



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	<i>1001/12</i>			
Rodzaj zdarzenia:	<i>INCYDENT</i>			
Data zdarzenia:	<i>17 sierpnia 2012 r.</i>			
Miejsce zdarzenia:	<i>lotnisko Poznań-Ławica (EPPO)</i>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<i>samolot Cirrus SR22</i>			
Dowódca SP:	<i>pilot samolotowy zawodowy, CPL(A)</i>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
				<i>1</i>
Nadzorujący badanie:	<i>Jacek Jaworski</i>			
Podmiot badający:	<i>użytkownik</i>			
Skład zespołu badawczego:	<i>nie wyznaczano</i>			
Zalecenia:	<i>NIE</i>			
Adresat zaleceń:	<i>NIE DOTYCZY</i>			
Data zakończenia badania:	<i>14 grudnia 2015 r.</i>			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W trakcie lotu trasowego dowódca samolotu (pilot nalot ok. 1200 godzin, z czego 300 godzin na typie), po wejściu na wysokość przelotową przeprowadził procedurę zubożenia mieszanki, zgodnie z zaleceniami Instrukcji użytkownika w locie (IUwL), tak, aby lot wykonywany był w trybie zubożonym przelotowym (Economy Cruise). Po dokonaniu tej czynności stwierdził nierówną pracę silnika, w związku z czym podjął decyzję o przejściu do ustawienia mieszanki „bogata”, zniżaniu i zawróceniu na lotnisko startu. W związku z brakiem dalszych niepokojących objawów, pilot wykonał normalne lądowanie.

Po lądowaniu pobrano i przeanalizowano dane z monitora silnikowego samolotu i nie stwierdzono odchyłek od normy. W wyniku pogłębionej analizy z udziałem stacji serwisowej w Schonhagen (Niemcy) ustalono, że pilot obniżył przepływ paliwa do wartości wskazanej w IUwL jednocześnie zachowując nieproporcjonalnie wysokie ciśnienie ładowania, co doprowadziło do nierównej pracy silnika. Przyczyną było dążenie pilota do uzyskania zalecanej pilotom temperatury Turbine Inlet Temperature (TIT) równej lub niższej od 1600° F, przy czym wartość ta jest wskazywana pilotom przez operatora, jako dodatkowy sposób weryfikacji prawidłowości przeprowadzonej procedury a nie parametr celowy. Po ustaleniu, że samolot jest sprawny, inny pilot wykonał lot w dniu 27 sierpnia 2012 roku. Nie zgłoszono żadnych problemów.

Oceniono działanie pilota, jako błąd techniki pilotowania nie stanowiący zagrożenia dla bezpieczeństwa. Zapobiegawcze działanie pilota w świetle niepokojących go objawów było prawidłowe.

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Obniżenie przez pilota przepływu paliwa do wartości wskazanej w IUwL z jednoczesnym zachowaniem nieproporcjonalnie wysokiego ciśnienie ładowania, co doprowadziło do nierównej pracy silnika.

Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:

- pilot został dodatkowo przeszkolony w zakresie zależności parametrów termodynamicznych dla silników,
- zdarzenie omówiono na okresowym spotkaniu BL.

Zalecenia Komisji dotyczące bezpieczeństwa:

Brak

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Jacek Jaworski	<i>podpis na oryginale</i>