



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	2053/15			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDENT			
Data zdarzenia:	20 września 2015 r.			
Miejsce zdarzenia:	lotnisko Ostrów Wielkopolski-Michalków (EPOM)			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	samolot SG-92 Turbo Finist			
Dowódca SP:	pilot samolotowy zawodowy			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	Śmiertelne	Poważne	Lekkie	Bez obrażeń
				10
Nadzorujący badanie:	Jacek Jaworski			
Podmiot badający:	użytkownik			
Skład zespołu badawczego:	nie wyznaczano			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	18 grudnia 2015 r.			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Pilot wykonał przegląd przedlotowy. O godzinie 12.53 wystartował do pierwszego wylotu a o godzinie 13.38 do drugiego. Około godziny 14.15 pilot przystąpił do próby uruchomienia silnika turbinowego przed trzecim wylotem. Próba zakończyła się niepowodzeniem. Silnik nie uruchomił się, rozrusznik rozkręcił sprężarkę silnika, jednak nie doszło do pełnego rozruchu. Z powodu rosnącej temperatury międzyturbinowej (Inter Turbine Temperature, ITT), pilot przerwał rozruch przed osiągnięciem dopuszczalnych wartości temperatury. Sprężarka oraz turbina zatrzymały się i po odczekaniu około 60 sekund pilot

wykonał suchy rozruch silnika. Po ponownym odczekaniu $60 \div 90$ sekund pilot przystąpił do ponownej próby uruchomienia silnika. Rozruch wg. pilota oraz kierownika skoków, który przebywał przy samolocie nastąpił normalnie – czas rozruchu oraz odgłos był prawidłowy. Pilot sprawdził wszystkie parametry – były prawidłowe. Pilot wykonał jeszcze dwa wyloty bez wyłączenia silnika. Wylądował o godziny 14.57, bez zgłaszania jakichkolwiek uwag. Około godziny 15.22 pilot dokonał rozruchu silnika do kolejnego wylotu – rozruch bez uwag. Start odbył się o godzinie 15.22. W trakcie rozbiegu pilot poczuł intensywny zapach paliwa, nafty lotniczej JET A1 oraz nienaturalny odgłos pracy silnika. Pilot przerwał start zaraz po oderwaniu się od ziemi (na wysokości poniżej jednego metra) i bezpiecznie wyhamował w połowie długości drogi startowej, po czym skołował z pasa. Jednak w dalszym ciągu słyszał nienaturalne odgłosy wydobywające się z silnika oraz czuł zapach paliwa. Pilot odciął dopływ paliwa do silnika i wyłączył wszystkie agregaty. Skoczkowie i pilot bezpiecznie opuścili samolot. Jeden ze skoczków, zajmujący miejsce obok pilota, stwierdził, że on również odczuwał zapach paliwa a odgłos pracy silnika był inny niż zazwyczaj. Pilot otworzył pokrywę silnika i nie stwierdził obecności nafty ani żadnych usterek. Samolot odholowano pod hangar. Po około 15 minutach od wyłączenia silnika, pilot dokonał przed hangarem suchego rozruchu silnika w celu ewentualnego usunięcia paliwa z komory spalania silnika. Pilot ponownie usłyszał odgłosy inne niż zazwyczaj, najprawdopodobniej odgłosy tarcia. Skoki w dniu lotnym zakończono. Pilot dokonał odpowiedniego wpisu w dzienniku podkładowym i przesłał informacje do organizacji zarządzającej ciągłą zdadnością do lotu.

Organizacja zarządzania ciągłą zdadnością do lotu zleciła inspekcję specjalną silnika. Wnętrze silnika zostało sprawdzone boroskopem – nie stwierdzono żadnych nieprawidłowości. Ponadto sprawdzono generator, filtry pompy paliwowej i olejowej – bez usterek. Inspekcja wykazała nadmierne zużycie świec, co mogło być przyczyną nieudanego rozruchu. Zużyte świece wymieniono. Wykonano próbę silnika, która nie wykazała żadnych usterek. Po zakończeniu inspekcji wykonano lot techniczny, który nie wykazał żadnych nieprawidłowości i samolot został dopuszczony do lotu.

Zespół badający zdarzenie ustalił, że przyczyną nienaturalnych odgłosów oraz zapachu paliwa najprawdopodobniej było nieumyślne włączenie ogrzewania kabiny samolotu.

Prawdopodobna przyczyna zdarzenia lotniczego:

Nieumyślne włączenie ogrzewania kabiny samolotu.

Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:

Zlecenie i wykonanie przeglądu specjalnego silnika.

Zalecenia Komisji dotyczące bezpieczeństwa:

Brak

Koniec

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