



## PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

### Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	<b>2702/17</b>			
Rodzaj zdarzenia:	<i>Incydent</i>			
Data zdarzenia:	<i>02 października 2017</i>			
Miejsce zdarzenia:	<i>Szymanów</i>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<i>Cessna 150L</i>			
Dowódca SP:	<i>Pilot turystyczny</i>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	<i>1</i>
Nadzorujący badanie:	<i>Jerzy Girgiel</i>			
Podmiot badający:	<i>PKBWL</i>			
Skład zespołu badawczego:	<i>Nie wyznaczono</i>			
Zalecenia:	<i>Nie</i>			
Adresat zaleceń:	<i>Nie</i>			
Data zakończenia badania:	<i>10 października 2017 r.</i>			

#### Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W dniu 02 października 2017 roku około godz. 15.30 LT na lotnisku EPWS (Wrocław- Szymanów) pilot samolotu C150L wykonał przegląd przedlotowy, grzanie silnika, a następnie kołowanie spod hangaru do pasa 14 z zamiarem wykonania lotu nad lotniskiem. Przed pasem wykonano wszystkie czynności przedstartowe łącznie z próbą silnika, a następnie po zajęciu pasa start, lot po kręgu i lądowanie bez objawów dysfunkcji samolotu. Po zakończonym dobiegu pilot przeokołował do ponownego startu z pasa 14 i oczekiwał przed wkołowaniem (na minimalnych obrotach – bez podgrzewu gaźnika) około 3 minut. Podczas ponownego startu, po przekroczeniu punktu decyzji i oderwaniu się samolotu od drogi startowej pilot poczuł spadek mocy i „falowanie obrotów silnika”. Określił to zjawisko jako oblodzenie gaźnika i włączył jego ogrzewanie, ale nie wpłynęło to na poprawę pracy silnika, a moc jego spadła. Wysokość lotu pilot ocenił na 70 m AGL i w tej

sytuacji podjął decyzję o lądowaniu zapobiegawczym „na wprost”. Lądowanie odbyło się na polu w konfiguracji pełnych klap i z krótkim dobiegiem bez uszkodzeń samolotu i obrażeń załogi. Pilot nadał sygnał MAYDAY, a na miejscu zdarzenia oprócz członków aeroklubu przybyło kilka zastępów straży pożarnej oraz policja (badanie alkomatem – rezultat 0.0). Wspólnie przepchnięto samolot pod hangar, a pilot dokonał próby silnika, który pracował normalnie. Pilot ocenił, że przyczyną tego incydentu było oblodzenie gaźnika, które powstało podczas pracy na minimalnych obrotach przed pasem bez włączonego podgrzewu gaźnika.

**Przyczyna zdarzenia lotniczego:**

**Prawdopodobną przyczyną zdarzenia lotniczego było oblodzenie gaźnika przy pracy silnika na obrotach minimalnych podczas oczekiwania przed pasem startowym.**

**Działania profilaktyczne podjęte przez użytkownika:**

Nie podjęto.

**Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:**

PKBWL nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

---

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Jerzy Girgiel	