



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	295/16			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDENT			
Data zdarzenia:	24 lutego 2016 r.			
Miejsce zdarzenia:	okolice Łodzi			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	samolot Cirrus SR-22T			
Dowódca SP:	pilot samolotowy zawodowy			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
				2
Nadzorujący badanie:	Jacek Jaworski			
Podmiot badający:	komisja użytkownika			
Skład zespołu badawczego:	nie wyznaczano			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	14 czerwca 2016 r.			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Podczas nocnego lotu IFR zaplanowanego na trasie lotnisko Lublin (EPLB) – lotnisko Poznań-Ławica (EPPO), na FL140 pilot zaobserwował nierówną pracę silnika. Zmiany zbiornika paliwa, ciśnienia ładowania czy składu mieszanki nie dawały poprawy sytuacji. W odczuciu pilota oraz wg wskazań przyrządów silnik nie tracił mocy. Ze względu na temperaturę otoczenia wynoszącą minus 29°C podejrzewano wytrącanie się kryształków lodu z paliwa. Pilot zmniejszył wysokość lotu na FL100, gdzie temperatura otoczenia była wyższa i wynosiła minus 12°C, co również nie poprawiło sytuacji. Pilot przedstawił sytuację kontrolerowi zbliżania w Warszawie (APP, Approach Control) i poprosił o koordynację lądowania zapobiegawczego na lotnisku Łódź-Lublinek (EPLL). Kontroler lotniska EPLL

(TWR, Tower) zapytał pilota czy zgłasza sytuacją niebezpieczną. Pilot odpowiedział, iż w tym momencie nie, ponieważ silnik ma odpowiednią moc i lot odbywa się stabilnie. Po podjęciu decyzji o lądowaniu na EPLL, pilot potwierdził dostępność zabudowanego na samolocie spadochronowego systemu ratowniczego CAPS (Cirrus Airplane Parachute System) i jego użyteczność do 1200 stóp AMSL. Samolot wylądował bez problemów.

Po skołowaniu na stanowisko postojowe wykonano próbę silnika. Po przełączeniu iskrowników w pozycję L nie zaobserwowano żadnej zmiany parametrów. Na pozycji R silnik gasł i „strzelał”. Po kilkunastominutowym ostudzeniu uruchomiono silnik ponownie – efekt próby na niskich obrotach był taki sam. Stwierdzono, że przyczyną zakłóceń w pracy silnika było uszkodzenie prawego iskrownika. Próba silnika wykonana przed startem z lotniska EPLB nie wykazała żadnych nieprawidłowości

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

uszkodzenie prawego iskrownika.

Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:

- omówiono przypadek z personelem latającym użytkownika,
- dokonano weryfikacji uszkodzonego iskrownika w organizacji serwisowej a wynik opisano w notatce z dnia 06/04/2016,
- dokonano oceny działań organizacji serwisowych pod kątem prawidłowości postępowania przy remoncie oraz wymianie iskrowników – nieprawidłowości nie stwierdzono,
- organizacja serwisowa poinformowała producenta iskrowników o zaistniałym przypadku i prowadzi z nim korespondencję na ten temat (w dniu opracowywania raportu z badania incydentu korespondencja jeszcze trwała, temat nie był zamknięty).

Zalecenia Komisji dotyczące bezpieczeństwa:

Brak.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Jacek Jaworski	