okresie dalszej eksploatacji samolotu (250 godzin lotu) usterka nie powtórzyła się.

Prawdopodobną przyczyną incydentu lotniczego:

była niesprawność termostatycznego zaworu obejściowego w układzie chłodzenia oleju silnika.

Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia lotniczego:

brak

Działania podjęte przez Użytkownika:

brak

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

Nadzorujący badanie:

mgr inż. Jacek Jaworski *podpis na oryginale*