



## PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Dot. zdarzenia nr: 1302/13

### UCHWAŁA

**Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:**

Przewodniczący posiedzenia,  
Z-ca przewodniczącego Komisji: mgr inż. Jacek JAWORSKI  
Z-ca przewodniczącego Komisji: mgr inż. Andrzej PUSSAK  
Członek Komisji: dr inż. Dariusz FRĄTCZAK  
Członek Komisji: mgr inż. Jerzy KĘDZIERSKI  
Członek Komisji: mgr Tomasz KUCHCIŃSKI  
Członek Komisji: mgr inż. Edward ŁOJEK  
Członek Komisji: dr inż. Stanisław ŻURKOWSKI

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 22 stycznia 2014 r. okoliczności zdarzenia lotniczego samolotu Cessna 172M, które wydarzyło się 16 sierpnia 2013 r. w rejonie Zalewu Zegrzyńskiego, 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:**

Podczas lotu szkolnego w rejonie Zalewu Zegrzyńskiego, na wysokości 2000 stóp, podczas wyprowadzania samolotu z lotu wznoszącego do lotu poziomego, pilot stwierdził brak reakcji zespołu napędowego na zmianę położenia gałki mocy w kabinie. Silnik utrzymywał maksymalne obroty, bez możliwości ich zmniejszenia. Instruktor zdecydował o przerwaniu zadania i skierował samolot na lotnisko Warszawa-Babice (EPBC). Po zgłoszeniu sytuacji do Babice-Kwadrat został on skierowany do lądowania na pas trawiasty 28. Na prostej do lądowania, po upewnieniu się, że samolot znajduje się w odpowiedniej odległości od pasa, instruktor wyłączył silnik poprzez zubożenie mieszanki i wykonał bezpieczne lądowanie.

Po odholowaniu do hangaru stwierdzono, że przyczyną braku możliwości sterowania mocą silnika było uszkodzenie cięgła sterowania mocą. Uszkodzenie polegało na zerwaniu części giętkiej (linki wewnątrz) tuż przed częścią sztywną.

Miejsce uszkodzenia jest niewidoczne podczas obsługi.

#### **Przyczyną incydentu lotniczego:**

**uszkodzenie cięgła sterowania mocą silnika.**

#### **Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia lotniczego:**

brak

**Działania** podjęte przez Użytkownika:

1. Przeprowadzono z personelem latającym dokładne omówienie zaistniałej sytuacji ze szczególnym zwróceniem uwagi na przyczyny i sposoby działania podczas braku reakcji zespołu napędowego na zmianę położenia gałki mocy w kabinie.

2. W porozumieniu z organizacją obsługową przeprowadzono sprawdzanie cięgieł sterowania mocą i mieszanką w pozostałych samolotach Użytkownika – nie znaleziono symptomów uszkodzeń.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa**.

**Nadzorujący badanie:**

mgr inż. Jacek Jaworski *podpis na oryginale*